

Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение
высшего образования
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»
Институт управления бизнес-процессами и экономики
Кафедра «Экономика и организация предприятий энергетического
и транспортного комплексов»

УТВЕРЖДАЮ
Заведующий кафедрой
Е. В. Кашина
« » 2017 г.

ДИПЛОМНЫЙ ПРОЕКТ

080502.65.13.00 – «Экономика и управление на предприятии
(на автомобильном транспорте)»

**Повышение эффективности использования дорожной техники
(на примере ФГУП «ГУССТ № 9 при Спецстрое России)»**

Пояснительная записка

Руководитель

канд. экон. наук, профессор И. Л. Голянд

Выпускник

Ю. С. Трефилова

Красноярск 2017

Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение
высшего образования
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»
Институт управления бизнес-процессами и экономики
Кафедра «Экономика и организация предприятий энергетического
и транспортного комплексов»

УТВЕРЖДАЮ
Заведующий кафедрой
Е. В. Кашина
« » 2017 г.

**ЗАДАНИЕ
НА ВЫПУСКНУЮ КВАЛИФИКАЦИОННУЮ РАБОТУ
в форме дипломного проекта**

Студентке Трефиловой Юлии Сергеевне

Группа УБ10-03, специальность 080502.65.13 – Экономика и управление на предприятии (на автомобильном транспорте)

Тема выпускной квалификационной работы: Повышение эффективности использования дорожной техники (на примере ФГУП «ГУССТ № 9 при Спецстрое России»)

Утверждена приказом по университету № 4456/с от 26.03.2015.
Руководитель ВКР: Голянд И.Л. – канд. экон. наук, профессор кафедры экономики и организации предприятий энергетического и транспортного комплексов

Исходные данные для ВКР:

- нормативно-правовые, законодательные документы;
- учебные пособия, статьи в ведущих бухгалтерских и финансовых изданиях, публикации с Интернет – сайтов;
- первичная документация предприятия: бухгалтерский баланс, отчет о финансовых результатах.

Перечень разделов ВКР:

- исследование теоретических основ повышения эффективности использования дорожно-строительной техники;
- оценка производственно-хозяйственной деятельности филиала «УМиАТ №921 «ФГУП ГУССТ №9 при Спецстрое России»»;
- разработка мероприятий повышения эффективности использования дорожно-строительной техники филиала УМиАТ №921ФГУП «ГУССТ № 9 при Спецстрое России».

Перечень графического материала: проблема, цель и задачи дипломного проекта; актуальность и проблема дипломного проекта; оценка производственно-хозяйственной деятельности предприятия; основные мероприятия по развитию инновационной деятельности Федерального дорожного агентства; характеристика предприятия; основные технико-экономические показатели деятельности

предприятия; анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятия; анализ использования дорожно-строительной техники; обоснование выбора техники; мероприятия предприятия; разработка инвестиционной программы модернизации дорожно-строительной техники; динамика изменения финансовых результатов; динамика рентабельности.

Руководитель ВКР

И. Л. Голянд

Задание принял к исполнению

Ю. С. Трефилова

РЕФЕРАТ

Выпускная квалификационная работа по теме «Повышение эффективности использования дорожной техники (на примере ФГУП «ГУССТ № 9 при Спецстрое России»)» содержит 105 страниц текстового документа, 11 приложений, 71 использованный источник, 21 лист графического материала.

ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА, ДОРОЖНОЕ ХОЗЯЙСТВО, ЭФФЕКТИВНОСТЬ, АВТОТРАНСПОРТ, КОЭФФИЦИЕНТ, АРЕНДА, ЛИЗИНГ, РЕКОМЕНДАЦИИ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ.

Объект исследования – филиал «УМиАТ №921ФГУП «ГУССТ № 9 при Спецстрое России»».

В дипломном проекте рассмотрены задачи:

- исследование и оценка состояния и эффективности использования дорожно-строительной техники на предприятии;

- разработка мероприятий по повышению эффективности использования дорожной техники на предприятии.

При исследовании степени эффективности дорожно-строительной техники была определена оптимальная структура и состав техники, дана характеристика интенсивности и эффективности использования дорожной техники, выявлены основные проблемы ее эксплуатации на предприятии.

