

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
**«БЕЛГОРОДСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**
(Н И У « Б е л Г У »)

ИНСТИТУТ ЭКОНОМИКИ

Кафедра экономики и моделирования производственных процессов

**СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОГО
ХОЗЯЙСТВА ГОРОДА**

Выпускная квалификационная работа
(бакалаврская работа)

студента обучающегося по направлению подготовки 38.03.01 Экономика,
Экономика городского хозяйства
заочной формы обучения, группы 06001250
Фаталиева Фатали Рамизовича

Научный руководитель
Д.э.н., профессор
Якимчук С.В.

БЕЛГОРОД 2017

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	3
ГЛАВА 1. РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА В РОССИИ И ЗА РУБЕЖОМ.....	6
1.1. Социально – экономическое значение дорожного хозяйства РФ...6	
1.2. Классификация автомобильных дорог	11
1.3. Зарубежный опыт привлечения государственных и частных инвестиций в дорожное хозяйство	22
ГЛАВА 2. ЭКОНОМИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ СИСТЕМЫ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА ГОРОДА.....	31
2.1. Организационно-управленческая структура предприятия.....	31
2.2. Анализ финансово - хозяйственной деятельности предприятия ООО «АвтоСити».....	35
2.3. Приоритетные направления социально – экономического развития дорожного хозяйства города Тюмень.....	55
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	70
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК	73
ПРИЛОЖЕНИЯ.....	80

ВВЕДЕНИЕ

В Российской Федерации дорожному хозяйству, в аспекте строительства автомобильных дорог всегда уделялось большое внимание. Этот вопрос наиболее актуален сегодня, в период экономического кризиса и действия антироссийских западных санкций. Техническое состояние и инфраструктура российских автодорог снижает макроэкономические агрегированные показатели, затрудняет экономический рост макроэкономики, пагубно влияет на экологию, безопасность движения.

Территория Российской Федерации находится в климатической зоне, характеризующейся самой низкой среднегодовой температурой воздуха и значительным количеством осадков, в том числе в зимний период. Глубина промерзания грунтов в Европейской части континента уменьшается с востока на запад, достигая на востоке Российской Федерации 2,0 м (только для районов сезонного промерзания грунтов) и снижаясь до 0,3-0,5 м на юго-западе Европы. Низкая температура в зимний период, короткий строительный сезон, большая глубина промерзания грунтов, значительное количество осадков обуславливают при строительстве автомобильных дорог на территории Российской Федерации устройство высоких насыпей, мощных дополнительных морозозащитных слоев в основании дорожной одежды, требуют увеличения энергозатрат, снижают эффективность использования дорожных машин и механизмов, что существенно повышает строительную стоимость автомобильных дорог.

Дорожное хозяйство является главной сферой инвестиций с федерального бюджета в транспортном комплексе.

Социально-экономическое развитие экономики непосредственно связано с состоянием дорожного хозяйства.

Важным фактором определяющим социально-экономическое развитие дорожного хозяйства города, является прежде всего:

- комфортность движения,

- наличие дорожной инфраструктуры,
- состояние автомобильных дорог,
- транспортно-эксплуатационные качества состава покрытий дороги, что в большей степени влияет на скорость передвижения и безопасность.

Современные рыночные экономические отношения в деятельности предприятий дорожного хозяйства проявляются в конкурентноспособности во время подготовки и проведения торгов на проектирование автодороги, поставки сырья и производства материалов, услуг на осуществление строительной деятельности автомобильной дороги. Кроме того, соблюдаются проектные показатели и нормативы в процессе строительства и реконструкции, а также работ и услуг, связанных с качественным обслуживанием автомобильной дороги во время ее эксплуатации.

Вопросами теории социально – экономического развития дорожного хозяйства занимались многие ученые.

На основании вышеизложенной информации, выбранная тема выпускной квалификационной работы «Социально-экономическое развитие дорожного хозяйства города» является наиболее актуальной в настоящее время.

Объект исследования - развитие дорожного хозяйства города в социально-экономическом аспекте.

Предмет - предприятие дорожного хозяйства города ООО «АвтоСити» г. Тюмень.

Задачи:

- исследовать развитие дорожного хозяйства в России и за рубежом;
- проанализировать деятельность - предприятие дорожного хозяйства города ООО «АвтоСити» г. Тюмень;
- разработать приоритетные направления социально- экономического развития дорожного хозяйства города.

В процессе исследования в выпускной квалификационной работе использовались методы системного анализа, математической статистики,

применялись методы разработки и принятия решений, а так же использовался метод сравнения и синтеза.

Информационной базой исследования выпускной квалификационной работы стали статистические данные России (Росстат), INTERNET, Администрации г. Тюмень, а так же отчетные данные ООО «АвтоСити».

Работа состоит из введения, двух глав, заключения, списка использованной литературы и приложения.

ГЛАВА 1. РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА В РОССИИ И ЗА РУБЕЖОМ

1.1. Социально – экономическое значение дорожного хозяйства РФ

Дорожное хозяйство относится к числу важнейших отраслей народнохозяйственного комплекса Российской Федерации. Дорожное хозяйство Российской Федерации - это элемент транспортной системы, которая имеет свою собственную инфраструктуру. Дорожное хозяйство имеет свою нормативно-правовую базу, т. к. целью деятельности является перевозка грузов до пункта назначения(36,54). Используя услуги дорожного хозяйства, товар перемещается по территории РФ (внутренние перевозки), а так же осуществляетэкспортно – импортные перевозки. Перевозка пассажиров из пункта А в пункт В осуществляется в системе дорожного хозяйства.

Дорожное хозяйство РФ - единый производственно-хозяйственный комплекс, который включает в себя производственную деятельность и хозяйственную деятельность. Кроме того, следует отметить, что дорожное хозяйство представлено огромной, разветвленной сетью автомобильных дорог(39,112).

Нами определено, что в дорожное хозяйство входят проектные и строительные организации, организации осуществляющие реконструкцию, ремонт автодорог и организацию осуществляющие санитарную уборку и поддержание автомобильных дорог в чистом и красивом состоянии.

Ибо, автомобильная дорога-это «лицо» государства.

Дорожное хозяйство Российской Федерации является элементом транспортной системы(44,54). Оно занимается управлением линейной протяженности, инженерной сложностью и стоимостью комплексом. Функциональные аспекты возложены на Федеральное дорожное агентство (Росавтодор) Министерства транспорта Российской Федерации, на основании Федерального закона от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об

автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Деятельность дорожного хозяйства имеет социальное и экономическое значение. Прежде всего, рассмотрим социальное значение.

Социальное значение связано непосредственно с человеком. Необходимость в оказании помощи человеку в перемещении на автотранспорте из одного пункта в другой, (например доставка школьников из сельских поселений на автобусе «Школьный автобус», «Скорой медицинской помощи и т. д), социальная защита населения(64) , улучшение качества жизни населения и общего благосостояния населения.

Кроме того, социальное значение связано с социальным статусом, профессией или видом деятельности (учитель, ученик, студент, продавец). Это стандартизированные безличные роли, строящиеся на основе прав и обязанностей, независимо от того, кто эти роли исполняет: муж, жена, дочь, сын, внук и т.д. Далее рассмотрим экономическое значение - это получение максимального количества прибыли с минимальным количеством расходов, в аспекте соотношения благ и издержек.

Социально-экономическое значение, как заявлено в названии нашего параграфа –это степень удовлетворения конечных потребностей общества, и прежде всего потребностей, связанных с развитием человеческой личности. (64). Социально-экономической эффективностью обладает та экономическая система[64], которая в наибольшей степени обеспечивает удовлетворение многообразных потребностей людей: материальных, социальных, духовных, гарантирует высокий уровень и качество жизни. Основой такой эффективности служит оптимальное распределение имеющихся у общества ресурсов между отраслями, секторами и сферами национальной экономики(67). Дорожное хозяйство –это часть отрасли материального производства, призванная совместно с автомобилями наиболее полно удовлетворять потребности народного хозяйства(67) и населения в

автомобильных перевозках. Включает сеть автомобильных дорог общего пользования со всеми сооружениями, необходимыми для ее нормальной эксплуатации, а также предприятия и организации по ремонту и содержанию этих дорог.

Нами выделены основные функции дорожного хозяйства(67):

- Реализация государственной политики в области дорожного хозяйства;
- Использование автомобильных дорог и осуществление дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог;
- Сотрудничество с природно-охранными органами;
- Разработка основных направлений инвестиционной политики в области развития автомобильных дорог;
- Осуществление регионального государственного надзора за обеспечением сохранности автомобильных дорог;
- участие в подготовке нормативно - правовых актов в области дорожного хозяйства;
- Участие в разработке и реализации мероприятий федеральных и областных целевых программ;
- Осуществление функции государственного заказчика в соответствии с предоставленными полномочиями;
- Изучение и внедрение научно-технических достижений, новых проектов и технологий, передового опыта других регионов в дорожном строительстве;
- Введение временных ограничений или прекращение движения транспортных средств по автомобильным дорогам;
- Обоснование потребности в финансовых средствах, материальных и трудовых ресурсах для реализации программ и решения проблем, связанных с деятельностью в сфере дорожного хозяйства;
- Участие в разработке и реализации соглашений об осуществлении международных, внешнеэкономических и межрегиональных связей, разработка аналитических материалов (обобщение имеющейся информации) международных программ.

Далее, нами определено, что главным и значимым объектом дорожного хозяйства является автомобильная дорога. Следует не согласиться с О. В. Скворцов, Президентом партнерства «ПРОЕКТ — РОДОС»(67) что абсолютно вся дорожная инфраструктура России изношена и является одним из главных препятствий в повышении конкурентоспособности страны на внешнем рынке. Чтобы это преодолеть, необходимо отказаться от практики финансирования автомобильных дорог по остаточному принципу, исходя из возможностей бюджета. Инвестиции в развитие дорог должны оцениваться как мощный инструмент социального и экономического развития страны.

В рейтинге Всемирного банка Россия находится на одном из последних мест по качеству российской автодорожной инфраструктуры.

Низкий технический уровень дорог обуславливает высокий уровень транспортной составляющей в себестоимости продукции и высокую себестоимость перевозок (например, себестоимость автомобильных перевозок в России превышает аналогичные показатели развитых зарубежных стран в 1,5 раза, а расход горючего выше в среднем на 30%). Для России, где среднее расстояние перевозки грузов в 2–3 раза выше, чем в большинстве других стран, это губительно для экономики.

Высокая себестоимость перевозок и транспортной составляющей продукции делают неконкурентоспособными отечественные товары на мировых рынках, препятствуют диверсификации экономики страны, ее переходу на инновационный путь развития.

Сегодня к традиционной российской проблеме - бездорожью - прибавилась еще одна: заторы на дорогах.

Существует прямая, весьма жесткая зависимость между темпами экономического развития страны и уровнем инвестиций. При доле инвестиций 20–25% ВВП можно обеспечивать среднегодовые темпы экономического роста в размере 2,5–3%, как это происходит в развитых странах, где именно такая доля является нормой.

Соответственно, чтобы обеспечить темпы экономического роста 5–6 %, объем инвестиций должен составлять в среднем 30–35% ВВП. Такова ситуация в развивающихся странах, где повышенная норма инвестиций поддерживает указанные среднегодовые темпы роста.

В России объем инвестиций в основной капитал в 2015 г. достиг 10,5 трлн руб. при ВВП более 54 трлн руб., т. е. норма инвестиций составляет около 19,5%.

В настоящее время наиболее крупных вложений, в том числе дополнительных инвестиций, направленных на технологическое обновление, требуют такие сферы, как энергетика и транспортная система. Выступление А. Г. Аганбегяна, академика РАН, на XXIII съезде Ассоциации российских банков. 05.04.2012.

Для обеспечения устойчивого роста благосостояния населения необходимо взаимоувязанное развитие экономики и транспортно-дорожного комплекса, однако в настоящее время в этой сфере наблюдается целый ряд дисбалансов (23).

Первый дисбаланс связан с противоречиями между огромными потенциалами, которыми располагает Российская Федерация - территориальным, природно-сырьевым, топливно-энергетическим - и относительно низким уровнем обеспеченности автомобильными дорогами, особенно в Сибири и на Дальнем Востоке, что не позволяет в полной мере осваивать ресурсы этих регионов. Этот дисбаланс в Российской Федерации усугубляется несоответствием существующих автодорог нормативным требованиям, также перегрузкой действующей сети автомобильных дорог (23).

Второй дисбаланс вызван увеличением валового внутреннего продукта, ростом спроса на автомобильные перевозки, численности парка автотранспортных средств и уровня автомобилизации в Российской Федерации, а, с другой стороны, - отставанием в развитии дорожной сети. При

росте уровня автомобилизации на 79% увеличение протяженности автомобильных дорог общего пользования составило лишь 15% (34).

Третий дисбаланс связан с тем, что в условиях глобализации мировой экономики и развития внешнеэкономических связей, предстоящего присоединения России к ВТО территория Российской Федерации может оказаться в экономической изоляции из-за отставания в развитии автодорожной сети, несоответствия ее международным требованиям, отсутствия развития сети скоростных автомагистралей, позволяющих без задержек движения пересечь всю страну (34).

Четвертый дисбаланс связан с потребностью в привлечении значительных капиталовложений в модернизацию и развитие автодорожной сети, а, с другой стороны, - с низкой инвестиционной привлекательностью дорожной отрасли из-за высокой капиталоемкости дорожных объектов и длительного срока их окупаемости, что сдерживает приток частных инвестиций (23).

1.2. Классификация автомобильных дорог

Классификация автомобильных дорог и их отнесение к категориям автомобильных дорог (первой, второй, третьей, четвертой, пятой категориям) осуществляются в зависимости от транспортно-эксплуатационных характеристик и потребительских свойств автомобильных дорог в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Уместно представить схему управления автомобильными дорогами общего пользования РФ, которая размещена на официальном сайте «Дорожное хозяйство России» (67).



Протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения составляет 50,7 тыс. км, из них в ведении Федерального дорожного агентства - 48,1 тыс. км, остальные 2,6 тыс. км в ведении Государственной компании «Автодор». К объекту управления ФДА также относятся 5560 единиц мостов и путепроводов, 27 автомобильных тоннелей(67).

Объем ассигнований из федерального бюджета на дорожное хозяйство, находящееся в сфере ведения Росавтодора, в соответствии с Федеральным законом «О федеральном бюджете на 2014 год и на плановый период 2015 и 2016 годов» был предусмотрен в размере 430,2 млрд. рублей, из которых на строительство и реконструкцию федеральных дорог направлялись 148,7 млрд. рублей, на ремонт и содержание федеральных дорог – 208,9 млрд. рублей, на предоставление трансфертов субъектам Российской Федерации - 60,5 млрд. рублей. На строительство дорог в Крыму в 2015 году выделили 4,2 млрд. рублей(67) [67].

Рассмотрим классификацию дорог на рисунке 1.

