

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

ФАКУЛЬТЕТ ЭКОНОМИКИ И УПРАВЛЕНИЯ
КАФЕДРА ЭКОНОМИКИ, ИНФОРМАТИКИ И МАТЕМАТИКИ

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ
БЛАГОУСТРОЙСТВА ГОРОДА
(НА ПРИМЕРЕ МУП «Оскольские дороги»)**

Выпускная квалификационная работа
обучающегося по направлению подготовки
38.03.01 Экономика
профиль Экономика городского хозяйства
очной формы обучения, группы 92071309
Морозовой Эдиты Владимировны

Научный руководитель
Трубин О.А..

СТАРЫЙ ОСКОЛ 2017

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	3
1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ БЛАГОУСТРОЙСТВА ГОРОДОВ.....	6
1.1. Экономические особенности услуг предприятий по благоустройству территорий города.....	6
1.2. Дорожное хозяйство в системе транспортного комплекса России.....	12
1.3 Организация работ по повышению качества благоустройства дорог.....	19
2. АНАЛИЗ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МУП «Оскольские дороги».....	29
2.1. Организационно - экономическая характеристика Муниципального унитарного предприятия «Оскольские дороги».....	29
2.2. Анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятия.....	34
2.3. Разработка мероприятий по совершенствованию системы благоустройства города в МУП «Оскольские дороги».....	39
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	52
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ.....	55
ПРИЛОЖЕНИЯ.....	60

ВВЕДЕНИЕ

Благоустройство является той составляющей городской среды, которая может сформировать комфорт, эстетическую и функциональную привлекательность, качество и удобство жизни горожан. Учитывая важную роль благоустройства и активное развитие благоустроительной деятельности в городе, комплексное благоустройство формируется в особую отрасль проектирования и городского хозяйства.

Объектами комплексного благоустройства являются все элементы города, ранжированные по уровням, т.е. комплексное благоустройство охватывает весь город, кроме части участков природного комплекса и особо охраняемых природных территорий, подлежащих экологической реабилитации. В условиях переходного периода, на стадии рынка, определение способов и путей решения проблем деятельности исполнительных органов власти по благоустройству территории необходимого уровня качества, являются задачей первостепенной важности.

Состояние дорожного хозяйства имеет сегодня стратегическое значение для возрождения и развития макроэкономических связей между регионами России и другими странами. Количество и качество транспортных коммуникаций - это показатель научно-технического и экономического развития страны, достойное значение которого призван обеспечить дорожный комплекс.

Дорожное хозяйство оказывает значительное положительное воздействие на экономическую ценность целого ряда ресурсов, которыми располагает Российская Федерация, прежде всего земельных. Стоимость земельных участков, как промышленного, рекреационного и других назначений резко возрастает после того, как к ним проложены автодороги, поскольку именно это дает возможность частным инвесторам эффективно использовать соответствующие территориальные ресурсы. Кроме того, автомобильные дороги повышают также и ценность ряда месторождений

полезных ископаемых, если их транспортировка к местам переработки по тем или иным причинам невозможна или экономически нецелесообразна с использованием других видов транспорта [1, с. 24].

Архитектурно-планировочная особенность дорог и улиц проявляется в использовании их в качестве границ жилых кварталов, микрорайонов или административных районов города. Взаимосвязь объектов жилищного дорожного хозяйства проявляется в том, что конфигурация дорожной сети определяет планировочные особенности города в целом и порядок размещения зданий и городских сооружений. Улицы и дороги в качестве городских путей сообщения и как объекты управления имеют свои особенности, влияющие на организацию управления. Так, особенности, связанные с линейной протяженностью дорог, при ремонте требуют рассредоточения материально-технических ресурсов (МТР) в пределах всего города. Состояние дороги и, поэтому, особенности её обслуживания зависит от характера ее использования, геологических и климатических условий; качества материала, рельефа местности, температурного режима, скорости движения транспортных средств, количества осадков и условий пересечения с другими автомобильными и железными дорогами, трамвайными и троллейбусными линиями.

Объектом исследования в дипломной работе является МУП «Оскольские дороги». В качестве предмета исследования выступает дорожное хозяйство города.

Цель выпускной квалификационной работы – совершенствование системы развития дорожного хозяйства города.

Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие задачи:

- изучить практические и теоретические аспекты развития дорожного хозяйства;
- дать характеристику и провести анализ организационно-экономического состояния МУП «Оскольские дороги»

-разработать направления по совершенствованию развития дорожного хозяйства и оценить эффективность предложенных мероприятий.

Исследования, выполненные в выпускной квалификационной работе, основываются на фактическом материале, собранном в период преддипломной практики в МУП «Оскольские дороги» годовая финансовая, бухгалтерская и статистическая отчетность предприятия за 2013 –2015 годы.

В процессе подготовки даннойго выпускной квалификационной работы использовались методы технико-экономического анализа (цепных подстановок, интегральных, абсолютных и относительных величин) и применялись так же методы: сравнения, экспертных оценок, статистический.

В соответствии с поставленными целями и задачами в выпускнаяой квалификационная работа имеет следующую структуру: введение, заключение, 2 главы, список используемой литературы, приложение.

В первой главе работы даны теоретические и практические аспекты развития дорожного хозяйства.

Во второй главе рассмотрена организация дорожного хозяйства МУП «Оскольские дороги», проведён технико-экономический и финансовый анализ деятельности и предложены мероприятия по совершенствованию развития дорожного хозяйства, оценена эффективность мероприятий.

1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ БЛАГОУСТРОЙСТВА ГОРОДОВ

1.1. Экономические особенности услуг предприятий по благоустройству территорий города

Благоустройство городов – одна из актуальных проблем современного градостроительства. Оно решает задачи создания благоприятной жизненной среды с обеспечением комфортных условий для всех видов деятельности населения. Благоустройство городов включает ряд мероприятий по улучшению санитарно-гигиенических условий жилой застройки, транспортному и инженерному обслуживанию населения, искусственному освещению городских территорий и оснащению их необходимым оборудованием, оздоровлению городской среды при помощи озеленения, а также средствами санитарной очистки [11].

Задачи благоустройства городов сводятся к созданию здоровых, целесообразных и благоприятных условий жизни городского населения. В решении этих задач все большее значение приобретают внешнее благоустройство, функционально-пространственная структура и предметное оборудование открытых территорий, ландшафтный дизайн. Все более острыми становятся проблемы создания экологически чистых городов, проблемы охраны памятников исторического и культурного наследия народа.

Благоустройство городов неразрывно связано с градостроительством и является одной из важнейших его составных частей. Задачи благоустройства городов сводятся к созданию здоровых, удобных и культурных условий жизни городского населения. Благоустройство городов решает одну из важнейших проблем современности – оздоровление городской среды методом озеленения территорий города, а также средствами санитарной очистки городских территорий. Благоустройство жилых территорий является комплексной, многоаспектной задачей.

Понятие «благоустройство» включает комплекс мероприятий по

инженерному благоустройству (инженерной подготовке и инженерному оборудованию, искусственному освещению), социально-бытовому благоустройству (совершенствованию системы социально-бытового обслуживания населения), по внешнему благоустройству (озеленению, организации движения транспорта и пешеходов, оснащению территории малыми архитектурными формами и элементами благоустройства).

В комплекс мероприятий по благоустройству входят также работы, связанные с оздоровлением окружающей среды, улучшением санитарно-гигиенических условий территорий жилой застройки, обеспечивающие экологическое благоустройство территории [21].

На эксплуатируемых жилых территориях основные вопросы, связанные с инженерной подготовкой, т. е. защитой территорий от неблагоприятных природных воздействий и вопросы по приспособлению «неудобных» участков для градостроительных целей, как правило, решены. Поэтому эксплуатационным организациям приходится решать, прежде всего, проблемы по улучшению организации поверхностного стока, нарушенного в результате изменения (повышения) планировочных отметок лотков проезжих частей прилегающих улиц и внутриквартальных проездов после неоднократного ремонта покрытий дорожных одежд, а также за счет нарушений в функционировании водоотводящих систем (загрязненности или недостаточной пропускной способности дождеприемных решеток, неправильного их расположения на прилетающих улицах и внутриквартальных территориях после реконструкции улично-дорожной сети и др.). В процессе реконструкции очень часто также происходят изменения в трассировке и начертании внутриквартальной сети переулков и дворовых пространств, по которым ранее отводились дождевые стоки.

Комплекс мероприятий по водоотведению должен отвечать двум основным положениям: первое – максимальное обеспечение, прежде всего естественного стока дождевых вод посредством вертикальной планировки поверхности; второе – создание возможности водоотведения с

использованием специальных инженерных систем на территориях, где естественный сток по каким-либо причинам невозможен.

Искусственное освещение – один из важнейших элементов благоустройства территории. Оно служит для решения утилитарных, информационных, сигнальных и архитектурно-художественных задач в темное время суток, обеспечивая нормальную видимость для пешеходов и транспортных средств, ориентацию на территории жилой застройки, формирование художественного восприятия застройки. Освещение в жилой застройке должно предусматривать два режима функционирования – вечерний и ночной.

Выбор осветительных приборов и установок эксплуатирующими организациями должен производиться с учетом обеспечения нормированных показателей освещенности и создания комфортных зрительных условий для пешеходов и водителей на улицах и проездах, открытых стоянках автомобилей, на детских игровых и спортивных площадках и площадках для отдыха взрослого населения, на пешеходных дорожках и хозяйственных площадках. Освещение территорий дворов и микрорайонов не должно мешать жителям. Оно должно обладать определенными декоративно-художественными качествами при освещении зеленых насаждений, малых форм, при организации подсветки фасадов зданий, скульптур и других элементов благоустройства [17].

Осветительные установки должны быть сомасштабны человеку и по дизайну вписываться в архитектурную среду жилой застройки.

Социально-бытовое благоустройство территории заключается в обеспечении жилых территорий социально значимыми объектами приближенного (первичного) и повседневного культурно-бытового обслуживания (КБО) населения.

Эксплуатирующим организациям следует обеспечивать в пределах жилых территорий хотя бы минимально необходимый уровень обеспеченности социально значимыми объектами КБО и совместно с

городскими управами, учреждениями управления городским имуществом регулировать процессы сохранения и модернизации культурно-бытового обслуживания населения жилых комплексов.

Предприятиям и учреждениям эксплуатации необходимо следить за функционированием объектов торгово-бытового назначения. По заведенному в период освоения принципу они размещаются не только в отдельно стоящих зданиях и сооружениях, но и во встроенно-пристроенных помещениях, а также в первых этажах жилых зданий. Шум от погрузочно-разгрузочных работ, несвоевременная уборка мусора, беспорядочное хранение тары – это все отрицательные факторы, нарушающие комфортность проживания, снижающие уровень благоустройства территорий.

Внешнее благоустройство – одна из основных проблем, которую приходится решать эксплуатирующей организации на территориях жилой застройки. Комплекс мероприятий, обеспечивающий внешнее благоустройство территории, включает в себя: содержание и ремонт системы озеленения территории, транспортных, и пешеходных коммуникаций, малых архитектурных форм, планировочных и объемных элементов благоустройства, игрового и спортивного оборудования, садово-парковой мебели.

Важный элемент благоустройства территорий - искусственные покрытия (одежды) дорог, улиц, тротуаров, пешеходных дорожек и различных площадок. Искусственные покрытия должны обладать достаточной прочностью, обеспечивающей их устойчивость под динамической и статической нагрузкой в различные времена года в зависимости от их предназначения [17].

Наибольшим динамическим нагрузкам подвергаются покрытия (одежды) дорог улиц и проездов, предназначенных для пропуска различных видов транспорта. Их конструкция определяется в зависимости от расчетных нагрузок от движущихся по ним транспортных средств, геологических и гидрогеологических условий грунта в местах их заложения, а также

климатических условий местности.

