

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
**РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА И
ГОСУДАРСТВЕННОЙ СЛУЖБЫ
ПРИ ПРЕЗИДЕНТЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**
Челябинский филиал

Факультет Экономики и права
Направление Экономика
Выпускающая кафедра Экономики, финансов и бухгалтерского учета

Заведующий выпускающей кафедры:

Кандидат экономических наук, доцент
Коротина Наталья Юрьевна

Работа допущена к защите

« » _____ 2016 г.

Подпись _____

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА
на тему

**«Оптимизация расходов на дорожное хозяйство на примере Еткульского
дорожного хозяйства Челябинской области»**

Автор работы:

Студент 5 курса, группы Э-3-13

Соколов Олег Алексеевич

Подпись _____

Руководитель работы:

Кандидат экономических наук, доцент

Демьянов Дмитрий Геннадьевич

Подпись _____

г. Челябинск 2016 г.

Содержание

	С.
Введение	3
Глава 1 Анализ современного состояния и перспектив развития дорожного хозяйства Российской Федерации	6
1.1 Общая характеристика системы дорожного хозяйства России	6
1.2 Система учета расходов в отрасли дорожного хозяйства	10
1.3 Факторные признаки и механизм расходов в системе дорожного хозяйства России	14
1.4 Характеристика дорожного хозяйства Челябинской области и источники формирования дорожного фонда	21
1.5 Содержание проблемы и обоснование необходимости ее решения программными методами	30
Глава 2 Пути совершенствования управления затратами ООО «Еткульское ДРСУ»	34
2.1 Организационная характеристика и структура ООО «Еткульское ДРСУ»	34
2.2 Финансовое состояние ООО «Еткульское ДРСУ»	40
2.3 Моделирование оптимизации материальных затрат в дорожном хозяйстве	57
2.4 Мероприятия по улучшению финансового состояния ООО «Еткульское ДРСУ», направленные на оптимизацию затрат	68
Заключение	70
Библиографический список	73

Введение

Одним из важных факторов, сдерживающих социально-экономическое развитие России является состояние и уровень развития транспортной инфраструктуры. По оценкам Министерства транспорта Российской Федерации, международным нормам на сегодня соответствуют лишь 37 процентов федеральных и 24 процента региональных автомобильных дорог.

В целях выполнения Послания Президента Российской Федерации¹ и поручения Правительства Российской Федерации при активном участии руководителей регионов и депутатов Федерального собрания принимаются беспрецедентные меры по созданию законодательной основы деятельности дорожного хозяйства в Российской Федерации. Законодательное закрепление принципа нормативного финансирования строительства, ремонта и содержание автомобильных дорог стало крупным шагом вперед. Реализация этого принципа позволит привести состояние дорог в соответствие нормативным требованиям.

Правительством Российской Федерации утверждены нормативы затрат на строительство, ремонт и содержание федеральных автомобильных дорог.

Эффективно функционирующие инфраструктурные объекты позволяют снижать транспортные издержки, влияют на скорость пассажирских и грузовых перевозок, сокращают ограничения пропускной способности, повышают доступность транспортных услуг населению и способствуют улучшению инвестиционного климата в регионе.

Транспортная инфраструктура является сферой ответственности государства, которое заинтересовано в ее развитии. При этом данная ответственность сопряжена с высокими затратами, выходящими за пределы возможностей федерального, региональных и городских бюджетов.

¹ Ежегодное Послание Президента Российской Федерации Федеральному собранию 04 декабря 2014г. Справочно правовая система Консультант Плюс. URL: [http:// www. Consultant.ru](http://www.Consultant.ru) (дата обращения: 17.03. 2016)

Для решения проблемы приведения дорожной сети в нормативное состояние и реформирование системы финансирования дорожного хозяйства Федеральным законом от 6 апреля 2011 года №68-ФЗ внесены изменения в Бюджетный кодекс Российской Федерации и ряд других законодательных актов, предусматривающие создание системы дорожных фондов.

Таким образом, тема выпускной квалификационной работы, посвященная оптимизации затрат при строительстве транспортной инфраструктуры посредством экономико-математических методов, представляется весьма актуальной.

Объектом исследования является финансово-экономическая деятельность ООО «Еткульское ДРСУ».

Предмет исследования – система экономических отношений, возникающих в процессе оптимизации расходов при строительстве автомобильных дорог Еткульским дорожным хозяйством.

Цель работы – разработать систему поддержки принятия решений оптимизации материальных затрат при строительстве автомобильных дорог.

Цель работы определила необходимость решения следующих **задач**:

1. Провести анализ понятийного аппарата дорожного хозяйства и его отдельных составляющих.
2. Раскрыть условия и факторы, влияющие на развитие дорожного хозяйства в Российской Федерации и Челябинской области.
3. Проанализировать состояние экономического развития дорожного хозяйства Челябинской области.
4. Рассмотреть подходы к формированию источников дорожного фонда.
5. Провести анализ существующих методик учета расходов в дорожном хозяйстве.
6. Провести анализ финансово-хозяйственной деятельности ООО «Еткульское ДРСУ».

7. Изучить практическую деятельность ООО «Еткульское ДРСУ», направленную на регулирование затрат при строительстве автомобильных дорог.

8. Разработать экономико-математическую модель оптимизации материальных затрат и на ее основе подготовить управленческое предложение по снижению затрат.

Теоретической основой выпускной квалификационной работы послужили основные положения теории формирования транспортной инфраструктуры и региональной политики в области дорожного строительства, а также работы российских и зарубежных специалистов по проблемам развития дорожного хозяйства (Д.В. Логинов, С.Ф. Филатов, Л.Г. Говердовская, Л.В. Павлова). Рассматриваемая в работе проблематика нашла свое отражение в работах С.Ф. Филатова.

В качестве информационной базы выпускной квалификационной работы были использованы материалы Федеральной службы государственной статистики, нормативные правовые акты федерального и региональных уровней, данные бухгалтерского и статистического учета, а также материалы интернета.

Необходимая глубина анализа и достоверность результатов выпускной квалификационной работы обеспечены применением системного и экономико-квалиметрического подходов. Исследование проводилось с использованием общенаучных и эмпирических методов познания (анализа и синтеза, аналогий, классификаций, сценарного моделирования, экспертного анализа, табличной и графической интерпретации статистических данных).

Практическая значимость выпускной квалификационной работы заключается в использовании экономико-математических моделей оптимизации затрат при строительстве автомобильных дорог, которые готовы к практической реализации. Методика строительства автомобильной дороги по предлагаемой технологии (метод холодного ресайклинга) рекомендуется к применению на территории Челябинской области, с целью снижения стоимости строительства и сокращения сроков выполнения работ.

Глава 1 Анализ современного состояния и перспектив развития дорожного хозяйства Российской Федерации

1.1 Общая характеристика дорожного хозяйства России

Дорожное хозяйство России – единый производственно-хозяйственный комплекс, который включает в себя автомобильные дороги общего пользования и инженерные сооружения на них, а также организации, осуществляющие:

- проектирование, строительство, реконструкцию, ремонт и содержание автомобильных дорог;
- проведение научных исследований, подготовку кадров;
- изготовление и ремонт дорожной техники;
- добычу и переработку нерудных строительных материалов;
- иную деятельность, связанную с обеспечением функционирования и развитием 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.

Федеральным законом от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» установлены следующие основные термины и определения:

Автомобильная дорога – объект транспортной инфраструктуры, предназначенный для движения транспортных средств и включающий в себя земельные участки в границах полосы отвода автомобильной дороги и расположенные на них или под ними конструктивные элементы (дорожное

полотно, дорожное покрытие и подобные элементы) и дорожные сооружения, являющиеся ее технологической частью, защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты, элементы обустройства автомобильных дорог.

Искусственные дорожные сооружения – сооружения, предназначенные для движения транспортных средств, пешеходов и прогона животных в местах пересечения автомобильных дорог иными автомобильными дорогами, водотоками, оврагами, в местах, которые являются препятствиями для такого движения, прогона (зимники, мосты, переправы по льду, путепроводы, трубопроводы, тоннели, эстакады, подобные сооружения).

Автомобильные дороги в Российской Федерации в зависимости от их значения подразделяются:

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

Автомобильные дороги в зависимости от вида разрешенного использования подразделяются на автомобильные дороги общего пользования и автомобильные дороги необщего пользования.

К автомобильным дорогам общего пользования относятся автомобильные дороги, предназначенные для движения транспортных средств неограниченного круга лиц.

К автомобильным дорогам необщего пользования относятся автомобильные дороги, находящиеся в собственности, во владении или в пользовании исполнительных органов государственной власти, местных администраций (исполнительно-распорядительных органов муниципальных образований), физических или юридических лиц и используемые ими исключительно для обеспечения собственных нужд либо для государственных или муниципальных нужд. Перечни автомобильных дорог

необщего пользования федерального, регионального или межмуниципального значения утверждаются соответственно уполномоченными федеральными органами исполнительной власти, высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации. В перечень автомобильных дорог необщего пользования регионального или межмуниципального значения не могут быть включены автомобильные дороги необщего пользования федерального значения и их участки. Перечень автомобильных дорог необщего пользования местного значения может утверждаться органом местного самоуправления.

Автомобильными дорогами общего пользования федерального значения являются автомобильные дороги:

- соединяющие столицу Российской Федерации – город Москву со столицами сопредельных государств, с административными центрами (столицами) субъектов Российской Федерации;

- включенные в перечень международных автомобильных дорог в соответствии с международными соглашениями Российской Федерации.

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

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

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

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

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

Критерии отнесения автомобильных дорог общего пользования к автомобильным дорогам общего пользования регионального или межмуниципального значения и перечень автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения утверждаются высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации. В перечень автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения не могут включаться автомобильные дороги общего пользования федерального значения и их участки. Другие категории дорог представлены в таблице 1.

Таблица 1

Категории автомобильных дорог

Название автомобильной дороги	Характеристика
Общего пользования местного значения поселения	Автомобильные дороги общего пользования в границах населенных пунктов поселения. Утверждается органом местного самоуправления поселения
Общего пользования местного значения муниципального района	Автомобильные дороги общего пользования в границах муниципального района. Утверждается органом местного самоуправления муниципального района
Общего пользования местного значения городского округа	Автомобильные дороги общего пользования в границах городского округа. Утверждается органом местного самоуправления городского округа
Частные, общего пользования	Находятся в собственности физических или юридических лиц, не оборудованные устройствами, ограничивающими проезд транспортных средств неограниченного круга лиц
Автомагистрали	Не предназначены для обслуживания прилегающих территорий, имеют несколько проезжих частей и разделительную полосу, оборудованы местами отдыха
Скоростные дороги	Доступ возможен только через транспортные развязки или регулируемые перекрестки, на проезжей части запрещены остановки и стоянки транспортных средств
Обычные	Не относятся к автомагистралям и скоростным автомобильным дорогам. Могут иметь одну или несколько проезжих частей

Протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения составляет 50,7 тыс. км, из них в ведении

Федерального дорожного агентства (ФДА) – 48,1 тыс. км, остальные 2,6 тыс. км в ведении Государственной компании «Автодор». К объекту управления ФДА также относятся 5560 единиц мостов и путепроводов, 27 автомобильных тоннелей. В силу значительной протяженности автомобильных дорог общего пользования, в Российской Федерации создана система управления дорогами (рис. 1).



Рис. 1. Схема управления автомобильными дорогами общего пользования в РФ

1.2 Система учета расходов в отрасли дорожного хозяйства Российской Федерации

Главным механизмом исполнения федерального бюджета по расходам на дорожное хозяйство и автомобильный транспорт являются:

-лимиты бюджетных обязательств Федерального дорожного агентства как главного распорядителя средств Федерального бюджета в разрезе

подведомственных распорядителей (получателей) средств федерального бюджета;

- распределение бюджетных ассигнований по объектам, мероприятиям, направлениям расходования средств федерального бюджета в разрезе подведомственных распорядителей (получателей) средств федерального бюджета;

- данные об объектах капитального строительства, мероприятиях (укрупненных инвестиционных проектах), объектах недвижимости, включенных в федеральную адресную инвестиционную программу;

- планы научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по федеральным целевым программам, информационному обеспечению, информатизации и связи;

- бюджетные сметы подведомственных федеральных казенных учреждений и центрального аппарата Федерального дорожного агентства;

- соглашения Федерального дорожного агентства с субъектами Российской Федерации на предоставление субсидий из федерального бюджета на объекты дорожного хозяйства;

- государственные контракты на выполнение работ и предоставление услуг, заказчиком которых является Федеральное дорожное агентство;

- предложения о предоставлении субсидий организациям транспорта, осуществляющим приобретение автомобильной техники для пополнения подвижного состава автомобильных колонн войскового типа, с приложением необходимых документов. После получения Федеральным дорожным агентством казначейского уведомления из Федерального казначейства Финансово-экономическое управление направляет структурным подразделениям Федерального дорожного агентства информацию о доведенных лимитах бюджетных обязательств на 2014 год и на плановый период 2015 и 2016 годов по закрепленным за ними направлениям расходования средств федерального бюджета в соответствии с распоряжением Федерального дорожного агентства от 9 января 2014 г. N 1-р

"О распределении функций структурных подразделений Федерального дорожного агентства по подготовке к утверждению программ дорожных работ на 2014 год и на плановый период 2015 и 2016 годов".

Финансово-экономическое управление доводит расходными расписаниями через органы Межрегионального операционного управления Федерального казначейства в установленном порядке лимиты бюджетных обязательств в разрезе кодов разделов, подразделов, целевых статей, видов расходов, операций сектора государственного управления бюджетной классификации расходов федерального бюджета до подведомственных распорядителей (получателей).

Для доведения лимитов бюджетных обязательств подведомственным распорядителям (получателям) средств федерального бюджета структурное подразделение, ответственное за направление расходования средств, представляет в Финансово-экономическое управление утвержденные в установленном порядке бюджетные сметы по расходам на содержание федеральных казенных учреждений и центрального аппарата Федерального дорожного агентства.

Перечисление субсидий в доход бюджетов субъектов Российской Федерации осуществляется Финансово-экономическим управлением в соответствии с графиками перечисления субсидий, являющимися приложениями к соглашениям, заключаемым Федеральным дорожным агентством с субъектами Российской Федерации, с учетом соблюдения субъектами Российской Федерации обязательств по долевному финансированию объектов. Авансирование работ осуществляется в соответствии с заключенными государственными контрактами на поставку товаров, выполнение работ, оказание услуг при представлении в Финансово-экономическое управление с сопроводительным письмом счетов с разрешительной резолюцией «К оплате» руководителя Федерального дорожного агентства или заместителя руководителя Федерального

дорожного агентства, подписавшего соответствующий государственный контракт.

Для оплаты работ и услуг по государственным контрактам в Финансово-экономическое управление направляются акты выполненных работ, с приложением счетов.