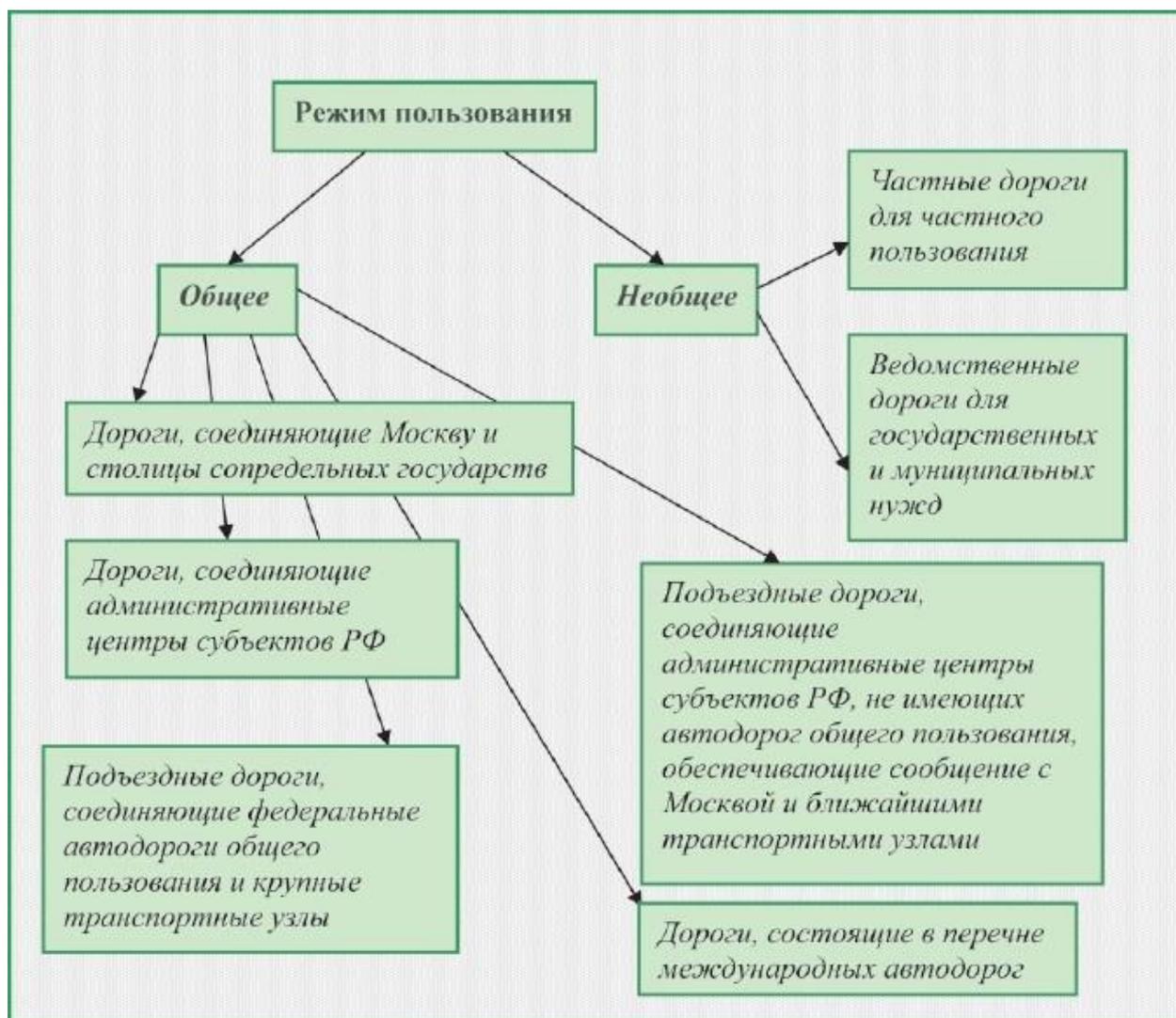


Рис. 1. Классификация дорог по режиму пользования (67)

В зависимости от критерия, классификация автодорог может осуществляться на основе значения, режима пользования, условий проезда и доступа, качества покрытия.

Автомобильные дороги в РФ в зависимости от их значения подразделяются на:

- автомобильные дороги федерального значения;
- автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения;
- автомобильные дороги местного значения;
- частные автомобильные дороги.

В зависимости от режима пользования дороги могут быть общего и необщего пользования.

Как следует из названия, дороги общего пользования доступны всем пользователям. Круг пользователей ведомственных и частных дорог определяется их владельцами.

К автомобильным дорогам необщего пользования относятся автомобильные дороги, находящиеся в собственности, во владении или в пользовании исполнительных органов государственной власти, местных администраций (исполнительно-распорядительных органов муниципальных образований), физических или юридических лиц и используемые ими исключительно для обеспечения собственных нужд либо для государственных или муниципальных нужд. Перечни автомобильных дорог необщего пользования федерального, регионального или межмуниципального значения утверждаются соответственно уполномоченными федеральными органами исполнительной власти, высшим исполнительным органом государственной власти субъекта РФ. В перечень автомобильных дорог необщего пользования регионального или межмуниципального значения не могут быть включены автомобильные дороги необщего пользования федерального значения и их участки. Перечень автомобильных дорог необщего пользования местного значения может утверждаться органом местного самоуправления.

Автомобильными дорогами общего пользования федерального значения являются автомобильные дороги:

- соединяющие столицу РФ - город Москву со столицами сопредельных государств, с административными центрами субъектов РФ;
- включенные в перечень международных автомобильных дорог в соответствии с международными соглашениями РФ.

Автомобильными дорогами общего пользования федерального значения также могут быть автомобильные дороги:

- соединяющие между собой административные центры (столицы) субъектов Российской Федерации;

- являющиеся подъездными дорогами, соединяющими автомобильные дороги общего пользования федерального значения и имеющие международное значение крупнейшие транспортные узлы (морские порты, речные порты, аэропорты, железнодорожные станции), а также специальные объекты федерального значения;

- являющиеся подъездными дорогами, соединяющими административные центры субъектов РФ, не имеющие связи по автомобильным дорогам общего пользования со столицей РФ – городом Москвой, с ближайшими морскими портами, речными портами, аэропортами, железнодорожными станциями.

Перечень автомобильных дорог общего пользования федерального значения утверждается Правительством Российской Федерации.

Основные показатели и динамика протяженности сети автомобильных дорог общего пользования федерального значения представлены в таблице 1 выпускной квалификационной работы.

Таблица 1

Основные показатели сети автомобильных дорог общего пользования федерального значения(67)

Наименования показателей	Ед. измерения	По состоянию на 1 января соответствующего года											
		1999	2000	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Протяженность федеральных автомобильных дорог - всего	км	46205	46356	46281	46578	46850	46738	47115	47099	47285	48817	49935	50127
в том числе:													
с твердым покрытием - всего	км	45826	46049	45978	46254	46563	46489	46875	46851	47037	48572	49694	49931
в том числе с усовершенствованным покрытием	км	42123	42298	42240	42547	42826	42872	42916	42850	42893	43044	44110	44927
из них:													
цементобетонные	км	3694	3716	3551	3493	3439	3184	3181	3061	2692	2647	2647	2565
асфальтобетонные и другие с применением вяжущих материалов	км	38429	38582	38689	39054	39387	39688	39735	39789	40201	40397	41463	42362
с покрытием переходного типа (щебеночные, гравийные и т.д.)	км	3703	3751	3739	3707	3737	3617	3959	4001	4144	5528	5584	5004

грунтовые	км	380	307	302	324	287	249	240	248	248	245	241	196
Федеральные автомобильные дороги с твердым покрытием по категориям:													
I	км	2721	3060	3412	3470	3652	3785	4010	4108	4183	4296	4417	4508
II	км	17546	17860	17769	17977	18108	18155	17959	18151	18368	18482	18633	19365
III	км	21327	21090	20750	20789	20699	20597	19851	19506	19429	19444	19835	19216
IV	км	3052	2939	2961	2944	2879	2742	3841	3868	3830	5097	5536	5722
V	км	1180	1100	1086	1074	1225	1210	1214	1218	1227	1253	1273	1120
Мосты (путепроводы) - всего	шт.	5388	5594	5546	5603	5645	5692	5687	5695	5694	5757	5896	5995
	пог. м	301607	323170	330452	339990	347148	352680	359243	362667	381064	390051	404909	417412
в том числе деревянные	шт.	84	82	76	73	72	71	58	56	51	50	48	44

Источник: <http://www.gks.ru/>

Критерии отнесения автомобильных дорог общего пользования к автомобильным дорогам общего пользования регионального или межмуниципального значения и перечень автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения утверждаются высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации (таблица 2).

Таблица 2

Основные показатели сети автомобильных дорог общего пользования регионального (межмуниципального) значения(67)

Наименования показателей	Ед. измерения	По состоянию на 1 января соответствующего года											
		1999	2000	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Протяженность региональных автомобильных дорог - всего	км	527331	532650	538115	542152	545767	551825	553481	533883	519202	521976	501672	493342
в том числе:													
с твердым покрытием - всего	км	471550	479288	486415	491035	494570	497713	499478	483677	464942	468639	455610	449859
в том числе с усовершенствованным покрытием	км	305784	311739	318276	322741	326561	329438	331325	321876	308245	313101	311022	309433
из них:													
цементобетонные	км	6649	6574	6239	6342	6303	6219	6139	5942	5799	5727	5429	4967
асфальтобетонные и другие с применением вяжущих материалов	км	299135	305165	312036	316399	320258	323219	325186	315934	302446	307374	305593	304466
с покрытием переходного типа (щебеночные, гравийные и т.д.)	км	165766	167549	168139	168294	168009	168275	168153	161801	156697	155538	144588	140426
грунтовые	км	55780	53363	51700	51117	51196	54112	54003	50206	54260	53337	46062	43483
Региональные автомобильные дороги с твердым покрытием по категориям:													
I	км	787	846	895	1016	1082	1138	1170	1260	1312	1334	1271	1315
II	км	8569	9019	9297	9640	9739	9990	10180	10287	10423	10610	10989	11180
III	км	87133	88055	89756	88802	89122	90428	90539	90281	89067	89198	88286	88624

IV	км	299653	302652	309769	314149	315998	317302	318619	305761	291106	294898	285070	280053
V	км	75408	78716	76698	77428	78630	78855	78970	76088	73034	72599	69994	68687
Мосты (путепроводы) - всего	шт.	35794	36206	36595	36747	37102	37357	37389	36332	34975	35112	34111	33961
	пог. м	1240989	1276819	1322053	1343033	1362055	1378725	1400035	1384941	1361903	1379367	1369172	1381033
в том числе деревянные	шт.	8539	8254	7592	7488	7421	7275	6979	6317	5872	5676	5305	5168

Источник: <http://www.gks.ru/>

В перечень автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения не могут включаться автомобильные дороги общего пользования федерального значения и их участки.

Автомобильными дорогами общего пользования местного значения поселения являются автомобильные дороги общего пользования в границах населенных пунктов поселения, за исключением автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального значения, частных автомобильных дорог. Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения поселения может утверждаться органом местного самоуправления поселения.

Автомобильными дорогами общего пользования местного значения муниципального района являются автомобильные дороги общего пользования в границах муниципального района, за исключением автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального значения, автомобильных дорог общего пользования местного значения поселений, частных автомобильных дорог. Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального района может утверждаться органом местного самоуправления муниципального района.

Автомобильными дорогами общего пользования местного значения городского округа являются автомобильные дороги общего пользования в границах городского округа, за исключением автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального значения, частных автомобильных дорог. Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения городского округа может утверждаться органом местного самоуправления городского округа.

К частным автомобильным дорогам общего пользования относятся автомобильные дороги, находящиеся в собственности физических или юридических лиц, не оборудованные устройствами, ограничивающими проезд транспортных средств неограниченного круга лиц. Иные частные автомобильные дороги относятся к частным автомобильным дорогам необщего пользования.

Автомобильные дороги общего пользования в зависимости от условий проезда по ним и доступа на них транспортных средств подразделяются на автомагистрали, скоростные автомобильные дороги и обычные автомобильные дороги.

К автомагистралям относятся автомобильные дороги, которые не предназначены для обслуживания прилегающих территорий и:

- которые имеют на всей своей протяженности несколько проезжих частей и центральную разделительную полосу, не предназначенную для дорожного движения;

- которые не пересекают на одном уровне иные автомобильные дороги, а также железные дороги, трамвайные пути, велосипедные и пешеходные дорожки;

- доступ на которые возможен только через пересечения на разных уровнях с иными автомобильными дорогами, предусмотренные не чаще чем через каждые пять километров;

- на проезжей части или проезжих частях которых запрещены остановки и стоянки транспортных средств;

- которые оборудованы специальными местами отдыха и площадками для стоянки транспортных средств.

Автомобильные дороги, относящиеся к автомагистралям, должны быть специально обозначены в качестве автомагистралей.

К скоростным автомобильным дорогам относятся автомобильные дороги, доступ на которые возможен только через транспортные развязки или регулируемые перекрестки, на проезжей части или проезжих частях которых

запрещены остановки и стоянки транспортных средств и которые оборудованы специальными местами отдыха и площадками для стоянки транспортных средств.

Обычные автомобильные дороги - автомобильные дороги, не относящиеся к автомагистралям или скоростным автомобильным дорогам. Обычные автомобильные дороги могут иметь одну или несколько проезжих частей.

Классификация автомобильных дорог и их отнесение к категориям автомобильных дорог (первой, второй, третьей, четвертой, пятой категориям) осуществляются в зависимости от транспортно - эксплуатационных характеристик и потребительских свойств автомобильных дорог в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Таблица 3

Распределение автомобильных дорог общего пользования федерального и регионального (межмуниципального) значения по категориям и количеству полос движения (на 01.01.2017 г.)(67)

Виды дорог	Протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием							
	Всего	в том числе по категориям дорог:						
		I - А	I - Б	I - В	II	III	IV	V
Всего в РФ	499789,4	668,5	3445,6	1708,3	30545,0	107839,6	285775,6	69806,8
в том числе:								
федеральные	49930,5	510,5	2627,5	1369,4	19364,9	19216,0	5722,2	1120,0
из них магистральные	30146,1	503,4	2188,5	1127,4	11136,2	11055,6	3454,2	680,8
региональные	449858,9	158,0	818,1	338,9	11180,1	88623,6	280053,4	68686,8
категории "Е" (европейские)	18797,4	496,6	2136,6	1090,7	9196,0	5659,0	188,7	29,8
категории "АН" (азиатские)	17149,9	109,7	901,3	590,4	7037,0	7833,9	608,6	69,0

Источник: <http://rosavtodor.ru/>

Обычные дороги могут иметь от одной полосы (дороги пятой категории) до четырех и более (дороги первой категории). Для дорог второй и более низких категорий допускаются одноуровневые развязки и отсутствие центральной разделительной полосы.

Таблица 4

Протяженность автодорог РФ(67)

Виды дорог	Протяженность дорог (км)				
	эксплуатация которых осуществляется на платной основе	с движением общественного пассажирского транспорта	по количеству полос движения		
			4 полосы	6 полос	8 полос и более
Всего в РФ	432,2	401555,8	6626,6	212,6	83,3
федеральные	52,9	46167,3	4997,2	157,1	74,8
региональные	379,3	355388,5	1629,4	55,5	8,5

Источник: <http://rosavtodor.ru/>

В зависимости от качества покрытия, все автомобильные дороги России подразделяются на дороги с твердым и нетвердым покрытием, а первые также – на дороги с усовершенствованным покрытием. Твердое покрытие имеют в России 83,4% автодорог общего пользования.

По плотности автомобильных дорог Россия значительно отстает не только от европейских государств, но и от своих соседей по СНГ – Украины, Казахстана, Азербайджана, Армении, Молдовы и даже от Таджикистана и Узбекистана. Наиболее низкую плотность имеют регионы, удаленные от Москвы и находящиеся в Уральском, Сибирском и Дальневосточном округах (Приложение 1).

Наибольшая густота дорог характерна для Московской области. В данном регионе она составляет 536 км на 1 000 км². Также велика плотность и в Кабардино-Балкарской Республике – 444 км на км². Менее всего обеспечены дорогами Чукотский и Ненецкий автономные округа. Густота дорог в данных регионах равна 0,8 и 1,1 км на км² соответственно.

Если рассматривать плотность российских автомобильных дорог по федеральным округам, становится очевидным, что наибольший разброс по данному показателю характерен для Северо-Западного федерального округа. Учитывая, что плотность дорог в Калининградской области составляет 417 км на км², а в Ненецком автономном округе – 1,1, разница между двумя этими регионами получается равной почти 380. Для Уральского федерального округа данная величина составляет 64,4, Дальневосточного – 61,3, Сибирского – 16,8,

Южного – 10,6. Наименьший разброс характерен для Центрального округа (5,8) и Приволжского ФО (4,3).

Если подробнее рассматривать наиболее благополучный район – субъектов ЦФО, – очевидно, что и тут не все гладко. На Московскую область приходится треть всех дорог региона (2 451 км), в то время как на Белгородскую, Ивановскую и Костромскую области – по 1 % (114, 98 и 59 км соответственно), что даже с учетом площади данных субъектов немного. К числу наиболее обеспеченных дорогами стоит отнести Воронежскую и Калужскую области (800 и 796 км соответственно).