Дорожные одежды устраиваются на специально подготовленном земляном полотне, габариты которого должны соответствовать характеру принятого конструктивного (типового) поперечного профиля улицы или дороги с учетом всех его элементов. Земляное полотно представляет собой выемку (дорожное корыто) для укладки в нем искусственных материалов, составляющих дорожную одежду [35].

Для городских улиц и дорог с закрытой сетью водоотвода земляное полотно охватывает ширину всех элементов с искусственным покрытием (проезжая часть, тротуары, центральная разделительная полоса и пути трамвая). На дорогах с открытой системой водоотвода (кюветами) ширина земляного полотна устраивается только на ширину проезжей части и обочин, а на внутримикро-районных проездах без тротуаров ее ширина увеличивается на 0,5 м с двух сторон проезда. Глубина корыта зависит от толщины дорожной одежды.

Земляное полотно должно быть прочным и устойчивым под действием нагрузок и природных факторов и в случае непригодных для этой цели грунтов производится его замена на более устойчивые, исключаящие их переувлажнение и размыв под действием поверхностных и грунтовых вод. Земляное полотно должно возвышаться над уровнем грунтовых вод и горизонтом вод длительного стояния, поэтому в зависимости от гидрогеологических условий местности их устраивают в насыпи либо понижают уровень грунтовых вод путем дренирований.

Дну корыта земляного полотна придают продольные и поперечные уклоны, соответствующие проекту вертикальной планировки улиц, дорог и проездов, после чего его уплотняют с помощью катков. Для возведения насыпей следует, как правило, применять дренирующие грунты скальные, гранитные и песчаные, а при их отсутствии допускается частичное применение супеси и суглинка (б).

Типы покрытий дорожных одежд выбирают в зависимости от условий

их применения по видам нагрузок, перспективной интенсивности движения, состава транспортных потоков, категорий улиц и дорог, наличия местных материалов и других факторов.

Покрытия должны быть прочными и устойчивыми, удобными для движения по ним, долговечными, отвечающими санитарно-гигиеническим требованиям и экономически эффективными. Вопрос экономичности дорожных покрытий имеет существенное значение. Их стоимость обычно составляет значительную часть затрат на благоустройство городских территорий. В зависимости от условий применения выбирают различные материалы и конструктивные типы покрытий и производят расчеты толщины различных слоев дорожной одежды.

При небольших нагрузках и благоприятных гидрогеологических условиях покрытия иногда устраивают непосредственно на грунтовых основаниях. При этом производят предварительное уплотнение грунтов путем улучшения их минеральными (механическими) добавками или обработкой вяжущими материалами. Обычно применяют многослойные дорожные одежды с устройством покрытий, оснований и подстилающих слоев.

Выбор конструкции одежды проезжей части производят в соответствии с данными технико-экономических расчетов, проверки на прочность, морозоустойчивость, а для климатических районов 1А, 1Б и 1Г - данными теплотехнических расчетов [11].

Для обеспечения безопасности движения предусматривается устройство покрытий с повышенным коэффициентом сцепления на скоростных дорогах, магистральных улицах общегородского значения, мостах и путепроводах независимо от плана и профиля, а на улицах и дорогах других категорий при следующих условиях: на продольных уклонах свыше 30 %; на горизонтальных кривых минимальных радиусов и на подходах к ним на расстоянии видимости поверхности проезжей части в пределах пересечений в одном уровне на расстоянии, определенном

треугольником видимости на остановочных пунктах общественного транспорта и на подходах к ним, на левоповоротных съездах пересечений в разных уровнях; на участках с ограниченной видимостью. Экономически эффективными считаются более прогрессивные в техническом отношении конструкции, срок окупаемости которых не превосходит нормативный, принимаемый для транспортных сооружений (к ним относятся и дорожные одежды) не более 10 лет.

1.2. Дорожное хозяйство в системе транспортного комплекса России

В современных условиях транспорт и дороги становятся все более важной составляющей в жизни людей. В частности, они рассматриваются не только как отрасль, перевозящая грузы и людей, а как межотраслевая система, преобразующая условия жизнедеятельности и хозяйствования. Недавно разработанная Транспортная стратегия России впервые главный акцент сделала на устойчивое развитие. В общем виде под устойчивым развитием понимается такое использование всех видов ресурсов (природных, финансовых и других), при котором будущие поколения будут жить по крайней мере не хуже нынешних. Применительно к транспорту это означает последовательное улучшение потребительских индикаторов транспорта, закрепленных в первую очередь в свойствах территории (доступность, экология мест проживания и другие свойства, формируемые транспортной системой, которые перейдут следующим поколениям) [3].

Дорожное хозяйство является одним из элементов транспортной инфраструктуры, который обеспечивает конституционные гарантии граждан на свободу передвижения и делает возможным свободное перемещение товаров и услуг. Наличием и состоянием сети автомобильных дорог общего пользования определяется территориальная целостность и единство экономического пространства Российской Федерации.

Анализ зарубежной практики регионального программирования

свидетельствует, что ядро региональных программ вот уже несколько десятилетий составляют именно инфраструктурные проекты. Наиболее эффективным способом воздействия государства на региональное развитие уже в ближайшее время станет регулирование уровней развития инфраструктуры, и в первую очередь — автомобильных дорог.

Дорожное хозяйство Российской Федерации на современном этапе является неотъемлемой частью единой транспортной системы страны, управление этим внушительным по линейной протяженности, инженерной сложности и стоимости комплексом в настоящее время возложено на Федеральное дорожное агентство (Росавтодор) Министерства транспорта Российской Федерации.

Современная транспортная система России в значительной мере сформировалась в условиях так называемой плановой экономики, в которой основное внимание уделялось развитию тяжелой индустрии, обеспечению потребностей военно-промышленного комплекса и геополитических интересов государства. Удовлетворение потребностей населения в товарах и услугах, транспортное обеспечение свободы передвижения, развитие межрегиональных и мирохозяйственных связей не относились в тот период к приоритетным направлениям государственной политики. Результатом этого явилось отклонение развития транспортной системы России от той траектории, которая имела бы место в случае нормального экономического роста, свойственного современным промышленно развитым странам [17].

Федеральные автомобильные дороги в большинстве случаев рассчитаны на пропуск осевых нагрузок 6–10 тонн, что существенно ниже международных стандартов (например, во Франции этот норматив составляет 13 тонн). В настоящее время свыше трети протяженности федеральных дорог требует реконструкции и модернизации для пропуска современных большегрузных транспортных средств. Около 20% мостов и путепроводов на федеральных дорогах построены более 40 лет назад и не соответствуют современным требованиям по грузоподъемности.

В последние годы предпринимаются определенные меры для выправления ситуации, сложившейся в транспортной системе России. В первую очередь, это относится к дорожному хозяйству. Основу дорожной сети страны составляют федеральные автомобильные дороги, которые обеспечивают связи субъектов Российской Федерации со столицей, с другими регионами России, со странами дальнего и ближнего зарубежья, а также внутри региона. По федеральным автомобильным дорогам осуществляются преимущественно международные автомобильные перевозки [5].

Несмотря на то, что протяженность федеральных автомобильных дорог составляет всего 8% от протяженности дорог общего пользования, на них приходится почти половина всей интенсивности движения. Вместе с тем, сегодня около 4 тыс. км федеральных автомобильных дорог достигли предела пропускной способности, более 8 тыс. км – работают в режиме перегрузки, что приводит к систематическим заторам, особенно в летние месяцы. Расчеты показали, что около половины общего объема перевозок по федеральным автодорогам осуществляется в условиях превышения нормативного уровня загрузки дорожной сети, что приводит к росту затрат на автоперевозки на 20–30% по сравнению с нормальными условиями движения.

По данным диагностики транспортно-эксплуатационного состояния неудовлетворительную прочность «дорожных одежд» имеют 56% федеральных автомобильных дорог, а неудовлетворительную ровность дорожных покрытий – 37%. Протяженность федеральных дорог с 4 и более полосами движения составляет лишь 8%. Около 8% протяженности сети федеральных автомобильных дорог имеют гравийное или щебеночное покрытие. Около 60% федеральных автомобильных дорог не соответствуют нормативным требованиям [33].

Территориальные автомобильные дороги общего пользования являются собственностью субъектов Российской Федерации, их

эксплуатация и развитие находятся в ведении субъектов Российской Федерации и осуществляются за счет средств региональных бюджетов. Реконструкция и строительство отдельных участков территориальных автомобильных дорог осуществляются также с привлечением средств, выделяемых из федерального бюджета.

Прочностные характеристики большинства территориальных дорог и мостовых сооружений не позволяют осуществлять движение тяжеловесных транспортных средств.

В городах развитие улично-дорожной сети существенно отстает от темпов автомобилизации. За последние 10 лет протяженность городских дорог увеличилась на 2–3% при увеличении количества автомобилей в 2,4 раза. Недостаточное количество объездных дорог приводит к пропуску грузового транспорта по территории жилой застройки. На перегруженных участках автомобильных дорог вблизи крупных городов наблюдаются многочасовые заторы, что ведет к росту затрат на перевозки в 2,5–3 раза. В городах России проживает 73,3% населения, зарегистрировано около 45% автомобильного парка страны, сконцентрированы основные фонды предприятий, мощные портовые комплексы, железнодорожные узлы, авто- и аэровокзалы, основные транспортные мосты через крупные реки. Все это связано с высокой интенсивностью движения автомобилей, а, следовательно, и с наибольшей нагрузкой на улично-дорожную сеть. При этом в городах практически отсутствуют магистрали скоростного и непрерывного движения. Улицы, являющиеся продолжением внегородских магистралей, имеют недостаточную ширину, особенно в зонах исторического центра, где по условиям сложившейся застройки невозможно их расширение. Технические параметры улиц часто не соответствуют уровню транспортной загрузки. Все эти проблемы приводят к снижению безопасности дорожного движения – более 70% дорожно-транспортных происшествий происходит в городах. Особые проблемы связаны с ведомственными и частными дорогами, которые проходят по территории поселений и муниципальных районов в сельской

местности. Около 25% таких дорог брошены владельцами, находятся в неудовлетворительном состоянии, а в ряде случаев представляют угрозу безопасности движения [14].

Практически во всех регионах есть бесхозные (бывшие ведомственные) дороги и мосты, содержанием которых ранее занимались леспромхозы и другие предприятия. После расформирования этих предприятий за дорогами и мостами следить стало некому, поэтому никто не знает, какова их протяженность и сколько может стоить их капитальный ремонт, в котором они срочно нуждаются. Состояние дорог и мостов – это вопрос жизни для тысяч сельских населенных пунктов, особенно в удаленных районах Сибири и Дальнего Востока, где расстояния между населенными пунктами огромны и нет каких-либо других транспортных сообщений.

Неудовлетворительное транспортно-эксплуатационное состояние дорожной сети сдерживает темпы социально-экономического развития. В России нет системы скоростных автомагистралей, позволяющих без задержек пересечь всю территорию страны, в то время как в США, Германии, Франции и других экономически развитых странах сети скоростных дорог успешно функционируют.

Конфигурация дорожной сети России имеет ярко выраженную радиальную структуру, ориентированную в европейской части на столицу (г. Москву) и другие крупнейшие города, что на ряде направлений приводит к значительному перепробегу автотранспортных средств. Низкая плотность автодорог в Сибири и на Дальнем Востоке ведет к снижению транспортной доступности отдельных регионов и увеличению транспортных затрат. Увеличение объемов автомобильных перевозок при плохом качестве дорог негативно влияет на окружающую среду. Так, доля автомобильного транспорта в суммарных выбросах загрязняющих атмосферу веществ достигает 45%, а в шумовом воздействии на население городов – 85–95%. Численность городского населения, проживающего в условиях акустического дискомфорта с превышением допустимых уровней шума на 5–30 дБА,

составляет около 30 млн человек. Ущерб от негативного воздействия дорожного хозяйства и автомобильного транспорта на окружающую среду оценивается в 100 млрд руб. ежегодно [24].