В результате разработано мероприятие по повышению эффективности использования дорожно-строительной техники предприятия на перспективу с достаточно емкими капиталовложениями. В качестве технической реализации предложенного мероприятия произведен расчет лизинговых платежей по приобретению дорожно-строительной техники и оценена эффективность предложенного мероприятия.

						ДП – 080502.65.13.00 – 2016 ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата		5

СОДЕРЖАНИЕ

<u>Введение</u>	7
<u>1 Исследование теоретических основ повышения эффективности использования дорожно-строительной техники</u>	9
<u>1.1 Концепция технической политики в дорожном хозяйстве РФ</u>	9
<u>1.2 Методы эффективного использования дорожно-строительной техники</u>	Ошибка! Закладка не определена.
<u>1.3 Методика проведения анализа использования дорожно-строительной техники</u>	Ошибка! Закладка не определена.
<u>2 Оценка производственно-хозяйственной деятельности филиала «УМиАТ №921 «ФГУП ГУССТ №9 при Спецстрое России»</u>	Ошибка! Закладка не определена.
<u>2.1 Характеристика производственно-хозяйственной деятельности</u> ..	Ошибка! Закладка не определена.
<u>2.2 Анализ финансового состояния предприятия</u>	Ошибка! Закладка не определена.
<u>2.3 Анализ использования дорожно-строительной техники</u>	Ошибка! Закладка не определена.
<u>3 Разработка мероприятий повышения эффективности использования дорожно-строительной техники филиала УМиАТ №921 ФГУП «ГУССТ № 9 при Спецстрое России»</u>	Ошибка! Закладка не определена.
<u>3.1 Обоснование выбора дорожно-строительной техники филиала УМиАТ №921 ФГУП «ГУССТ № 9 при Спецстрое России»</u> ..	Ошибка! Закладка не определена.
<u>3.2 Разработка инвестиционной программы модернизации дорожно-строительной техники филиала УМиАТ №921 ФГУП «ГУССТ № 9 при Спецстрое России»</u>	Ошибка! Закладка не определена.
<u>3.3 Расчет эффективности мероприятий повышения эффективности использования дорожно-строительной техники филиала УМиАТ №921 ФГУП «ГУССТ № 9 при Спецстрое России»</u>	89

Заключение

Ошибка! Закладка не определена.
ДП – 080502.65.13.00 – 2016 ПЗ

Список использованных источников

Ошибка! Закладка не определена.

Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата	Повышение эффективности использования дорожной техники (на примере ФГУП «ГУССТ № 9 при Спецстрое России»)	Лит.	Лист	Листов
Разраб.		Грефилова						6	105
Пров.		Голянд							
Н.контр.		Хегай							
Утв.		Кашина							

ЭОПЭТК

ВВЕДЕНИЕ

Значение дорожно-строительного комплекса для экономики любой страны переоценить трудно. А в России, с ее огромными пространствами, суровыми природно-климатическими условиями и неразвитой инфраструктурой его роль возрастает многократно.

В настоящее время парк дорожно-строительных организаций комплектуется специализированными машинами с разным техническим состоянием, возрастом и техническими характеристиками. Этот факт серьезно отражается на продолжительности, сложности и на стоимости строительства автодорог.

Актуальность работы определяется ее направленностью на определение положений эффективного использования парка машин дорожно-строительных организаций.

Актуальной остается задача совершенствования системы выбора критериев оценки эффективности использования парка машин и их иерархии, так как необходимо оценить возможности парка машин организации в условиях различных организационно-правовых форм хозяйствования, свободы выбора видов выполняемых работ, использования различных, в том числе и ресурсосберегающих технологий, организационных решений.

В связи с вышеизложенным разработка концепции эффективного использования парка машин дорожно-строительных организаций является научно-технической проблемой, имеющей важное народнохозяйственное значение, направленной на системное устранение непроизводительных

									ДП – 080502.65.13.00 – 2016 ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата					7

материальных, финансовых и трудовых затрат при строительстве транспортных сооружений. Исследования, нацеленные на совершенствование системы теоретических взглядов и методов планирования эффективного использования парка машин дорожно-строительных организаций, являются актуальными.