В Северо-Западном федеральном округе наибольшая протяженность федеральных автодорог характерна для Ленинградской области, Республики Карелия и Псковской области (1 425, 1 074 и 754 км), наименьшая – для Калининградской области (204 км), что для масштабов последней – достаточно высокий уровень.

В Южном федеральном округе наибольшая часть дорог пролегает по территории Краснодарского края (1 310 км), а также Ставропольской и Волгоградской областей (817 и 812 км), наименьшая – на территории Чечни и Ингушетии (43 и 21 км). Тем не менее, как уже указывалось ранее, с учетом территориальных характеристик наименее благополучными являются Астраханская область и Калмыкия.

В Приволжском ФО, в отличие от других регионов, распределение дорог по субъектам достаточно равномерное. Тем не менее, большая часть дорог приходится на Татарстан (1 072 км), а также Оренбургскую, Пензенскую и Саратовскую области (786, 720 и 717 км), наименьшая – на Марий Эл и Удмуртию (230 и 293 км).

На Урале в наиболее выгодном положении находится Челябинская область, на чью долю приходится менее половины всех дорог региона (1 394 км). В Свердловской области проходит лишь 588 км дорог.

В Сибири особенно выделяются Забайкалье и Иркутская область: протяженность дорог в данных субъектах РФ составляет 1 698 и 1 681 км. Наиболее обделенной дорогами является Томская область (37 км).

На Дальнем Востоке почти половина всех дорог приходится на Якутию (3 274 км), что для такой большой территории все-таки очень мало. В выигрышном положении находится Амурская область (1 452 км). В Чукотке проложено лишь 24 км автодорог, на Камчатке – 48 км.(67)

Половина автодорог России в настоящее время находится в неудовлетворительном состоянии. В регионах Дальнего Востока и Сибири сеть дорог вообще не получила какого-либо развития, что затрудняет вовлечение в хозяйственный оборот крупных территорий со значительными природными ресурсами. Около 50 тысяч населенных пунктов России практически не имеют автомобильного сообщения с соседними регионами, причин создающегося положения много, но главное - недостаток финансирования.

1.3. Зарубежный опыт привлечения государственных и частных инвестиций в дорожное хозяйство

Особенностью системы государственного управления безопасностью дорожного движения за рубежом является четкое разделение функций в области государственного управления обеспечением безопасности дорожного движения, глубокое взаимодействие органов исполнительной власти, ответственных за обеспечение безопасности дорожного движения, и общественности в лице общественных объединений, союзов предпринимателей, страховщиков, производителей транспортных средств и пр. Разработка программ по повышению безопасности дорожного движения ведется на федеральном уровне, при этом в реализации программ принимают участие как федеральные органы, так и соответствующие органы земель и структуры на местах, что способствует повышению их эффективности.

В то же время плотность автомобильных дорог на 1000 км² площади территории страны составляет во Франции и Германии 1800-1830 км, в Литве,

Латвии, Эстонии, Польше, Индии - 1070-1175 км, США - 670 км, то есть в 10-25 раз больше по сравнению с Российской Федерацией.

По значению плотности автодорог на 1000 жителей Россия в 2-3 раза уступает США, Франции, Швеции, Финляндии и другим странам. Столь существенная разница в плотности автомобильных дорог приводит к значительному различию в доле транспортной составляющей в конечной цене продукции (15-20 % в Российской Федерации против 7-10 % в странах с развитой сетью автодорог), что снижает конкурентоспособность российских товаров, препятствует реализации транзитного потенциала автодорожной инфраструктуры.

В мировой практике широко распространены платные автомобильные дороги. Первым государством, вставшим на путь промышленной революции и оценившим значения сухопутных путей сообщения, была Англия. Причем, после ряда бесплодных попыток улучшить дорожную сеть путем сдачи участков дороги в аренду, начали создавать структуру общегосударственного управления дорогами. Практически за 200 лет, проходя все этапы реконструкции дорог, Англия одна из немногих стран имеет сегодня все дороги с усовершенствованным покрытием [29].

Широкое применение принципа платности автомобильных дорог в зарубежных государствах началось в 50-х годах.

Процессу возникновения платных автомобильных дорог в большинстве стран мира в значительной степени способствовали экономические реформы, связанные с переходом к рыночной экономике, бурный рост автомобилизации и недостаток бюджетных средств [24].

Платные объекты сооружаются в целях снижения бюджетных расходов и ускорения ввода в действие скоростных автомагистралей.

К настоящему времени платные автомобильные дороги, мосты, тепловоды, тоннели распространены в США, Италии, Испании, Франции, Великобритании, Португалии, Австрии, Австралии, Норвегии, Швейцарии,

Греции, Канаде, Китае, Югославии, Корее, Японии, Малайзии, Мексике и ряде других стран.

Наиболее разветвленная сеть платных автомобильных дорог создана в США, Италии, Франции, Японии, составляющая около 10% процентов по отношению к протяженности сети автомагистралей национального уровня и около 1% по отношению к общей сети дорог.

В США протяженность платных автомобильных дорог 8 тыс. км. Государство не поощряет использование федеральной помощи на строительство платных дорог (ранее это вообще запрещалось). Федеральная политика предписывает полную окупаемость государственных средств, вложенных в финансирование платных дорог. Размеры платы в США варьируются в широком диапазоне в зависимости от местности, движения, климатических условий, состояния дороги и многих других факторов [28].

Протяженность платных дорог в Италии составляет около 6 тыс. км. Специалисты в дорожной отрасли определяют дорожную сеть Италии как самую обустроенную в мире. Практически вся она находится в концессии. Наиболее крупным является общество AUTOSTRADE является, в ведении которого находится свыше 50% автомагистралей, переданных в концессию. Наибольший удельный вес занимает магнитная система взимания платы за проезд.

Во Франции практически все загородные автомагистрали являются платными. Государство принимает очень активное участие в строительстве платных автодорог. Применяемая в стране автоматическая классификация транспортных средств, с помощью датчиков, определяет количество осей и колес транспортного средства. Широко распространена оплата проезда кредитными карточками.

В Великобритании платными являются некоторые дорожные объекты, в основном, мосты и тоннели. Средства от эксплуатации этих объектов поступают в государственный бюджет или в фонд округов.

Дорожное хозяйство США находится на самоокупаемости. Система управления, используемая в дорожной отрасли, может служить некоторым аналогом для России, т. к. США - страна, которая имеет схожие черты с Россией.

В США приняты два основных вида классификации дорог: по функциональным системам и юрисдикции. В основе отнесения дорог к той или иной функциональной системе лежит подход, при котором оценивается роль этой дороги для общества, то есть обеспечивает ли данная дорога в большей степени транзитное скоростное перемещение или только доступ к каким-либо объектам, в зависимости от этого все дороги разделены на восемь функциональных систем: от межштатных до сугубо местных дорог. По юрисдикции дороги делятся на федеральные, дороги штатов и дороги округов и муниципалитетов. Внутри каждой классификации отдельно рассматриваются внегородские и городские общественные дороги. Основные дороги первых трех высших функциональных категорий, включая 100 процентов межштатных дорог, по юрисдикции принадлежат штатам, которые несут ответственность за их содержание и развитие. Эти дороги обеспечивают 64% всех передвижений по дорогам. Только 4.6% дорог находятся под юрисдикцией федеральной власти, в том числе в национальных парках, лесах, на других федеральных землях и в индейских резервациях[26]

В качестве инвестора на магистралях выступает Федеральная дорожная администрация США, которая является структурным подразделением Департамента транспорта США. Заказчиком по строительству и реконструкции объектов дорожного хозяйства выступают департаменты транспорта штатов. Подрядчик определяется на основании проведения подрядных торгов.

Японские платные автодороги находятся в ведении общественной дорожной корпорации. Плата за проезд примерно в 3 раза выше, чем в других странах, так как стоимость строительства объектов дорожного хозяйства в подобных условиях очень высока.

В начале 90-х годов в странах Восточной и Центральной Европы значительно возрос спрос на автодороги, что было обусловлено необходимостью доступ к новым рынкам и свободного передвижения пассажиров и товаров. Наряду с этими факторами наблюдался быстрый рост автомобилизации. Основной задачей для правительства стран являлось ускорение дорожного строительства, при этом необходимым условием было улучшение его качества.

В качестве наилучшего способа привлечения дополнительных инвестиционных ресурсов было использование внутреннего и зарубежного капитала, так как государственный бюджет не мог увеличить финансирование дорожной отрасли.

Однако многие страны уже имели крупные как внешние, так и внутренние долги. Привлечение новых займов на нужды транспортной инфраструктуры, в том числе для улучшения дорог, оказалось совершенно неприемлемым. Возникла необходимость поиска новых форм финансирования и управления объектами дорожного хозяйства. В результате предпринимаются попытки ввода концессии на объекты дорожного хозяйства как форма финансирования проекта. Несмотря на то, что в условиях концессии объекты дорожного хозяйства принадлежат правительству, концессионеру предоставляется высокая степень контроля над управлением за ними.

В Италии протяженность дорожной сети составляет 167 тыс. км, из них государственные дороги - 46,4 тыс. км, провинциальные - 114,6 тыс. км. Общая протяженность платных дорог - 5693 км. Италия одна из первых в мире приступила к строительству и эксплуатации платных дорог, которые строятся уже более 50 лет [28].

Все виды дорожно-строительных работ платных дорожных объектов осуществляют 25 концессионных обществ. Наибольшую долю платных дорожных объектов эксплуатирует компания «Аутостраде групп».

В конце 90-х годов концессионное общество «Аутостраде» было приватизировано и в настоящее время более 70% акций принадлежит

концерну «Бенентон» [26]. «Аутостраде» осуществляет взимание платы за проезд и коммерческое использование придорожной полосы.

Для участия в концессионном обществе обычно объединяются ряд мощных строительных, финансовых, проектных, инвестиционных компаний. Зачастую наряду с отечественными компаниями привлекаются и иностранные. В состав учредителей таких акционерных обществ входят обычно также государственные, территориальные и муниципальные администрации, которые зачастую располагают контрольным пакетом акций. Это позволяет государству не только оказывать финансовую помощь платной дороге, но и осуществлять эффективный контроль за ее деятельностью.

При передаче в концессию отдельных участков возможна ситуация, когда из-за превышения проектной стоимости строительства или более низкого уровня интенсивности движения автомобилей, чем это было предусмотрено в проект, концессионер или инвестор испытывает значительные финансовые трудности или несет убытки. Когда же в концессию передается система магистральных дорог, то создаются условия, при которых путем проведения специальной тарифной политики удается за счет рентабельных дорог с высокой интенсивностью движения поддерживать магистральные дороги с относительно низким на первоначальном этапе эксплуатации движением автомобилей.

Наиболее распространенным типом организации управления штатной дорогой является модель в виде концессионного соглашения, в соответствии с которым государственный орган управления передает концессионерам автомобильную дорогу, мостовой переход, путепровод или тоннель в долгосрочную концессию (обычно на 20-50 лет), после чего объект возвращается государству или концессия продлевается. Концессионное общество принимает на себя проектирование, строительство, содержание и управление объектом. Для возврата инвестиций, возмещения затрат по эксплуатации объекта, компенсации рисков, концессионное общество получает право взимать плату с пользователей. В концессионных соглашениях

определяются условия финансирования, назначения и изменения тарифов, требования к качеству строительства и эксплуатации, порядок использования прибыли, методы контроля со стороны государства за качеством работ, выполняемых концессионным обществом, и сохранностью объекта, условия передачи дорог после истечения срока концессии и т.д. При этом, как правило, регулируется порядок распределения годовой прибыли в целях исключения возможностей необоснованного повышения тарифов платы за проезд.

Заслуживает интереса опыт передачи в концессию сетей автомобильных дорог, включающих в себя как высокорентабельные, так и менее рентабельные, но имеющие важное народно - хозяйственное значение объекты. Это дает возможность концессионному обществу перераспределять ресурсы между отдельными дорогами, осуществлять строительство новых участков или реконструкцию дорог.

Плата, взимаемая за проезд по объекту дорожного хозяйства должна не только возместить все расходы на его строительство и эксплуатацию, но и обеспечить экономическую выгоду для пользователя.

При определении размеров платы за проезд обычно исходят из величины затрат, связанных с созданием, содержанием и управлением объектом дорожного хозяйства.

В ряде зарубежных стран есть и исключения, где отдельные участки платных автомобильных дорог построены при интенсивности движения автотранспорта менее 10 тыс. автомобилей в сутки. Например, в Корее более 50% протяжение платных дорог имеет двухполосную проезжую часть, в Мексике - 40% и соответственно интенсивность до 5-10 тыс. авт./сутки. Существует система льгот и скидок для пользователей платных автодорог, используются кредитные карточки. Например, во Франции с 1987 года учреждена единая кредитная карточка для 8-10 концессионных обществ автомагистралей, стоимостью 100 франков каждая и сроком действия 12 месяцев. Скидки, применяемые на испанских дорогах, доходят до 40% тарифа [29].

Концессионные соглашения на управление платной дорогой действуют не во всех странах. Темпы строительства автодорог в Японии возросли в 1952 году после ввода платности на некоторые автодороги, а также направления на осуществление дорожно-строительных работ налога на бензин.

Опыт Франции, Японии и США показывает, что тщательная разработка законов и норм в сфере платных дорог - необходимое условие успеха. В Японии государственные корпорации учреждаются в соответствии с тщательно продуманным законодательством, а национальные стратегические планы развития сети платных дорог выходят в свет каждые 5 лет и имеют законодательную силу. Как показывает зарубежный опыт, строительство и внедрение на существующей сети платных автомобильных дорог, мостов, путепроводов и тоннелей в Российской Федерации окажет позитивное влияние на экономическое и социальное развитие страны. Повысится деловая активность и уровень занятости населения.

Общая протяженность дорог в Финляндии всего 80 тыс. км (чего, впрочем, хватает, чтобы дважды опоясать земной шарик по экватору), а во Франции – 6 млн. Для сравнения в России – 930 тыс. км.

Причем строятся дороги капитально – по европейским технологиям, с укладкой асфальта в несколько слоев с амортизационной подушкой. Это позволяет обеспечить высокую безопасность движения на дорогах. Хотя, если честно сказать, не это самое главное. Финнов уже давно приучили водить осторожно, оглаживаясь по сторонам, и боясь нарушения правил пуше, чем черт ладана. Высокой безопасности движения способствует и невысокая средняя скорость передвижения – в редких местах Вы найдете скорость движения потока более 80 км/ч (в населенных пунктах и того меньше – 50 км/ч). Всего несколько скоростных магистралей позволяют двигаться со скоростью более 100 км/ч (на уровне 110-120 км/ч). Это, например, несколько участков на дороге E18 Ваалимаа-Хельсинки-Туру, E75 Хельсинки-Лаhti, E12 Хельсинки-Тампере.

Скоростные трассы называются Mottoritie и обозначаются зеленым щитом. На них можно ехать с максимальной для Финляндии скоростью 120 км/ч, но только летом. Зимой ограничение скорости составляет 100 км/ч.

Несмотря на довольно скромную в рамках Европы протяженность автодорог, Финляндия обладает довольно развитой инфраструктурой. Например, город Хельсинки – собственно столица страны – имеет три объездных дороги: Kantatie 50, Keh II и Seututie 101.

Помимо автодорог с твердым покрытием финское правительство поддерживает функционирование грунтовых дорог. Кстати, здесь их очень много. Не сказать, что больше, чем в России, все же у нас – это основной тип автодорог. На них нередко происходят столкновения со старейшими обитателями финских лесов – лосями.

Развита инфраструктура линейных сооружений на финских дорогах. Мотели и отели (в мотелях обязательны стоянки для транспортных средств, а в отелях их может и не быть), закусочные и заправочные.

Таким образом, для РФ можно перенять любой зарубежный опыт, и он будет актуальным.