Как следствие вышеизложенных причин, не используется в полной мере и транзитный потенциал страны. Кроме того, низкая пропускная способность ряда автодорог к транспортным терминалам и пунктам пропуска на границе препятствует развитию международных перевозок, привлечению транзитных грузов.

Пропускная способность автомобильных дорог в странах Америки и Европы во много раз выше показателей дорожной сети России. В условиях активизации международного сотрудничества и роста транспортных потоков имеющийся дисбаланс в качестве автомобильных дорог может вызвать экономическую изоляцию страны [8].

Наиболее узкими местами автотранспортного комплекса РФ являются:

- неудовлетворительное в целом состояние дорожной сети в большинстве регионов страны;
- не соответствующий структуре перевозок типоразмерный ряд автотранспортных средств;
- недостаточное развитие транспортно-логистических систем обслуживания перевозок;
- слабая организация дорожного движения.

Для обеспечения полноценного транспортного процесса в современном его понимании необходимо, прежде всего, реформирование дорожного хозяйства страны, нацеленное на формирование дорожной сети, удовлетворяющей потребностям населения, государства и бизнеса в передвижениях по автомобильным дорогам общего пользования с минимальными затратами времени при обеспечении комфортности, надежности и безопасности перевозок. При этом одним из основных направлений реформирования дорожного хозяйства Российской Федерации является переход к новой системе управления, ориентированной на достижение результатов и

повышение эффективности функционирования отрасли.

Одно из основных условий рыночной экономики – интенсивность и качество хозяйственных связей, что и выполняет автомобильный транспорт, т.к. он обеспечивает перевозку в оперативном режиме «от двери до двери» для самых разных по размеру партий груза и групп пассажиров. Именно автомобильный транспорт и дорожная сеть как инфраструктурная основа его развития оказались наиболее адекватными рыночной экономике средствами интенсификации экономических взаимодействий.

Это определяет необходимость ускоренного развития дорожной сети. Развитие дорожной сети позволит также реализовать важнейшие макроэкономические функции дорожного комплекса по преодолению разрыва между отраслями экспортно-импортной ориентации и отраслями, работающими на внутренний рынок.

Дороги служат главным связующим звеном между лидирующим «ядром» экономики и отраслями экономической «периферии». Другой макроэкономической функцией дорожной сети является, как уже отмечалось, их способность стимулировать экономический рост. Для этого важной частью экономической стратегии должен стать крупномасштабный государственный заказ на развертывание дорожного строительства. Развитие сети автомобильных дорог должно рассматриваться как важная часть государственной региональной политики, которая обеспечивает решение социальных и экономических задач региона [8].

Основными документами, регулирующими развитие автодорожной сети, являются: ФЦП «Дороги России», «Государственная концепция создания и развития сети автомобильных дорог Российской Федерации». Постановлением Правительства Российской Федерации № 338 от 31 мая 2009 г. принята федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 гг.)» и входящая в ее состав подпрограмма «Автомобильные дороги». На общую направленность этих документов влияли многие факторы. В условиях, когда связи с областными, краевыми и

республиканскими центрами по автомобильным дорогам с твердым покрытием лишены около 1/3 всех населенных пунктов РФ, дорожное строительство должно быть нацелено, прежде всего, на развитие сети местных автодорог. В то же время нельзя согласиться с выдвинутой в Программе «Дороги России» целью «выравнивания плотности дорожной сети в регионах», поскольку эти показатели не всегда соответствуют транспортным потребностям хозяйства и населения. Потребность в дорогах, как и их конфигурация, зависит от целого ряда факторов, в частности от транспортно-географического положения региона, особенностей сложившейся системы расселения. Здесь многое определяется расположением и иерархией городов, «фокусирующих» большинство дорог. В перспективе рост нагрузки на дорожную сеть будет все больше определяться процессами субурбанизации (выхода производства и населения из больших городов в пригороды) и дезурбанизации (полномасштабной децентрализации городского расселения). Поэтому более актуальной и реальной задачей развития дорожной сети является выравнивание уровней дорожной обеспеченности регионов страны с учетом особенностей их территориальной организации.

1.3 Организация работ по повышению качества благоустройства дорог

Автомобильные дороги представляют собой комплекс инженерных сооружений, предназначенных для обеспечения круглогодичного, непрерывного, удобного и безопасного движения автомобилей с расчетной нагрузкой и установленными скоростями в любое время года и в любых условиях погоды. В состав этого комплекса входят земляное полотно, дорожная одежда, мосты, трубы и другие искусственные сооружения, обустройство дорог и защитные дорожные сооружения, здания и сооружения дорожных и автотранспортных служб [21].

Параметры и состояние всех элементов дороги и дорожных

сооружений определяют качество благоустройства, технический уровень и эксплуатационное состояние дороги.

Основные транспортно-эксплуатационные показатели автомобильных дорог и дорожных сооружений:

- скорость
- пропускная способность
- непрерывность
- удобство и безопасность движения
- способность пропускать автомобили и автопоезда с осевой нагрузкой и общей массой, соответствующими категории дороги

На автомобильных дорогах общего пользования организуется дорожная служба, основной задачей которой является осуществление комплекса работ и мероприятий по ремонту и содержанию дорог и сооружений на них и организации движения, обеспечивающих требования к транспортно-эксплуатационным показателям дорог [21].

Дорожная служба содержит дорогу, ремонтирует, обустроивает ее и организует движение транспортных потоков, т.е. обеспечивает функционирование дороги как транспортного сооружения. Эксплуатируют дороги автотранспортные предприятия и владельцы транспортных средств. Используют (эксплуатируют) многие дорожные сооружения участники движения - водители, пассажиры и пешеходы. Поэтому в общем виде под эксплуатацией автомобильных дорог понимают целесообразное и эффективное использование дорог автомобильным транспортом для перевозки грузов и пассажиров.

Применительно к дорожной отрасли более правильным будет термин «техническая эксплуатация дорог и организация движения», под которым следует понимать систему планово-предупредительных и ремонтно-восстановительных работ, а также организационно-технических мероприятий, обеспечивающих удобное и безопасное движение автомобилей и наиболее эффективное использование дорог для перевозки грузов и

пассажиров.

Развитие сети автомобильных дорог осуществляется согласно транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 г., Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010–2015 гг.)» и проекту государственной программы «Развитие транспортной системы». Минтранс России продолжает работу над нормативным правовым обеспечением организации дорожного движения, над совершенствованием технического регулирования и механизма взаимодействия заказчика и подрядчика в области дорожного строительства.

Протяженность автомобильных дорог РФ составляет 824,7 тыс. км, в том числе общего пользования - 664,3 тыс. км, из них федерального значения - 50,4, регионального - 450,1, местного - 163,9 тыс. км. По состоянию на 1 января 2012 г. протяженность федеральной дорожной сети, соответствующей транспортно-эксплуатационным нормативам, достигает 20,1 тыс. км (39,4 %); работающей в режиме перегрузки - 13,8 тыс. км, или 27,1 % [19].

Дорожная отрасль является неотъемлемой частью транспортного комплекса страны, поэтому основные задачи ее развития и функционирования определены распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р «О транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 г.».

Содержание улично-дорожной сети (дорог и придорожной территории) в чистоте и в состоянии, отвечающем требованиям бесперебойного и безаварийного движения автотранспорта, также является одной из важнейших задач благоустройства Старооскольского городского округа.

Протяженность автомобильных дорог Старооскольского городского округа по состоянию на 01 января 2014 года составила 1333,4 км, в том числе с твердым покрытием – 1014,19 км, из них с усовершенствованным покрытием – 1007,21 км. Дороги с твердым покрытием составляют около 80% общей протяженности дорог городского округа (9).

Дорожные службы города Старый Оскол ежегодно выполняют значительные объемы работ по ликвидации появившихся дефектов и разрушений. Практикой установлено, что поверхность покрытия, нуждающаяся в локальном текущем ремонте, ежегодно может составлять до 2-3 % от общей площади покрытия дороги или ее участка. Когда серьезные повреждения и дефекты достигают 12-15%, общепринято ставить на ремонт все 100 % этой площади.

Ревизия внутриквартальных территорий Старооскольского городского округа показала, что вследствие целого ряда причин, таких как естественное старение твердых дорожных покрытий, малых архитектурных форм и зеленых насаждений, некачественное восстановление благоустройства после проведения ремонтных работ на инженерных сетях, существующее состояние благоустройства не соответствует СНиП.

Твердые покрытия нуждаются в восстановлении, число существующих малых архитектурных форм не отвечает потребностям населения. В связи с ростом числа автомобилей возникла необходимость в устройстве новых и восстановлении существующих внутриквартальных проездов и парковок автотранспорта.

Разработка муниципальной программы позволит создать условия, способствующие нормальной жизнедеятельности населения городского округа. Улучшение благоустройства территории городского округа будет способствовать экологической безопасности, повышению качественного уровня жизни населения, сохранению здоровья граждан.

В ходе реализации подпрограммы отдельные мероприятия могут уточняться, а объем финансирования подлежит корректировке с учетом утвержденных расходов бюджета Старооскольского городского округа на очередной финансовый год и плановый период, а также на основе мониторинга выполнения подпрограммных мероприятий и оценки их эффективности.

Применение программно-целевого метода будет способствовать улучшению условий проживания населения в населенных пунктах, ускорению развития и повышению привлекательности территории Старооскольского городского округа.

Система подпрограмм муниципальной программы сформирована таким образом, чтобы достигнуть цели и обеспечить решение задач муниципальной программы, и включает в себя подпрограммы, содержащие основные мероприятия, направленные на решение поставленных задач в сфере содержания улично-дорожного хозяйства и организации транспортного обслуживания населения Старооскольского городского округа.

В состав муниципальной программы «Содержание дорожного хозяйства, организация транспортного обслуживания населения Старооскольского городского округа на 2015-2020 годы» включены следующие подпрограммы:

- подпрограмма 1 «Содержание дорожного хозяйства на 2015-2020 годы»;
- подпрограмма 2 «Организация транспортного обслуживания населения Старооскольского городского округа на 2015-2020 годы»;
- подпрограмма 3 «Совершенствование и развитие дорожной сети в Старооскольском городском округе».

Все мероприятия подпрограммы 3 позволят осуществить приведение территории Старооскольского городского округа в состояние, пригодное для создания условий, способствующих нормальной жизнедеятельности населения городского округа. Улучшение благоустройства территории городского округа будет способствовать экологической безопасности здоровья человека, повышению качественного уровня жизни населения. Планирование показателей подпрограммы 3 на период 2015-2020 г.г. произведено на основании фактических объемов за период 2013-2014 г.г. с учетом оценки 2014 года (таблица 1.1).

Таблица 1.1

Общая характеристика сферы реализации муниципальной подпрограммы

Показатели	Факт 2013 г.	Факт 2014 г.	Оценка 2015 г.
Строительство, реконструкция и капитальный ремонт автодорог и проездов, км	141,918	16,794	0
Капитальный и текущий ремонт автомобильных дорог, км	26,93	16,782	8,522

Подпрограмма 4 «Обеспечение реализации муниципальной программы «Содержание дорожного хозяйства, организация транспортного обслуживания населения Старооскольского городского округа на 2015-2020 годы».