Исходя из актуальности этих вопросов, целью работы является определение путей повышения эффективности использования дорожной техники на предприятии.

Поставленная цель определяет задачи при исполнении работы:

- проанализировать теоретические аспекты повышения эффективности использования дорожно-строительной техники;

- исследовать производственно-хозяйственную и финансовую деятельность и состояние дорожно-строительной техники предприятия;

- оценить эффективность использования дорожно-строительной техники предприятия;

- выявить недостатки и тенденции использования дорожно-строительной техники предприятия;

- разработать мероприятия повышения эффективности использования дорожно-строительной техники предприятия;

- рассчитать эффективность мероприятий повышения эффективности использования дорожно-строительной техники предприятия.

Объектом исследования является филиал «УМиАТ №921 «ФГУП ГУССТ №9 при Спецстрое России»».

Предмет исследования – закономерности процесса оптимизационного синтеза систем машин дорожно-строительного предприятия.

В процессе написания данного дипломного проекта были использованы труды отечественных ученых-экономистов. Используются законодательные и нормативные материалы, учебники и учебные пособия по теории финансового анализа, статьи в ведущих бухгалтерских и финансовых изданиях, открытые публикации с различных Интернет — сайтов, а так же материалы, собранные в

период прохождения преддипломной практики в филиале «УМиАТ №921 «ФГУП ГУССТ №9 при Спецстрое России»» (бухгалтерский баланс, отчет о финансовых результатах, список дорожной техники и транспорта).

1 Исследование теоретических основ повышения эффективности использования дорожно-строительной техники

1.1 Концепция технической политики в дорожном хозяйстве РФ

Концепция определяет цели и основные направления научно-технической политики в дорожном хозяйстве, которые заключаются в развитии и эффективном использовании научно-технического потенциала, увеличении вклада науки в развитие дорожного хозяйства РФ, обеспечении прогрессивных структурных преобразований в системе управления дорожным хозяйством на федеральном и территориальном уровнях, создании условий для широкого и эффективного практического использования достижений науки [62].

Эффективность функционирования дорожного хозяйства определяется научно-техническим прогрессом, формирующимся в результате научно-технической деятельности и направленным на получение, распространение и применение новых знаний для решения управленческих, экономических, технологических, инженерных, социальных и иных проблем дорожного хозяйства [67].

В настоящее время потребность в инновационном развитии дорожного хозяйства определяется влиянием следующих фундаментальных факторов:

- продолжающимся бурным ростом численности парка транспортных средств, увеличением доли легковых автомобилей с высокими динамическими характеристиками и грузовых автомобилей с повышенными осевыми нагрузками, что требует пересмотра требований к основным потребительским свойствам автомобильных дорог; высокой автомобилизацией и подвижностью населения,

интенсивностью движения транспортных потоков, способствующих существенному увеличению уровня загрузки дорог и появлению транспортных заторов, особенно в зонах влияния крупных городов и мегаполисов, что требует ускоренного развития автомагистралей и скоростных дорог, отвечающих международным стандартам развития и строительства, применения усовершенствованных систем организации дорожного движения;

- значительной стоимостью основных дорожно-строительных материалов, современной высокопроизводительной техники при одновременном повышении требований к соблюдению межремонтных сроков, что требует совершенствования механизмов ценообразования в дорожном хозяйстве;

- ожидаемым распространением новых (в том числе зарубежных) технологий при строительстве и эксплуатации дорог, что влечет за собой рост требований к качеству производства дорожных работ с учетом региональных особенностей Российской Федерации;

- планируемым масштабным строительством местных дорог для соединения населенных пунктов с опорной сетью дорог, что требует ускоренной разработки и применения экономически оправданных технологий и материалов (главным образом, местных), подготовки обновленных стандартов проектирования, строительства и эксплуатации таких дорог;

- приоритетным учетом требований обеспечения безопасности дорожного движения и экологических норм в дорожном строительстве [71].

Влияние указанных факторов требует от дорожного хозяйства существенной перестройки на принципах инновационного развития.