ГЛАВА 2. ЭКОНОМИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ СИСТЕМЫ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА ГОРОДА

2.1. Организационно-управленческая структура предприятия

Полное фирменное наименование Общества: Общество с ограниченной ответственностью «АвтоСити» (Приложение 4).

Сокращенное фирменное наименование Общества: ООО «АвтоСити».

Место нахождения Общества: РФ, 625000, г. Тюмень, ул. Челюскинцев, д. 10.

Общество с ограниченной ответственностью «АвтоСити», далее по тексту «Общество», создано в соответствии с действующим законодательством РФ.

Общество является юридическим лицом и имеет в собственности обособленное имущество, учитываемое на его самостоятельном балансе, может от своего имени приобретать и осуществлять имущественные и личные неимущественные права, нести обязанности, быть истцом и ответчиком в суде.

Общество создано без ограничения срока.

Общество вправе в установленном порядке открывать банковские счета на территории Российской Федерации и за ее пределами.

Общество имеет круглую печать, содержащую его полное фирменное наименование на русском языке, указание на место его нахождения, регистрационный номер.

Общество вправе иметь штампы и бланки со своим фирменным наименованием, собственную эмблему, а также зарегистрированный в установленном порядке товарный знак и другие средства индивидуализации.

Общество руководствуется в своей деятельности действующим законодательством Российской Федерации и настоящим Уставом.

Общество несет ответственность по своим обязательствам всем принадлежащим ему имуществом.

Общество не отвечает по обязательствам своего Участника.

Общество в целях реализации государственной социальной, экономической и налоговой политики несет ответственность за сохранность документов (управленческих, финансово-хозяйственных, по личному составу и др.); обеспечивает передачу на государственное хранение документов, имеющих научно-историческое значение, в архив г. Тюмени в соответствии с перечнем документов, согласованным с объединением «Тюменьгорархив»; хранит и использует в установленном порядке документы по личному составу.

Общество обязано хранить следующие документы:

- учредительные документы Общества, а также внесенные в учредительные документы Общества и зарегистрированные в установленном порядке изменения и дополнения;

- решение Учредителя о создании Общества и об утверждении денежной оценки не денежных вкладов в Уставный капитал Общества, а также иные решения, связанные с созданием Общества;

- документ, подтверждающий государственную регистрацию Общества;

- документы, подтверждающие права Общества на имущество, находящееся на его балансе;

- внутренние документы Общества;

- положения о филиалах и представительствах Общества;

- документы, связанные с эмиссией облигаций и иных эмиссионных ценных бумаг Общества;

- протоколы Общих собраний Участников Общества;

- заключения аудитора, государственных и муниципальных органов финансового контроля;

- иные документы, предусмотренные федеральными законами и иными правовыми актами Российской Федерации, Уставом Общества, внутренними документами Общества, решениями Общего собрания Участников Общества и исполнительного органа Общества.

Общество хранит документы, предусмотренные настоящим пунктом, по месту нахождения его единоличного исполнительного органа.

Общество осуществляет следующие основные виды деятельности:

- проектирование, строительство, ремонт, реставрация и эксплуатация автодорог;
- разработка проектно-сметной, конструкторской и технической документации автодорог;
- благоустройство автодорог;
- оказание информационных услуг, рекламная деятельность;
- автомобильные транспортные перевозки;
- деятельность автомобильного (автобусного) пассажирского транспорта;
- внутригородские автомобильные (автобусные) пассажирские перевозки;
- пригородные автомобильные (автобусные) пассажирские перевозки;
- междугородные и международные автомобильные (автобусные) пассажирские перевозки;
- организация перевозок грузов;
- грузовые перевозки транспортными средствами с живой тягой;
- строительно - монтажные работы;
- транспортная обработка контейнеров;
- хранение и складирование;
- эксплуатация гаражей, стоянок для автотранспортных средств;
- проведение независимых консультаций, аттестаций, экспертиз различных видов деятельности, работ и международных проектов;
- торговля горюче-смазочными материалами;
- организация сети автозаправочных станций;
- организация и эксплуатация станций автосервиса, приобретение новых и бывших в употреблении запчастей и автомобилей отечественного и зарубежного производства и их реализация;

· консалтинговые и информационные услуги в различных областях;

Общество вправе осуществлять любые другие виды деятельности, не запрещенные действующим законодательством РФ.

Общество вправе осуществлять свою деятельность на всей территории РФ и за ее пределами.

Учредителем (Участником) Общества является Гражданин России Терехин Геннадий Иванович. Участник Общества не отвечает по обязательствам Общества и несет риск убытков, связанных с деятельностью Общества, в пределах стоимости внесенного им вклада за исключением случаев, предусмотренных законодательством РФ либо учредительными документами Общества.

Уставный капитал Общества составляется из номинальной стоимости доли его Участника и определяет минимальный размер имущества Общества, гарантирующего интересы его кредиторов. Размер Уставного капитала Общества составляет 10000 (Десять тысяч) рублей. Номинальная стоимость доли Учредителя (Участника) в Уставном капитале Общества составляет 10000 (Десять тысяч) рублей.

Размер доли Участника Общества в Уставном капитале Общества определяется в процентах и соответствует соотношению номинальной стоимости его доли и Уставного капитала Общества. Размер доли Учредителя (Участника) в Уставном капитале Общества составляет 100 (Сто)% Уставного капитала.

Высшим органом Общества является Общее собрание Участников Общества. Руководство текущей деятельностью Общества осуществляется единоличным исполнительным органом Общества - Генеральным директором Общества, который подотчетен Общему собранию Участников Общества.

Общее собрание Участников Общества может быть очередным или внеочередным. Общество проводит один раз в год очередное Общее собрание Участников Общества, на котором утверждаются годовые результаты деятельности Общества, проводится не ранее чем через два месяца и не

позднее чем через четыре месяцев после окончания финансового года Общества, который устанавливается с 1 января по 31 декабря.

Общество может быть добровольно реорганизовано в порядке, предусмотренном Федеральным законом. Другие основания и порядок реорганизации Общества определяются Гражданским кодексом РФ и иными федеральными законами. Общество может быть ликвидировано добровольно в порядке, установленном Гражданским кодексом РФ, с учетом требований Федерального закона. Общество может быть ликвидировано также по решению суда по основаниям, предусмотренным Гражданским кодексом РФ.

Ликвидация Общества влечет за собой его прекращение без перехода прав и обязанностей в порядке правопреемства к другим лицам.

2.2. Анализ финансово - хозяйственной деятельности предприятия

ООО «АвтоСити»

В таблице 3 представлены основные финансовые результаты деятельности предприятия (Приложение 5).

Таблица 3

Финансовые результаты деятельности предприятия

Наименование	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Абсолютное отклонение		Относительное отклонение	
				2015/ 2014	2016/ 2014	2015/ 2014	2016/ 2014
1	2	3	4	5	6	7	8
Выручка, тыс. руб.	977 576	1 658 612	1 742 005	681 036	764 429	69,67	78,20
Валовая прибыль, тыс. руб.	423 501	840 227	700 661	416 726	277 160	98,4	65,44
Себестоимость, тыс. руб.	554 075	818 385	1 041 344	264 310	487 269	47,70	87,94
Прибыль от продаж тыс. руб.	334 309	603 132	535 375	268 823	201 066	80,41	60,14
Чистая прибыль	94 238	315 302	264 525	221 064	170 287	234,58	180,70

тыс. руб.							
Рентабельность продаж, %	34,20	36,36	30,73	2,17	-3,46	6,33	-10,13
Чистые активы тыс. руб.	201 348	469 813	734 338	268 465	532 990	133,33	264,71
Оборачиваемость чистых активов, %	485,52	353,04	237,22	-132,48	-248,29	-27,29	-51,14
Рентабельность активов, %	166,04	128,38	72,91	-37,66	-93,13	-22,68	-56,09
Собственный капитал тыс. руб.	201 348	469 813	734 338	268 465	532 990	133,33	264,71
Рентабельность собственного капитала, %	46,16	92,68	55,61	46,52	9,45	100,77	20,48
Кредиты и займы тыс. руб.	970 357	1 395 820	2 090 700	425 463	1 120 343	43,85	115,46
Финансовый рычаг тыс. руб.	6,06	3,50	3,22	-2,56	-2,84	-42,17	-46,89

Из таблицы видно, что выручка от реализации компании по сравнению с базовым периодом значительно увеличилась (с 977 576 тыс. руб. на 31.12.2014 г. до 1 742 005 тыс. руб. на 31.12.2016 г.).

За анализируемый период изменение объема продаж составило 764 429 тыс. руб. Темп прироста составил 78,2%.

Валовая прибыль на 31.12.2014 г. составляла 423 501 тыс. руб. За анализируемый период она возросла на 277 160 тыс. руб., что следует рассматривать как положительный момент, и на 31.12.2016 г. составила 700661 тыс. руб.

Прибыль от продаж на 31.12.2014 г. составляла 334 309 тыс. руб. За анализируемый период она так же, как и валовая прибыль, возросла на 201066 тыс. руб., и на 31.12.2016 г. прибыль от продаж составила 535 375 тыс. руб., так же, как и валовая прибыль, осталась на прежнем уровне.

Следует отметить высокий уровень коммерческих и управленческих расходов в структуре отчета о прибылях и убытках организации.

На начало анализируемого периода их доля составляла 16.1 % от себестоимости реализованной продукции, а на конец периода – 15,87 % от себестоимости проданных товаров, продукции, работ, услуг.

Показателем снижения эффективности деятельности предприятия можно назвать более высокий рост себестоимости по отношению к росту выручки. Рост себестоимости, в то время как выручка выросла на (78,2 %) составил 87,94 %).

Отрицательным моментом является наличие убытков по прочим доходам и расходам. На 31.12.2016 г. сальдо по ним установилось на уровне - 187 316 тыс. руб., однако наблюдается положительная тенденция – за период с конца 31.12.2014 г. по конец 31.12.2016 г. сальдо по прочим доходам и расходам увеличилось на 35 415 тыс. руб.

Как видно из таблицы 2.1, что чистая прибыль за анализируемый период выросла на 170 287 тыс. руб., и на 31.12.2016 г. установилась на уровне 264 525 тыс. руб. (темп прироста составил 180,7%).

Рассматривая динамику показателей финансово-хозяйственной деятельности ООО «АвтоСити», особое внимание следует обратить на рентабельность чистых активов и средневзвешенную стоимость капитала.

Для успешного развития деятельности необходимо, чтобы рентабельность чистых активов была выше средневзвешенной стоимости капитала, тогда предприятие способно выплатить не только проценты по кредитам и объявленные дивиденды, но и реинвестировать часть чистой прибыли в производство.

Из приведенной таблицы видно, что на конец анализируемого периода рентабельность собственного капитала составила 55,61%, что выше показателя средневзвешенной стоимости капитала, значение которого составило в соответствующем периоде нулевую величину.

Сложившаяся ситуация говорит о том, что предприятие способно выплатить не только проценты по кредитам и объявленные дивиденды, но и реинвестировать часть чистой прибыли в производство.

Рассматривая динамику доходов и расходов ООО «АвтоСити», приходим к выводу, что в целом за анализируемый период ее можно назвать положительной.

Анализ деятельности ООО «АвтоСити» начнем с оценки актива и пассива бухгалтерского баланса предприятия.

Приступая к анализу, следует отметить, что величина чистого оборотного капитала ООО «АвтоСити» на конец анализируемого периода (31.12.2012 г.) составила 681 494 тыс. руб., что говорит о том, что предприятие имеет чистый оборотный капитал для поддержания своей деятельности, и на отчетную дату положение предприятия можно назвать достаточно стабильным. Однако все же необходимо более подробно изучить структуру имущества ООО «АвтоСити».

Структура актива баланса и изменения в анализируемом периоде представлены в таблицах 4 и 5.

Таблица 4

Структура актива баланса

Актив баланса, %	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Изм. уд.веса
Нематериальные активы	-	0,01	-	-
Основные средства	70,57	45,99	29,25	-41,33
Доходные вложения в материальные ценности	3,46	8,80	47,69	44,23
Долгосрочные финансовые вложения	0,4	-	0,44	0,04
Отложенные налоговые активы	1,53	0,15	0,10	-1,43
Итого по разделу I	75,96	54,95	77,48	1,52
Запасы	8,56	10,51	9,27	0,70
Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	0,37	0,01	0,02	-0,35
Дебиторская задолженность	13,39	7,78	8,04	-5,35
Финансовые вложения	0,29	0,15	2,31	2,03
Денежные средства	1,43	25,89	2,88	1,45
Прочие оборотные активы	-	0,71	-	-
Итого по разделу II	24,04	45,05	22,52	-1,52
Баланс	100	100	100	-

Изменения в активе баланса приведены в таблице 5.

Таблица 5

Изменения в активе баланса предприятия

Наименование	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Абсолютное отклонение		Относительное отклонение	
				2012/ 2013	2014/ 2013	2012/ 2013	2014/ 2013
1	2	3	4	5	6	7	8
Нематериальные активы	-	172	154	-30 040	154	-2,99	100
Основные средства	1 003 262	973 222	906 044	137 163	-97 218	278,99	-9,69
Доходные вложения в материальные ценности	49 164	186 327	1 477 327	-5 639	1 428 163	-100	2 904,90
Финансовые вложения	5 639	-	13 676	-18 708	8 037	-85,76	142,53
Отложенные налоговые активы	21 814	3 106	3 187	82 948	-18 627	7,68	-85,39
Итого по разделу I	1 079 879	1 162 827	2 400 388	100 797	1 320 509	82,81	122,28
Запасы	121 725	222 522	287 119	-5 162	165 394	-97,32	135,88
Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	5 304	142	661	-25 530	-4 643	-13,42	-87,54
Дебиторская задолженность	190 279	164 749	249 043	-890	58 764	-21,65	30,88
Финансовые вложения	4 110	3 220	71 694	527 544	67 584	2 601,94	1 644,38
Денежные средства	20 275	547 819	89 164		68 889		339,77
Прочие оборотные активы	-	15 023	-	15 023	-	-100	-
Итого по разделу II	341 693	953 475	697 681	611 782	355 988	179,04	104,18
Баланс	1 421 572	2 116 302	3 098 069	694 730	1 676 497	48,87	117,93

Общая величина активов предприятия в отчетном периоде, по сравнению с базовым, значительно увеличилась. По сравнению с концом (31.12.2013 г.) активы и валюта баланса выросли на 117,93%, что в абсолютном выражении составило 1 676 497 тыс. руб. Таким образом, в отчетном периоде актив баланса и валюта баланса находятся на уровне 3098069 тыс. руб. В более значительной степени это произошло за счет увеличения статьи доходные вложения в материальные ценности. За

прошедший период рост этой статьи составил 1 428 163 тыс. руб. (в процентном соотношении 0%) и уже на конец анализируемого периода значение статьи достигло 1 477 327 тыс. руб.

В общей структуре активов внеоборотные активы, величина которых на 31.12.2014 г. составляла 1 079 879 тыс. руб., возросли на 1 320 509 тыс. руб. (темп прироста составил 122,28%), и на 31.12.2016 г. их величина составила 2 400 388 тыс. руб. (77% от общей структуры имущества). Величина оборотных активов, составлявшая на 31.12.2014 г. 341 693 тыс. руб. также возросла на 355988 тыс. руб. (темп прироста составил 104,18%, и на 31.12.2016 г. их величина составила 697 681 тыс. руб. (23% от общей структуры имущества).

Доля основных средств в общей структуре активов на 31.12.2016 г. составила 29%.

Как видно из таблицы, на конец отчетного периода наибольший удельный вес в структуре совокупных активов приходится на внеоборотные активы (77,48%), что говорит о низко-мобильной структуре активов и способствует снижению оборачиваемости средств предприятия. Кроме того, в анализируемом периоде наблюдается тенденция в сторону ухудшения. В отчетном периоде удельный вес внеоборотных активов в общей структуре баланса увеличился на 1,52%.

В структуре внеоборотных активов наибольшее изменение было вызвано увеличением на 1 428 163 тыс. руб., по сравнению с базовым периодом, статьи доходные вложения в материальные ценности.