Подпрограмма 1 «Содержание дорожного хозяйства на 2015-2020 годы» представляет собой комплекс мероприятий по санитарному содержанию улично-дорожной сети (дорог, придорожной территории) (далее - УДС) в чистоте и в состоянии, отвечающем требованиям бесперебойного и безаварийного движения автотранспорта, является одной из важнейших задач благоустройства Старооскольского городского округа. Своевременное выполнение работ по содержанию УДС позволяет поддерживать нормальное эксплуатационное состояние дорог без резкого снижения скорости движения транспорта.

Основной целью подпрограммы 1 является повышение качества содержания улично-дорожной сети и существующих объектов автомобильных дорог Старооскольского городского округа.

Задачей подпрограммы 1 является проведение мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения и нормальных условий сезонной эксплуатации дорог.

В результате выполнения всех мероприятий подпрограммы к 2020 году планируется:

- обеспечение содержания улично-дорожной сети в соответствии с правилами благоустройства на уровне 100 %;

- увеличение объёма механизированной уборки в общем объеме работ по содержанию улично-дорожной сети с 54 % в 2014 году до 57 % в 2020 году.

Подпрограмма 2 «Организация транспортного обслуживания населения Старооскольского городского округа на 2015-2020 годы».

Для разработки наиболее оптимальной маршрутной сети, позволяющей жителям городского округа с наименьшими затратами времени и минимальными пересадками осуществлять поездки в любой район городского округа, необходимо комплексное обследование пассажиропотока по всем маршрутным направлениям.

По результатам обследования пассажиропотока необходимо провести перераспределение подвижного состава с учётом вместимости транспортных средств и в зависимости от сложившегося пассажиропотока по времени суток и дням недели.

В ходе реализации подпрограммы 2 предполагается на обслуживание маршрутов с низким пассажиропотоком привлекать транспортные средства особо малой вместимости. Автобусы большой и средней вместимости закреплять за маршрутами с большим, устойчивым пассажиропотоком.

Целью подпрограммы 2 является формирование условий для устойчивого функционирования транспортной системы, удовлетворяющих требованиям по безопасности движения и ориентированных на предоставление качественного транспортного обслуживания всем слоям населения.

Задачами подпрограммы 2 являются:

1. Оптимизация маршрутной сети за счёт открытия новых маршрутов внутригородского сообщения и в сельские территории.

2. Обновление подвижного состава, приобретение автобусов средней и большой вместимости за счет частных инвестиций для обслуживания муниципального заказа на пассажирские перевозки.

3. Поддержка предприятий транспорта, осуществляющих перевозку льготных категорий граждан и организованных групп детей.

4. Обеспечение регулярного, в соответствии с утверждённым расписанием, движения автобусов по муниципальным городским и пригородным маршрутам.

5. Организация безопасного дорожного движения [17].

Реализация подпрограммы 2 позволит к 2020 году:

- увеличить долю автобусов большой и средней вместимости с 20 % в 2014 году до 50 % в 2020 году от общего количества транспорта, задействованного на пассажирских перевозках;

- сократить общее количество автобусов, задействованных на маршрутных перевозках по муниципальному заказу, с 590 единиц в 2014 году до 440 единиц в 2020 году;

- увеличить маршрутную сеть путем открытия 3 городских маршрутов и 5 пригородных маршрутов.

Подпрограмма 3 «Совершенствование и развитие дорожной сети в Старооскольском городском округе».

Основной целью Подпрограммы 3 является развитие современной и эффективной сети автомобильных дорог Старооскольского городского округа.

Задачами Подпрограммы 3 являются:

1. Развитие сети автомобильных дорог.

2. Улучшение транспортно-эксплуатационного состояния существующей сети автомобильных дорог и проездов.

В результате реализации мероприятий подпрограммы 3 к 2020 году:

1. Увеличится протяженность автомобильных дорог общего пользования местного и регионального значения с твердым покрытием с 2014 года до 2020 года на 25,2 км.

В ходе реализации подпрограммы 3 отдельные мероприятия могут

уточняться, а объем финансирования подлежит корректировке с учетом утвержденных расходов бюджета Старооскольского городского округа на очередной финансовый год и плановый период, а также на основе мониторинга выполнения подпрограммных мероприятий и оценки их эффективности.

2. Сохранится доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, требующих ремонта, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения с 2014 года до 2020 года на уровне 14,4 %.

Подпрограмма 4 «Обеспечение реализации муниципальной программы «Содержание дорожного хозяйства, организация транспортного обслуживания населения Старооскольского городского округа на 2015-2020 годы».

Подпрограмма 4 направлена на создание эффективной системы реализации мероприятий муниципальной программы «Содержание дорожного хозяйства, организация транспортного обслуживания населения Старооскольского городского округа на 2015-2020 годы».

Задачей подпрограммы 4 является ресурсное обеспечение МКУ «УКС» для создания эффективной системы выполнения мероприятий муниципальной программы «Содержание дорожного хозяйства, организация транспортного обслуживания населения Старооскольского городского округа на 2015-2020 годы».

Реализация подпрограммы 4 позволит достичь обеспечения уровня достижения целевых показателей муниципальной программы не менее 95 % ежегодно.

Сроки реализации подпрограмм совпадают со сроками реализации муниципальной программы в целом.

Итак, благоустройство городов неразрывно связано с градостроительством и является одной из важнейших его составных частей.

Задачи благоустройства городов сводятся к созданию здоровых, удобных и культурных условий жизни городского населения. Благоустройство городов решает одну из важнейших проблем современности – оздоровление городской среды методом озеленения территорий города, а также средствами санитарной очистки городских территорий. Благоустройство жилых территорий является комплексной, многоаспектной задачей. Важный элемент благоустройства территорий - искусственные покрытия (одежды) дорог, улиц, тротуаров, пешеходных дорожек и различных площадок. Искусственные покрытия должны обладать достаточной прочностью, обеспечивающей их устойчивость под динамической и статической нагрузкой в различные времена года в зависимости от их предназначения [7].

Содержание улично-дорожной сети (дорог и придорожной территории) в чистоте и в состоянии, отвечающем требованиям бесперебойного и безаварийного движения автотранспорта, также является одной из важнейших задач благоустройства Старооскольского городского округа.

Дорожные службы города Старый Оскол ежегодно выполняют значительные объемы работ по ликвидации появившихся дефектов и разрушений. Практикой установлено, что поверхность покрытия, нуждающаяся в локальном текущем ремонте, ежегодно может составлять до 2-3 % от общей площади покрытия дороги или ее участка. Когда серьезные повреждения и дефекты достигают 12-15 %, общепринято ставить на ремонт все 100 % этой площади.

Разработка муниципальной программы позволит создать условия, способствующие нормальной жизнедеятельности населения городского округа. Улучшение благоустройства территории городского округа будет способствовать экологической безопасности, повышению качественного уровня жизни населения, сохранению здоровья граждан.

2. АНАЛИЗ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МУП «Оскольские дороги»

2.1. Организационно - экономическая характеристика Муниципального унитарного предприятия «Оскольские дороги»

Муниципальное унитарное предприятие «Оскольские дороги» создано 25.03.2002 года.

Предприятие является коммерческой организацией, находится в ведомственном подчинении Комитета по капитальному строительству и инвестиционной политике. Функции учредителя предприятия осуществляет Староскольский городской округ в лице Комитета по управлению муниципальным имуществом города и района и Комитета по капитальному строительству и инвестиционной политике.

МУП «Оскольские дороги» является юридическим лицом, имеет самостоятельный баланс, расчетный и иные счета в банках, круглую печать со своим наименованием, штамп, бланки, фирменное наименование, товарный знак, знак обслуживания.

Общая численность работников - 188 человек, в том числе ИТР (инженерно-технические работники) - 36 человек (приложение 1).

Предприятие состоит из следующих структурных подразделений:

- строительных участков № 1, № 2, № 3, № 4, которые производят строительство, капитальный ремонт автомобильных дорог, благоустройство населенных пунктов. Все участки оснащены дорожной техникой;
- участка № 5, выполняющего земляные работы на автомобильных дорогах;
- участка № 8, отвечающего за монтажно-эксплуатационную службу организации дорожного движения;
- асфальтобетонных заводов (АБЗ): ДС-117- 2Е, ДС-158;
- ремонтно-механической мастерской, которая осуществляет ремонт дорожно-строительных машин и автомобилей;
- автопарка, оснащенного грузовыми, легковыми автомобилями,

пассажирским транспортом в количестве 80 единиц.

Предприятие создано в целях удовлетворения общественных потребностей в результатах его деятельности и получения прибыли.

Для достижения целей МУП «Оскольские дороги» осуществляет в установленном законодательством Российской Федерации порядке следующие виды деятельности (предмет деятельности предприятия):

а) подготовительные работы:

- 1) расчистка территории и подготовка их к застройке;
- 2) строительство временных дорог, инженерных сетей и сооружений;

б) земляные работы:

- 1) разработки выемок, вертикальная планировка;
- 2) уплотнение грунтов и устройство грунтовых подушек;
- 3) земляные работы в просадочных и пучинистых грунтах;
- 4) земляные работы в особых условиях (на болотах, на слабых

грунтах);

в) благоустройство территории: устройство проездов, пешеходных дорожек и площадок;

г) транспортное строительство:

- 1) автомобильные дороги III-IV категорий;
- 2) магистральные дороги и улицы городов;
- 3) улицы и дороги в жилой застройке;
- 4) укрепительные работы.

Основной сферой деятельности МУП «Оскольские дороги» является строительство, реконструкция, ремонт автомобильных дорог и благоустройство населенных пунктов.

В лице заказчика выступает Администрация Старооскольского городского округа, Муниципальное Учреждение «Управление капитального строительства Старооскольского городского округа» (МУ УКС), Государственное Учреждение «Управление автомобильных дорог общего пользования и транспорта Белгородской области» (ГУ УПРДОР),

Муниципальное Учреждение «Управление жизнеобеспечением и развитием жилищно-коммунального хозяйства» и другие государственные и частные предприятия.

Кроме того, объекты строительства и благоустройства выигрываются предприятием на закрытых и открытых конкурсах на выполнение подрядных работ.

На предприятии производится асфальтобетон различных марок и типов. Использование высококачественных расходных материалов и передовых технологий позволяет производить продукцию, удовлетворяющую высоким требованиям потребителя.

Основными поставщиками сырья для производства асфальтобетона и для устройства дорожных оснований выступают: ЛГОК и СГОК.

Предприятие самостоятельно распоряжается результатами производственной деятельности, выпускаемой продукцией (кроме случаев, установленных законодательными актами Российской Федерации), полученной чистой прибылью, остающейся в распоряжении Предприятия после уплаты установленных законодательством Российской Федерации налогов и других обязательных платежей.

МУП «Оскольские дороги» ежегодно перечисляет в местный бюджет часть прибыли, остающейся в его распоряжении после уплаты налогов и иных обязательных платежей, в порядке, в размерах и в сроки, которые определяются органами местного самоуправления.

Остающаяся в распоряжении МУП «Оскольские дороги» часть чистой прибыли используется предприятием в уставном порядке, в том числе на:

- внедрение, освоение новой техники и технологий, мероприятия по охране труда и окружающей среды;
- строительство, реконструкция, обновление основных фондов;
- создание фондов предприятия, в том числе предназначенных для покрытия убытков;
- развитие и расширение финансово-хозяйственной деятельности

предприятия, пополнение оборотных средств;

- проведение научно-исследовательских, опытно-конструкторских работ, изучение конъюнктуры рынка, потребительского спроса, маркетинг;
- рекламу продукции и услуг предприятия;
- материальное стимулирование, обучение и повышение квалификации сотрудников предприятия, в том числе в государственных высших учебных заведения Российской Федерации.