Основные направления реализации новых подходов в деятельности дорожного хозяйства:

- Совершенствование географии объектов маршрутного ремонта дорог в увязке с новыми приоритетами финансирования строительства и реконструкции дорог;
- Реализация новых подходов к планированию содержания дорог;
- Внедрение в проектах инноваций, направленных на повышение безопасности движения;
- Внедрение инноваций, направленных на повышение качества строительных материалов;
- Повышение роли саморегулируемых организаций в повышении качества дорожных работ;
- Ускорение внедрения новых технологий в области управления на основе системы Глонасс;
- Внедрение новых подходов к расширению источников финансирования дорожного хозяйства на основе концессионных соглашений на строительство и эксплуатацию дорог;
- Внедрение новых подходов к управлению дорогами на основе Государственной компании «Российские автомобильные дороги».

Объем и направления финансирования автомобильных дорог на 2013-2015 гг. (рис.2).



Рис. 2. Объем финансирования автомобильных дорог

Объем финансирования на капитальный ремонт и ремонт федеральных дорог в 2013-2015 гг. (рис.3)

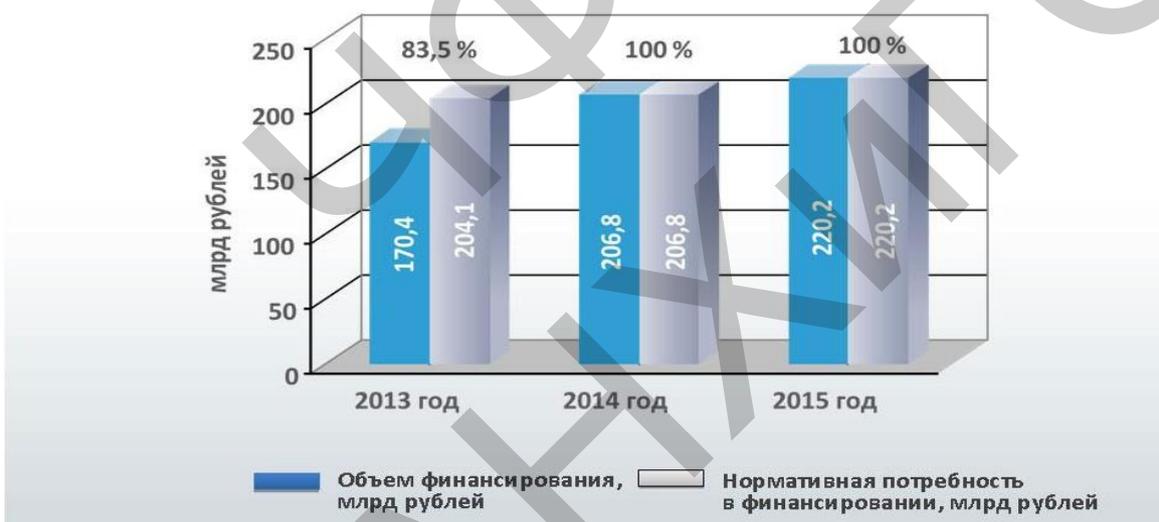


Рис. 3. Объем финансирования капитального ремонта федеральных дорог

1.3 Факторные признаки и механизм расходов в системе дорожного хозяйства России

Автомобильная дорога – это сложный линейный объект, который помимо основных конструктивных элементов (дорожного полотна,

дорожного покрытия и подобных элементов) имеет в своем составе на всем протяжении дорожные сооружения, являющиеся их неотъемлемой технологической частью (защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты, элементы обустройства).

На величину расходов строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержание автомобильных дорог влияет целый ряд ценообразующих факторов, таких как:

- геометрические характеристики (ширина проезжей части, обочин, разделительной полосы, радиусы кривых, уклоны и т.д.);
- капитальность конструкции дорожной одежды;
- рельеф местности, природно-климатические и инженерно-геологические условия строительства;
- наличие застройки территории;
- количество пересечений и примыканий, искусственных сооружений;
- стоимость строительных материалов, включая затраты на их транспортировку;
- объемы земляных работ;
- стоимость возмещения расходов при выкупе земель и выплаты компенсаций;
- количество и тип пересекаемых и переустраиваемых коммуникаций;
- система водоотвода, тип очистных сооружений;
- количество и тип искусственных сооружений;
- количество и размеры дорожных знаков, тип их установки;
- наличие различных охранных зон.

Для обеспечения статистической достоверности и однородности выборки при расчете удельных стоимостных показателей строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержание автомобильных дорог учитываются следующие аспекты:

- выделены стоимостные показатели каждой дороги, без дорогостоящих искусственных сооружений (крупных мостов и многоуровневых развязок);

- укрупненные показатели рассчитываются в разрезе технических категорий автомобильной дороги;

Анализ удельных стоимостных показателей строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания 1 км автомобильных дорог общего пользования в Российской Федерации² показал, что совокупные расходы зависят от категории дороги (таблица 2 – 5).

Таблица 2

Средняя стоимость строительства 1 км одной полосы движения по каждой технической категории

Категория дороги	Средняя стоимость строительства 1 км 1 полосы движения, тыс. руб.	Количество объектов в расчете
I	77536,88	13
II	63723,45	5
III	55319,41	8
IV	16266,34	51
V	24995,89	8
В целом по сети дорог	47568,39	85

Превышение средних значений стоимости строительства 1 км одной полосы движения автомобильной дороги V технической категории по сравнению с IV категорией обусловлено различной шириной полос движения – 3,0 м для дорог IV категории и 4,5 м для дорог V технических категорий соответственно.

²Федеральное дорожное агентство РФ, Государственная компания «Российские автомобильные дороги»(2014 год). Министерство транспорта РФ URL: <http://rosavtdor.ru> (дата обращения: 05.01.2016)

Таблица 3**Средняя стоимость реконструкции 1 км одной полосы движения по каждой технической категории**

Категория дороги	Средняя стоимость реконструкции 1 км 1 полосы движения, тыс. руб.	Количество объектов в расчете
I	89604,59	24
II	34983,49	15
III	34164,94	18
IV	17668,18	47
V	12460,45	3
В целом по сети дорог	37776,33	107

Таблица 4**Средняя стоимость капитального ремонта 1 км автомобильной дороги по данным мониторинга 2014 г**

Категория дороги	Средняя стоимость капитального ремонта 1 км, тыс. руб.	Количество объектов в расчете
I	86944,48	20
II	49710,59	119
III	27711,45	135
IV	23838,21	100
V	5876,09	6
В целом по сети дорог	38816,16	380

Таблица 5

Средняя стоимость ремонта 1 км автомобильной дороги по данным мониторинга 2014 г

Категория дороги	Средняя стоимость ремонта 1 км, тыс. руб.	Количество объектов в расчете
I	16515,21	52
II	11358,69	179
III	10205,22	271
IV	10801,70	175
V	2907,85	10
В целом по сети дорог	10357,73	687

По данным Росавтодора средняя стоимость постоянно выполняемых работ по содержанию 1 км автомобильной дороги в 2014 году составила 1387,9 тыс. руб. для дорог федерального значения, находящихся в ведении Росавтодора;

- для дорог федерального значения, находящихся в доверительном управлении ГК «Автодор» – 1191,65 тыс. руб. (приведено к двухполосным дорогам);

- для региональных и межмуниципальных автомобильных дорог – 248,3 тыс. руб. (32,3 % от нормативной потребности).

При выполнении мониторинга по итогам 2014 г. выделены работы по устройству защитных слоев, слоев износа и поверхностной обработки, выполняемые за счет средств содержания автомобильной дороги. Средняя стоимость 1 км таких работ в зависимости от технической категории приведена в таблице 6.

Таблица 6

**Средняя стоимость 1 км работ по устройству защитных слоев,
слоев износа и поверхностной обработки**

Категория дороги	Средняя стоимость 1 км работ по устройству защитных слоев, слоев износа и поверхностной обработки, выполняемых за счет средств содержания, тыс. руб.	Количество объектов в расчете
I	4952,39	34
II	2268,28	126
III	1918,77	159
IV	2153,79	23
V	-	-
В целом по сети дорог	2823,31	342

Сравнение представленных выше стоимостных показателей строительства 1 км автомобильных дорог общего пользования в Российской Федерации и за рубежом показало, что в отличие от отечественной практики в европейских странах, США и Канаде в структуру затрат на строительство не входят затраты на подготовку территории (выкуп земли, свод лесов, а также вынос, снос и перенос зданий, сооружений и инженерных коммуникаций). В отечественной практике эти затраты несет владелец автомобильной дороги.

Для корректного сопоставления со стоимостными показателями по зарубежным объектам исключены из стоимости отечественных объектов затраты на подготовку территории строительства, налог на добавленную стоимость, данные по дорогам V технической категории (11 объектов), а также вместо разделения дорог по категориям рассмотрены только

двухполосные и многополосные дороги. Сравнительные данные стоимостных показателей приведены в таблице 7 – 8.

Таблица 7

**Средняя стоимость строительства 1 км одной полосы движения
для двухполосных и многополосных дорог без учёта подготовки
территории и без учёта НДС**

Число полос движения	Стоимость строительства 1 км 1 полосы движения, тыс. руб.	Количество объектов в расчете
2	32 739,65	54
4 и более	64 102,74	13
В целом по сети дорог	48 421,20	67

Таблица 8

**Средняя стоимость реконструкции 1 км одной полосы движения
для двухполосных и многополосных дорог без учёта подготовки
территории и без учёта НДС**

Число полос движения	Стоимость реконструкции 1 км 1 полосы движения, тыс. руб.	Количество объектов в расчете
2	24 329,00	66
4 и более	47 529,85	33
В целом по сети дорог	35 929,43	99

Сравнительный анализ данных свидетельствует, что средняя стоимость строительства автомобильных дорог в Российской Федерации ниже, чем в развитых западных странах, но выше, чем в Польше и Китае (рис. 4).

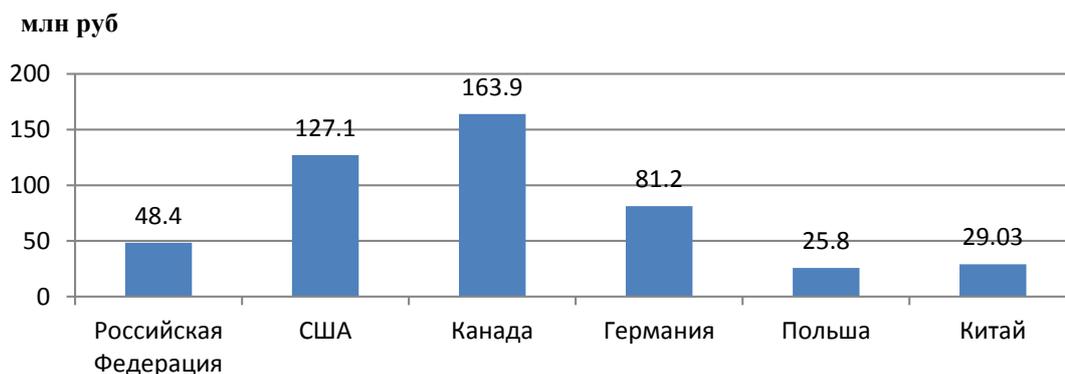


Рис. 4. Стоимость строительства 1 км одной полосы движения автомобильной дороги в Российской Федерации и за рубежом

В целях совершенствования системы мониторинга и обеспечения большей достоверности, данных Министерством транспорта Российской Федерации предусмотрена разработка методических рекомендаций (регламента) проведения работ по определению стоимости строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания 1 км автомобильных дорог общего пользования, а также порядка предоставления достоверных и актуализированных данных о стоимости в рамках мониторинга.

1.4 Характеристика дорожного хозяйства Челябинской области и источники формирования дорожного фонда

Челябинская область является одним из наиболее крупных в экономическом отношении субъектов Российской Федерации с развитой инфраструктурой и выгодным транспортно-географическим положением, способствующим развитию межрегионального сотрудничества и выходу на мировой рынок. Более 50% отраслей экономики Челябинской области ориентированы в своей деятельности на использование автомобильного транспорта, эффективность которого связана с уровнем развития автомобильных дорог. Более 80% от общего объема грузовых и

пассажирских перевозок в Челябинской области осуществляется автомобильным транспортом.

Организационная структура дорожного хозяйства Челябинской области представлена на рисунке 5.

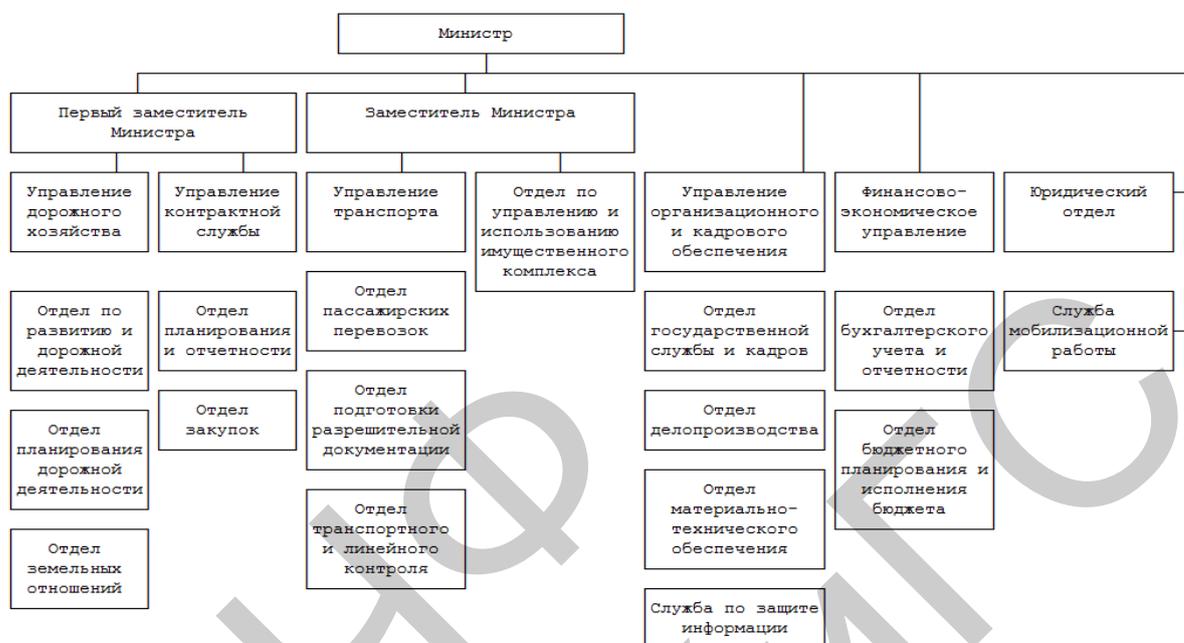


Рис. 5. Структура управления дорожным хозяйством Челябинской области

Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования на территории Челябинской области составляет более 20 тысяч километров. Почти 9 тысяч километров из них - автомобильные дороги регионального значения, из которых 98% - с твердым покрытием.

Дорожное хозяйство является важной составной частью производственной инфраструктуры региона и представляет собой мощный имущественный комплекс.

Основной целью развития дорожного хозяйства в Челябинской области является развитие сети автомобильных дорог, отвечающей потребностям населения, развивающейся экономики.

Для достижения этой цели необходимо выполнить следующие задачи:

1) Реализация комплекса мер, направленных на приведение существующей сети автомобильных дорог регионального значения к состоянию, соответствующему нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям.