В структуре оборотных активов наибольшее изменение было вызвано увеличением на 165 394 тыс. руб., по сравнению с базовым периодом, статьи запасы.

Размер дебиторской задолженности за анализируемый период увеличился на 58 764 тыс. руб., что является негативным изменением и может быть вызвано проблемой с оплатой продукции, либо активным предоставлением потребительского кредита покупателям, т.е. отвлечением части текущих активов и иммобилизацией части оборотных средств из

производственного процесса. Рассматривая дебиторскую задолженность ООО «АвтоСити» следует отметить, что предприятие на 31.12.2016 г. имеет активное сальдо (дебиторская задолженность больше кредиторской).

Рассматривая ситуацию в целом, динамику изменения активов баланса можно назвать положительной.

Структура пассива баланса и изменения в анализируемом периоде представлены в таблицах 6 и 7.

Таблица 6

Структура пассива баланса

Пассив баланса, %	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Изм. удельного веса
Добавочный капитал	1,83	1,23	0,84	-0,99
Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	12,33	20,97	22,86	10,53
Итого по разделу III	14,16	22,20	23,70	9,54
Заемные средства	66,29	61,75	57,88	-8,41
Отложенные налоговые обязательства	1,50	3,19	3,19	1,69
Итого по разделу IV	67,79	64,95	61,07	-6,72
Заемные средства	1,97	4,20	9,61	7,63
Кредиторская задолженность	16,07	8,52	5,62	-10,45
Итого по разделу V	18,05	12,85	15,23	-2,82
Баланс	100	100	100	-

Изменения в пассиве баланса приведены в таблице 2.5.

Таблица 7

Изменения пассива баланса

Наименование	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Абсолютное отклонение		Относительное отклонение	
				2015/ 2014	2016/ 2015	2015/ 2014	2016/ 2015
1	2	3	4	5	6	7	8
Уставный капитал	10	10	10	-	-	-	-
Добавочный	26 083	26 083	26 083	-	-	-	-

капитал							
Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	175 255	443 720	708 245	268 465	532 990	153,19	304,12
Итого по разделу III	201 348	469 813	734 338	268 465	532 990	133,33	264,71
Заемные средства	942 295	1 306 902	1 793 095	364 607	850 800	38,69	90,29
Отложенные налоговые обязательства	21 378	67 606	98 799	46 228	77 421	216,24	362,15
Итого по разделу IV	963 673	1 374 508	1 891 894	410 835	928 221	42,63	96,32
Заемные средства	28 062	88 918	297 605	60 856	269 543	216,86	960,53
Кредиторская задолженность	228 489	180 280	174 232	-48 209	-54 257	-21,10	-23,75
Прочие краткосрочные пассивы	-	2 783	-	2 783	-	-100	-
Итого по разделу V	256 551	271 981	471 837	15 430	215 286	6,01	83,92
Баланс	1 421 572	2 116 302	3 098 069	694 730	1 676 497	48,87	117,93

В части пассивов, увеличение валюты баланса в наибольшей степени произошло, в основном, за счет роста статьи заемные средства. За прошедший период рост этой статьи составил 850 800 тыс. руб. (в процентном соотношении ее рост составил 90,29%.) Таким образом, на конец анализируемого периода значение статьи установилось на уровне 1 793 095 тыс. руб.

Рассматривая изменение собственного капитала ООО «АвтоСити» отметим, что его значение за анализируемый период значительно увеличилось. На 31.12.2016 г. величина собственного капитала предприятия составила 734 338 тыс. руб. (23,7% от общей величины пассивов).

Доля заемных средств в совокупных источниках формирования активов за анализируемый период значительно увеличилась. На 31.12.2016 г. совокупная величина заемных средств предприятия составила 2 363 731 тыс.

руб. (76,3% от общей величины пассивов). Увеличение заемных средств предприятия ведет к увеличению степени его финансовых рисков и может отрицательно повлиять на его финансовую устойчивость.

Анализируя изменение резервов предприятия и нераспределенной прибыли можно отметить, что за анализируемый период их общая величина возросла на 532 990 тыс. руб. и составила 708 245 тыс. руб. Изменение резервов составило 0 тыс. руб. а нераспределенной прибыли 532 990 тыс. руб. Это в целом можно назвать положительной тенденцией так как увеличение резервов, фондов и нераспределенной прибыли может говорить о эффективной работе предприятия.

В общей структуре пассивов величина собственного капитала, составлявшая на 31.12.2014 г. 201 348 тыс. руб., выросла на 532 990 тыс. руб. (темп прироста составил 264,71%), и на 31.12.2016 г. его величина составила 734 338 тыс. руб. (23,7 % от общей структуры имущества). В наибольшей степени это изменение произошло за счет роста статьи нераспределенная прибыль (непокрытый убыток) - на 532 990 тыс. руб.

В общей структуре задолженности на 31.12.2016 г. долгосрочные пассивы превышают краткосрочные на 1 420 057 тыс. руб. что говорит о неплохой финансовой устойчивости предприятия и, возможно, о будущем увеличении оборотов предприятия, в случае если долгосрочные пассивы направлены на расширение парка оборудования и объемов производства.

Долгосрочная кредиторская задолженность, величина которой на 31.12.2014 г. составляла 963 673 тыс. руб., возросла на 928 221 тыс. руб. (темп прироста составил 96.32%), и на 31.12.2016 г. ее величина составила 1891894 тыс. руб. (61.07% от общей структуры имущества). Наибольшее влияние на увеличение долгосрочных пассивов оказал рост статьи заемные средства. За прошедший период рост этой статьи составил 850 800 тыс. руб. (в процентном соотношении - 90.29%) и уже на конец анализируемого периода значение статьи заемные средства достигло 1 793 095 тыс. руб. Величина краткосрочной кредиторской задолженности, которая на 31.12.2014

г. составляла 256 551 тыс. руб. также возросла на 215 286 тыс. руб. (темпы прироста составил 83,92%), и на 31.12.2016 г. ее величина составила 471 837 тыс. руб.

Наибольший удельный вес в структуре краткосрочной кредиторской задолженности на 31.12.2016 г. составляет статья заемные средства. На конец анализируемого периода величина задолженности по данной статье составляет 297 605 тыс. руб. (доля в общей величине краткосрочной дебиторской задолженности 63%).

Таким образом, изменение за анализируемый период структуры пассивов следует признать в подавляющей части негативным.

Далее проанализируем показатели финансовой устойчивости предприятия.

Финансовая устойчивость — это определенное состояние счетов предприятия, гарантирующее его постоянную платежеспособность. Знание предельных границ изменения источников средств для покрытия вложений капитала в основные фонды или производственные запасы позволяет генерировать такие направления хозяйственных операций, которые ведут к улучшению финансового состояния предприятия, к повышению его устойчивости.

Оценку показателей финансовой устойчивости проведем по абсолютным и относительным показателям.

Анализ абсолютных показателей финансовой устойчивости за весь рассматриваемый период представлен в таблице 8.

Таблица 9

Анализ финансовой устойчивости по абсолютным показателям

Наименование	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Абсолютное отклонение		Относительное отклонение	
				2015/ 2014	2016/ 2014	2015/ 2014	2016/ 2014
1	2	3	4	5	6	7	8
1. Источники собственных средств	201 348	469 813	734 338	268 465	532 990	133,33	264,71

2. Внеоборотные активы	1 079 879	1 162 827	2 400 388	82 948	1 320 509	7,68	122,28
3. Источники собственных оборотных средств	-878 531	-693 014	-1 666 050	185 517	-787 519	21,12	-89,64
4. Долгосрочные кредиты и займы	963 673	1 374 508	1 891 894	410 835	928 221	42,63	96,32
5. Источники собственных средств,	85 142	681 494	225 844	596 352	140 702	700,42	165,26
6. Краткосрочные кредитные и заемные средства	28 062	88 918	297 605	60 856	269 543	216,86	960,53
7. Общая величина источников средств с учетом долгосрочных и краткосрочных заемных средств	113 204	770 412	523 449	657 208	410 245	580,55	362,39
8. Величина запасов и затрат, обращающихся в активе баланса	127 029	222 664	287 780	95 635	160 751	75,29	126,55
9. Излишек источников собственных оборотных средств	-1 005 560	-915 678	-1 953 830	89 882	-948 270	8,94	-94,30
10. Излишек источников собственных средств и долгоср. заемных источников	-41 887	458 830	-61 936	500 717	-20 049	1195,40	-47,86
11. Излишек общей величины всех источников для формирования запасов и затрат	-13 825	547 748	235 669	561 573	249 494	4062,01	1 804,66

Проводя анализ типа финансовой устойчивости предприятия по абсолютным показателям, основываясь на трехкомплексном показателе финансовой устойчивости, в динамике заметно улучшение финансовой устойчивости предприятия. Как видно из таблицы для финансирования запасов и затрат предприятие использует собственные, а также долгосрочные и краткосрочные заемные средства.

На начало анализируемого периода у предприятия не хватает средств для финансирования собственных запасов и затрат., а на конец периода для финансирования запасов и затрат предприятие использует собственные, а также долгосрочные и краткосрочные заемные средства.

Анализ показателей финансовой устойчивости за весь рассматриваемый период представлен в таблице 10.

Анализ финансовой устойчивости по относительным показателям

Наименование	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Абсолютное отклонение		Относительное отклонение	
				2015/ 2014	2016/ 2014	2015/ 2014	2016/ 2014
Коэффициент автономии	0,14	0,22	0,24	0,08	0,10	56,74	67,35
Коэффициент отношения заемных и собственных средств (финансовый рычаг)	6,06	3,50	3,22	-2,56	-2,84	-42,24	-46,86
Коэффициент соотношения мобильных и иммобилизованных средств.	0,32	0,82	0,29	0,50	-0,03	159,14	-8,14
Коэффициент отношения собственных и заемных средств	0,17	0,29	0,31	0,12	0,15	72,93	88,27
Коэффициент маневренности	-0,75	-0,38	-0,63	0,38	0,12	50,17	15,87
Коэффициент обеспеченности запасов и затрат собственными средствами	0,67	3,06	0,78	2,39	0,11	356,64	17,09
Коэффициент имущества производственного назначения	0,85	0,65	0,87	-0,19	0,02	-22,89	2,20

Анализ финансовой устойчивости по относительным показателям, представленный в таблице 2.7, говорит о том, что, по представленным в таблице показателям, по сравнению с базовым периодом (31.12.2014 г.) ситуация на ООО «АвтоСити» незначительно улучшилась.

Показатель коэффициент автономии, за анализируемый период увеличился на 0.1 и на 31.12.2016 г. составил 0,24. Это ниже нормативного значения (0,5) при котором заемный капитал может быть компенсирован собственностью предприятия.

Показатель коэффициент отношения заемных и собственных средств (финансовый рычаг), за анализируемый период снизился на -2,84 и на 31.12.2016 г. составил 3,22.

Чем больше этот коэффициент превышает 1, тем больше зависимость предприятия от заемных средств.

Допустимый уровень часто определяется условиями работы каждого предприятия, в первую очередь, скоростью оборота оборотных средств.

Поэтому дополнительно необходимо определить скорость оборота материальных оборотных средств и дебиторской задолженности за анализируемый период.

Если дебиторская задолженность оборачивается быстрее оборотных средств, что означает довольно высокую интенсивность поступления на предприятие денежных средств, т.е. в итоге - увеличение собственных средств.

Поэтому при высокой оборачиваемости материальных оборотных средств и еще более высокой оборачиваемости дебиторской задолженности коэффициент соотношения собственных и заемных средств может намного превышать 1.

Коэффициент соотношения мобильных и иммобилизованных средств, за анализируемый период снизился на -0.03 и на 31.12.2016 г. составил 0,29. Коэффициент определяется как отношение мобильных средств (итог по второму разделу) и долгосрочной дебиторской задолженности к иммобилизованным средствам (внеоборотные активам, скорректированным на дебиторскую задолженность долгосрочного характера).

Нормативное значение специфично для каждой отдельной отрасли, но при прочих равных условиях увеличение коэффициента является положительной тенденцией.

Коэффициент маневренности, за анализируемый период увеличился на 0.12 и на 31.12.2016 г. составил -0,63.

Это ниже нормативного значения (0,5). Коэффициент маневренности характеризует, какая доля источников собственных средств находится в мобильной форме. Нормативное значение показателя зависит от характера

деятельности предприятия: в фондоемких производствах его нормальный уровень должен быть ниже, чем в материалоемких.

На конец анализируемого периода ООО «АвтоСити» обладает легкой структурой активов. Доля основных средств в валюте баланса менее 40%. Таким образом, предприятие нельзя причислить к фондоемким производствам.

Коэффициент обеспеченности запасов и затрат собственными средствами, за анализируемый период увеличился на 0,11 и на 31.12.2016 г. составил 0,78.

Таким образом, показатель находится на уровне.

Коэффициент равен отношению разности между суммой источников собственных оборотных средств, долгосрочных кредитов и займов и внеоборотных активов к величине запасов и затрат.

Рентабельность - показатель эффективности единовременных и текущих затрат. В общем виде рентабельность определяется отношением прибыли к единовременным или текущим затратам, благодаря которым получена эта прибыль.

Рассматривая показатели рентабельности, прежде всего, следует отметить, что и на начало, и на конец анализируемого периода частное от деления прибыли до налогообложения и выручки от реализации (показатель общей рентабельности) находится у ООО «АвтоСити» выше среднеотраслевого значения, установившегося на уровне 10%.

На начало периода показатель общей рентабельности на предприятии составлял 13,43%, а на конец периода 19,98 % (изменение в абсолютном выражении за период - (6,55%). Это следует рассматривать как положительный момент.

Таблица 11

Динамика показателей рентабельности ООО «АвтоСити»

Наименование	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Абсолютное	Относительное
--------------	---------	---------	---------	------------	---------------

				отклонение		отклонение	
				2015/ 2014	2016/ 2014	2015/ 2014	2016/ 2014
Общая рентабельность	13,43	25,21	19,98	11,78	6,55	87,71	48,77
Рентабельность продаж	34,20	36,36	30,73	2,17	-3,46	6,33	- 10,13
Рентабельность собственного капитала	46,16	92,68	43,22	46,52	9,45	100,77	20,48
Рентабельность оборотных активов	27,20	32,62	37,29	5,42	10,09	19,92	37,10
Общая рентабельность производственных фондов	11,46	34,49	28,67	23,03	17,22	201	150,2
Рентабельность всех активов,	6,54	14,70	8,40	8,16	1,86	124,77	28,45

Повышение рентабельности собственного капитала с 46,16% до 55,61% за анализируемый период было вызвано ростом объема продаж продукции предприятия.

Как видно из таблицы, за анализируемый период значения большинства показателей рентабельности увеличились, что следует скорее рассматривать как положительную тенденцию.

Далее проанализируем изменение коэффициентов ликвидности предприятия.

Анализ ликвидности предприятия – анализ возможности для предприятия покрыть все его финансовые обязательства.

Коэффициент ликвидности - показатель способности компании вовремя выполнять свои краткосрочные финансовые обязательства.

Анализ коэффициентов ликвидности по относительным показателям за анализируемый период представлен в таблице 12.

Таблица 12

Анализ коэффициентов ликвидности предприятия

Наименование	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Абсолютное отклонение	Относительное отклонение
--------------	---------	---------	---------	-----------------------	--------------------------

				2015/ 2014	2016/ 2014	2015/ 2014	2016/ 2014
Коэффициент абсолютной ликвидности	0,1	2,03	0,34	1,93	0,24	1930	240
Коэффициент промежуточной (быстрой) ликвидности	0,84	2,63	0,87	1,79	0,03	213	3,82
Коэффициент текущей ликвидности	1,33	3,51	1,48	2,18	0,15	2,63	11,27
Коэффициент покрытия оборотных средств собственными источниками формирования	0,25	0,71	0,32	0,46	0,07	184	29,91

На начало анализируемого периода - на 31.12.2013 г. значение показателя абсолютной ликвидности составило 0.1. На 31.12.2014 г. значение показателя возросло, что можно рассматривать как положительную тенденцию и составило 0,34. На конец периода показатель находится выше нормативного значения (0,2), что говорит о том, что предприятие в полной мере обеспечено средствами для своевременного погашения наиболее срочных обязательств за счет наиболее ликвидных активов.