Для производства основной продукции в МУП «Оскольские дороги» применяется оборудование - два Асфальтобетонных завода (АБЗ): ДС-117-2Е, ДС-158. Производственная программа одного АБЗ - 30000 тн асфальтобетона в год. Асфальтобетонные заводы работают в весенне - летне - осенний период в одну смену. На АБЗ выпускается асфальтобетон 4 типов (А, Б, В, Г) и 3 марок (I, II, III).

При дорожно-строительных работах применяется дорожно-специализированная техника: автогрейдеры, бульдозеры, катки самоходные с гладкими вальцами, скрепера, укладчики асфальтобетона, экскаваторы, тракторы, погрузчики, фрезерно-дорожные машины, комплексные дорожные машины (КДМ).

Поскольку организационные структуры базируются на планах, то существенные изменения в планах могут потребовать соответствующих изменений в структуре. В настоящее время успешно функционирующие организации, регулярно оценивающие адекватность своих организационных структур, изменяют их так, как того требуют внешние условия [36, 55].

Линейно-функциональная структура управления основана на тесном сочетании линейных и функциональных связей в аппарате управления. Линейные звенья призваны принимать решения и командовать, а функциональные – консультировать, информировать, координировать, планировать. При этом реализуется принцип «единоначалия».

Основными достоинствами линейно-функциональной структуры

являются: высокий уровень специализации управленческой деятельности в определённых, конкретных сферах, что обеспечивает высокое качество и высокую эффективность принимаемых, специализированных управленческих решений; контактный охват практически всех сфер управленческой деятельности; максимальная адаптация к разнообразным требованиям и условиям диверсификации производства; относительная простота подбора руководителей для управления специализированными сферами управленческой деятельности; эффективное разделение труда; освобождение линейных руководителей от решения многих вопросов, связанных с планированием финансовых расчетов, материально-техническим обеспечением и др.

Основными недостатками линейно-функциональной структуры являются: отсутствие тесных взаимосвязей и взаимодействия на горизонтальном уровне между производственными подразделениями; чрезмерно развитая система взаимодействия по вертикали; аккумуляция на верхнем уровне полномочий по решению наряду со стратегическими множества оперативных задач (как следствие вертикальных связей «руководитель – подчиненный»), а также то, что каждое звено заинтересовано в достижении своей узкой цели, а не общей цели фирмы.

На предприятие три уровня управления.

К высшему уровню управления относится - директор, он руководит производственной и хозяйственной деятельностью предприятия. Непосредственно директору подчиняются заместитель директора по производству, инспектор по кадрам, специалист по ГОиЧС, бухгалтерия, юристконсульт, заведующая складом.

К менеджерам среднего звена относятся:

- заместитель директора по производству. В его подчинении находятся: главный энергетик; планово-производственный отдел (ППО); отдел главного механика (ОГМ); инженер по нормированию; инженер по охране труда; медработник; диспетчер; строительные участки; асфальтобетонный завод

(АБЗ); монтажно-эксплуатационная служба организации дорожного движения.

К менеджерам низшего звена относятся: начальник планово-производственного отдела; главный механик; начальник РММ; прорабы участков №1 - № 8; прораб АБЗ; главный бухгалтер; заведующая столовой.

Менеджеры низшего звена руководят непосредственно работниками, осуществляют контроль за выполнением производственных заданий, обеспечивают информацией менеджеров высшего звена.

Отдел кадров организует работу по обеспечению подбора, расстановки, изучения и использования рабочих кадров и специалистов, участие в формировании стабильного коллектива, создание кадрового резерва и работа с ним; организация системы учета кадров, анализ текучести кадров.

Планово-экономический отдел осуществляет руководство по экономическому планированию на предприятии, направленному на организацию рациональной хозяйственной деятельности, выявление и использование резервов производства с целью достижения наибольшей результативности в деятельности предприятия.

Рассмотрев организационно-экономическую характеристику предприятия, можно сделать вывод, что МУП «Оскольские дороги» успешно вписалось в экономическую структуру региона и нашло достойное место в рыночной экономике.

Однако в условиях экономического кризиса структура управления и менеджмент предприятия нуждаются в дополнительных мероприятиях, повышающих эффективность деятельности МУП «Оскольские дороги».

2.2. Анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятия

Основой для проведения финансового анализа МУП "Оскольские дороги" стали следующие данные

1. Бухгалтерский баланс.

2. Отчет о финансовых результатах

Структура агрегированного баланса представлена в таблице 2.1.

Таблица 2.1

Агрегированный баланс

Актив	2013	2014	2015	Абсолютное отклонение		Относительное отклонение	
				2015/2013 тыс.руб.	2015/2014 тыс.руб.	2015/2013	2015/2013
Внеоборотные активы	18810	15948	16654	-2156	706	88,54	104,43
Оборотные активы	163834	184813	247855	84021	63042	151,28	134,11
Запасы и затраты	7427	22445	34614	27187	12169	466,06	154,22
Дебиторская задолженность	4794	6055	38775	33981	32720	808,82	640,38
Денежные средства	2	5116	21404	21402	16288	1070200	418,37
Прочие оборотные активы.	151611	151197	153062	1451	1865	100,96	101,23
Баланс	182644	200761	264509	81865	63748	144,82	131,75
Собственный капитал	-55508	-50995	-32059	23449	18936	57,76	62,87
Долгосрочные пассивы	0	55744	57478	57478	1734	100	103,11
Краткосрочные пассивы	238152	196012	264509	26357	68497	111,07	134,95
Займы и кредиты	55780	0	0	-55780	0	0,00	#ДЕЛ/0!
Кредиторская задолженность	181987	185021	235303	53316	50282	129,30	127,18
Доходы будущих периодов	0	9296	848	848	-8448	#ДЕЛ/0!	9,12
Оценочные обязательства	385	1694	2940	2555	1246	763,64	173,55
Баланс	182644	200761	264509	81865	63748	144,82	131,75

При анализе актива баланса видно, что общая величина активов предприятия в отчетном периоде, по сравнению с базовым, значительно увеличилась. По сравнению с данными на 31.12.2015 активы и валюта баланса выросли на 44,82 %, что в абсолютном выражении составило 81865 тыс. руб. Таким образом, в отчетном периоде актив баланса и валюта баланса находятся на уровне 264509 тыс. руб. В более значительной степени это произошло за счет увеличения оборотных активов. За прошедший период рост составил 84021 тыс. руб., и уже на конец анализируемого периода значение статьи оборотные активы достигло 247855 тыс. руб.

Как видно из таблицы 2.1, на конец отчетного периода наибольший

удельный вес в структуре совокупных активов приходится на оборотные активы, что говорит о недостаточности вложений предприятия в средства производства что для строительной организации говорит о снижении производительности работ и технической оснащенности.

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

Анализ финансовых результатов деятельности МУП "Оскольские дороги".

Изменение отчета о финансовых результатах в отчетном периоде, по сравнению с базовым, представлено в таблице 2.2.

Таблица 2.2

Анализ финансовых результатов

Наименование	2013	2014	2015	Абсолютное отклонение		Относительное отклонение	
				2015/2013 тыс.руб.	2015/2014 тыс.руб.	2015/2013	2015/2013
Выручка	178800	144255	325649	146849	181394	182,13	225,75
Себестоимость продаж	201875	146383	285910	84035	139527	141,63	195,32
Валовая прибыль (убыток)	-23075	-2128	39739	62814	41867	-172,22	-1867,43
Управленческие расходы	0	0	26440	26440	26440	#ДЕЛ/0!	#ДЕЛ/0!
Прибыль (убыток) от продаж	-23075	-2128	13299	36374	15427	-57,63	-624,95
Проценты к уплате	253	0	2203	1950	2203	870,75	#ДЕЛ/0!
Прочие доходы	4863	21270	19287	14424	-1983	396,61	90,68
Прочие расходы	7124	12184	6383	-741	-5801	89,60	52,39
Прибыль (убыток) до налогообложения	-25589	6958	24000	49589	17042	-93,79	344,93
Чистая прибыль (убыток) отчетного периода	-28426	4518	18935	47361	14417	-66,61	419,10

Из таблицы 2.2 видно, что выручка от реализации компании по сравнению с базовым периодом значительно увеличилась (с 178800 тыс. руб. на 31.12.2013 до 325649 тыс. руб. на 31.12.2015). За анализируемый период изменение объема продаж составило 146849 тыс. руб. Темп прироста составил 336,24 %.

Валовая прибыль в 2013 и 2014 году была отрицательно, однако в 2015 году предприятие получило прибыль в размере 39739 тыс. руб.

Показателем повышения эффективности деятельности предприятия можно назвать более низкий рост себестоимости по отношению к росту выручки. Рост себестоимости, в то время как выручка выросла на 41,63%, составил 141,63 %.

Положительным моментом является наличие прибыли на конец исследуемого периода по разделу «Прочие доходы и расходы». На 31.12.2015 сальдо по разделу установилось на уровне 12904 тыс. руб.

Как видно из таблицы 2.2, чистая прибыль за анализируемый период увеличилась на 47361 тыс. руб. и на 31.12.2015 она установилась на уровне - 18935 тыс. руб.

Подводя итог проведенному исследованию можно сказать, что предприятие значительно улучшило показатели финансово-хозяйственной деятельности как по объему выполняемых работ, так и по результатам данных работ.

Далее рассмотрим качественные показатели эффективности финансово-хозяйственной деятельности предприятия.

Таблица 2.3

Анализ показателей финансово – хозяйственной деятельности

Наименование	2013	2014	2015	Абсолютное отклонение	
				2015/2013 тыс.руб.	2015/2014 тыс.руб.
Объем продаж	178800	144255	325649	146849	181394
Прибыль от продаж	-23075	-2128	13299	36374	15427
Чистая прибыль	-28426	4518	18935	47361	14417
Рентабельность продаж, %	-12,91	-1,48	4,08	16,99	5,56
Чистые активы	182644	200761	264509	81865	63748
Оборачиваемость чистых активов, %	0,98	0,72	1,23	0,25	0,51
Рентабельность чистых активов, %	-15,56	2,25	7,16	22,72	4,91

Рассматривая динамику показателей эффективности деятельности МУП "Оскольские дороги", Можно отметить следующее.

Рентабельность продаж увеличилась на 16,99 процентных пункта и достигла 4,08 процента, выйдя из отрицательной зоны.

Оборачиваемость активов также имела устойчивую тенденцию к росту на 0,25 оборота. Данное изменение произошло под влиянием значительного роста выручки предприятия.

На основе полученных данных можно сказать что предприятие значительно увеличило качественные показатели эффективности финансово-хозяйственной деятельности по основным направлениям.

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

Изменение показателей рентабельности МУП «Оскольские дороги» за период с 31.12.2013 по 31.12.2015 представлена в таблице 2.4.

Таблица 2.4

Изменение показателей рентабельности

Наименование	2013	2014	2015	2015/2013	2015/2014	2014/2013
Рентабельность продаж, %	-12,91	-1,48	4,08	16,99	5,56	11,43
Рентабельность оборотных активов, %	-17,35	2,44	7,64	24,99	5,19	19,80
Общая рентабельность производственных фондов, %	-151,12	28,33	113,70	264,82	85,37	179,45
Рентабельность всех активов, %	-15,56	2,25	7,16	22,72	4,91	17,81
Рентабельность основной деятельности	-14,08	3,09	6,62	20,70	3,54	17,17

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 МУП "Оскольские дороги" ниже среднеотраслевого значения, установившегося на уровне 10%. На начало периода показатель рентабельности продаж на предприятии составлял отрицательное значение, а на конец периода – 4,08 % (изменение в абсолютном выражении за период: 16,98 процентных пункта). Это следует рассматривать как положительный момент и искать пути поддержания роста эффективности деятельности организации.

Наибольший рост рентабельности был достигнут в отношении рентабельности производственных фондов это связано с значительными показателями прибыли предприятия и с резким снижением величины производственных активов предприятия.