2) Исполнение поручения Президента Российской Федерации от 22.12.2012 года № Пр-3410 в части принятия необходимых мер, направленных на развитие сети автомобильных дорог, обеспечивающих в ближайшее десятилетие увеличение объемов их строительства и реконструкции в два раза по сравнению с периодом 2003 - 2012 годов; развитие сельских территорий.

В 2016 году финансирование дорожного хозяйства, также как и в 2015 году, будет осуществляться в рамках Государственной программы Челябинской области «Развитие дорожного хозяйства в Челябинской области на 2015-2022 годы»³.

Общий плановый объем ассигнований Дорожного фонда Челябинской области на 2016 год – 7358,47 млн рублей, в том числе:

- 1) по региональным дорогам – 6780,49 млн рублей:
 - строительство и реконструкция – 1264,875 млн рублей,
 - ремонт – 546,869 млн рублей;
 - капитальный ремонт – 487,02 млн рублей;
 - содержание – 4481,727 млн рублей.
- 2) субсидии муниципальным образованиям – 500,00 млн рублей:
 - строительство и реконструкция автомобильных дорог – 300,00 млн рублей;
 - содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог – 200,00 млн рублей.

³Постановление Правительства Челябинской области №654-П от 28 ноября 2014 года. Государственная программа Челябинской области «Развитие дорожного хозяйства в Челябинской области на 2015-2022 годы». Справочно правовая система Консультант Плюс. URL: [http:// www. Consultant.ru](http://www.Consultant.ru) // . (дата обращения: 15.12. 2015)

3) предоставление субсидий ОГБУ «Челябинскавтодор» – 77,98 млн рублей.

Кроме того, в Государственную программу Челябинской области «Развитие дорожного хозяйства в Челябинской области на 2015-2022 годы», включена расчетная сумма средств федерального бюджета на реализацию мероприятий региональных программ в сфере дорожного хозяйства в размере 1026,718 млн рублей. Данные средства представляются в целях достижения целевых показателей региональных программ в сфере дорожного хозяйства, предусматривающих мероприятия, направленные на выполнение задачи по удвоению объемов строительства (реконструкции) автомобильных дорог в период 2013-2022 годов по сравнению с предыдущим десятилетием. С учетом данных межбюджетных трансфертов в 2016 году планируется построить и реконструировать 73,03 км автомобильных дорог, 1 мостовой переход протяженностью 0,58 км / 36,5 пог. м.

В 2016 году за счет средств по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения запланировано устройство освещения на автомобильных дорогах протяженностью 4,95 км.

Также, на реализацию мероприятий по развитию сети автомобильных дорог, ведущих к общественно значимым объектам сельских населенных пунктов, а также к объектам производства и переработки сельскохозяйственной продукции в рамках реализации ФЦП «Устойчивое развитие сельских территорий на 2014-2017 годы и на период 2020 года» планируется направить 571,684 млн рублей. На эти средства предусматривается построить и реконструировать 5 автомобильных дорог общей протяженностью 27,08 км.

За счет бюджетных ассигнований на ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения планируется выполнить ремонт 25,0 км и капитальный ремонт 15,17 км автомобильных дорог.

На выполнение мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения в 2016 году планируется направить 25,00 млн рублей. На эти средства будут оборудованы 13 пешеходных переходов.

Общее количество пешеходных переходов на автомобильных дорогах общего пользования регионального или межмуниципального значения составляет 740 штук. Стоимость оснащения всех пешеходных переходов, расположенных на региональных дорогах составит более 1,0 млрд рублей.

По состоянию на 01 января 2015 г. на сети автомобильных дорог общего пользования регионального значения расположено 298 единиц мостов и путепроводов.

Согласно Федеральному закону 16-ФЗ от 09 февраля 2007 г. для обеспечения транспортной безопасности необходимо провести мероприятия на 251 объекте общей длиной 17568 п.м. Стоимость работ составит более 6,5 млрд рублей.

За счет средств на содержание автомобильных дорог запланировано 100% нанесение горизонтальной дорожной разметки на автомобильных дорогах с асфальтобетонным покрытием.

С целью обеспечения сохранности автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения в Челябинской области в 2016 году будет продолжена работа по осуществлению весового контроля.

Правительством Челябинской области одобрено внедрение данной системы на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения Челябинской области. Министерством дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области намечен план мероприятий по внедрению системы 12 тонники на автомобильных дорогах, являющихся собственностью Челябинской области. В настоящее время проводится мониторинг предприятий по разработке и внедрению системы на условиях концессионного соглашения. Проводится работа по определению мест

установки стационарных постов контроля на автомобильных дорогах, участки дорог для мобильных пунктов контроля.

В целях осуществления весового и габаритного контроля, и предотвращения дальнейшего разрушения автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения общего пользования Челябинской области большегрузными транспортными средствами, Министерством дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области создана служба весового и габаритного контроля на автомобильных дорогах Челябинской области. В соответствии с Государственным заданием на 2015 год проведение мероприятий весового и габаритного контроля осуществляет ОГБУ «Челябинскавтодор». В настоящее время весовой контроль на автомобильных дорогах регионального значения проводится силами трех передвижных весовых лабораторий. Работа проводится при непосредственном участии сотрудников УГИБДД ГУ МВД России по Челябинской области, согласованного с УГИБДД ежемесячным планом – графиком. Намечены мероприятия по строительству и обустройству площадок взвешивания (участие в общероссийской акции «На дорогу без перегруза»).

Одним из направлений деятельности Министерства дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области является поддержка муниципальных образований на приведение автомобильных дорог общего пользования местного значения в нормативное состояние.

В 2016 году на эти цели планируется направить 500,00 млн рублей, в том числе 300,00 млн рублей на строительство и реконструкцию автомобильных дорог общего пользования местного значения, 200,00 млн рублей на капитальный ремонт, ремонт и содержание муниципальных дорог (2015 год – 2,188 млрд рублей).

В результате освоения выделенных средств муниципальными образованиями Челябинской области планируется ввести 17,8 км

автомобильных дорог общего пользования местного значения, отремонтировать 57,8 км дорог.

В долгосрочной перспективе Министерством дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области планируется:

1) Применение долгосрочных комплексных контрактов (контрактов жизненного цикла) на осуществление работ в сфере дорожного хозяйства и государственно-частного партнерства;

2) Внедрение системы взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования грузовыми транспортными средствами; разработка мероприятий по организации дорожного движения для большегрузного автомобильного транспорта;

3) Продолжить работу по переориентации перевозок тяжеловесных и крупногабаритных грузов с автомобильного на железнодорожный транспорт.

4) Продолжить работу по осуществлению мероприятий по организации и проведению весового контроля на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения Челябинской области (увеличение числа передвижных весовых лабораторий, строительство новых площадок для взвешивания, приведение существующих площадок в соответствие требованиям, их обустройство оборудованием).

Объем бюджетных ассигнований дорожного фонда области утверждается законом Челябинской области об областном бюджете на очередной финансовый год и плановый период в размере не менее прогнозируемого объема доходов:

1) доходов консолидированного бюджета Челябинской области от:

- транспортного налога, в том числе пеней и штрафов за неуплату транспортного налога;

- государственной пошлины за выдачу специального разрешения на движение по автомобильным дорогам общего пользования регионального

или межмуниципального значения транспортных средств, осуществляющих перевозки опасных, тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов;

-использования имущества, входящего в состав автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения;

-поступлений в виде межбюджетных трансфертов из федерального бюджета на финансовое обеспечение дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения и (или) автомобильных дорог общего пользования местного значения;

2) доходов областного бюджета от акцизов на автомобильный бензин, прямогонный бензин, дизельное топливо, моторные масла для дизельных и (или) карбюраторных (инжекторных) двигателей, производимые на территории Российской Федерации, подлежащих зачислению в областной бюджет.

Основные направления и объемы расходования ассигнований дорожного фонда на 2015 год⁴ (табл.9).

Таблица 9

Показатели ассигнований дорожного фонда

	Объем расходования ассигнований дорожного фонда, тыс. руб.	Фактическое использован ие ассигновани й дорожного фонда, тыс. руб.
Всего	8988204,30	5182217,59
в том числе:		
Автомобильные дороги регионального значения	6797428,33	4184524,62
- Содержание автомобильных дорог общего пользования регионального значения	3047390,00	2401261,24

⁴Закон Челябинской области от 18 декабря 2014 г. №71-ЗО «Об областном бюджете на 2015 год и плановый период 2016 и 2017 годов». Справочно правовая система Консультант Плюс. URL: [http:// www. Consultant.ru](http://www.Consultant.ru) // (дата обращения: 14.12. 2015)

Продолжение таблицы 9

Автомобильные дороги регионального значения	6797428,33	4184524,62
- Содержание автомобильных дорог общего пользования регионального значения	3047390,00	2401261,24
-Иные межбюджетные трансферты из федеральное бюджета на финансовое обеспечение дорожной деятельности	448610,00	282624,30
- Ремонт автомобильных дорог общего пользования регионального значения	1066402,87	581020,76
- Капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования регионального значения	418854,16	205556,42
- Строительство и реконструкция автомобильных дорог общего пользования регионального значения	751889,34	317974,03
- Межбюджетные трансферты из федерального бюджета бюджету Челябинской области на реализацию мероприятий региональных программ в сфере дорожного хозяйства по решениям Правительства Российской Федерации (строительство и реконструкция автомобильных дорог общего пользования регионального значения)	984281,96	348556,87
- Субсидия бюджетному учреждению на финансовое обеспечение государственного задания на оказание государственных услуг (выполнение работ)	76000,00	47531,00
- Мероприятия по рекультивации земельных участков, ранее занятых под битумохранилища	4000,00	-
Субсидии местным бюджетам	2190775,97	997692,97
- Субсидии местным бюджетам на софинансирование расходных обязательств муниципальных образований по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования местного значения	1132581,67	803329,93

1.6 Содержание проблемы и обоснование необходимости ее решения программными методами

В соответствии с постановлением Губернатора Челябинской области от 27.10.2014 г. № 157 «О структуре органов исполнительной власти Челябинской области» с 1 января 2015 года образовано Министерство дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области, путем передачи ему полномочий Министерства строительства, инфраструктуры и дорожного хозяйства Челябинской области в сфере дорожного хозяйства и транспорта. В своей работе Министерство руководствуется действующим законодательством и нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации, федеральных органов исполнительной власти, Правительства Челябинской области, Губернатора Челябинской области, Законодательного Собрания Челябинской области.

Деятельность Министерства направлена на реализацию единой государственной политики в сферах транспорта и дорожного хозяйства.

В целях повышения эффективности государственного управления Министерством проводится работа по обеспечению контроля за целевым и эффективным использованием бюджетных средств.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования, находящихся в государственной собственности Челябинской области, по состоянию на 1 января 2015 года составила 8682 км.

Основная часть автомобильных дорог общего пользования (90 процентов) - это дороги III и IV категорий, протяженность дорог I категории составляет 0,9 % (75 км). Около 27,8 % дорог регионального значения имеют дорожные одежды переходного и низшего типов

В сети автомобильных дорог общего пользования эксплуатируются 298 мостовых сооружений общей протяженностью 18273 погонных метра.

Характерной чертой последнего десятилетия в регионе являлось устойчивое позитивное развитие дорожного хозяйства, ставшее результатом последовательной реализации комплекса мер, направленных на формирование эффективной опорной сети автомобильных дорог общего пользования в Челябинской области.

Решение поставленных задач обеспечивалось за счет увеличения протяженности дорог, соответствующих нормативным требованиям. На сегодняшний день этот показатель составляет 52,5%. Этому способствовал ежегодный рост объема инвестиций в дорожную отрасль. В период с 2004 по 2013 год в развитие автомобильных дорог общего пользования вложено 65,0 млрд рублей, из них 4,3 млрд рублей составили средства федерального бюджета, которые направлены на развитие дорог общего пользования.

Было построено и реконструировано 400 км автомобильных дорог, включая два крупных обхода городов Челябинска и Магнитогорска, более 3,5 тысячи погонных метров мостов и путепроводов, отремонтировано 1347 км автомобильных дорог. Повысился технический уровень существующей сети автомобильных дорог общего пользования в Челябинской области.

В настоящее время современная развитая сеть автомобильных дорог общего пользования призвана стать основным инструментом реализации государственной политики, приоритетами которой являются ликвидация кризисных последствий и восстановление темпов экономического развития.

Несмотря на достигнутые результаты, по-прежнему остаются актуальными следующие проблемы:

- 144 км автомобильных дорог имеют грунтовое покрытие;
- 252 сельских населенных пункта не имеют связи с дорогами с твердым покрытием;
- 72,2% от общей протяженности автомобильных дорог составляют дороги с усовершенствованным типом покрытия;

- транспортно-эксплуатационное состояние большинства мостов не соответствует современным нормативным требованиям по грузоподъемности и габаритам, в неудовлетворительном состоянии находятся 35 мостовых сооружений, 54 мостовых сооружения имеют износ, близкий к предельному, так как были построены более 40 лет назад;

- отсутствуют обходы городов и населенных пунктов для вывода транзитного транспорта из городов и крупных населенных пунктов, что приводит к снижению скорости потока, значительным потерям времени для пассажиров, повышению аварийности, ухудшению состояния окружающей среды;

- недостаточно развито транспортное сообщение с соседними территориями.

Многие участки автомобильных дорог общего пользования, в особенности на подходах к городам и федеральным магистралям, достигли предела пропускной способности и работают в режиме перегрузки. Это приводит к систематическим транспортным заторам, особенно в летние месяцы.

Не законченный вовремя в связи с недостаточным финансированием ремонт в совокупности с недостаточным уровнем технического состояния автомобильных дорог оказывает существенное влияние на показатели аварийности на автомобильных дорогах.

Немаловажное значение в структуре опорной сети автомобильных дорог имеют автомобильные дороги местного значения. Большинство этих дорог с низкими техническими параметрами, грунтовые или имеют покрытие из песчано-гравийной смеси, деревянные мосты. Многие из этих дорог играют важную социальную роль, обеспечивая связь сельских и других населенных пунктов с общей транспортной сетью.

Плохое состояние подъездов к сельским населенным пунктам по дорогам общего пользования сдерживает развитие сельских населенных пунктов, существенно увеличивает затраты на перевозки, особенно по грунтовым дорогам. Движение и подъезд к земельным угодьям по этим дорогам крайне затруднены в осенне-весенний период, что приводит к затруднениям при выполнении посевных, уборочных и других работ, а также вызывает потери сельскохозяйственных предприятий.

Неразвитость сельских дорог усугубляет проблемы и в социальной сфере из-за несвоевременного оказания срочной медицинской помощи, дополнительных потерь времени и ограничений на поездки.

Все вышеуказанное влияет на ограничение роста экономики Челябинской области и негативным образом сказывается на безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах и экологии. Исходя из масштабности и сложности решения этих проблем, а также необходимости рациональной организации их решения необходимы разработка и принятие государственной программы Челябинской области «Развитие дорожного хозяйства в Челябинской области на 2015-2022 годы».