Целью инновационной деятельности Федерального дорожного агентства является улучшение потребительских свойств автомобильных дорог, повышение безопасности дорожного движения, снижение затрат на дорожные работы, повышение сроков службы автомобильных дорог и инженерных сооружений, снижение отрицательного воздействия на окружающую среду за счет повышения

технологического уровня проектирования, строительства и эксплуатации дорог и искусственных сооружений [67].

Исходя из целей, необходимо решаются следующие задачи по развитию инновационной деятельности в дорожном хозяйстве РФ:

- формирование инновационной инфраструктуры для масштабного освоения в дорожном хозяйстве прогрессивных технологий, материалов, конструкций, машин и механизмов, включая систему информационного обеспечения, систему экспертизы, систему сертификации и продвижения разработок и т.д., создание производств наукоемких видов продукции [57];

- координация действий научных, проектных и производственных организаций и предприятий дорожного хозяйства, вузовской науки в целях разработки комплексного подхода к решению задач инновационного развития;

- обеспечение благоприятных экономических условий для активизации инновационной деятельности, в том числе развитие малого инновационного предпринимательства путем формирования благоприятных условий для функционирования малых организаций и оказания им государственной поддержки на начальном этапе деятельности;

- совершенствование системы управления дорожным хозяйством, включая развитие механизма государственно-частного партнерства;

- выявление и поддержка конкурентоспособных технологий, стимулирование предприятий, внедряющих отечественные и передовые зарубежные научно-технические разработки;

- обеспечение приоритетности реализации критических технологий (в соответствии с утвержденным Перечнем критических технологий дорожного хозяйства) и стимулирование их применения проектными, строительными и производственными организациями для нужд дорожного хозяйства [67];

									ДП – 080502.65.13.00 – 2016 ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата					11

- сохранение и развитие научно-технического потенциала дорожного хозяйства для поддержания современного технологического уровня и эффективного использования критических технологий;

- вовлечение в хозяйственный оборот объектов интеллектуальной собственности, результатов изобретательской деятельности и обеспечение защиты от их несанкционированного использования;

- интенсификация разработки стандартов организации, направленных на расширение использования новых технологий, техники, конструкций и материалов;

- организация работ и совершенствование гармонизации нормативно-технических документов с зарубежными аналогами;

- использование технологий двойного назначения;

- развитие лизинга новой прогрессивной дорожной техники и оборудования для ускорения производства дорожных работ и повышения качества дорожно-строительных материалов, а также уникального наукоемкого оборудования для научных исследований.

Конкретные дорожные технологии, конструкции, техника, материалы, технические инновационные решения при проектировании, строительстве, ремонте и эксплуатации автомобильных дорог должны соответствовать установленному перечню критических технологий при разработке планов (программ) освоения инноваций [44]. Для организации эффективного планирования инновационной деятельности в Приложении А даны основные направления инноваций, соответствующие критическим технологиям, включенным в перечень. Реализация перечня критических технологий помимо решения ключевых проблем дорожного хозяйства одновременно способствует энерго- и ресурсосбережению при строительстве и эксплуатации дорог, оптимизации стоимости и обеспечению качества дорожных работ, а также гармонизации нормативной правовой и материально-технической базы отрасли с нормами и методами, принятыми в международных стандартах [11, с.58].

Перечень критических технологий будет периодически уточняться Федеральным дорожным агентством на основе анализа эффективности применения имеющихся и разработки новых технологий, применение которых может иметь приоритетное значение для развития инновационной деятельности в дорожном хозяйстве.

Основные мероприятия по развитию инновационной деятельности Федерального дорожного агентства на период 2011 - 2015 гг. [67] представлены на рисунке 1.