Как видно из таблицы 2.4, за анализируемый период значения большинства показателей рентабельности значительно увеличились, что следует скорее рассматривать как положительную тенденцию.

Подводя итог проведенного исследования можно сказать, что в целом предприятие улучшило как количественные, так и качественные показатели финансово-хозяйственной деятельности предприятия, однако значительный рост дебиторской задолженности и запасов говорит о недостаточном внимании руководства к работе по данным направлениям.

2.3. Разработка мероприятий по совершенствованию системы благоустройства города в МУП «Оскольские дороги»

Важным элементом благоустройства населенных пунктов являются тротуары, правильное проектирование и постройка которых должны обеспечить удобство и безопасность пешеходного движения. Тротуары размещаются вдоль городских дорог, улиц и проездов. Их ширина определяется в зависимости от характера застройки, размеров пешеходного движения, наличия маршрутов общественного пассажирского транспорта и расположения их остановок. Ширина тротуара устанавливается при проектировании типового поперечного профиля и принимается кратной ширине одной полосы пешеходного движения, равной 0,75 м.

К покрытиям тротуаров, пешеходных и велосипедных дорожек предъявляют те же требования, что и к дорожным одеждам; они должны быть прочными, износоустойчивыми, ровными, нескользкими, легко поддаваться ремонту и очистке.

Конструкции тротуаров в различных климатических зонах мало

отличаются друг от друга и их выбор определяется следующими факторами: категорией улицы, ее значением в городе и интенсивностью пешеходного движения; наличием местных материалов; грунтовыми условиями; расположением тротуара по отношению к проезжей части и газону; отношением ширины тротуара и газона; нагрузкой на тротуар.

Для устройства тротуаров используют местные строительные материалы, укрепленные грунты, асфальтовые и цементные бетоны, а также цементно-бетонные, асфальтобетонные и керамические плиты, плиты из природного камня и др. В зависимости от применения материалов покрытие тротуаров может быть устроено в один или несколько слоев.

Конструкцию тротуара рассчитывают на нагрузку от пешеходов и при необходимости проверяют на возможный наезд автомобилей или уборочных машин. При этом расчет выполняется на статическую нагрузку.

Конструкции тротуаров выполняют монолитными (из асфальтобетона, цементобетона, битумоминеральных смесей) или сборными (из бетонных плит и плит из естественного камня).

Монолитные конструкции тротуаров с асфальтобетонным покрытием выполняют на основаниях из известнякового щебня, гравия, песчано-гравийной смеси, металлургического шлака, кирпичного щебня (боя), битумоминеральной смеси, грунта, укрепленного цементом, и др.

Асфальтобетонное покрытие тротуаров устраивают из песчаного, литого или мелкозернистого асфальта в один слой толщиной 3 см (без возможного наезда автомобиля) и до 4-5 см (при возможном наезде автомобиля).

Монолитные цементно-бетонные покрытия тротуаров выполняют из бетона марки 300 и выше толщиной 10 см на магистральных дорогах и 8 см - на дорогах местного движения.

Сборные покрытия тротуаров из бетонных плит начинают получать все большее применение.

Они обладают рядом преимуществ перед монолитными, так как имеют

хороший внешний вид, могут изготавливаться цветными, легко разбираются и восстанавливаются при прокладке или ремонте подземных коммуникаций.

Предлагаемый проект организации производства тротуарной плитки предусматривает организацию современного производства, отвечающего высоким стандартам производимой продукции.

В ходе реализации проекта планируется осуществить ряд организационных мероприятий, направленных на закупку и монтаж производственного оборудования.

Работы по реконструкции помещений планируется осуществить в срок до июня 2017 г. Общий срок реализации работ составит 3 месяца.

Концепция проекта учитывает опыт подобных проектов по организации производственных объектов, реализуемых в г. Старый Оскол, и в сжатом виде выражается в следующем:

а) создаваемое производство ориентировано, в первую очередь, на покупателей из числа местных жителей и строительных компаний по всей Белгородской области;

б) ценовая политика будет строиться из расчета обеспечения конкурентоспособного уровня цен на продукт (тротуарную плитку) с применением среднего принятого на рынке уровня торговой наценки; при этом, в первые месяцы функционирования производства предполагается проведение агрессивной ценовой политики с целью вытеснения с локального рынка конкурентов из числа мелких производителей и завоевания целевой аудитории покупателей;

г) проект создания производства тротуарной плитки ориентируется на стандарты, соответствующие принятым при создании подобных производственных объектов и отвечающим высоким требованиям по эргономике и оформлению помещений;

д) руководителем проекта выступает руководство МУП «Оскольские дороги». Специалисты предприятия имеют соответствующий опыт и способны выполнить полный цикл работ по подготовке проекта,

включающий оформление договора аренды всю площадь помещения, получение разрешительной документации и формированию состава исполнителей.

В рамках реализации проекта предусматривается инвестирование 1206 тыс. руб. за счет собственных средств МУП «Оскольские дороги», в том числе в работы по созданию производственной линии – 966 тыс. руб., в оборотный капитал – 240 тыс. руб. В результате реализации проекта планируется достичь уровня производства тротуарной плитки в количестве около 1000 м²/месс.

Генеральная цель МУП «Оскольские дороги» в рамках реализации инвестиционного проекта производства тротуарной плитки – создание нового производственного подразделения, выход на самоокупаемость и получение прибыли. Конкретные задачи проекта:

- выполнить в течение июня - июля 2015 г. весь объем прединвестиционных и проектных работ;
- обеспечить функционирование созданного цеха в соответствии с высокими стандартами обслуживания и достичь конкурентоспособных показателей по сравнению с аналогами в сфере производства строительных материалов в Старом Осколе и Белгородской области.

В рамках поставленной генеральной цели предусматривается достижение следующих целей:

- инвестиционная цель - осуществить финансирование проекта в объеме 1206 тыс. руб., в том числе финансирование проектных работ и закупки оборудования в объеме 966 тыс. руб.
- коммерческая цель - а) обеспечить бесперебойные поставки сырья для производства по установленному ассортименту; б) спланировать и организовать производственную деятельность;
- экономическая цель - обеспечить уровень полных текущих расходов на эксплуатацию производства не выше 224,8 тыс. руб./мес.
- финансовые цели:

-обеспечить финансирование потребности в денежных средствах за счет собственных средств в объеме 1206 тыс. руб.;

-получить чистую прибыль от реализации не менее 644 тыс. руб. в год

Необходимо учитывать, что работа производственного цеха будет носить сезонный характер, наибольшее количество заказов от частных лиц и строительных организаций бывает с середины весны до поздней осени.

Эти моменты были учтены при планировании рекламной компании, которая в месяцы с наименьшим спросом может быть направлена на привлечение клиентов с помощью различных акций и скидок.

Проанализировав рынок Белгородской области, можно увидеть следующую картину: производители тротуарной плитки присутствуют широко и давно зарекомендовали себя. В этих условиях МУП «Оскольские дороги» будет завоевывать свою нишу путём предоставления всего спектра услуг, от производства тротуарной плитки до её укладки с предоставлением скидок.

Технология изготовления тротуарной плитки способом вибролитья с использованием пластифицирующих добавок включает в себя несколько основных этапов:

- подготовка форм;
- приготовление бетонной смеси;
- формование на вибростоле;
- выдерживание изделий в течение суток в формах;
- распалубка изделий;
- упаковка и хранение.

Формы для изготовления тротуарной плитки могут использоваться пластиковые, резиновые и резиноподобные (полиуретановые). Количество циклов формования, которое выдерживают формы, составляет: для резиновых - до 500 циклов, для пластиковых - 230-250, для полиуретановых - 80-100 циклов.

Формы перед заливкой в них бетона смазывают специальными

составами или заливают бетон без предварительного смазывания формы. При работе без смазки новые формы обрабатывают антистатиком, после распалубки формы осматривают и при необходимости промывают 5-10 % раствором соляной кислоты.

Для смазки форм можно использовать эмульсол, ОПЛ-1 и СЯА-3 (Россия). Для сохранности поверхности формы нельзя использовать смазки, содержащие нефтепродукты. Наносимый на поверхность форм слой смазки должен быть тонким, так как из-за избытка смазки на поверхности готового изделия остаются поры. Смазки эмульсол и ОПЛ-1 наносятся кистью перед каждой заливкой, смазку СРА-3 наносят кистью или напылением. Смазки СВА-3 хватает на 2-3 формовки. Температура при нанесении должна быть 18-20°C.

Для приготовления декоративного бетона лучше использовать бетоносмеситель принудительного действия. В основном порядок приготовления смеси не отличается от приготовления обычного бетона. Пигмент подается примерно за 30 секунд до подачи цемента.

Оптимальный режим перемешивания:

песок + пигмент - 15-20 с;

песок + пигмент + щебень - 15-20 с;

песок + пигмент + щебень + цемент - около 20 с;

песок + пигмент + щебень + цемент + вода + добавки - 1-1,5 мин;

всего - 2-2,5 мин.

Для повышения долговечности бетона, его износоустойчивости и сопротивления удару в бетон можно добавлять также полипропиленовые, полиамидные или стеклянные щелочестойкие волокна длиной 5-20 мм и диаметром 5-50 мкм в количестве 0,7-1,0 кг на 1м³ бетона. Длина волокон должна соответствовать наибольшему диаметру крупного заполнителя в бетоне. Волокна, обладающие хорошей дисперсией, образуют в бетоне трехмерную решетку, которая значительно повышает прочность на изгиб, ударную стойкость и износостойкость бетона.

Полипропиленовое и щелочестойкое стекловолокна вводят с водой затворения; полиамидное волокно вводят в готовую бетонную смесь, т.е. на последнем этапе, при этом время перемешивания смеси увеличивают на 30 - 50с.

При использовании добавки микрокремнезема принимают следующий график приготовления бетонной смеси:

песок + микрокремнезем + пигмент - 30-40 с;

песок + микрокремнезем + пигмент + цемент - около 30 с;

песок + микрокремнезем + пигмент + цемент + вода + добавки - 1-1,5 мин.

Готовая бетонная смесь имеет удобоукладываемость ОК = 3-4 см. Поэтому для ее уплотнения используют кратковременную виброобработку. После приготовления бетонной смеси ее укладывают в формы и уплотняют на вибростоле.

При производстве цветной плитки в пластиковых формах для экономии пигмента можно применять послойное формование: первый лицевой слой бетона приготавливается с использованием пигмента, второй слой бетона без него. Для отдельного формования необходимо иметь два смесителя для приготовления бетона первого и второго слоя.

При формовании сначала укладывается лицевой слой цветного бетона толщиной 2 см и уплотняется в течение 40 с. После этого укладывается 2-й слой бетона без пигмента и уплотняется вибрацией еще в течение 20 с. При другой подвижности бетона необходимо подобрать свое время уплотнения на формовочном столе.

После формования изделия в формах устанавливаются в штабели высотой 3-8 рядов в зависимости от толщины и конфигурации плитки. Температура выдерживания должна быть не менее 15 °С. Дополнительный подогрев не требуется. После 24 ч выдержки в формах можно произвести распалубку (освобождение изделий из форм).

Распалубку фигурных изделий производят на специальном выбивочном столике с вибрацией, при этом для облегчения распалубки

формы с изделиями рекомендуется подогреть 2-3 мин в ванне с горячей водой (температура 45-50 °С). При этом используется эффект высокого теплового расширения полимеров по сравнению с бетоном.

Распалубка квадратных плит и фасадной плитки происходит без каких-либо специальных приспособлений. Следует отметить, что распалубка без предварительного нагрева укорачивает срок службы формы приблизительно на 30% и может привести к браку готовой продукции, особенно у тонких изделий.