Глава 2 Пути совершенствования управления затратами ООО «Еткульское ДРСУ»

2.1 Организационная характеристика и структура ООО «Еткульское ДРСУ»

Общество с ограниченной ответственностью «Еткульское дорожное ремонтно-строительное управление», сокращенное фирменное наименование (ООО «Еткульское ДРСУ») основано в 2009 году, на сегодняшний день входит в число ведущих предприятий по строительству автомобильных дорог.

Юридический адрес: Челябинская область, Еткульский район, село Еманжелинка, улица Дорожная, дом 2. Телефон 8(35145)93-6-40

Общество является коммерческой организацией, преследующей в качестве основной цели своей предпринимательской деятельности извлечение прибыли.

Предметом деятельности являются:

- производство общестроительных работ по строительству автомобильных дорог, железных дорог и взлетно-посадочных полос аэродромов (основной вид экономической деятельности);
- производство общестроительных работ по строительству мостов, надземных автомобильных дорог, тоннелей и подземных дорог;
- разработка каменных карьеров;
- производство битуминозных смесей на основе природного асфальта или битума, нефтяного битума, минеральных смол или их пеков.

ООО «Еткульское ДРСУ» соблюдает применимое законодательство, правильно и своевременно производит обязательные платежи в бюджет и внебюджетные фонды, соблюдает правила ведения бухгалтерского учета, порядок и сроки представления государственной статистической отчетности.

ООО «Еткульское ДРСУ» несет ответственность по своим обязательствам в пределах имущества, находящегося в его собственности, стоимость которого отражена в бухгалтерском балансе. Имущество участников обособленно от имущества предприятия. ООО «Еткульское ДРСУ» не отвечает по обязательствам своих участников. Участники ООО «Еткульское ДРСУ» не отвечают по его обязательствам и несут риск убытков, связанных с деятельностью предприятия, только в пределах стоимости принадлежащих им долей в уставном капитале ООО «Еткульское ДРСУ».

Участниками ООО «Еткульское ДРСУ» являются его учредители, а так же другие юридические и физические лица, которые оплатили свои доли в уставном капитале.

ООО «Еткульское ДРСУ» имеет в собственности обособленное имущество, учитываемое на его самостоятельном балансе. На праве собственности предприятию принадлежит имущество, внесенное в уставной капитал, а так же имущество, приобретенное им по другим основаниям. Уставной капитал является частью имущества используемого для предпринимательской деятельности и составляет 10000(десять тысяч) рублей. На настоящий момент участниками ООО «Еткульское ДРСУ» являются четыре гражданина РФ. Доли в уставном капитале распределяются на четыре части:

1. 1400 (одна тысяча четыреста) рублей (14%).
2. 1500 (одна тысяча пятьсот) рублей (15%).
3. 6100 (шесть тысяч сто) рублей (61%).
4. 1000 (одна тысяча) рублей (10%).

Общество вправе ежеквартально, раз в полгода или раз в год принимать решение о распределении своей чистой прибыли между участниками, решение об определении части прибыли, распределяемой между участниками, принимается Общим собранием участников ООО «Еткульское ДРСУ». Часть прибыли, предназначенная для распределения

между участниками, распределяется пропорционально их долям в уставном капитале.

ООО «Еткульское ДРСУ» осуществляет учет результатов своей деятельности. Бухгалтерский, оперативный и статистический учет и отчетность ведутся в порядке, установленном действующим законодательством. Ответственность за состояние учета, своевременное представление бухгалтерской и иной отчетности возлагается на Директора и главного бухгалтера. Финансовый год устанавливается с 01 января по 31 декабря включительно.

Организационная структура – это состав, взаимосвязь и соподчиненность самостоятельных управленческих подразделений и отдельных должностей. Сущность организационной структуры в делегировании прав и обязанностей для разделения труда. Организационная структура ООО «Еткульское ДРСУ» является отражением полномочий и обязанностей, которые возложены на каждого ее работника.

Целью организационной структуры являются:

1. Разделение труда.
2. Определение задач и обязанностей работников.
3. Определение ролей и взаимоотношений.

Главной задачей организационной структуры ООО «Еткульское ДРСУ» является установление взаимоотношений полномочий, которые связывают высшее руководство с низшими уровнями работников. Эти отношения устанавливаются посредством делегирования, которое означает передачу полномочий и задач лицу, которое принимает на себя ответственность за их выполнение. Для эффективной работы руководство распределяет среди сотрудников все задания, которые необходимы для достижения цели предприятия. Но если существующие задачи не будут делегированы, значит, руководитель должен будет выполнять их сам.

Схема организационной структуры ООО «Еткульское ДРСУ» представлена на рисунке 6.

На предприятии четко распределены полномочия и меры ответственности по каждой должности. Каждый понимает, что от него ждут, и кто на него опирается. Структура управления на предприятии – линейно-функциональная. Линейное управление подкреплено вспомогательными службами (лаборатория, столовая и др.).

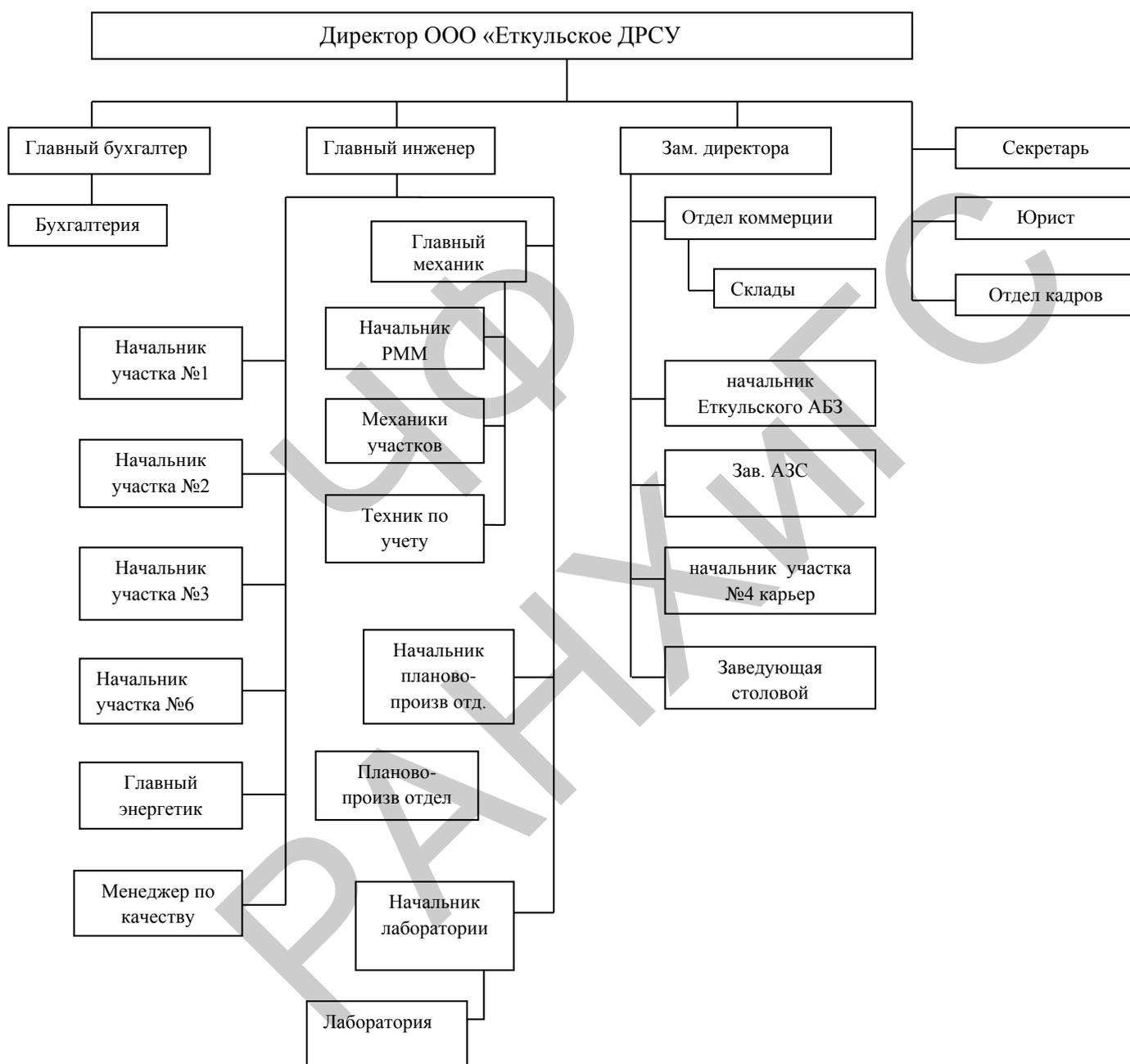


Рис. 6. Организационная структура ООО «Еткульское ДРСУ»

Директор без доверенности действует от имени предприятия в следующих случаях:

- осуществляет оперативное руководство деятельностью предприятия;
- имеет право первой подписи под финансовыми документами;
- утверждает штатное расписание, заключает трудовые договора с работниками предприятия;
- совершает сделки от имени предприятия;
- открывает в банках счета предприятия.

Экономическая служба предприятия представлена отделом бухгалтерии. Бухгалтерия документально оформляет совершаемые хозяйственные операции на предприятии: снабжение, приобретение товаров, сырья, материалов, расчетные операции с поставщиками, бюджетом, составляет калькуляцию произведенной продукции, проводит инвентаризацию, начисляет заработную плату и налоги, ведет отчетность предприятия. Годовая и квартальная бухгалтерская отчетность дает достаточно полную информацию для оценки эффективности работы предприятия. Типовые ее формы устанавливаются Министерством финансов и регламентируются Законом о бухгалтерском учете и отчетности и инструкцией о составе и порядке заполнения годового бухгалтерского отчета.

ООО «Еткульское ДРСУ» осуществляет свою деятельность, связанную со строительством и ремонтом автомобильных дорог на территории Челябинской и Курганской областей, в соответствии с Федеральным законом № 44-ФЗ от 5 апреля 2013 года «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд».

В 2012 году ООО «Еткульское ДРСУ» были заключены государственные контракты № 5 от 24 января 2012 года, и государственный контракт № 120 от 08 августа 2012 года с Федеральным казенным учреждением «Управление федеральных автомобильных дорог «Южный

Урал» Федерального дорожного агентства», с этой же организацией на следующий год был заключен государственный контракт № 10 от 11 марта 2013 года. В 2014 году был заключен государственный контракт № 17-д и государственный контракт № 2014.294878\11-д на выполнение работ по ремонту автомобильной дороги с Министерством строительства, инфраструктуры и дорожного хозяйства Челябинской области. Все данные государственные контракты были заключены предприятием по результатам открытого аукциона в электронной форме проводимым Министерством дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области. В данных аукционах участвует помимо ООО «Еткульское ДРСУ» еще и несколько предприятий конкурентов. К их числу относятся:

1. ООО «Карабашское ДРСУ». Адрес: Челябинская область, г. Карабаш, ул.Рудничная,1. Директор Зырянов Александр Вячеславович.

2. ООО «Красноармейское ДРСУ». Адрес: Челябинская область, Красноармейский район, с. Миасское, ул. Центральная д.10. Директор Абрамян Леван Вартанович.

3. ООО «БАКО». Адрес: Челябинская область, г.Копейск, ул. Линейная ,12. Директор Акопян БагратАбович.

В связи с тем, что на открытых аукционах выставленных Министерством дорожного хозяйства и транспорта участвует большое количество предприятий, осуществляющих деятельность в сфере дорожного строительства, происходит значительное уменьшение цены контракта, в некоторых случаях доходит до 35%. Что в конечном итоге влияет на полученную прибыль, а в некоторых случаях и предприятиям дорожного хозяйства приходится работать убыток. Предприятия, выигравшие аукцион, приходится работать ради того чтобы удержать рабочих, которые являются профессионалами, в своем подчинении. Платить им при этом минимальную зарплату. Что в конечном итоге сказывается и на налоговые отчисления в бюджеты различных уровней и государственные внебюджетные фонды.

Для реализации основной деятельности предприятие взаимодействует с крупными поставщиками материалов для строительства и ремонта дорожного полотна.

Основным поставщиком нефтепродуктов является ООО « Челябинск РегионНефтепродукт».

Основным поставщиком щебня различных фракций является ООО «ЭнерКом».

2.2 Финансовое состояние ООО «Еткульское ДРСУ»

Основные фонды – это средства труда, которые многократно участвуют в производственном процессе, сохраняя при этом свою натуральную форму, постепенно изнашиваясь, переносят свою стоимость по частям на вновь создаваемую продукцию. К ним относят фонды со сроком службы более одного года и стоимостью более 100 минимальных месячных заработных плат. Основные фонды являются наиболее значимой частью имущества предприятия и его внеоборотных активов. Основные фонды, выраженные в стоимостном измерении, называются основными средствами.

К основным средствам ООО «Еткульское ДРСУ» относятся автотранспорт и спецтехника для строительства и ремонта дорожного полотна. На отчетный период в 2012 году на балансе предприятия к основным средствам относились:

- КАМАЗ 55111 в количестве 12 штук;
- Грейдер ДЗ 122Б7 в количестве 2 штука;
- Гладковальцовый вибрационный каток SAKAI 850 в количестве 1 штука;
- Колесный асфальтоукладчик Vogele SUPER 1800 в количестве 1 штука.

В 2013 году предприятие реализовала часть основных средств в сумме 14636(четырнадцать тысяч шестьсот тридцать шесть) тысяч рублей. Основная сумма, вырученная от продажи автотранспорта, пошла на

погашение кредиторской задолженности которая составила 51913(Пятьдесят одна тысяча девятьсот тринадцать)тыс. рублей.

В 2014 год на балансе предприятия остались в распоряжении следующие виды автотранспорта и спецтехники:

- КАМАЗ 55111 в количестве 6 штук;
- Грейдер ДЗ 122Б7 в количестве 1 штука;
- Гладковальцовый вибрационный каток SAKAI 850 в количестве 1 штука;
- Колесный асфальтоукладчик VogeleSUPER 1800 в количестве 1 штука.

В течение 2015–2016 гг., в связи финансовыми затруднениями, обновление основных средств на предприятии руководство не планирует.

Основными показателями, отражающими конечный результат использования основных фондов, являются: фондоотдача и фондоемкость. Показатель фондоотдачи рассчитывается по формуле:

$$\Phi_o = \frac{N}{\Phi}, \quad (1)$$

где: Φ_o – показатель фондоотдачи;

N – выручка от продаж;

Φ – среднегодовая стоимость фондов.

На основе формулы (1) произведены расчеты показателя фондоотдачи (табл.10).

Таблица 10

Показатель фондоотдачи ООО «Еткульское ДРСУ»

Показатель	2012 год	2013 год	2014 год
Показатель фондоотдачи	16,83	28,1	50,21

Обратным показателем фондоотдачи является фондоемкость. Показатель фондоемкости рассчитывается по формуле:

$$\Phi_{em} = \frac{\Phi}{N}, \quad (2)$$

где: Фем – показатель фондоемкости;

Ф – среднегодовая стоимость фондов;

N – выручка от продаж.

На основе формулы (2) произведены расчеты показателя фондоемкости (табл.11).