Коэффициент промежуточной (быстрой) ликвидности показывает, какая часть краткосрочной задолженности может быть погашена за счет наиболее ликвидных и быстро реализуемых активов. Нормативное значение показателя - 0,6-0,8, означающее, что текущие обязательства должны покрываться на 60-80% за счет быстрореализуемых активов. На начало анализируемого периода (на 31.12.2013 г.), значение показателя быстрой (промежуточной) ликвидности составило 0.84. На 31.12.2016 г. значение показателя возросло, что можно рассматривать как положительную тенденцию и составило 0,87.

Коэффициент текущей ликвидности и на начало и на конец анализируемого периода (31.12.2014 г. - 31.12.2016 г.) находится ниже нормативного значения 2, что говорит о том, что значение коэффициента достаточно низкое и предприятие не в полной мере обеспечено собственными

средствами для ведения хозяйственной деятельности и своевременного погашения срочных обязательств. На начало анализируемого периода - на 31.12.2014 г. значение показателя текущей ликвидности составило 1,33. На конец анализируемого периода значение показателя возросло, и составило 1,48.

Так как на конец анализируемого периода коэффициент текущей ликвидности находится ниже своего нормативного значения 2, рассчитывается показатель восстановления платежеспособности предприятия. Показатель восстановления платежеспособности говорит о том, сможет ли предприятие, в случае потери платежеспособности в ближайшие шесть месяцев ее восстановить при существующей динамике изменения показателя текущей ликвидности. На конец периода значение показателя установилось на уровне нуля, что говорит о том, что предприятие не сможет восстановить свою платежеспособность, так как показатель меньше единицы.

Стабильность финансового положения предприятия в условиях рыночной экономики обусловлена значительной степени его деловой активностью, которая зависит от широты рынков сбыта продукции, его деловой репутации, степени выполнения плана по основным показателям хозяйственной деятельности, уровня эффективности использования ресурсов и устойчивости экономического роста.

В общем случае оборачиваемость средств, вложенных в имущество, оценивается следующими основными показателями: скорость оборота (количество оборотов, которое совершают за анализируемый период капитал предприятия или его составляющие) и период оборота – средний срок, за который совершается один оборот средств.

Чем быстрее оборачиваются средства, тем больше продукции производит и продает организация при той же сумме капитала.

Таким образом, основным эффектом ускорения оборачиваемости является увеличение продаж без дополнительного привлечения финансовых ресурсов. Кроме того, так как после завершения оборота капитал возвращается

с приращением в виде прибыли, ускорение оборачиваемости приводит к увеличению прибыли.

С другой стороны, чем ниже скорость оборота активов, прежде всего, текущих (оборотных), тем больше потребность в финансировании.

Внешнее финансирование является дорогостоящим и имеет определенные ограничительные условия.

Собственные источники увеличения капитала ограничены, в первую очередь, возможностью получения необходимой прибыли.

Таким образом, управляя оборачиваемостью активов, организация получает возможность в меньшей степени зависеть от внешних источников средств и повысить свою ликвидность. Деловая активность предприятия в финансовом аспекте проявляется, прежде всего, в скорости оборота его средств. Анализ деловой активности заключается в исследовании уровней и динамики разнообразных коэффициентов оборачиваемости. Показатели деловой активности характеризуют, во-первых, эффективность использования средств, а во-вторых, имеют высокое значение для определения финансового состояния, поскольку отображают скорость превращения производственных средств и дебиторской задолженности в денежные средства, а также срок погашения кредиторской задолженности.

Анализ показателей деловой активности (в днях) за весь рассматриваемый период представлен в таблице 13.

Таблица 13

Показатели деловой активности предприятия

Наименование	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Абсолютное отклонение		Относительное отклонение	
				2015/ 2014	2016/ 2014	2015/ 2014	2016/ 2014
Отдача активов, дней	530,78	389,23	547,78	-141,54	-55,98	-26,67	-10,55
Отдача основных средств (фондоотдача), дней	374,59	217,47	197,45	-157,12	-174	-41,94	-46,45

Оборачиваемость оборотных активов, дней	127,58	142,49	173,46	14,91	-18,39	11,69	-14,42
Коэффициент оборачиваемости затрат	83,68	99,30	101,15	15,62	17,46	18,66	20,87
Коэффициент оборачиваемости текущих активов	127,58	142,49	173,46	14,91	-18,39	11,69	-14,42
Коэффициент оборачиваемости дебиторской задолженности	71,04	39,06	43,47	-31,99	-24,89	-45,02	-35,04
Коэффициент оборачиваемости кредиторской задолженности	85,31	44,97	37,24	-40,34	-43,01	-47,28	-50,41
Отдача собственного капитала, дней	75,18	73,84	126,50	-1,34	23,12	-1,78	30,75
Оборачиваемость материальных запасов, дней	45,45	48,96	60,32	3,51	14,88	7,73	32,73
Оборачиваемость дебиторской задолженности, дней	71,04	36,25	52,32	-34,79	-18,72	-48,97	-26,35
Затратный цикл, дней	116,49	88,52	112,65	-27,97	-3,84	-24,01	-3,30
Оборачиваемость кредиторской задолженности, дней	85,31	39,67	36,61	-45,64	-48,70	-53,50	-57,09
Производственный цикл, дней	85,31	40,28	36,61	-45,03	-48,70	-52,78	-57,09
Чистый цикл, дней	31,18	48,24	76,04	17,06	44,86	54,70	143,86

Показатели деловой активности, представленные в таблице, показывают, за какое количество дней оборачивается тот либо иной актив или источник формирования имущества организации. В общем случае для расчета используется формула отношения выручки или себестоимости к активу.

Как видно из таблицы большинство показателей оборачиваемости за анализируемый период снизилось. Снижение периода оборачиваемости

говорит о положительной тенденции. Также положительной тенденцией является то, что при снижении периода оборачиваемости увеличилась и выручка. За период с 31.12.2014 г. по 31.12.2016 г. выручка от реализации увеличилась на 78,2%

Продолжительность чистого цикла рассчитывается как разница между кредитным и затратным циклами и показывает насколько хорошо организовано на предприятии финансирование производственной деятельности.

Продолжительность затратного цикла рассчитывается как суммарная продолжительность оборота текущих активов, за исключением продолжительности оборота денежных средств и показывает время, необходимое для осуществления производственного процесса.

Таким образом, чем выше значение оборачиваемости затратного цикла (в днях), тем больше средств необходимо предприятию для организации производства.

В свою очередь продолжительность оборота текущих пассивов является кредитным циклом предприятия. Чем продолжительнее кредитный цикл, тем эффективнее предприятие использует возможность финансирования текущей деятельности за счет непосредственных участников производственного процесса.

Как видно из таблицы, за анализируемый период, продолжительность затратного цикла снизилась на 3,84 дн. (-3,3%), что при прочих равных условиях может указывать на положительную тенденцию, привлекающую дополнительные средства в производственную деятельность.

Продолжительность производственного цикла за анализируемый период снизилась на 48,7 дн. (-57,09%), что при существующем увеличении чистого цикла может говорить об отрицательной тенденции, которая приводит к финансированию текущей деятельности за счет внешних по отношению к производственному процессу источников.

На начало анализируемого периода чистый цикл оборачиваемости занимал 31.18 дн. За анализируемый период продолжительность чистого цикла увеличилась на 44.86 дн. что говорит об отрицательной тенденции, так как увеличилось количество текущих активов профинансированных за счет непосредственных участников производственного процесса и финансирование производственной деятельности в большей степени осуществляется за счет внешних по отношению к производственному процессу источников финансирования - прироста собственного капитала, кредитов.

2.3. Приоритетные направления социально – экономического развития дорожного хозяйства города Тюмень

«Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года» – это особо значимый проект.

Существует четкая зависимость между уровнем глобальной конкурентоспособности страны и качеством ее инфраструктуры. Так, индекс глобальной конкурентоспособности, рассчитываемый по методике Всемирного экономического форума, отражает потенциал роста страны в среднесрочной и долгосрочной перспективе с учетом текущего уровня развития ее транспортной инфраструктуры.

Низкие показатели транспортно-эксплуатационного состояния и плотности дорожной сети накладывают серьезные ограничения на развитие всей российской экономики, поскольку на транспортные издержки приходится от 10% до 30% в себестоимости многих видов товаров и услуг (в промышленности доля автотранспортных издержек составляет около 10 – 15%, в строительстве — до 20%, в сельском хозяйстве и торговле — до 30%).

Основные факторы, которые приходится учитывать: природно-климатические условия, рельеф местности и инженерно-геологические условия, урбанизированность территории, типовые конструкции дорожных одежд (основания автодороги), расчетная нагрузка, применяемые дорожные материалы, технологии, строительная техника, расчетная скорость движения,

состав трафика, параметры поперечного профиля дорог (ширина проезжей части, обочин, разделительной полосы), продольный профиль и производимые в соответствии с ним объемы земляных работ. Именно из-за холодного климата и необходимости строить в тяжелых условиях в России более затратное устройство дорожных одежд. Большая толщина нижних и дополнительных слоев основания в российских проектах обеспечивает морозоустойчивость дороги. И если в США высота основания составляет 62,5 см, в Китае – 90 см, то в России – 120–150 см.

Еще одной важной составляющей в цене дороги являются дорожно-строительные материалы и издержки на их транспортировку, так как отсутствие в некоторых регионах карьеров с песком, щебнем увеличивает расходы на материалы за счет увеличения стоимости доставки. Высококачественный щебень для отсыпки дорожных одежд добывается в Ленинградской области, в Карелии, на Урале, в Воронежской области. Минимальное расстояние до Московского региона – 550 км, «в итоге примерно 75% стоимости строительства в российских условиях – транспортные издержки». короткий строительный сезон, большая глубина промерзания грунтов и значительное количество осадков – приводят к необходимости применять при строительстве сложные и капиталоемкие инженерные решения, как-то устройство высоких насыпей, мощных дополнительных морозозащитных слоев в основании дорожной одежды, требуют увеличения энергозатрат, снижают эффективность использования дорожных машин и механизмов, что существенно повышает стоимость автомобильных дорог. По сути, значительная часть денег, вложенная в строительство дорог, тратится попросту на борьбу с неблагоприятными условиями. Между тем не строить дороги на северных территориях нельзя, так как они связывают между собой населенные пункты, по ним идут все социальные и коммерческие перевозки, они способствуют экономическому развитию территорий, и, если отказаться от развития дорог в какой-то части города, та превратится в безлюдную пустыню».

С целью повышения конкурентоспособности города Тюмень в сфере развития дорожного хозяйства страны предусматривается решение следующих задач:

- создание системы автомагистралей и скоростных дорог;
- реконструкция существующих автомобильных дорог федерального значения на наиболее загруженных направлениях для повышения пропускной способности дорожной сети;
- совершенствование топологии дорожной сети — создание прямых транспортных связей между крупными центрами социально-экономического развития и переход в перспективе к сетевой структуре дорожной сети с большим количеством альтернативных связей;
- формирование подъездов к наиболее важным для обеспечения полноценного функционирования транспортной системы федеральным объектам: международным автомобильным пунктам пропуска на государственной границе РФ, аэропортам, железнодорожным узлам;
- устранение «узких мест» на существующей сети автомобильных дорог федерального значения за счет строительства и реконструкции обходов населенных пунктов, искусственных дорожных сооружений, транспортных развязок в разных уровнях, устройства усовершенствованных покрытий на участках с низшими и переходными покрытиями;
- создание дорожной сети для обеспечения развития как г. Тюмень, так и всей Тюменской области;
- строительство в сельской местности автодорог с твердым покрытием, обеспечивающих населенные пункты постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования;
- обеспечение нормативного содержания сети автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального и межмуниципального значения, доведение к 2019 году объемов выполнения работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования федерального значения до уровня, обеспечивающего приведение транспортно-

эксплуатационного состояния федеральных дорог в соответствии с требованиями нормативных документов;

- внедрение инновационных технологий строительства, реконструкции, ремонта и содержания дорожной сети;
- внедрение интеллектуальных транспортных систем (ИТС).

К числу приоритетных проектов строительства и реконструкции автомобильных дорог относятся следующие:

1) в целях развития автомобильных дорог по направлениям международных транспортных коридоров:

- реконструкция автомобильных дорог федерального значения М-5 «Урал» и М-9 «Балтия», входящих в состав международного транспортного коридора «Запад — Восток»;

- реконструкция участков автомобильной дороги федерального значения М-8 «Холмогоры», входящей в состав международного транспортного коридора «Север — Юг»;

- строительство и реконструкция автомобильных дорог в составе скоростных международных транспортных коридоров «Запад — Восток» и «Север — Юг» по новым направлениям;

- строительство и реконструкция автомобильных дорог в составе международного автодорожного маршрута «Европа — Западный Китай»;

- строительство и реконструкция автомобильных дорог в составе скоростных международных автодорожных маршрутов «Северная хорда», «Юго-Западная хорда» и «Центральная хорда»;

2) в целях формирования единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры:

- реконструкция участков автомобильной дороги федерального значения А-331 «Виллой» Тулун– Братск–Усть-Кут–Мирный–Якутск;

- строительство новой автомобильной дороги Ижевск– Пермь– Ханты-Мансийск;

- реконструкция автомобильных дорог Челябинск–Магнитогорск и Челябинск–Екатеринбург;

- строительство новой автомобильной дороги по направлению Углич–Переславль-Залесский–Владимир–Саранск–Пенза–Саратов и др.;

3) в целях обеспечения доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок:

- строительство и реконструкция автодорожных подходов к морским портам, крупным железнодорожным узлам, аэропортам.

В дорожном строительстве в качестве основных машин используются автогрейдеры, бульдозеры и экскаваторы. В I полугодии 2016 г. в нашу страну в наибольшем объеме поступили импортные машины.

Объем рынка дорожно-строительной техники растет высокими темпами и характеризуется увеличением внутреннего производства машин, а также высокой долей импорта. Динамика объемов рынка трех видов дорожно-строительной техники, приведена в таблице 14.

Таблица 14

Динамика объемов рынка трех видов дорожно-строительной техники, шт.

Годы	Объем рынка экскаваторов	Объем рынка бульдозеров	Объем рынка автогрейдеров
2010	4285	2566	1 107
2011	4110	1718	745
2012	5078	1860	790
2013	5187	1963	661
2014	5906	2693	786
2015	7839	2506	1 085
2016	13269	3209	1 331

Имеющий место рост объемов рынка бульдозеров, экскаваторов и автогрейдеров до 2016 г. обусловлен рядом причин: увеличением доходов строительных организаций, ростом инвестиций в основной капитал, потребностью в обновлении парка строительной техники, развитием лизинга и кредита, большей информативностью потребителей о видах техники.

Объем рынка экскаваторов до 2016 г. рос очень высокими темпами (к примеру, в 2015-м прирост относительно 2014 г. составил почти 70%), однако наибольшую долю рынка обеспечивают импортные машины, так в 2015 г. зарубежные машины на российском рынке составили 64%, а по показателям 2016 г. – около 60%.

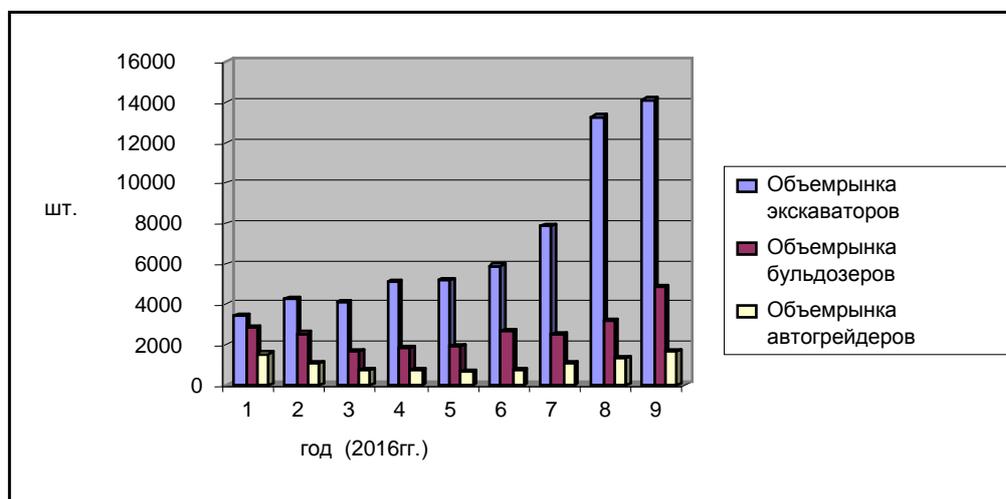


Рис. 6. Динамика объемов рынка дорожно-строительной техники.