После распалубки плитку укладывают на европоддоны «лицом» к «спине», увязывая их упаковочной лентой. Для обеспечения дальнейшего твердения бетона и сохранения товарного вида изделий их необходимо накрыть полиэтиленовой термоусадочной или стрейч-пленкой.

Одной из наиболее важных и сложных составляющих технологического проектирования производства является планировка размещения оборудования в производственном цехе. Оптимально организованная планировка, обеспечивающая оптимизацию всех технологических процессов, способна значительно повысить оборот и прибыль предприятия.

Ниже в таблице 2.5 приводится спецификация и статьи расходов на технологическое оборудование производства:

Таблица 2.5

Состав и стоимость оборудования МУП «Оскольские дороги»

Вид оборудования	Модель	Количество	Цена, руб.	Стоимость, руб.
Бетономеситель гравитационного действия	СБ-250	1	250 000	250 000
Вибростол горизонтальной вибрации	-	1	17 000	17 000
Весы электронные	До 150 кг	1	12 000	12 000
Весы электронно-тензометрические для статистического взвешивания типа BS	До 5 кг	1	3 000	3 000
Вибросито	-	1	48 000	48 000
Стеллажи из ДСП	-	60	600	36 000
Формы для заливки сверхпрочных бетонов разного ассортимента	-	200	3 000	600 000
Итого				966 000

Как видно из таблицы, суммарные расходы на производственное оборудование составили 966 тыс. руб.

Ниже в таблице 2.6 приводятся технологические характеристики установленной линии по производству тротуарной плитки:

Таблица 2.6

Технологические характеристики производственного оборудования

Характеристика	Показатель
Производительность, кв. м. за 1 рабочую смену	50
Потребление эл.энергии, кВт/час.	15
Потребление воды, л за 1 рабочую смену.	30
Занимаемая площадь, м.кв.	200
Обслуживающий персонал, кол-во человек.	3

Основное сырьё и материалы, которые потребуются организации для ведения текущей деятельности, представлены в таблице 2.7.

Таблица 2.7

Расходные материалы

Материалы и сырьё	Необходимое количество/месяц	Цена за единицу, руб.	Стоимость, руб.
Цемент М500, кг.	18 000	4,1	75 000
Гранитный отсев фракция 0-5.	70 000	0,7	49 000
Пластифицирующая добавка	375	40	15 000
Пигмент	375	60	22 500
Итого:	-	-	161 500

Доходы проекта определяются объёмом производства и принятым уровнем комиссии.

Как было указано ранее, плановый объём производства определен исходя из оценки емкости локального рынка и анализа функционирования аналогичных объектов производственной сферы г. Старый Оскол.

Плановый объём производства после выхода предприятия на максимальный объём производства составит 1 000 м²/мес.

Сложившийся на май 2017 года уровень цен на плитку тротуарную по

строительным базам – 450 р/м²

Текущие расходы, возникающие в ходе эксплуатации производственной линии рассчитаны на основании сложившихся на рынке г. Старого Оскола расценок и тарифов и включают в себя:

- расходы на заработную плату;
- расходы на содержание здания;
- расходы на оплату коммунальных услуг;
- расходы на приобретение малоценных и быстроизнашивающихся предметов (спецодежда, расходные материалы и пр.);
- страховые платежи;
- расходы на проведение рекламной кампании.

Затраты на заработную плату в соответствии со штатным расписанием и установленными должностными окладами составят 156 тыс. руб./мес. (2.8):

Таблица 2.8

Штатное расписание и расходы на заработную плату

Наименование	Значение		
	Число обслуживающего персонала	Среднемесячная заработная плата, руб.	Общая сумма затрат на оплату труда, руб.
Начальник цеха	1	30 000	30 000
Инженер-наладчик	1	25 000	25 000
Оператор	3	20 000	20 000
Кладовщик	2	15 000	45 000
Рабочие		18 000	36 000
Итого	8		156 000

По мере увеличения производственной мощности организации планируется набор дополнительного количества рабочих и принятие на работу менеджера с доведением размера фонда заработной платы до 180,0 тыс. руб.

Общий объем и структура текущих издержек, возникающих в ходе эксплуатации предприятия, а также их динамика приведены в таблице 2.9.

Таблица 2.9

Текущие расходы

Наименование расходов	Сумма, тыс. руб./мес.
Расходы на заработную плату	156,0
Расходы на аренду помещения	30,0
Расходы на оплату коммунальных услуг	13,0
Расходы на приобретение малоценных и быстроизнашивающихся предметов	2,0
Страховые платежи	16,8
Амортизационные отчисления	20,1
Расходы на проведение рекламной кампании	5,0
Прочие непредвиденные расходы	2,0
Всего	244,9

Таким образом, учитывая общее количество рабочих дней в 2018 году – 247 годовая производительность линии по изготовлению плитки тротуарной составит:

$$50 \text{ м}^2 \times 247 = 12\,350 \text{ м}^2$$

Принимая отпускную цену на плитку тротуарную в размере 428 р/м², что немного ниже чем у конкурентов, получаем годовой доход от реализации в размере:

$$12350 \times 428 \text{ р/м}^2 = 5\,285\,800 \text{ р./год}$$

Полная себестоимость продукции, складывается из постоянных и переменных затрат, и составит в год:

$$(161,5 \times 12) + (244,9 \times 12) = 4876,8 \text{ т.р.} = 4\,876\,800 \text{ р.}$$

Годовая прибыль составит:

$$5\,285\,800 - 4\,876\,800 = 409\,000 \text{ р.}$$

Рассчитать период окупаемости можно по следующей формуле:

$$T_{\text{OK}} = \frac{K_{\Pi}}{\Pi} = 966\,000 / 409\,000 = 2,36 \text{ года}$$

где T_{OK} – показатель окупаемости инвестиционного проекта;

$K_{\text{п}}$ – полные капиталовложения;

Π – годовая прибыль.

Показатели коммерческой эффективности проекта характеризуют эффективность инвестиций для его непосредственных участников. К показателям коммерческой эффективности относятся:

Чистая текущая стоимость проекта (NPV) - представляет собой суммарный доход от проекта, дисконтированный с учетом временной стоимости денег. Дисконтирование – это приведение разновременных временных показателей к одному моменту времени – точке приведения. Показатель NPV зависит от ставка дисконта и рассчитывается по формуле:

$$NPV = \sum_{t=1}^{t=j} \frac{ЧФ(t)}{(1+d)^t} \quad (2.1)$$

Где: t – периоды реализации проекта;

$ЧФ(t)$ – годовой чистый поток реальных денег в периоды $t=1, 2, \dots, j$;

d – ставка дисконта 20%.

Сведем вычисления NPV в виде таблицы 2.10.

Таблица 2.10

Расчёт NPV проекта

Год	Приток	Отток	Чистый поток	Дисконт	NPV,
2018	0	-966000	-966000	1	-966000
2019	409000	0	409000	0,833	340697
2020	409000	0	409000	0,694	283846
2021	409000	0	409000	0,575	236811
2022	409000	0	409000	0,482	197138

Итого чистый поток составит 670000 руб., NPV – 92492 руб.

Показатель NPV рассчитывался при ставке дисконтирования 20% в год, что соответствует современным ставкам альтернативных вариантов вложения денежных средств с поправкой на риск.

Положительное значение NPV свидетельствует о превышении прибыльности проекта над нормой дисконта.

Расчет показателей коммерческой эффективности производился без учета ликвидационной стоимости объекта.

Итак, стоимость приобретаемого оборудования для изготовления плитки тротуарной – 966 000 руб.

Полная себестоимость составит 4 876 800 руб.

Годовой доход составит 5 285 800 руб.

Годовая прибыль составит 409 000 руб.

Срок окупаемости проекта составит 2,36 года

Проведенное исследование показало, что в настоящее время строительный рынок и рынок стройматериалов находятся на стадии роста. Во многом это объясняется улучшением общеэкономической ситуации в Белгородской области.

По оценкам специалистов, наметившаяся тенденция будет наблюдаться и в ближайшие годы, поэтому проект создания производства тротуарной плитки может рассматриваться как своевременный и направленный на удовлетворение стабильно растущего спроса.

Предлагаемый проект относится к разряду высокоэффективных, реализуемых с целью получения выгод для всех его участников. Проект самоокупаем, характеризуется высокими для проектов этого уровня финансовыми и экономическими характеристиками.

Проект устойчив к изменению критических параметров, обладает рисками, поддающимися удержанию и не превышающими пределы обычных рисков для подобных проектов.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Итак, благоустройство городов неразрывно связано с градостроительством и является одной из важнейших его составных частей. Задачи благоустройства городов сводятся к созданию здоровых, удобных и культурных условий жизни городского населения. Благоустройство городов решает одну из важнейших проблем современности – оздоровление городской среды методом озеленения территорий города, а также средствами санитарной очистки городских территорий. Благоустройство жилых территорий является комплексной, многоаспектной задачей. Важный элемент благоустройства территорий — искусственные покрытия (одежды) дорог, улиц, тротуаров, пешеходных дорожек и различных площадок. Искусственные покрытия должны обладать достаточной прочностью, обеспечивающей их устойчивость под динамической и статической нагрузкой в различные времена года в зависимости от их предназначения.

Городское хозяйство представляет собой сложную динамичную систему поддрали, обеспечивающих удовлетворение жизненно важных потребностей населения, а также различных организаций и предприятий, расположенных на территории административно-территориального образования. Сложность системы городского хозяйства состоит в многообразии состава предприятий и организаций, которые существенно различаются по характеру оказываемых услуг, организационным формам и структурам управления, а динамичность в постоянном развитии городского хозяйства и повышении требований к предоставляемым услугам.

За анализируемый период значения большинства показателей рентабельности либо увеличились, либо остались на прежнем уровне, что следует скорее рассматривать как негативную тенденцию.

Анализ типа финансовой устойчивости предприятия в динамике показывает улучшение финансовой устойчивости предприятия.

Важным элементом благоустройства населенных пунктов являются

тротуары, правильное проектирование и постройка которых должны обеспечить удобство и безопасность пешеходного движения. Тротуары размещаются вдоль городских дорог, улиц и проездов. Их ширина определяется в зависимости от характера застройки, размеров пешеходного движения, наличия маршрутов общественного пассажирского транспорта и расположения их остановок. Ширина тротуара устанавливается при проектировании типового поперечного профиля и принимается кратной ширине одной полосы пешеходного движения, равной 0,75 м.

К покрытиям тротуаров, пешеходных и велосипедных дорожек предъявляются те же требования, что и к дорожным одеждам; они должны быть прочными, износоустойчивыми, ровными, нескользкими, легко поддаваться ремонту и очистке.

Конструкции тротуаров в различных климатических зонах мало отличаются друг от друга и их выбор определяется следующими факторами: категорией улицы, ее значением в городе и интенсивностью пешеходного движения; наличием местных материалов; грунтовыми условиями; расположением тротуара по отношению к проезжей части и газону; отношением ширины тротуара и газона; нагрузкой на тротуар.

Для устройства тротуаров используют местные строительные материалы, укрепленные грунты, асфальтовые и цементные бетоны, а также цементно-бетонные, асфальтобетонные и керамические плиты, плиты из природного камня и др. В зависимости от применения материалов покрытие тротуаров может быть устроено в один или несколько слоев.

В рамках реализации проекта предусматривается инвестирование в работы по созданию производственной линии – 966 тыс. руб.

В результате реализации проекта планируется достичь уровня производства тротуарной плитки в размере 5 285,8 тыс. руб./год, что позволит получать прибыль в размере 409 тыс. руб./год и обеспечить окупаемость вложенных средств в срок в течение 2,36 года.

Итак, стоимость приобретаемого оборудования для изготовления

плитки тротуарной – 966 000 руб.

Полная себестоимость составит 4 876 800 р.

Годовой доход составит 5 285 800 р.