Таблица 11

Показатель фондоемкости ООО «Еткульское ДРСУ»

Показатель	2012 год	2013 год	2014 год
Показатель фондоемкости	0,06	0,03	0,02

Отношения работников ООО «Еткульское ДРСУ», возникшие на основе трудового договора, регулируются Российским трудовым законодательством. Структуру и штатное расписание утверждает директор. Директор в пределах своих полномочий вправе устанавливать порядок найма и увольнения работников, формы и системы оплаты труда, распорядок рабочего дня, сменность работы, порядок предоставления выходных дней и отпусков.

Условия оплаты труда, продолжительность ежегодных отпусков, меры социальной защиты работников не должны быть хуже условий, предусмотренных трудовым законодательством Российской Федерации. Количество работников на предприятии в 2014 году составило 74 человека, из них 12 человек руководящие работники, 62 человека рабочие. Средний возраст работников ООО «Еткульское ДРСУ» составляет в среднем 49 лет. Руководящий состав, а так же 20% рабочих предприятия имеют высшее образование.

Одним из важных показателей целостности и стабильности предприятия является текучесть кадров. Текучесть кадров это показатель демонстрирующий частоту устройства и увольнения работников.

В ООО «Еткульское ДРСУ» 54 человека (73%) работают на данном предприятии с момента основания. С 2012 года по 2014 год на работу было принято 20 рабочих различных специальностей, в основном это водители автотранспорта и дорожной спецтехники.

Качественная характеристика персонала представлена показателем производительности труда. Производительность труда – это его эффективность, результативность. Для производительности труда используют показатель выработки. Выработка – это количество продукции, произведенной в единицу рабочего времени или приходящейся на одного среднесрочного работника в год. Для измерения выработки. Выработка рассчитывается по формуле:

$$V_{\text{ср}} = \frac{N}{\text{Ч}_{\text{ср.сп}}}, \quad (3)$$

Где: $V_{\text{ср}}$ – средняя выработка;

N – выручка;

$\text{Ч}_{\text{ср.сп}}$ – среднесписочная численность работников.

На основе формулы (3) рассчитаны средняя выработка работников и рабочих ООО «Еткульское ДРСУ» (рис.7;8).

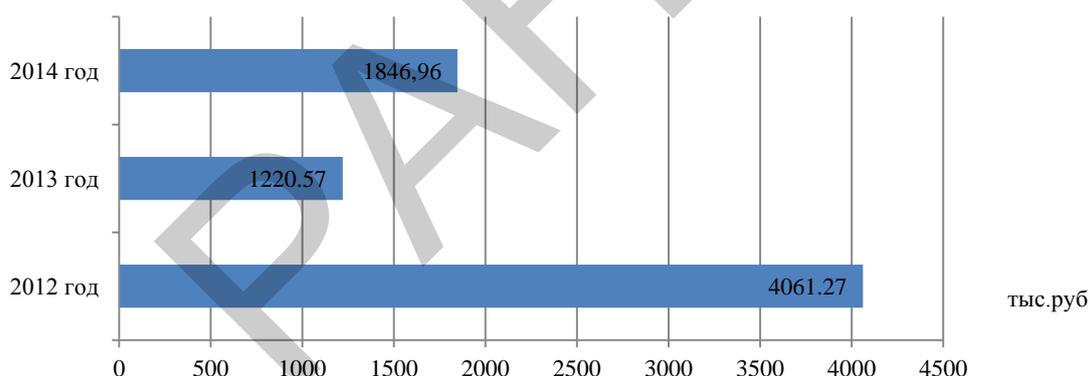


Рис. 7. Средняя выработка работников ООО «Еткульское ДРСУ»

В 2014 году средняя выработка рабочих по сравнению с 2012 годом изменилась на 2214,31 тыс. рублей, что составило 54,52 %. Данная динамика связана уменьшением количества заключенных контрактов и последующей незагруженностью основных производственных фондов. Аналогичная тенденция наблюдается и для показателя «Средняя выработка рабочих»

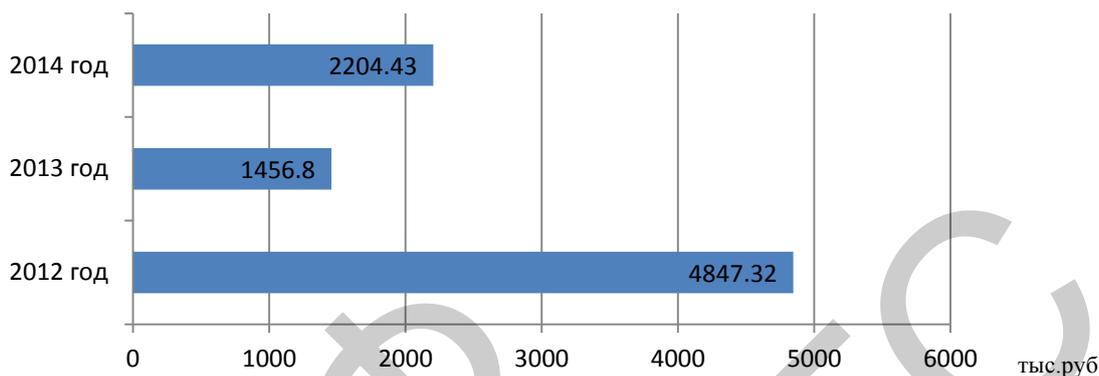


Рис. 8. Средняя выработка рабочих ООО «Еткульское ДРСУ»

Следствием фиксируемых тенденций уменьшения выполняемых работ является снижение заработной платы работников ООО «Еткульское ДРСУ» (рис 9; 10).

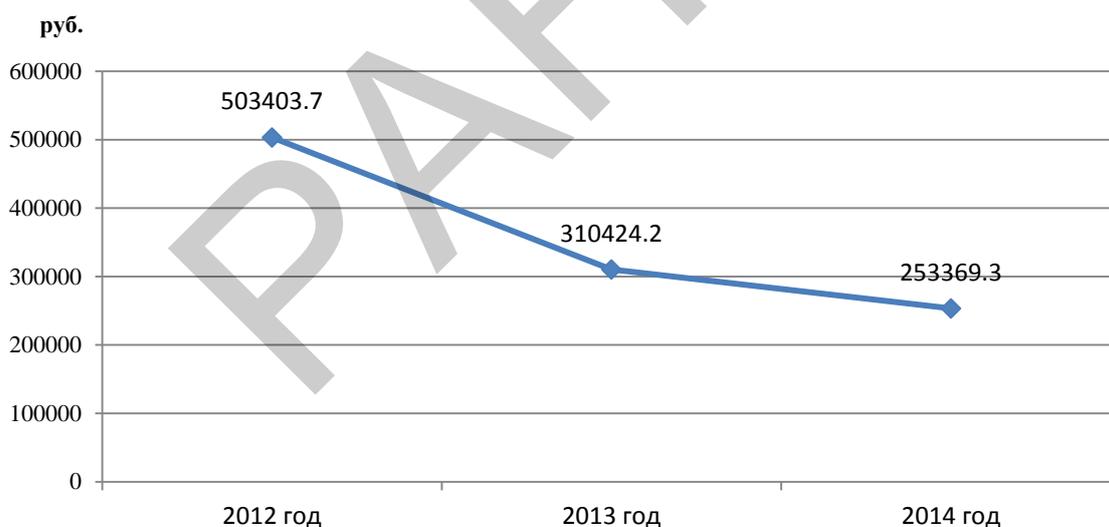


Рис. 9. Динамика средних годовых зарплат работников ООО «Еткульское ДРСУ» за 2012-2014 гг

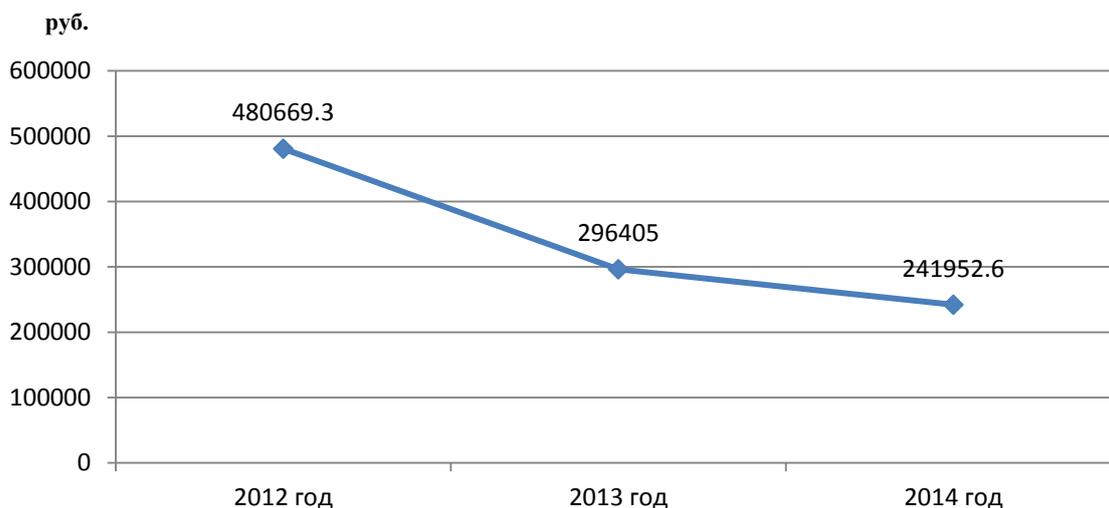


Рис. 10. Динамика средних годовых зарплат рабочих ООО «Еткульское ДРСУ» за 2012-2014 гг

Сопоставив производительность труда (выработку) за 2012-2013 гг. с средними зарплатами работников за те же года приходим к выводу, что производительность труда уменьшилась к 2014 году на 45,47 % , в это же время средняя зарплата уменьшилась на 50,33 %. Это произошло в связи с увеличением числа конкурирующих предприятий участвующих в соответствии с Федеральным законом №44-ФЗ от 05 апреля 2013 года⁵, в открытых аукционах в электронной форме и уменьшением в этой связи заключенных контрактов на выполнение работ по строительству и ремонту автомобильных дорог.

Основные финансово-экономические показатели деятельности организации отражают его общее состояние в производственно-технической, коммерческой, социальной, хозяйственно-финансовой сфере. Каждый из показателей в отдельности и обобщенно характеризует одно из направлений его внутренней и внешней деятельности.

⁵ Федеральный закон № 44-ФЗ от 5 апреля 2013 года «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд». Справочно правовая система Консультант Плюс. URL: [http:// www. Consultant.ru](http://www.Consultant.ru) //. (дата обращения: 18.02. 2016)

Для составления экономической характеристики ООО «Еткульское ДРСУ» рассмотрим динамику активов и пассивов предприятия, изменения в их составе и структуре, а также их количественную оценку. Для этого методами финансового анализа проведем горизонтальный и вертикальный анализ статей активов и пассивов бухгалтерского баланса ООО «Еткульское ДРСУ».

Ниже приведены расчеты основных финансовых результатов деятельности предприятия, взятые из бухгалтерского баланса за 2012 -2014 гг. и отчета о финансовых результатах за 2012-2014 гг.

Горизонтальный анализ основан на сравнении каждой статьи бухгалтерского баланса предприятия.

Горизонтальный анализ активов (Табл. 12) ООО «Еткульское ДРСУ» свидетельствует, что абсолютная их сумма с 2012 года по 2014 год уменьшилась на 38662 тыс. рублей, или на 44,87 %, что является негативной тенденцией, поскольку предприятие снизило свой экономический потенциал. С точки зрения структуры активов наблюдаемое уменьшение произошло за счет снижения основных средств в 2013 году на 14636 тыс. рублей или 81,99 % и уменьшения дебиторской задолженности на 18277 тыс. рублей или 37,24 %. Положительным моментом деятельности предприятия можно отметить уменьшение в 2013-2014 гг. дебиторской задолженности, финансовых вложений и увеличение денежных средств на счетах. Увеличение оборотных активов произошло за счет увеличения в 2013 году денежных средств на 2302 тыс. рублей, а в 2014 году на 3908 тыс. руб. Увеличение произошло за счет продажи основных средств в 2013-2014 гг.

Таблица 12

Активы бухгалтерского баланса ООО «Еткульское ДРСУ»

Наименование показателя	На 31 декабря 2012		На 31 декабря 2013		Отклонение удельный весов (гр 5 – гр 3)	Абсолютный прирост тыс. руб (гр 4 – гр 2)	Темп прироста %(гр7/ гр 2)*100	На 31 декабря 2014		Отклонение удельных весов (гр9– гр5)	Абсолютный прирост тыс. руб (гр8– гр4)	Темп прироста %(гр12/ гр 4)*100
	тыс. руб	Удельный вес, %	тыс. руб	Удельный вес, %				тыс. руб	Удельный вес, %			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
I. ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ												
Основные средства	17850	20,71	3214	6,45	-14,26	-14636	-81,99	2722	5,73	-0,72	-492	-15,3
Финансовые вложения	1 000	12,77	9738	19,54	6,77	-1262	-11,47	9738	20,50	0,96	0	0
Итого по разделу I	28850	33,48	12952	25,99	-7,49	-15898	-55,11	12460	26,23	0,24	-492	-3,79
ПОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ												
Запасы	5525	6,41	2826	5,67	-0,74	-2699	-48,85	2822	5,94	0,27	-4	-0,14
Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	1 329	1,54	191	0,38	-1,16	-1138	-85,63	64	0,13	-0,25	-127	-66,49
Дебиторская задолженность	48943	56,80	30716	61,63	4,83	-18227	-37,24	25431	53,53	-8,1	-5285	-17,2
Финансовые вложения (за исключением денежных эквивалентов)	1000	1,16	327	0,65	-0,51	-673	-67,3	0	0	-0,65	-327	-100
Денежные средства и денежные эквиваленты	523	0,61	2825	5,67	5,06	2302	440,15	6733	14,17	8,5	3908	138,34
Прочие оборотные активы	2	0,002	0	0	-0,002	-0,004	-0,2	0	0	0	0	
Итого по разделу II	57322	66,52	36885	74,01	7,49	-20437	-35,65	35050	73,77	-0,24	-1835	-4,97
БАЛАНС	86172	100	49837	100		-36335	-42,16	47510	100		-2327	-4,67

Следует отметить, что за рассматриваемые периоды вся дебиторская задолженность ООО «Еткульское ДРСУ» была долгосрочная и платежи по ней ожидалась более 12 месяцев после отчетной даты. Однако ее снижение в 2013 году на 18 277 тыс. рублей и в 2014 году на 5 285 тыс. рублей улучшают ликвидность текущих активов. Выделяют три группы оборотных активов которые различаются по степени их участия в погашении расчетов. На основе этих групп рассмотрим три аналитических коэффициента:

1. Коэффициент текущей ликвидности, показывает готовность предприятия к немедленному погашению своих обязательств за счет имеющихся денежных средств и их эквивалентов. Рассчитывается по формуле:

$$K_{ТЛ} = \frac{ОА}{КО}, \quad (4)$$

где: $K_{ТЛ}$ – коэффициент текущей ликвидности;

ОА – оборотные активы;

КО – краткосрочные обязательства.