Объем рынка автогрейдеров также стремительно растет (по показателям 2016 г. прирост составил 25%), однако в этом сегменте наибольшая доля принадлежит российским производителям (80% рынка в 2015 и 2016 гг.), несмотря на то, что доля импорта увеличивается.

Динамика объемов рынка бульдозеров не так однозначна, как у первых двух видов техники. В 2015 г. прирост составил отрицательную величину, но за последние два года рынок вырос в 2 раза. Доля импорта по итогам 2016 г. составляет 35% в объеме рынка.

Можно отметить, что на рынке дорожно-строительной техники России в 2014–2016 гг. наметилась следующая тенденция: крупные зарубежные производители, включая китайских поставщиков, успешно увеличивают свое присутствие во многих сегментах рынка.

Конкурентное преимущество ведущих зарубежных компаний обуславливается предоставлением товара клиентам с более высокой потребительской ценностью. Это в первую очередь относится к лидерам

дорожно-строительного машиностроения: Caterpillar, Komatsu, Hitachi, JCB, Volvo, Terex, Liebherr и др.

Успех китайских производителей на отечественном рынке объясняется сравнительно невысокими ценами на предлагаемые машины (цены китайских бульдозеров до трех раз ниже, чем у ведущих зарубежных компаний и находятся на уровне цен бульдозеров «Уралтрака» и существенно ниже, чем у бульдозеров «Промтрактора»), а также активной рекламной деятельностью компаний и благоприятными условиями лизинга. Высоким спросом пользуется подержанная техника.

Специальная техника Komatsu признана специалистами во всем мире. Экскаваторы, самосвалы и погрузчики японского производства снискали славу надежного и неприхотливого оборудования. На сегодняшний день в состав KomatsuGroup входят 188 компаний, ориентированных на выпуск качественных комплектующих и техники для предприятий горнодобывающей отрасли, строительных организаций и логистических центров.

Выпуская экскаваторы, погрузчики, самосвалы, грейдеры, бульдозеры и другие виды техники, компания Komatsu исходит из принципов применения инновационных технических и технологических решений.

Такой подход позволяет значительно сократить затраты на производство, оптимизировать систему управления качеством, а также предлагать на рынке экскаваторы, погрузчики и самосвалы высочайшей производительности и надежности по конкурентным ценам.

В 2017 году предприятием, в ходе реализации стратегических установок, планируется закупить 4 бульдозера D85A-21. Общие характеристики бульдозера:

- максимальная производительность и топливная экономичность;
- повышенная устойчивость и большое тяговое усилие;
- встроенная система трубопроводов перекоса отвала предупреждает повреждения от скальных пород и грунта;

- эргономически рассчитанное расположение рычагов, педалей, приборов и удобное сиденье с гидравлической подвеской;
- гидравлическая система с нагрузочным клапаном обеспечивает высокоточное управление отвалом;
- гидравлическая взаимосвязь бортового фрикциона и тормоза обеспечивает легкость поворота.

Эксплуатационные характеристики бульдозера D85A-21: масса (включает в себя массу оборудования бульдозера и массу трактора без системы ROPS и кабины) 23320 кг; габаритная длина 5810 мм; габаритная ширина 4365 мм; габаритная высота 3365 мм; давление на грунт 0,73 кгс/кв.см.

Оборудование бульдозера: масса (в том числе гидроблока) 4610 кг; угол резания 55,6 град; тип отвала - поворотный отвал: длина 4365 мм, высота 1130 мм, макс. высота подъема отвала 1310 мм, макс. величина углубления отвала в грунт 560 мм, макс. диапазон регулировки углов перекоса 500 мм, емкость отвала LH5,6 куб. м.

Стоимость машины 4380 тыс. руб.

Планируется закупить 1 машину, доставка машин составит 10 тыс. руб., 10 тыс. руб. составит стоимость обучения персонала (повышение квалификации водителя), для работы с новой техникой. Общая сумма инвестиций составит 4400 тыс. руб.

Для реализации проекта предприятию необходим кредит на сумму 4400 тыс. руб. Основные показатели проекта приведены в таблице 15.

Таблица 15

Основные показатели проекта

Основной показатель	Значение показателя
Сумма всех инвестиций, тыс. руб.	4400
Срок кредита, год	7
Ставка кредита, %	14
Субсидирование процентов по кредиту, %	10,5

Прогнозируемая величина показателей после внедрения стратегических мероприятий представлена в таблице 16.

Таблица 16

Прогнозируемая величина показателей после внедрения мероприятий

Показатель	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.
Прибыль, тыс. руб.	2, 027 0	6, 835	7, 587	8, 443	9, 411	10, 506	11, 742

Операционный график инвестиционного проекта представлен в таблице 17.

Таблица 17

Операционный график инвестиционного периода

Мероприятия	Основные периоды инвестирования											
	2016 г.				2017 г.				2018 г.			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1. Процесс кредитования			+									
2. Поставка оборудования			+						+	+		
3. Расчеты							+				+	
4. Выход на мощность				+	+	+	+	+	+	+		
5. Выход на мощность (100%)											+	+
6. Расчеты с кредиторами								+				

Расчет погашения кредита с учетом субсидирования представлен в таблице 18.

Таблица 18

Расчет погашения кредита и плата за обслуживание

Показатель	1 год	2 год	3 год	4 год	5 год	6 год	7 год
Сумма кредита с учетом возврата, тыс. руб.	4400	4400	3700	3000	2300	1600	900
Погашение долга, тыс. руб.	-	800	800	800	800	800	400
Проценты	616	616	518	420	322	224	126
Субсидии	462	462	288,5	315	241,5	168	94,5

Эффективность данного инвестиционного проекта по приобретению нового оборудования, для реализации стратегических мероприятий, будет оценена методом определения чистой текущей стоимости и чистого дисконтированного дохода.

Это чистый приведенный доход, на который может увеличиться стоимость предприятия в результате реализации проекта.

Денежный поток рассчитывается отдельно по каждому виду деятельности, по всем видам деятельности на каждом шаге расчета и по всем видам деятельности накопительным итогом.

По операционной (текущей) и инвестиционной деятельности мы принимаем во внимание суммарный денежный поток, а по финансовой деятельности, чтобы избежать влияния принципа двойной записи, учитываем только банковский кредит и субсидии на оплату процентов.

В операционной деятельности учитываются текущие денежные потоки: притоки (выручка от реализации продукции, субсидии по банковскому проценту), оттоки (расходы на производство, налоги, проценты по банковскому кредиту).

Прибыль по проекту рассчитана исходя из норматива предоставления услуг.

Средняя себестоимость услуг и средние издержки рассчитаны с учетом инфляции, в прогнозных ценах.

По инвестиционной деятельности присутствуют только оттоки на капитальные вложения, в которых уже учтены затраты на первоначальные мероприятия (подготовка места для машины и т.д.).

Вложение первоначальных оборотных активов не выделено отдельной строкой, так как эти средства уже учтены в себестоимости, а, следовательно, в затратах. Реализация имущества по окончании проекта не предполагается. Расчет прибыли по оказанию услуг бульдозера приведен в таблице 19.

Таблица 19

Расчет прибыли по оказанию услуг бульдозера

Показатель	1 год	2 год	3 год	4 год	5 год	6 год	7 год	8 год
Выручка, тыс. руб.	7 336	28 444	31 882	35 767	40 157	45 117	50 722	57 058
Себестоимость услуги, руб.	898,70	1002,58	2 020	2 152	2 302	2 472	2 663	2 879
Издержки, тыс. руб.	5 309	21 609	24 295	27 323	30 746	34 611	38 980	43 918
Прибыль, тыс. руб.	2 027	6 835	7 587	8 443	9 411	10 506	11 742	13 140

По финансовой деятельности, так как кредит является единственным источником финансовых средств, присутствуют притоки в виде банковского кредита и оттоки в виде погашения этого кредита со второго по седьмой год реализации проекта.

Цель дисконтирования – привести денежный поток, неравномерно разбросанный по горизонтали планирования, к настоящему моменту, свернуть протяженную линию и оценить эффективность проекта с учетом временного фактора. Ставка дисконтирования определяется спецификой проекта. Норматив дисконтирования определяется как средневзвешенная стоимость капитала, инвестируемого в проект. В данном проекте только один источник финансовых средств – это банковский кредит, следовательно, норма дисконта составляет 14%.

Коэффициент дисконтирования, он же фактор или множитель текущей стоимости, рассчитывается на каждом шаге расчета (для каждого года).

Дисконтированный денежный поток представляет собой произведение чистого денежного потока на коэффициент дисконтирования.

Дисконтирование денежного потока оформляется в виде таблицы таким образом, чтобы обеспечить максимальную наглядность и удобство расчетов (таблица 3.7 Приложение 6). На рисунке 3.7 представлен график дисконтированного сальдо потока по операционной и инвестиционной деятельности и дисконтированного сальдо поток нарастающим итогом.

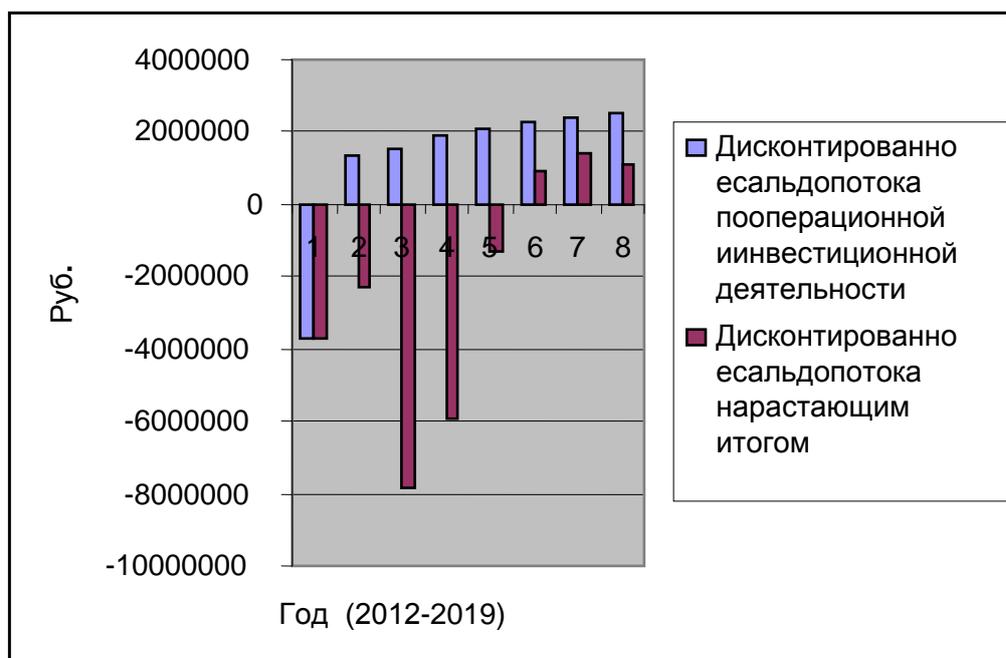


Рис.7. График дисконтированного сальдо потока по операционной и инвестиционной деятельности

Дисконтированный период окупаемости – это, по сути, тот шаг расчета, на котором накопление чистого дисконтированного денежного потока приобретает положительное значение. В строке 6 таблицы помещены дисконтированные значения денежных потоков предприятия вследствие реализации инвестиционного проекта. Рассмотрим следующую интерпретацию дисконтирования: приведение денежной суммы к настоящему моменту времени. Таким образом, оставшаяся часть денежного потока призвана покрыть исходный объем инвестиций. С течением времени величина непокрытой части уменьшается. Так к концу пятого года непокрытыми остаются 1326559 рублей и поскольку дисконтированное значение денежного потока в седьмом году составляет 2261637 рублей, становится ясным, что период покрытия инвестиций составляет пять полных лет и какую-то часть года. Более конкретно получим:

$$5 + 1326559/2261637 = 5,58.$$

Таким образом, период окупаемости равен 5,98 года.

Итоговое значение чистого дисконтированного денежного потока – это показатель NPV, или то количество денег, которое планируется получить по достижении горизонта планирования с учетом временного фактора. В данном проекте NPV равен 10969006 руб. Положительное значение показывает, что вызываемый инвестициями денежный поток в течение всей экономической жизни проекта превысит первоначальные капитальные вложения, обеспечит необходимый уровень доходности на вложенные фонды и увеличение рыночной стоимости. Метод чистой текущей стоимости включает расчет дисконтированной величины положительных и отрицательных потоков денежных средств от проекта.

Данный проект имеет положительную чистую текущую стоимость, так как дисконтированная стоимость его входящих потоков превосходит дисконтированную стоимость исходящих.

Для нахождения внутренней нормы доходности используют те же методы, что и для чистой текущей стоимости, но вместо дисконтирования потоков наличности при заданной минимальной норме процента определяют такую ее величину, при которой чистая текущая стоимость равна нулю (значения приведены в таблице 20).

Таблица 20

Значения чистой дисконтированной стоимости при различных ставках
дисконта

Общий показатель	Норма дисконта, %					
	14	16	18	20	24	28
Чистый дисконтированный доход, руб.	1096900	9786234	1 469 324	1 236 783	214567	-967231

Рассчитывая внутреннюю норму прибыли получаем, что чистая текущая стоимость имеет положительное значение при ставке 24% и отрицательное значение при ставке 28%. То есть ставка в 24,93% цены капитала, однозначно делает данный проект не прибыльным.

Основными факторами риска для предприятия являются отраслевые и макроэкономические риски. Отраслевые риски можно разделить на две группы: риски, с рынком оборудования; риски дорожно-строительной отрасли.

Макроэкономические риски – это риски, связанные с несовершенством системы налогообложения и государственных гарантий, снижением деловой активности в национальной экономике, нестабильностью ситуации на финансовых и товарных рынках, инфляции, изменений банковских процентов, налоговых ставок. Макроэкономические риски для предприятия в период его функционирования будут обусловлены изменением уровня следующих групп экономических показателей: уровень инфляции; уровень оплаты труда; уровень безработицы.

Финансовые риски. Возможные финансовые риски, отражающиеся на деятельности предприятия, регулируются уровнем устанавливаемых обществом цен на реализуемые услуги.

Риски связанные с реализацией проекта. Меры по снижению риска должны включать в себя: соблюдение требований безопасности при разработке проектной документации; использование безопасных материалов и технологий при эксплуатации производственного объекта; использование эффективных систем контроля за технологическими процессами на объекте; соблюдение правил эксплуатации; специальное обучение и переподготовка персонала производственного объекта. Грамотная политика предприятия по уменьшению данных рисков приведет к их снижению, и существенно повысит эффективность реализации стратегических целей проекта.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Основу экономики составляют так называемые базисные отрасли: промышленность, сельское хозяйство, строительство. Их нормальное функционирование в решающей степени зависит от обслуживания инфраструктурой, в которую входят все виды транспорта, связь и материально-техническое снабжение. Услуги, оказываемые инфраструктурой базисным отраслям экономики, относятся к области материального производства, а услуги, оказываемые населению и отраслям непродуцированной сферы, — к непродуцированной деятельности инфраструктуры (перевозка пассажиров, почтовое, телефонное обслуживание населения).