Годовая прибыль составит 409 000 руб.

Срок окупаемости проекта составит 2,36 года

Проведенное исследование показало, что в настоящее время строительный рынок и рынок стройматериалов находятся на стадии роста. Во многом это объясняется улучшением общеэкономической ситуации в Белгородской области.

По оценкам специалистов, наметившаяся тенденция будет наблюдаться и в ближайшие годы, поэтому проект создания производства тротуарной плитки может рассматриваться как своевременный и направленный на удовлетворение стабильно растущего спроса.

Предлагаемый проект относится к разряду высокоэффективных, реализуемых с целью получения выгод для всех его участников. Проект самоокупаем, характеризуется высокими для проектов этого уровня финансовыми и экономическими характеристиками.

Проект устойчив к изменению критических параметров, обладает рисками, поддающимися удержанию и не превышающими пределы обычных рисков для подобных проектов.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Абрютин, М. С. Анализ финансово-экономической деятельности предприятия [Текст] : учеб. пособие / М. С. Абрютин, А.В. Грачев. – М.: Дело и Сервис, 2015. – 256с.
2. Алексеева, М. М. Планирование деятельности фирмы [Текст] : учеб. пособие / М. М. Алексеева. – М.: Филинь, 2016. – 531 с.
3. Антипова, О. М. Правовое регулирование инвестиционной деятельности. Анализ теоретических и практических проблем [Текст] : учеб. Пособие / О. М. Антипова. – М.: Издательство Волтерс Клувер, 2014. - 248 с.
4. Артеменко, В. Г. Финансовый анализ [Текст] : учеб. пособие / В. Г. Артеменко, М.В. Беллендир. – М.: ДИС, 2016. – 214 с.
5. Архипов, А. И. Экономика [Текст] : учеб. пособие / А. И. Архипов, А.Н. Нестеренко, А.К. Большаков. – М.: Проспект, 2015. – 235 с.
6. Баскакова, О. В. Экономика организаций (предприятий) [Текст] : учебное пособие / О. В. Баскакова. – М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К», 2015. – 271 с.
7. Беа, А. Экономика предприятия [Текст] : учеб. пособие / А. Беа. – М.: ИНФРА-М, 2015. – 674 с.
8. Бороненкова, С. А. Управленческий анализ [Текст] : учеб. пособие / С. А. Бороненкова. – М.: Финансы и статистика, 2016. – 384 с.
9. Бочаров, В. В. Финансовый анализ [Текст] : учеб.-метод. пособие / В. В. Бочаров. – СПб.: Питер, 2017. – 240 с.
10. Бухалков, М. И. Планирование на предприятии [Текст] : учебник – 3-е изд., испр. / М. И. Бухалков. – М.: ИНФРА – М, 2014. – 416 с. – (Высшее образование).
11. Видяпин, В. И. Экономическая теория(политэкономия) [Текст] : учеб. пособие / В. И. Видяпин. – М.: ИНФРА-М, 2016. – 278 с.
12. Винокуров, О. С. Организация стратегического управления на предприятии [Текст] : учеб. пособие / О. С. Винокуров. – М.: Центр

экономики и маркетинга, 2015. – 148 с.

13. Воронцовский, А. В. Инвестиции и финансирование: методы оценки и обоснования [Текст] : учеб. пособие / А. В. Воронцовский. - СПб.Изд-во Санкт-Петербургского университета, 2015. – 528 с.

14. Гасанова, А. Т. Резервы увеличения производства мяса и мясоперерабатывающих продуктов [Текст] : учеб. пособие / А. Т. Гасанова. - М.: Агропромиздат, 2015. – 324с.

15. Глазунов, В. Н. Критерии оценки рентабельности и платежеспособности [Текст] : учеб. пособие / В. Н. Глазунов // Экономический анализ: теория и практика. – 2016. - №1.

16. Гончарук, В. А. Развитие предприятия [Текст] : учеб. пособие / В. А. Гончарук. – М.: Дело, 2015. – 375 с.

17. Григорьев, В. В. Оценка предприятия [Текст] : учеб. пособие / В. В. Григорьев, М.А. Федотова. – М.: ИНФРА-М, 2014. – 185 с.

18. Елизаров, Ю. Ф. Экономика организаций [Текст] : учебник для вузов / Ю. Ф. Елизаров. – М.: Издательство «Экзамен», 2015. – 496 с. (Серия «Учебник для вузов»).

19. Ефимова, О. В. Финансовый анализ [Текст] : учеб. пособие / О. В. Ефимова. – 4-е изд., перераб. и доп. – М.: Бухгалтерский учет, 2014. – 528 с.

20. Зайцев А. А. Нормализация финансового состояния предприятий промышленности [Текст] / А. А. Зайцев, Е. Н. Гурьева. - Наука и промышленность России, 2017. – 342 с.

21. Клен, Н. Лизинговые сделки [Текст] : учебное пособие / Н. Клен // Аудит и налогообложение. – 2014. – 389 с.

22. Ковалев, В. В. Финансовый анализ: методы и процедуры [Текст] : учебное пособие / В. В. Ковалев. - М.: Финансы и статистика, 2016.-560 с.: ил.

23. Кондраков, Н. П. Основы финансового анализа [Текст] : учеб.-метод. пособие / Н. П. Кондраков. – М.: Главбух, 2014. – 186 с.

24. Крейнина, М. Н. Анализ финансовых результатов деятельности предприятия [Текст] : учеб. пособие / М. Н. Крейнина. – Я - бухгалтер, 2006.

25. Крылов, Э. И. Анализ финансовых результатов, рентабельности и себестоимости продукции [Текст] : учеб. пособие / Э. И. Крылов, В. М. Власова, И. В. Журавкова. – М.: Финансы и статистика, 2016. – 720 с.
26. Летунов, И. А. Повышения эффективности и конкурентноспособности производства [Текст] : учеб. пособие / И. А. Летунов, М. Н. Смирнова. – М.: АПК: экономика, управление, 2015 – 321с.
27. Личко К. П. Прогнозирование и планирование развития агропромышленного комплекса [Текст] : учеб. пособие / К. П. Личко . - М.: Колос, 2017-546с.
28. Любушин, Н. П. Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности [Текст] : учеб. пособие / Н. П. Любушин. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2015. – 448 с.
29. Макаренко, М. Ф. Производственный менеджмент [Текст] : учеб. пособие / М. Ф. Макаренко, О. М. Махалина. – М.: Приор, 2016. – 231 с.
30. Макарьева, В. И. Анализ финансово-хозяйственной деятельности организации [Текст] : учеб. пособие / В. И. Макарьева, Л. В. Андреева. – М.: Финансы и статистика, 2015. – 260 с.
31. Малич, В. А. Анализ финансовой деятельности предприятий и организаций [Текст] : учеб. пособие / В. А. Малич. – СПб.: Изд-во СПбГУЭФ, 2017. – 186 с.
32. Марголин, А. Н. Инвестиционный анализ [Текст] : учеб. пособие / А. Н. Марголин, С. С. Семенов. – М.: РАГС, 2014. – 257 с.
33. Мелкумов, Я. С. Организация и финансирование инвестиций [Текст] : учеб. пособие / Я. С. Мелкумов. – М.: ИНФРА-М, 2015. – 325 с.
34. Мастюков, А. А. Экономика предприятия [Текст] : учеб. пособие вузов / А. А. Мастюков. – М.: Издательство «Альфа – Пресс», 2015. – 528 с.
35. Масютов, А. А. Экономика предприятия [Текст] : учеб. пособие вузов / А. А. Масютов. – М.: Издательство «Альфа-Пресс». 2015. – 528 с.
36. Новиков, Н. Планирование технического перевооружения предприятия [Текст] : учеб. пособие / Н. Новиков, А. Щетинина. - Экономист.- №6, 2016-

Стр.43-46.

37. Носова, С. С. Основы экономики [Текст] : учеб. пособие / С. С. Носова. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: КНОРУС, 2016. – 312 с.
38. Орлов, Б. Л. Управленческий и финансовый анализ деятельности предприятия [Текст] : учеб.-метод. пособие / Б. Л. Орлов, В. В. Осипов. – М.: УРОА, 2016. – 123 с.
39. Поршнева, А. Г. Управление организацией [Текст] : учеб. пособие вузов / А. Г. Поршнева. – М.: Инфра-М, 2017. – 264 с.
40. Прыкина, Л. В. Экономический анализ предприятия [Текст] : учебник для вузов / Л. В. Прыкина. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2015. – 360с.
41. Румянцева, З. П. Менеджмент организации [Текст] : учебник для вузов / З. П. Румянцева. – М.: ИНФРА-М, 2014. – 237 с.
42. Савицкая, Г. В. Анализ хозяйственной деятельности предприятия [Текст] : 5-е изд. / Г. В. Савицкая. – Минск: ООО»Новое знание», 2015. – 695 с.
43. Савицкая, Г. В. Анализ хозяйственной деятельности предприятия [Текст] : учеб. пособие / Г. В.Савицкая. – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: ИНФРА-М, 2014. – 425 с.
44. Сафронов, Н. А. Экономика предприятия [Текст] : учеб. пособие / Н. А. Сафронов. – М.: Юристъ, 2015. – 437 с.
45. Селезнева, Н. Н. Финансовый анализ [Текст] : учеб. пособие / Н. Н. Селезнева, А. Ф. Ионова. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2015. – 479 с.
46. Сергеев, И. В. Экономика организаций (предприятий) [Текст] : учет/ под ред. И. В. Сергеева. – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: ТК Вета, Изд-во Проспект, 2016. – 560 с.
47. Ситкин, А. И. Лизинг недвижимости в России [Текст] : учеб. пособие / А. И. Ситкин // Финансы. – 2016. – 320 с.
48. Суша, Г. З. Экономика предприятия [Текст] : учеб. пособие / Г. З. Суша. – 2-е изд., испр. и доп. – М.: Новое знание, 2015. – 470 с.
49. Титов, С. Ю. Особенности использования финансового анализа в текущем управлении предприятием [Текст] : С. Ю. Титов. - Вестник

Московского ун-та. Сер.6. Экономика – 2016. – №1. – С.95-107.

50.Товасиева, А. М. Лизинг: экономические, правовые и организационные основы [Текст] : Учеб. пособие для вузов / Под ред. проф. А. М. Товасиева, проф. Н. М. Коршунова. – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: ЮНИТИ_ДАНА, 2015. – 320 с.

51. Фатхутдинов, Р. А. Организация производства [Текст] : учебник / Р. А. Фатхутдинов. – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: ИНФРА-М, 2017. – 544 с. (Высшее образование).

52. Фатхутдинов, Р. А. Стратегический менеджмент [Текст] : учебник / Р. А. Фатхутдинов. – М.: ЗАО «Бизнес-школа Интел-Синтез», 2007. – 371 с.

53. Уткин, Э. А. Бизнес-план. Организация и планирование предпринимательской деятельности [Текст] : учеб.-метод. пособие / Э. А. Уткин. – М.: ЭКМОС, 2016. – 329 с.

54. Шеремет, А. Д. Теория экономического анализа [Текст] : учеб. пособие / А. Д. Шеремет. – М.: ИНФРА-М, 2016. – 333 с.

55.Экономика предприятия [Текст]: учебник / под ред. проф. Н. А. Сафронова. - М.: «Юрист», 2015.- 584с.

56. Юкин, В. Л. Годовая и квартальная отчетность [Текст] : учеб.-метод. пособие / В. Л. Юкин. – М.: Дело и Сервис, 2017. – 175 с.

57. Якушкин, Н. С. Зарубежный опыт научно-технического развития предприятий [Текст] / Н. С. Якушкин. – Минск: Дизайн ПРО, 2015. – 418 с.

ПРИЛОЖЕНИЯ