На основе формулы (4) произведены расчеты коэффициента текущей ликвидности:

$$K_{ТЛ2012} = 0,97$$

$$K_{ТЛ2013} = 0,71$$

$$K_{ТЛ2014} = 0,59$$

Значение коэффициента меньше 1,5 говорит о высоком финансовом риске, связанном с тем, что предприятие испытывает трудности в покрытии текущих обязательств. Предприятию необходимо сокращать кредиторскую задолженность.

2. Коэффициент быстрой ликвидности, показывает, какая часть краткосрочных обязательств может быть немедленно погашена за счет средств на различных счетах, а также поступлений по расчетам. Рассчитывается по формуле:

$$K_{БЛ} = \frac{Дз+Фв+ДС}{КО}, \quad (5)$$

где: Кбл – коэффициент быстрой ликвидности;

Дз – дебиторская задолженность;

Фв – финансовые вложения;

ДС – денежные средства;

КО – краткосрочные обязательства.

На основе формулы (5) произведены расчеты коэффициента быстрой ликвидности:

$$\text{Кбл}_{2012} = 0,85$$

$$\text{Кбл}_{2013} = 0,65$$

$$\text{Кбл}_{2014} = 0,54$$

Значение коэффициента меньше 1 говорит о том, что предприятие не способно погашать свои текущие обязательства. Вероятен риск потери потенциальных инвесторов.

3. Коэффициент абсолютной ликвидности, показывает готовность предприятия к немедленному погашению своих обязательств за счет имеющихся денежных средств и их эквивалентов. Рассчитывается по формуле:

$$\text{Кал} = \frac{\text{Фв} + \text{ДС}}{\text{КО}}, \quad (6)$$

где: Кал – коэффициент абсолютной ликвидности;

Фв – финансовые вложения;

ДС – денежные средства;

КО – краткосрочные обязательства.

На основе формулы (6) произведены расчеты коэффициента абсолютной ликвидности:

$$\text{Кал}_{2012} = 0,02$$

$$\text{Кал}_{2013} = 0,06$$

$$\text{Кал}_{2014} = 0,11$$

Значение коэффициента меньше 0,2 говорит о том, что предприятие не в состоянии оплатить немедленно обязательства за счет денежных средств всех видов.

Второй составляющей проведения анализа финансового состояния предприятия является оценка источников образования средств предприятия (табл. 4). Для проведения оценки источников используются данные горизонтального анализа пассивов баланса. Уменьшение пассивов ООО «Еткульское ДРСУ» произошло 2013 году на 36335 тыс. рублей или на 42,16%, а в 2014 году еще уменьшились на 2327 тыс. рублей или на 4,67 %. Это произошло в основном из-за уменьшения прибыли предприятия в 2013 году на 29419 тыс. рублей и в 2014 году на 9810 тыс. рублей. Кредиторская задолженность в 2013 году уменьшилась на 7339 тыс. рублей или 12,39 %, но в 2014 году опять выросла на 7647 тыс. рублей и составила 59560 тыс. рублей. В 2013 году предприятием был взят кредит в коммерческом банке на сумму 423 тыс. рублей, который был частично погашен 2014 году на сумму 164 тыс. рублей. Таким образом на основании проведенного горизонтального анализа можно сказать, что финансово-хозяйственная деятельность ООО «Еткульское ДРСУ» способствовала уменьшению его нераспределенной прибыли. А рост в 2014 году кредиторской задолженности говорит о том, что предприятие испытывает недостаток в собственных оборотных средствах, и ее текущая деятельность финансируется в основном за счет привлеченных средств.

Дополним горизонтальный анализ активной части бухгалтерского баланса вертикальным. В структуре активов баланса ООО «Еткульское ДРСУ» значительная доля принадлежит оборотным активам. Которая в 2012 году составила 66,52% от их общей величины, в 2013 году 74,01 %, в 2014 году 73,77%. В структуре оборотных активов в ООО «Еткульское ДРСУ» преобладает дебиторская задолженность в 2012 году 56,80%, 2013 году 61,63%, в 2014 году 53,53%. Из этого следует, что заказчики дорожных работ рассчитываются с ООО «Еткульское ДРСУ» в долгосрочной перспективе

Таблица 13

Пассивы бухгалтерского анализа ООО «Еткульское ДРСУ»

Наименование показателя	На 31 декабря 2012		На 31 декабря 2013		Отклонение удельный весов (гр 5 – гр 3)	Абсолютный прирост тыс. руб (гр 4 – гр 2)	Темп прироста %(гр7/ гр 2)*100	На 31 декабря 2014		Отклонение удельных весов (гр9– гр5)	Абсолютный прирост тыс. руб (гр8– гр4)	Темп прироста %(гр12/ гр 4)*100
	тыс. руб	Удельный вес, %	тыс. руб	Удельный вес, %				тыс. руб	Удельный вес, %			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Пассив												
Капитал и резервы												
Уставный капитал	10	0,012	10	0,02	0,008	0		10	0,02	0	0	
Нераспределенная прибыль(непокрытый убыток)	26910	34,71	(2509)	-5,03	-39,74	-29419	-109,32	(12319)	-25,93	-20,90	-9810	-390,1
Итого по разделу III	26920	31,24	(2499)	-5,01	-36,26	-29419	-109,28	(12309)	-25,91	-20,90	-9810	-392,55
IV Долгосрочные обязательства												
Заемные средства			423	0,85	0,85	423		259	0,54	-0,31	-164	-38,77
Итого по разделу IV	-		423	0,85	0,85	423		259	0,54	-0,31	-164	-38,77
V Краткосрочные обязательства												
Кредиторская задолженность	59252	68,76	51913	104,2	35,44	-7339	-12,39	59560	125,36	21,16	7647	14,73
Итого по разделу V	59252	68,76	51913	104,2	35,44	-7339	-12,39	59560	125,36	21,16	7647	14,73
БАЛАНС	86172	100	49837	100		-36335	-42,16	47510	100		-2327	-4,67

(более 12 месяцев). В структуре внеоборотных активов в 2012 году преобладали основные средства, доля которых была 20,71%, но в последующие годы в связи с реализацией основных средств уменьшились соответственно в 2013 году до 6,45% и 2014 году 5,73%. Таким образом прослеживается тенденция уменьшения доли этого актива.

Основными статьями пассивов является нераспределенная прибыль и кредиторская задолженность, доля других статей не существенна. На начало анализируемого периода доля кредиторской задолженности составляла в 2012 году 68,76% , в 2013 году предприятие сработало не эффективно и оказалось в убытке, но за счет проданных основных средств удалось погасить часть кредиторской задолженности, в структуре которых преобладали задолженность перед бюджетом и прочими кредиторами. В 2014 году кредиторская задолженность составляла уже 125,36%. Это говорит о том, что предприятие не смогло мобилизовать свои внутренние ресурсы на оплату кредиторской задолженности. Таким образом, на основании проведенного горизонтального и вертикального анализа можно сделать вывод, что финансово-хозяйственная деятельность предприятия находится на стадии банкротства. Сумма кредиторской задолженности превышает сумму дебиторской задолженности, что повлечет за собой не соблюдение договорных отношений в плане оплаты за поставленные материал, услуги с предприятиями кредиторами.

Платежеспособность предприятия это способность полностью и в срок погашать свою кредиторскую задолженность. Платежеспособность является одним из ключевых признаков устойчивости финансового положения предприятия. Основным признаком платежеспособности является отсутствие просроченной кредиторской задолженности наличие в достаточном объеме средств на расчетном счете. Для ООО «Еткульское ДРСУ» с неудовлетворительными коэффициентами ликвидности рассчитаем, коэффициент утраты платежеспособности, который рассчитывается по формуле:

$$K_{уп} = \frac{1}{2} \left(K_{ТЛ}^1 + \frac{K_{ТЛ}^1 - K_{ТЛ}^0}{T} \cdot 3 \right), \quad (7)$$

где: $K_{уп}$ – коэффициент утраты платежеспособности;

$K_{ТЛ}^1$ – фактическое значение коэффициента текущей ликвидности;

$K_{ТЛ}^0$ – коэффициент текущей ликвидности за предыдущий период;

T – отчетный период в месяцах;

3 – период утраты платежеспособности предприятия в месяцах.

На основе формулы (7) произведены расчеты коэффициента утраты платежеспособности (табл.14).

Таблица 14

Коэффициент утраты платежеспособности за 2012-2014 гг

Наименование	2012 год	2013 год	2014 год
Коэффициент утраты платежеспособности	0,46	0,45	0,47

Значение коэффициента утраты платежеспособности меньше 1, это говорит о том, что у предприятия серьезная угроза утратить платежеспособность в течение ближайших трех месяцев. Потеря доверия контрагентов и снижение уровня конкурентоспособности.

Для характеристики финансового состояния ООО «Еткульское ДРСУ» используем показатели для оценки финансовой устойчивости (табл.15).

Таблица 15

Коэффициенты финансового состояния ООО «Еткульское ДРСУ»

Коэффициент	Характеристика финансовой устойчивости предприятия	Формула расчета	Оптимальное значение	Значение предприятия		
				2012г	2013г	2014г
Коэффициент автономии	Характеризует долю источников собственных средств в общей валюте баланса.	$K_{ав} = СК/А$	$\geq 0,75$	0,31	-0,05	-0,26
Коэффициент финансовой зависимости	Характеризует степень зависимости предприятия от заемных источников	$K_{фз} = ЗК/А$	$\leq 0,5$	0	0,008	0,005

Продолжение таблицы 15

Коэффициент финансовой устойчивости	Характеризует часть активов финансируемых за счет устойчивых источников	$K_{фy} = \frac{СК+Д}{О/А}$	$\geq 0,6$	0,31	-0,04	-0,25
Коэффициент финансирования	Характеризует сколько заемных средств покрывается собственным капиталом	$K_{фин} = \frac{СК}{ЗК}$	$\geq 0,7$	0	-5,9	-48,25
Коэффициент маневренности	Характеризует часть собственных средств находящихся в мобильном капитале	$K_m = \frac{СК-ВА}{СК}$	0,2-0,5	-0,07	-6,18	-2,01
Коэффициент финансового левериджа	Характеризует объем привлекаемых средств на 1 руб. вложенных в активы собственных средств	$K_{фл} = \frac{ЗК}{СК}$	$< 0,7$	0	0,17	0,02
Коэффициент обеспеченности собственными средствами	Показывает долю оборотных активов финансируемых за счет собственных средств	$K_{оос} = \frac{СК-ВА}{ОА}$	0,1	-0,03	-0,28	-0,7
Коэффициент инвестирования	Показывает долю собственного капитала в формировании внеоборотных активов	$K_{и} = \frac{СК}{ВА}$	≥ 1	0,93	-0,19	-0,99
Коэффициент обеспечения запасами собственными и оборотными средствами	Характеризует степень обеспеченности запасов собственного капитала	$K_{озск} = \frac{СК-ВА}{З}$	0,5	-0,35	-5,47	-8,77
Коэффициент мобильных и иммобилизованных средств	Чем выше значение показателя, тем больше организация вкладывает в оборотные активы	$K_{миис} = \frac{ОА}{ВА}$	-	1,99	2,85	2,81
Коэффициент прогноза банкротства	Доля чистых оборотных активов в стоимости всех средств предприятия	$K_{пб} = \frac{ОС-КО}{ВБ}$	-	-0,48	-0,98	-1,19

В системе показателей эффективности деятельности предприятия важнейшее место принадлежит рентабельности. Рентабельность представляет собой такое использование средств, при котором предприятие не только покрывает свои затраты доходами, но и получает прибыль.

Показатели рентабельности представляют собой отношения одного из показателей прибыли с некоторой базой характеризующей либо ресурсы, либо совокупный доход. В связи с этим выделяют две группы показателей рентабельности:

1. Рентабельность активов и собственного капитала.

Рентабельность собственного капитала, характеризует сколько прибыли приходится на каждый рубль вложенный собственником предприятия. Рентабельность собственного капитала (ROE) определяется по формуле:

$$ROE = \frac{ЧП}{СК} \cdot 100\% , \quad (8)$$

где: ЧП – чистая прибыль предприятия;

СК – собственный капитал.

На основе формулы (8) произведем расчеты показателя рентабельности собственного капитала (табл. 16).

Таблица 16

Показатель рентабельности собственного капитала

Наименование показателя	2012 год	2013 год	2014 год
Рентабельность собственного капитала	-16,05	-1177,23	-79,69

Рентабельность активов, характеризует сколько прибыли приходится на каждый рубль вложенный в актив предприятия. Рентабельность активов (ROA) определяется по формуле:

$$ROA = \frac{ЧП}{А} 100\% , \quad (9)$$

где: А – среднегодовая величина активов предприятия.

На основе формулы (9) произведем расчеты показателя рентабельности активов (табл. 17).

Таблица 17

Показатель рентабельность активов предприятия

Наименование показателя	2012 год	2013 год	2014 год
Рентабельность активов	-5,01	-59,03	-20,65

2. Рентабельность продаж.

Валовая рентабельность продаж (GPM) характеризует, сколько приносит прибыли каждый рубль доступных для покрытия оставшихся расходов. Валовая рентабельность продаж определяется по формуле:

$$GPM = \frac{ВП}{N} 100\%, \quad (10)$$

где: ВП – валовая прибыль;

N – выручка от реализации.

На основе формулы (10) произведем расчеты показателя валовой рентабельности продаж (табл.18).

Таблица 18

Показатель валовой рентабельности продаж

Наименование показателя	2012 год	2013 год	2014 год
Валовая рентабельность продаж	-0,46	-29,18	-3,54

Рентабельность продаж (ROS), характеризует операционную прибыль на каждый рубль выручки от продаж. Рентабельность продаж определяется по формуле:

$$ROS = \frac{ОП}{N} 100\%, \quad (11)$$

где: ОП – операционная прибыль предприятия.

На основе формулы (11) произведем расчеты показателя рентабельности продаж (табл.19).

Таблица 19

Показатель рентабельности продаж

Наименование показателя	2012 год	2013 год	2014 год
Рентабельность продаж	-1,55	-32,89	-7,21

Чистая рентабельность продаж (NPM), характеризует сколько каждый рубль продаж приносит чистой прибыли собственникам предприятия. Чистая рентабельность продаж определяется по формуле:

$$NPM = \frac{ЧП}{N} 100\%, \quad (12)$$

где: ЧП – чистая прибыль предприятия.

На основе формулы (12) произведем расчеты показателя чистой рентабельности продаж (табл.20).

Таблица 20

Показатель чистой рентабельности продаж

Наименование показателя	2012 год	2013 год	2014 год
Чистая рентабельность продаж	-1,44	-32,57	-7,17

2.3 Моделирование оптимизации материальных затрат в дорожном хозяйстве

Одним из направлений деятельности предприятий, связанной с оптимизацией его затрат, является деятельность по управлению себестоимостью его продукции.

Себестоимость продукции является одним из важных обобщающих показателей деятельности предприятия, отражающих эффективность использования ресурсов.

Процесс управления затратами на ООО «Еткульское ДРСУ» носит комплексный характер и предусматривает решение следующих вопросов:

- где, когда и в каких объемах расходуются ресурсы предприятия;
- обеспечение максимально высокого уровня отдачи от использования ресурсов.