Транспорт является комплексной отраслью экономики, которая включает в себя все виды транспорта (железнодорожный, речной, морской, автомобильный, городской, воздушный, трубопроводный и пр.), а также дорожное хозяйство, погрузочно-разгрузочные и транспортно-экспедиционные работы и услуги. Дорожное хозяйство включает в себя внегородские автомобильные дороги общего пользования, предприятия и организации по их ремонту и содержанию.

Эти предприятия обеспечивают развитие сетей автомобильных дорог соответствующих областей, краев, автономных республик, технический уровень, благоустройство дорог и несут ответственность за качество их содержания.

Несмотря на организационное разделение дорожного хозяйства и автомобильного транспорта и наличие у них самостоятельных систем управления в технико-экономическом отношении они представляют собой составные части единого целого. Важнейшими показателями работы автомобильного транспорта являются максимально возможная грузоподъемность автомобилей и автопоездов, скорость движения, себестоимость перевозок, производительность труда водителей. Все это

зависит от категории дорог, типа покрытия, его прочности, грузоподъемности искусственных сооружений, их габаритных размеров, обеспеченного расстояния видимости и состояния дорог.

Стоимость строительства дорог, их ремонта и содержания определяется объемами перевозок, типом используемых автомобилей.

Необоснованное сокращение средств на развитие дорожного хозяйства оборачивается излишними транспортными издержками и потерями от бездорожья. Вместе с тем строительство капитальных, чрезмерно дорогих автомобильных дорог экономически не всегда эффективно, если объемы перевозок по этим дорогам невелики, а выгода от снижения себестоимости перевозок по дорогам высокой капитальности не окупает затрат, вложенных в дороги. Поэтому существуют некоторые оптимальные пропорции между размерами средств, вкладываемых в развитие автомобильных дорог и в работу автомобильного транспорта. Эти пропорции устанавливаются при планировании развития дорог по критерию минимума суммарных дорожно-транспортных расходов.

Поэтому, наиболее актуально нами рассмотрена тема выпускной квалификационной работы «Социально-экономическое развитие дорожного хозяйства города», на примере города Тюмень.

В 1 главе нами исследованы теоретические аспекты дорожного хозяйства, классификация автомобильных дорог России, зарубежный опыт.

Во 2 главе рассмотрена деятельность ООО «АвтоСити» (посредством предоставленного нормативно-правового документа-Устава) и проведен финансовый анализ данного предприятия, с получением следующих результатов. что выручка от реализации компании по сравнению с базовым периодом значительно увеличилась (с 977 576 тыс. руб. на 31.12.2014 г. до 1 742 005 тыс. руб. на 31.12.201 г.).

За анализируемый период изменение объема продаж составило 764429 тыс. руб. Темп прироста составил 78,2%.

Валовая прибыль на 31.12.2014 г. составляла 423501 тыс. руб. За анализируемый период она возросла на 277160 тыс. руб., что следует рассматривать как положительный момент, и на 31.12.2016 г. составила 700661 тыс. руб.

Прибыль от продаж на 31.12.2014 г. составляла 334 309 тыс. руб. За анализируемый период она так же, как и валовая прибыль, возросла на 201066 тыс. руб., и на 31.12.2016 г. прибыль от продаж составила 535375 тыс. руб., так же, как и валовая прибыль, осталась на прежнем уровне.

Показателем снижения эффективности деятельности предприятия можно назвать более высокий рост себестоимости по отношению к росту выручки. Рост себестоимости, в то время как выручка выросла на (78,2 %) составил 87,94 %).

Таким образом, деятельность предприятия – положительная.

Предложены направления развития дорожного хозяйства г. Тюмени. В заключении сделаны выводы.

Представлен список использованных источников.

В приложении представлены устав ООО «АвтоСити», баланс и сметы по видам работ осуществляемых в дорожном хозяйстве г. Тюмени.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Российская Федерация. Государственная Дума. Гражданский кодекс Российской Федерации. [Текст] Части первая, вторая и третья: по состоянию на 1 февр. 2011 г : офиц. текст / М-во юстиции Рос. Федерации. – М. :Юрайт, 2011. – 480 с. – (Правовая б-ка).

2. Российская Федерация. Государственная Дума. Налоговый кодекс Российской Федерации. [Текст] Части первая, вторая и третья: по состоянию на 12 февр. 2011 г : офиц. текст / М-во юстиции Рос. Федерации. – М. :Юрайт, 2011. – 524 с. – (Правовая б-ка).

3. Федеральный закон от 24.07.2012 № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» [Текст].

4. Федеральный закон от 06.10.2013 № 131-ФЗ "Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» [Текст].

5. Постановление Правительства РФ от 05.12.2001 № 848 «О федеральной целевой программе «Модернизация транспортной системы России (2002 -2030 годы)» [Текст].

6. Статистический сборник: регионы России социально-экономические показатели [Текст]: стат.сб. / Федер. служба гос. статистики - М.: Изд-во Росгосстата, 2015. – 263 с.: табл.

7. Авербух, А. Б. Экономические механизмы инновационного развития промышленности региона [Текст] / А. Б. Авербух, Е. А. Авербух // Креативная экономика. – 2012. - №11 (71). – С. 33-39.

8. Алехин, Э. В. Управление региональной экономикой [Текст] : учеб.пособие / Э. В. Алехин. – Пенза. : ПГУ, 2011. – 225 с.

9. Андрианов, В.Д. Интеллектуальная модель управления в бизнесе (опыт компании) / В.Д. Андрианов // Проблемы теории и практики управления.-2014.-№3.

10. Ансофф, И. Стратегический менеджмент [Текст] : учеб.пособие /

И. Ансофф. – М. : ЗАО «Бизнеском», 2015. – 342 с.

11. Балацкий, Е. В. Технологии предвидения будущего: от сложного к простому [Электронный ресурс] / Е. В. Балацкий // «Капитал страны. Журнал об инвестиционных возможностях страны». – Режим доступа: <http://www.kapital-rus.ru/articles/article/64/>.

12. Бачурин А.А. Анализ производственно-хозяйственной деятельности автотранспортных организаций: Учеб.пособие для студ. высш. учеб. заведений [Текст] / Александр Афанасьевич Бачурин; Под ред. З.И.Аксеновой. М.: Издательский центр «Академия», 2015. - 320 с.

13. Бердникова, Т. Б. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятия [Текст] : учеб.пособие / Т. Б. Бердникова. – М. : ИНФРА-М, 2014. – 215 с.

14. Безруков, В.Б. Потенциал экономического развития и научно-технический прогресс, детерминанты развития отраслей / В.Б. Безруков // Экономист. -2015. - №1.

15. Боровик, И. В. Стратегическое управление: от теории к практике [Текст] / И. В. Боровик // Российское предпринимательство. – 2009. – № 9. – С. 44-45.

16. Боташева, Л. С. Комплексная стратегия предприятия. [Текст] / Л. С. Боташева // Аудит и Финансовый анализ. – 2009. – № 6. – С. 6-8.

17. Булатова, Н. Н. Управление промышленными социально-производственными системами [Текст] / Н. Н. Булатова // Российское предпринимательство – 2014. – №20 (218). – С. 31-36.

18. Валдайцев, СВ. Анализ факторов, влияющих на развитие отраслей перерабатывающей промышленности : учебник / СВ. Валдайцев. - М.: Велби: Проспект, 2014.

19. Горемыкин, В. А. Планирование на предприятии: учебник 3-е изд., переработанное и дополненное [Текст] / В. А. Горемыкин. – М. : информационно-издательский дом «ФИЛИНЪ», 2016. – 520 с.

20. Горемыкин, В. А. Бизнес – план: Методика разработки. 25 реальных образцов бизнес – плана [Текст] / В. А. Горемыкин. - 5-е изд., перераб. и доп. – М.: «Ось-89», 2015. – 292 с.

21. Евдокимова, А. В., Внутренний аудит и контроль финансово-хозяйственной деятельности организации [Текст] : учеб.пособие / А. В. Евдокимова, И. Н. Пашкина. – М. : Дашков и Ко, 2016. – 325с.

27. Жариков, В.Д. Эффективность производственной системы, факторы развития / В.Д. Жариков, В.В. Жариков // Риск. - 2015. - №1. – С. 23-31.

28. Жемчугов, А. М. К развитию предприятий промышленности [Текст] / А. М. Жемчугов, М. К. Жемчугов // Российское предпринимательство. – 2010. – № 6. – С. 86-90.

29. Зимовец, А. Е. повышение ресурсного потенциала промышленного предприятия [Текст] / А. Е. Зимовец // Креативная экономика. – 2012. – № 12 (72). – С. 31-36.

30. Кандалинцев, В. Г. Сбалансированное управление предприятием [Текст] : учебник / В. Г. Кандалинцев. – М. : КНОРУС, 2014. – 224 с.

31. Калинина, Л. Е. Государственная политика в сфере экономики региона [Текст] / Л. Е. Калинина // Право и экономика. – 2015. – № 5. – С. 63-66.

32. Карелина, М. В. Разработка вариантов и выбор предпочтительной стратегии предприятия [Текст] / М. В. Карелина // Омский Государственный Университет. – 2014. – № 2. – С. 23-30.

33. Исходные концепции стратегического управления и их современная оценка [Текст] / В. С. Катькало // Российский журнал менеджмента. – 2014. – № 1. – С. 7-10.

34. Киселева, Н.В. Инвестиционная деятельность: учеб.пособие [Текст] / Н.В. Киселева, Т.В. Боровикова, Г.В. Захарова и др.; под ред. Г.П. Подшиваленко, Н.В. Киселевой. – М.: КНОРУС, 2016. – 432 с.

35. Кандаурова, Н.В. Учет затрат в дорожном строительстве [Текст] /

:дисс. уч. ст. к.п.н. – М, РГУФК 2014. – С. 4 – 42.

36. Козлов Ю.С. Экологическая безопасность автомобильного транспорта: Учеб. пособие для студентов автомобильных, автомобилестроительных, автомобильно-дорожных, автомеханических, автотранспортных, сельскохозяйственных техникумов и колледжей / Козлов Ю.С., Меньшова В.П., Святкин И.А.. - М.: Агар ; Рандеву-АМ, 2016. - 176 с..

37. Коваленко, Е. Г. Региональная экономика и управление [Текст] : учеб.пособие / Е. Г. Коваленко. – СПб. : Питер, 2015. – 288 с.

38. Кузнецова, Л. В. Методы оценки лояльности потребителей [Текст] / Л. В. Кузнецова // Российское предпринимательство. –2012. – №12 (210). – С. 71-76.

39. Кураков Л. П. Стратегические направления развития российской экономики [Текст] / Л. П. Кураков, Л. С. Тарасевич. М.: Вуз и шк., 2016. - 305с.

40. Лихачева, О. Н. Финансовое планирование на предприятии: учебно-практическое пособие [Текст] / О. Н. Лихачева. – М. : ТК Велби, издательство Проспект, 2003. – 264 с.

41. Лукинский В.С. Логистика автомобильного транспорта: концепция, методы, модели [Текст] / В.С.Лукинский, В.И.Бережной, Е.В.Бережная и др. М.: Финансы и статистика, 2015. - 280 с.

42. Наумов, В. Н. Организация предпринимательства [Текст] : учебник / В. Н. Наумов. – СПб. : Питер, 2010. – 384 с.

43. Одегов, Ю. Г. Оценка эффективности работы с персоналом: методологический подход [Текст] : учебник / Ю. Г. Одегов, К. Х. Абдурахманов, Л. Р. Котова. – М. : Издательство «Альфа-Пресс», 2016. – 752 с.

44. Парахина, В. Н. Стратегический менеджмент [Текст] : учебник / В. Н. Парахина, Л. С. Максименко, С. В. Панасенко. – М. :Кнорус, 2015. – 208 с.

45. Поносова, Е. В. Концептуальная основа факторной модели

антикризисного управления промышленным предприятием [Текст] / Е. В. Поносова, В. Б. Главацкий // Российское предпринимательство. – 2012. – № 16 (214). – С. 28-33.

46. Питерс, Т. В поисках эффективного управления [Текст] / Т. Питерс. – М. : Прогресс, 2015. – 653 с.

47. Постолиит А.В., Власов В.М., Ефименко Д.Б. Информационное обеспечение автотранспортных систем: Учебное пособие [Текст] /МАДЦГТУ); Под ред. В.М. Власова. М., 2014. -242 с.

48. Рой, С. Баланс между стратегией и контролем [Текст] : учебник / С. Рой, К. Петри, Н. Олве. – СПб. : Питер, 2015. – 320 с.

49. Русинова, А. И. Стратегический анализ – основа стратегического менеджмента организации [Текст] / А. И. Русинова // Пермский институт экономики и финансов. – 2015. – № 1. – С. 134.

50. Савчук, В. П. Финансовая диагностика и мониторинг деятельности предприятия [Текст] : учебник / В. П. Савчук. – Киев. : Наука, 2014. –153 с.

51. Троицкая Н.А. Единая транспортная система: Учебник для студентов учреждений сред.проф. образования [Текст] / Н.А.Троицкая, А.Б.Чубуков. 2-е изд., стер. - М.: Издательский центр «Академия», 2014. - 240 с.

52. Усков Н.С. Об эффективности международных транспортных коридоров [Текст] // Промышленная политика в Российской Федерации. 2005. - № 8.-с. 37-39.

53. Фетисов, Г. Г. Региональная экономика и управление [Текст] : учебник / Г. Г. Фетисов, В. П. Орешин. – М. : ИНФРА-М, 2016. – 416 с.

54. Хруцкий, В. Е. Оценка персонала. Критика теории и практики применения системы сбалансированных показателей [Текст] : учебник / В. Е. Хруцкий, Р. А. Толмачев. – М. : Финансы и статистика, 2014. – 224 с.

55. Шуйский А. Управление проектами при разработке и реализации федеральных целевых программ развития транспортной системы России

[Текст] // Современное управление проектами: Сб. матер. Межд. конгр. М.: Алане, 2016.-С. 691-693.

56. Черняк, В.З. Экономика: таблицы и схемы [Текст]/ В.З. Черняк. – М.: «ВЛАДОС», 2015. – 208 с.

57. Чечевицина, Л.Н. Анализ финансово-хозяйственной деятельности: учебник [Текст]/ Л.Н. Чечевицина, И.Н. Чуев. – 5-е изд. перераб. и доп. – М.: Изд-во «Дашков и К», 2016. – 352 с.

58. Экономика предприятия: Учебник для вузов [Текст]/ под ред. проф. В.Я. Горфинкеля, проф. В.А. Швандара. – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2015. – 718 с.

59. Экономика предприятия: Учебник для вузов [Текст] / под ред. проф. В. Я. Горфинкеля, проф. В. А. Швандара. – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2016. – 718 с.

60. Экономика: Учебник [Текст] / Под редакцией к. э. н. А. С. Булатова. М.: БЕК, 2016. -Разд. 1-2.- 310 с.

61. Экономика предприятия: Учебник для вузов [Текст] / под ред. проф. В. Я. Горфинкеля, проф. В. А. Швандара. – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2016. – 718 с.

62. Экономическая библиотека [Электронный ресурс].- Режим доступа:

<http://www.economiiks.com.ua/yandsearch?text=economiiks.com.ua&lr=3>

63. Экономическая теория : Учебник для студентов экономических специальностей вузов / Ред. Базылев Н.И., Гурко С.П. - 3-е изд., перераб. и доп. - Минск : БГЭУ, 2015. - 752с

64. Якимчук С.В. Доктор.дисс. по специальности 08.00.05-Формирование и развитие инновационной системы управления социальной защитой населения в интересах роста человеческого капитала: теория, методология, практика» - Воронеж, 2011- 455 с.

65. Baets, W. Knowledge Management And Management Learning: Extending the Horizons of Knowledge-Based Management [Text] / W. Baets. –

Springer, 2015. – 402 p.

66. Baskerville, R. The theoretical foundations of knowledge management [Text] / R. Baskerville , A. Dulipovici // Knowledge Management Research & Practice. – 2014. – № 4. – P. 83-105.

67. <http://rosavtodor.ru>

68. <http://www.vedomosti.ru>

69. <http://www.ng.ru>

70. <http://72.ru>

ПРИЛОЖЕНИЯ