Для поиска решений перечисленных управленческих ситуаций воспользуемся статистическими и экономико-математическими методами, позволяющими для множества допустимых значений переменных решения оптимизировать показатель эффективности – себестоимость продукции.

Главным фактором себестоимости продукции ООО «Еткульское ДРСУ» (изготовление нового дорожного покрытия или ремонт существующего) является ценовой фактор стоимости материалов – нижнего (подстилающего) слоя, основания дорожного полотна и битума.

Стоимость рассматриваемых материалов связана с наличием факторов, действующих с заранее известной сезонной периодичностью (табл. 21).

Таблица 21

Сезонная стоимость материалов на дорожное строительство

№	Структура дорожного полотна	Цена		Объем на 1 км дороги	ед. изм.
		Зима	Лето		
1	Нижний (подстилающий) слой, руб/т	100	180	5 726	т
2	Основание дорожного полотна, руб/т	270	300	4 921	т
3	Битум, руб/л	6	13	26 250	л
4	Черный щебень, руб/т	1 800	1 800	2 457	т
5	Нижний слой асфальтобетонной смеси, руб/т	2 000	2 000	2 043	т
6	Верхний слой асфальтобетонной смеси, руб/т	2 200	2 200	1 588	т
7	Обочина, руб/т	250	280	3 368	т

Наличие сезонной составляющей при управлении себестоимостью позволяет ООО «Еткульское ДРСУ» осуществлять заготовительные мероприятия под будущую хозяйственную деятельность в теплое время года

в зимний период. Таким образом, простейшим способом оптимизации затрат является определение величин объемов приобретаемых материалов в разное время года.

Современные экономико-математические методы располагают развитым инструментарием линейного программирования, позволяющим находить решения подобных задач.

К задачам линейного программирования сводится широкий класс вопросов планирования экономических процессов, где ставится задача поиска оптимального решения.

Рассматриваемая задача относится к группе задач о смесях. Задачи такого типа позволяют отыскивать наиболее дешевый набор из определенных исходных материалов, обеспечивающих получение смеси с заданными свойствами.

В общем виде формализованная экономико-математическая модель задачи о смесях включает целевую функцию (13) и систему ограничений (14).

$$f(x) = \sum_{j=1}^n c_j \cdot x_j \rightarrow \min, \quad (13)$$

$$\begin{cases} \sum a_{ij} \cdot x_j \geq b_i, & i = \overline{1, m}, \\ x_j \geq 0, & j = \overline{1, n}, \end{cases} \quad (14)$$

где x_j – количество материала j -го вида, входящего в смесь; c_j – цена материала j -го вида; b_i – минимально необходимое содержание i -го компонента в смеси. Коэффициенты a_{ij} – показывают удельный вес i -го компонента в единице j -го материала.

Целевая функция (13) представляет собой суммарную стоимость смеси. Система ограничений (14) является ограничениями по содержанию компонентов в смеси – смесь – должна содержать компоненты в объемах, не менее указанных.

Для определения параметров системы ограничений (14) рассмотрим два сценария управленческих решений, когда материалы (нижний (подстилающий) слой, основание дорожного полотна и битум) приобретаются в один сезон (табл. 22).

Таблица 22

Себестоимость материалов

№	Структура дорожного полотна	Цена		Объем на 1 км дороги	ед. изм.	Стоимость материалов на 1 км дороги	
		Зима	Лето			Зима	Лето
1	Нижний (подстилающий) слой, руб/т	100	180	5 726	т	572 600	1 030 680
2	Основание дорожного полотна, руб/т	270	300	4 921	т	1 328 670	1 476 300
3	Битум, руб/л	6	13	26 250	л	157 500	341 250
4	Черный щебень, руб/т	1 800	1 800	2 457	т	4 422 600	4 422 600
5	Нижний слой асфальтобетонной смеси, руб/т	2 000	2 000	2 043	т	4 086 000	4 086 000
6	Верхний слой асфальтобетонной смеси, руб/т	2 200	2 200	1 588	т	3 493 600	3 493 600
7	Обочина, руб/т	250	280	3 368	т	842 000	943 040
Итого затрат						14 902 970	15 793 470

Анализ данных таблицы 22 позволил установить пределы изменения себестоимости материалов необходимых для строительства нового дорожного полотна при условии их покупки в один сезон. Таким образом, стоимость материальных затрат, приходящихся на зимний период года составляет 14902,97 тыс. руб., а в летний –15793470 тыс. руб. В абсолютном изменении разница составила – 890,5 тыс. руб., темп прироста с учетом сезонности составил 5,98 %.

Данные таблицы 22 и методологическое описание задачи о смесях позволяют формализовать решаемую задачу оптимизации затрат в следующем виде

$$f(x) = p_1 \cdot x_1 + p_2 \cdot x_2 + p_3 \cdot x_3 + p_4 \cdot x_4 + p_5 \cdot x_5 + p_6 \cdot x_6 \rightarrow \min, \quad (15)$$

$$\begin{cases} x_1 + x_2 = 5726, \\ x_3 + x_4 = 4921, \\ x_5 + x_6 = 26250, \\ \sum_{i=1}^6 p_i \cdot x_i \geq 2058770, \\ \sum_{i=1}^6 p_i \cdot x_i \leq 2848230. \end{cases} \quad (16)$$

В модели условной оптимизации (15)-(16) переменными решения выступают: x_1 – объем нижнего (подстилающего) слоя в ценах зимнего периода, x_2 – объем нижнего (подстилающего) слоя в ценах летнего периода, x_3 – объем основания дорожного полотна в ценах зимнего периода, x_4 – объем основания дорожного полотна в ценах летнего периода, x_5 – объем битума в ценах зимнего периода, x_6 – объем битума в ценах летнего периода. Параметрами системы ограничений (16) выступают значения определяемые данными таблицы 22.

На основе экономико-математической модели управления затратами(15)-(16) разработана табличная версия модели на базе электронных таблиц Excel (рис. 11).

Состав смеси		Зима	Лето	Зима	Лето	Зима	Лето
Нижний (подстилающий) слой, руб/т		100	180				
Основание дорожного полотна, руб/т				270	300		
Битум						6	13
		x1	x2	x3	x4	x5	x6
Объем материалов		3203	2523	3976	945	26030	220
		x1+x2 =		5726			
		x3+x4 =		4921			
		x5+x6 =		3 976			
		$\sum_{i=1}^6 p_i \cdot x_i \geq$		2 058 770			
		$\sum_{i=1}^6 p_i \cdot x_i \leq$		2 848 230			

Рис. 11. Табличная модель управления затратами

Эффективным инструментальным средством поиска оптимального решения для табличных моделей условной оптимизации является надстройка

«Поиск решения», входящая в состав Microsoft Excel. Для задач линейного программирования «Поиск решения» использует оптимизационный алгоритм под названием «симплекс-метод» (рис. 12).

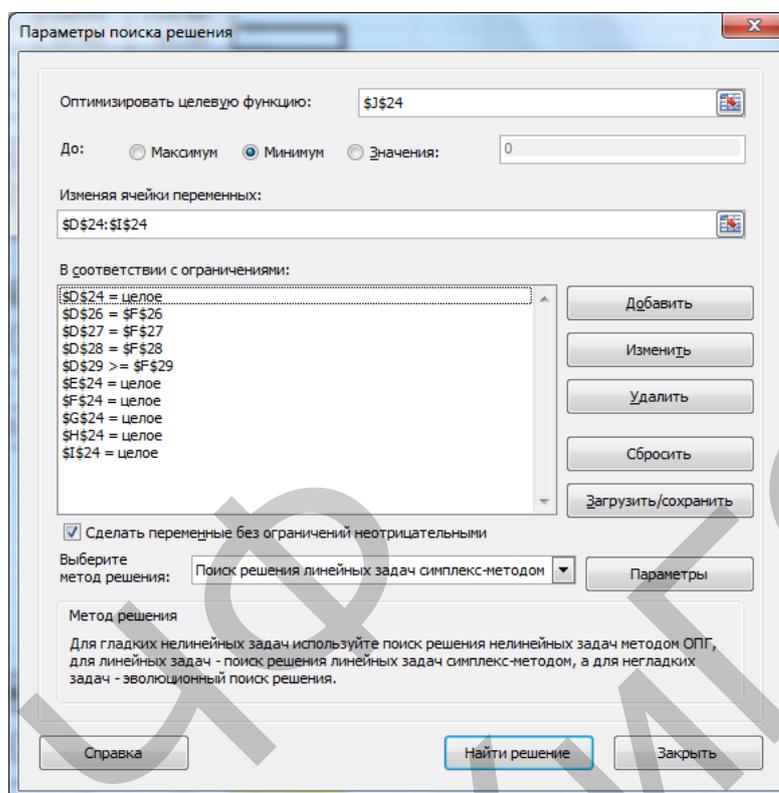


Рис. 12. Диалоговое окно надстройки «Поиск решения»

Использование надстройки «Поиск решения» позволило определить оптимальный объем материалов, закупаемых по ценам сезонных периодов (табл. 23).

Таблица 23

Оптимальный объем материалов, закупаемых в сезонный период

№	Вид материала	Сезон		Итого
		Зима	Лето	
1	Нижний (подстилающий) слой, т	3203	2523	5726
2	Основание дорожного полотна, т	3976	945	4921
3	Битум, л	26030	220	26250

На основе данных таблицы 23 рассчитаем себестоимость 1 км дороги (табл. 24).

Таблица 24

Себестоимость 1 км строительства автомобильной дороги

№	Структура дорожного полотна	Цена		Объем материалов на 1 км дороги		ед. изм.	Стоимость материалов на 1 км дороги	
		Зима	Лето	Зима	Лето		Зима	Лето
1	Нижний (подстилающий) слой, руб/т	100	180	3203	2523	т	774 440	774 440
2	Основание дорожного полотна, руб/т	270	300	3976	945	т	1 357 020	1 476 300
3	Розлив битума, руб/л	6	13	26030	220	л	159 040	159 040
4	Черный щебень, руб/т	1 800	1 800	2 457		т	4 422 600	4 422 600
5	Нижний слой асфальтобетонной смеси, руб/тн	2 000	2 000	2 043		т	4 086 000	4 086 000
6	Верхний слой асфальтобетонной смеси, руб/т	2 200	2 200	1 588		т	3 493 600	3 493 600
7	Обочина, руб/т	250	280	3 368		т	842 000	943 040
Итого затрат							15 134 700	15 355 020

Сравнительный анализ данных таблиц 22 и 24 позволяет рассчитать экономический эффект от реализации оптимального плана производства нового дорожного покрытия. Наличие площадей для складирования части материалов, закупаемых в зимний период года под будущую хозяйственную деятельность позволит получить экономический эффект в размере 658,77 тыс. руб. При этом эффективность данного управленческого решения составит 4,35 %.

Учитывая особую важность развития сети автомобильных дорог для социально-экономического развития Российской Федерации и Челябинской области помимо традиционных методов строительства автомобильных дорог,

внедряется современная технология строительства и ремонта автомобильных дорог методом холодного ресайклинга.

Технология строительства автомобильной дороги методом холодного ресайклинга предполагает укрепление (стабилизацию) грунта, каменных материалов путем фрезерования и смешивания их с вяжущими материалами. В качестве вяжущих материалов могут выступать специализированные химические добавки, цемент. Основой для выполнения строительства автомобильной дороги данным методом является машина для ресайклинга, представляющая собой фрезерно-смешивающий барабан с большим количеством специальных резцов, которые вращаясь измельчают материал для дорожного покрытия. При фрезеровании в барабан под давлением впрыскиваются вяжущие водно-цементные суспензии, в точно дозируемом количестве. Количество суспензии точно регулируется насосом, управляемым микропроцессорной системой, чтобы влажность готового материала была оптимальной для его уплотнения. Группы машин используемые для строительства дорог методом холодного ресайклинга показаны могут различаться в зависимости от целей и используемого стабилизатора грунта (рис.13).



Рис. 13. Группа машин для строительства методом холодного ресайклинга

В процессе строительства автомобильной дороги ресайклер толкает перед собой мобильную установку для приготовления водно-цементной суспензии. После ресайклинга слой из полученной смеси, уплотняется для получения одинаковой плотности материала катком. Затем материал профилируется автогрейдером и окончательно уплотняется виброкатками.

Для ухода за свежеложенным основанием производят розлив битумной эмульсии.

Преимущества строительства дорожного основания методом холодного ресайклинга:

- в результате последовательного смешивания материалов с водой и стабилизаторами повышается качество ресайклируемого слоя. Благодаря микропроцессорной системе управления насосами водно-цементная суспензия поступает в рабочую камеру ресайклера в строго необходимом количестве.

- дорожное основание получает структурную целостность благодаря тому, что слой основания имеет большую толщину и не требует пролива вяжущими материалами между тонкими слоями дорожной одежды, что необходимо при строительстве автомобильных дорог традиционными методами.

- современные машины для ресайклинга отличаются высокой производительностью, что способствует уменьшению времени на производство строительных работ.

- продление срока службы автомобильной дороги без капитального ремонта до 15 лет.

В Челябинской области строительство автомобильных дорог методом холодного ресайклинга осуществляет две организации:

1. ЗАО ПО «Прессмаш»
2. ОГУП «Управление специализированных дорожных работ».

Данные организации обладают машинами, оборудованием и материалами необходимыми для осуществления строительства и ремонта автомобильных дорог методом холодного ресайклинга. Рабочие производящие работы на этих машинах прошли соответствующее обучение в зарубежных организациях и обладают навыками и умениями качественно выполнять свои обязанности.

Рассмотрим количество и стоимость материалов при строительстве автомобильной дороги методом холодного ресайклинга при наличии факторов, действующих с заранее известной сезонной периодичностью (табл.25).⁶

Таблица 25

Количество и стоимость материалов

№	Структура дорожного полотна	Цена		Объем на 1 км дороги	ед. изм.
		Зима	Лето		
1	Нижний (подстилающий) слой, руб/т	100	180	5 726	т
2	Основание дорожного полотна, руб/т	250	280	2 100	т
3	Цемент, руб/т	3 750	3 750	243,6	т
4	Битум, руб/л	6	13	7 000	л
5	Россыпь ЩПС	100	180	138,7	т
6	Нижний слой асфальтобетонной смеси, руб/т	2 000	2 000	2 043	т
7	Верхний слой асфальтобетонной смеси, руб/т	2 200	2 200	1 588	т
8	Обочина, руб/т	250	280	3 368	т

Используя надстройку Excel «Поиск решения» определим оптимальный объем материалов, закупаемых по ценам сезонных периодов (табл.26).

Таблица 26

Оптимальный объем материалов

№	Вид материала	Сезон		Итого
		Зима	Лето	
1	Нижний (подстилающий) слой, т	3 646	2 080	5 726
2	Основание дорожного полотна, т	189	1 911	2 100
3	Битум, л	4 390	2 610	7 000

На основе данных таблицы 26 рассчитаем себестоимость 1 км дороги (табл. 27)

⁶ Областное государственное унитарное предприятие «Управление специализированных дорожных работ». Министерство строительства и инфраструктуры Челябинской области. URL:<http://minstroy74.ru> (дата обращения 04.04.2016)

Таблица 27

Себестоимость 1 км строительства автомобильной дороги

№	Структура дорожного полотна	Цена		Объем материалов на 1 км дороги		ед. изм.	Стоимость материалов на 1 км дороги	
		Зима	Лето	Зима	Лето		Зима	Лето
1	Нижний (подстилающий) слой, руб/т	100	180	3646	2080	т	364 600	374 400
2	Основание дорожного полотна, руб/т	250	280	189	1911	т	47 250	535 080
3	Розлив битума, руб/л	6	13	4390	2610	л	26 340	33 930
4	Цемент, руб/т	3750	3750	243,6		т	913 500	913 500
5	Россыпь ЩПС	100	180	138,7		т	13 870	24 966
6	Нижний слой асфальтобетонной смеси, ру/тн	2 000	2 000	2 043		т	4 086 000	4 086 000
7	Верхний слой асфальтобетонной смеси, руб/т	2 200	2 200	1 588		т	3 493 600	3 493 600
8	Обочина, руб/т	250	280	3 368		т	842 000	943 040
Итого затрат							9 787 160	10 404 516

Сравнительный анализ данных таблиц 24 и 27 позволяет рассчитать экономический эффект от реализации оптимального плана производства нового дорожного покрытия методом холодного ресайклинга и традиционным методом. Применение при строительстве автомобильной дороги методом холодного ресайклинга позволит получить экономический эффект в размере 5347540 руб. при условии закупки материалов под будущую хозяйственную деятельность в зимний период года и 4950504 руб. при покупке материалов в летний период года. При этом экономическая эффективность данного управленческого решения в зимний период года составит 35,33% и 32,24% в летний период года.

2.4 Мероприятия по улучшению финансового состояния ООО «Еткульское ДРСУ», направленные на оптимизацию затрат

Финансовое состояние предприятия – это экономическая категория, которая показывает оборот капитала и способность предприятия к саморазвитию на данный момент времени.

Способность предприятия своевременно производить платежи, финансировать свою хозяйственную деятельность показывает о хорошем финансовом состоянии.

Проведенное исследование свидетельствует о том, что ООО «Еткульское ДРСУ» с каждым годом ухудшает свои финансовые показатели по сравнению с 2012 годом.

Улучшение финансового состояния может быть выполнено только при активном участии работников ООО «Еткульское ДРСУ». На данном этапе функционирование предприятия не в состоянии решать финансовые задачи, проводить финансово-экономический анализ деятельности.

ООО «Еткульское ДРСУ» не имеет отдела решающего вопросы по выполнению мероприятий оздоровления предприятия. Отдел бухгалтерии занимается расчетами отдельных показателей финансово-экономической деятельности, но в вопросах планирования и поиска путей выхода из сложившейся ситуации они не достаточно компетентны.

Работу по стабилизации и улучшению финансового состояния ООО «Еткульское ДРСУ» следует поручить специалистам финансового отдела, который предлагается создать на предприятии. За финансовым отделом закрепляются следующие задачи:

1. Анализ текущей деятельности предприятия.
2. Обеспечение финансовыми ресурсами основной деятельности предприятия, изыскание резервов снижения издержек, увеличение прибыли и рентабельности, полное выполнение обязательств перед бюджетом и поставщиками.

3. Анализ дебиторской и кредиторской задолженностей.
4. Сбор информации о движении денежных средств на счетах предприятия.
5. Анализ договоров и контрактов.
6. Активное участие в электронных аукционах по заключению государственных контрактов с целью их увеличения.

Следующим мероприятием по улучшению финансового состояния ООО «Еткульское ДРСУ» является разработка политики управления дебиторской задолженности. Этот этап включает в себя:

1. Контроль за состоянием расчетов с заказчиками, выбор деловых партнеров и схемы взаимодействия с ними.
2. Контроль за соотношением дебиторской и кредиторской задолженностей.
3. Обращение к принудительному взысканию долгов.

Основные направления реализации новых подходов в хозяйственную деятельность ООО «Еткульское ДРСУ»:

- совершенствование географии объектов маршрутного ремонта дорог в увязке с новыми приоритетами финансирования строительства и реконструкции дорог;
- реализация новых подходов к планированию содержания дорог;
- внедрение в проектах инноваций, направленных на повышение безопасности движения;
- внедрение инноваций, направленных на повышение качества строительных материалов;
- внедрение инноваций, направленных на снижение энергозатрат при эксплуатации дорог;
- внедрение новых подходов к расширению источников финансирования дорожного хозяйства на основе концессионных соглашений на строительство и эксплуатацию дорог.

Заключение

Развитие дорожного хозяйства Российской Федерации сопровождается увеличением перевозок и требует качественного улучшения работы, где инфраструктура и автомобильные дороги имеют первоочередное значение для повышения конкурентоспособности производимой продукции и инвестиционной привлекательности регионов Российской Федерации.

Министерством транспорта Российской Федерации совместно с Союзом Транспортников России проводится большая работа для поиска технологий и материалов, с целью организации высоких темпов строительства дорожной инфраструктуры, повышения технического уровня, улучшения состояния и безопасности движения. В связи с этим предлагаются возможности применения новых технологий и материалов при строительстве в дорожном хозяйстве Российской Федерации.

При выполнении работы был проведен анализ понятийного аппарата дорожного хозяйства. Рассмотрена схема управления автомобильными дорогами общего пользования в РФ и изучены основные термины и определения. Определена система учета расходов в отрасли дорожного хозяйства Российской Федерации. Показан механизм исполнения федерального бюджета по расходам в дорожном хозяйстве. Так же произведены сравнительные стоимостные показатели строительства автомобильных дорог в России и зарубежных странах

Особое внимание уделено развитию дорожного хозяйства Челябинской области. Определены цели необходимые для выполнения задач по развитию сети автомобильных дорог в Челябинской области. Была рассмотрена и проанализирована Государственная программа «По развитию дорожного хозяйства в Челябинской области на 2015-2022 годы».

Проведен анализ экономического развития дорожного хозяйства Челябинской области, рассмотрены основные источники формирования дорожного фонда. Выявлены проблемы и приведены обоснования необходимости их решения.

Выполняя выпускную квалификационную работу проведен анализ финансово-хозяйственной деятельности ООО «Еткульского ДРСУ». Рассмотрены основные виды деятельности, организационная структура и финансовое состояние организации. Рассчитаны основные показатели эффективности деятельности организации. В процессе изучения практической деятельности ООО «Еткульское ДРСУ» направленной на регулирование затрат при строительстве автомобильных дорог были разработаны две экономико-математические модели оптимизации материальных затрат. На их основе были подготовлены управленческие предложения по снижению затрат, связанных с деятельностью по управлению себестоимости продукции. Рассчитано и произведен сравнительный анализ наличия сезонной составляющей при управлении себестоимостью материалов.

При анализе произведенных исследований и опыта уже реализованных на территории России и Челябинской области проектов строительства автомобильных дорог с применением метода холодного ресайклинга показаны весомые преимущества данного метода перед традиционным.

Преимущества строительства автомобильных дорог методом холодного ресайклинга:

1. Сокращение сроков производства дорожных работ за счет увеличения скорости строительства верхнего слоя основания автомобильной дороги.
2. Обеспечивает высокую технологичность дорожно-строительных работ и дает положительный экономический эффект за счет продления сроков службы дорожного полотна без капитального ремонта до 15 лет при снижении стоимости ее строительства и эксплуатации.
3. Основание дорожного полотна увеличивает свою несущую способность за счет увеличения коэффициента уплотнения и показателя морозостойкости.

4. Себестоимость дорожного строительства за счет облегченных конструкций и уменьшения количества инертных материалов (песок, щебень) при обустройстве основания автомобильных дорог снижается на 30-35%.

5. При строительстве значительно уменьшается количество техники и рабочей силы.

На сегодняшний день для применения метода холодного ресайклинга имеется полная нормативно-техническая база (ОДМ218.2.022-2012, ТУ, технологический регламент, СЭЗ и т.д.). На построенных по данному методу автомобильных дорогах проводятся ежегодные эксплуатационные обследования, подтвердившую удовлетворительную работу основания автомобильной дороги. Метод холодного ресайклинга применяется в 60 странах мира уже более 40 лет и подходит для строительства автомобильных дорог в проектах государственно-частного партнерства по контрактам жизненного цикла.

Библиографический список

Нормативно-правовые акты

1. Постановление Правительства РФ от 05 марта 2015 года №193 Об утверждении правил предоставления и распределения в 2015 году иных межбюджетных трансфертов из федерального бюджета бюджетам субъектов РФ на реализацию мероприятий региональных программ в сфере дорожного хозяйства // Утверждено постановлением Правительства РФ 5 марта 2015 года.
2. Федеральный закон № 44-ФЗ от 5 апреля 2013 года «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» // Справочно правовая система Консультант Плюс. Режим доступа: [http:// www. Consultant.ru](http://www.Consultant.ru) // . Дата обращения: 18.02. 2016.
3. Федеральный закон № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации – 2007.- № 46. - Ст 5553.
4. Распоряжение Росавтодора от 30 марта 2015 года № 540-Р «Об утверждении Порядка исполнения федерального бюджета по расходам на дорожное хозяйство и автомобильный транспорт на 2015 год и на плановый период 2016-2017 годов» // Справочно правовая система Консультант Плюс [Электронный ресурс]: Режим доступа [http: // www. Consultant.ru](http://www.Consultant.ru) //.- Дата обращения 12.04.2016.
5. Постановление Правительства Челябинской области от 28.11.2014 г. (с изменениями на 15.12.2015года) О государственной программе Челябинской области «Развитие дорожного хозяйства в Челябинской области на 2015-2022 годы» Правительство Челябинской области №654-П от 28 ноября 2014 года./ Правительство Челябинской области: официальный сайт [Электронный ресурс] // Режим доступа [http://www. pravmin74. ru](http://www.pravmin74.ru) //.- Дата обращения 25.12.2015.

Литература

6. Говердовская Л.Г. Инновационные технологии в дорожной отрасли / Л.Г. Говердовская. - Самара, 2014.- 164 с.
7. Ермошин Н.А. Экономико-математические методы в дорожном строительстве / Н.А. Ермошин.- Санкт-Петербург, 2013.- 95 с.
8. Павлова Л.В. Реконструкция автомобильных дорог / Л.В. Павлова.- Самара, 2013. - 208 с.
9. Павлова Л.В. Автомобильные дороги за рубежом / Л.В. Павлова.- Самара, 2014. - 259 с.
10. Логинова Д.В. История транспортного строительства / Д.В. Логинов.- Сыктывкар, 2013. - 92 с.
11. Филатов С.Ф. Восстановление асфальтобетонных покрытий методом холодного ресайклинга / С.Ф. Филатов. - Издательство СибАДИ. Омск, 2013. - 72 с.
12. Гавриш В.В. Экономика дорожного строительства / В.В. Гавриш. - СФУ. Красноярск, 2013. - 348 с.
13. Бондарева Э.Д. Изыскания и проектирование автомобильных дорог / Э. Д. Бондарева. - Санкт-Петербург, 2012. - 56 с.
14. Давыдов А.Н. Сетевое планирование в транспортном строительстве / А.Н. Давыдов. - Самара, 2013. – 58 с.
15. Плотников А.Н. Финансирование инновационной деятельности в строительстве / А.Н. Плотников. - Саратов, 2011. – 118 с.
16. Лазарев Ю.Г. Реконструкция автомобильных дорог / Ю.Г. Лазарев. - Санкт-Петербург, 2013. - 93 с.
17. Салихов М.Г. Проектирование и организация работы производственных предприятий дорожного строительства / М.Г. Салихов.- Йошкар-Ола, 2011. - 52 с.
18. Горшкова Н.Г. Изыскания и проектирование автомобильных дорог промышленного транспорта / Н.Г. Горшкова. - Белгород, 2013. - 135 с.
19. Пантелеев А.В. Методы оптимизации / А.В. Пантелеев. - Москва, 2012. - 424 с.

20. Розова В.Н. Методы оптимизации / Н.В.Розова. - Москва, 2013. - 112 с.
21. Заболухин М.В. Диагностика автомобильных дорог / М.В. Заболухин.- Нижний Новгород, 2014.-23 с.
22. Дергунов С.А. Инновационный менеджмент в дорожно-строительном хозяйстве / С.А.Дергунов. - Оренбург, 2014. - 235 с.
23. Королев Е.В. Дорожно-строительные материалы. Асфальтобетон / Е.В. Королев.- Пенза, 2012. – 240 с.
24. Кузнецов Б.Т. Математические методы финансового анализа / Б.Т.Кузнецов.- Москва, 2012. – 159 с.
25. Иванов И.В. Инновационное развитие России / И.В.Иванов.- Москва, - 2013. – 352 с.
26. Лазарев И.А. Новая информационная экономика и сетевые механизмы ее развития / И.А. Лазарев.- Москва, 2013. – 242 с.
27. Нешиной А.С. Финансы / А.С. Нешиной. – Москва, 2015. – 352 с.
28. Шуляк П.К. Финансы / П.К. Шуляк. – Москва, 2015. – 383 с.

Методические указания

29. Методическое указание компании Wirtgen Технология холодного ресайклинга. Copyright 2012 /
30. СНиП 2.05.02 – 85 Автомобильные дороги. Госстрой России 2004 /

Электронные ресурсы

31. Правительство Российской Федерации: официальный сайт [Электронный ресурс] // Режим доступа <http://www.government.ru/>.- Дата обращения 18.12.2015.

32. Министерство финансов Российской Федерации: официальный сайт [Электронный ресурс] // Режим доступа <http://www.minfin.ru/>.- Дата обращения 21.12.2015.

33. Министерство транспорта Российской Федерации: официальный сайт [Электронный ресурс] // Режим доступа <http://www.mintrans.ru/>.- Дата обращения 21.12.2015.

34. Правительство Челябинской области: официальный сайт [Электронный ресурс] // Режим доступа <http://www.pravmin74.ru/>.- Дата обращения 25.12.2015.

35. Министерство финансов Челябинской области: официальный сайт [Электронный ресурс] // Режим доступа <http://www.minfin74.ru/>.- Дата обращения 12.01.2016.

36. Министерство дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области: официальный сайт [Электронный ресурс] // Режим доступа <http://www.миндортранс74.ru/>.- Дата обращения 07.02.2016.

37. Государственная дорожная компания «Автодор»: официальный сайт [Электронный ресурс] // Режим доступа <http://www.russianhighways.ru/>.- Дата обращения 19.02.2016.

38. Областное государственное унитарное предприятие «Управление специализированных дорожных работ». Министерство строительства и инфраструктуры Челябинской области: официальный сайт [Электронный ресурс] // Режим доступа <http://minstroy74.ru/>.- Дата обращения 27.04.2016.

39. Справочно правовая система Консультант Плюс. [Электронный ресурс]: Режим доступа <http://www.Consultant.ru/>.- Дата обращения 12.04.2016.

40. Закрытое акционерное общество «ПРЕССМАШ». [Электронный ресурс]: Режим доступа <http://www.evrokad.ru/>.- Дата обращения 12.01.2016.