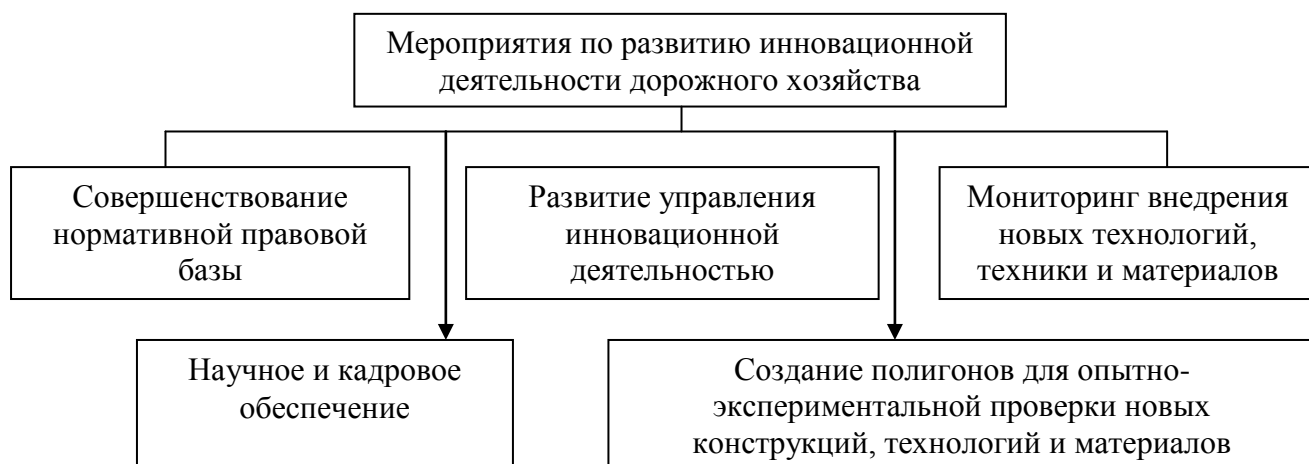


Рисунок 1 – Основные мероприятия по развитию инновационной деятельности Федерального дорожного агентства на период 2011 - 2015 гг.

Осуществление новых принципов научно-технической деятельности должно способствовать преодолению кризисных явлений в дорожном хозяйстве, ускорению его реформирования, повышению инновационной активности, а также приведению дорожных норм, стандартов, систем сертификации дорожной продукции и метрологического обеспечения в соответствие с мировыми подходами в этой области [3, с.102].

Достижение поставленных целей требует конкретных механизмов реализации новых принципов научно-технической деятельности и настойчивых усилий дорожных органов и научно-технической общественности в проведении предусматриваемых преобразований, отвечающих духу времени.

Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата

Что касается Красноярского края, то на заседании Правительства края принята государственная программа «Развитие транспортной системы Красноярского края на 2015-2017 годы». Госпрограмма, объединившая в себе мероприятия, направленные на развитие транспорта и дорожного хозяйства, состоит из нескольких подпрограмм – «Дороги Красноярья», «Развитие транспортного комплекса Красноярского края», «Повышение безопасности дорожного движения в Красноярском крае» [68].

Финансирование государственной программы будет осуществляться за счет средств краевого и федерального бюджетов, дорожного фонда. Общий объем на трехлетний период составит более 43 млрд. руб.

Большая часть расходов запланирована по подпрограмме «Дороги Красноярья» – почти 38 млрд. руб. За трехлетний период отремонтируют более 1000 км краевых магистралей и 62 моста. Особое внимание будет уделено ремонту и содержанию улично-дорожной сети муниципальных образований.

Таким образом, концепция технической политики в дорожном хозяйстве РФ исходит из основных направлений совершенствования дорожного хозяйства, и может быть использована в качестве основы формирования современных принципов научно-технической деятельности в дорожном хозяйстве, отвечающих общественным интересам пользователей дорог и работников отрасли, и при разработке программы реализации научно-технической политики в дорожном хозяйстве.

1.2 Методы эффективного использования дорожно-строительной техники

Повышение эффективности использования дорожно-строительных машин является основной задачей при их эксплуатации, обуславливающей рост производительности труда и темпов строительства.

В настоящее время значительная часть федеральных автодорог в России имеют высокую степень износа и исчерпали свою пропускную способность. В

свою очередь, высокоэффективная деятельность таких организаций в настоящее время может быть обеспечена только с использованием высокопроизводительной современной техники, работоспособность которой необходимо поддерживать на возможно больший период эксплуатации.

В настоящее время перед эксплуатирующими организациями стоит не только вопрос механизации строительного производства, но и оптимизации использования парка машин.

Для определения оптимального парка техники необходимо рассмотреть технологические резервы. Выбор машин исходя из требований продолжительности работ представлен на рисунке 2.

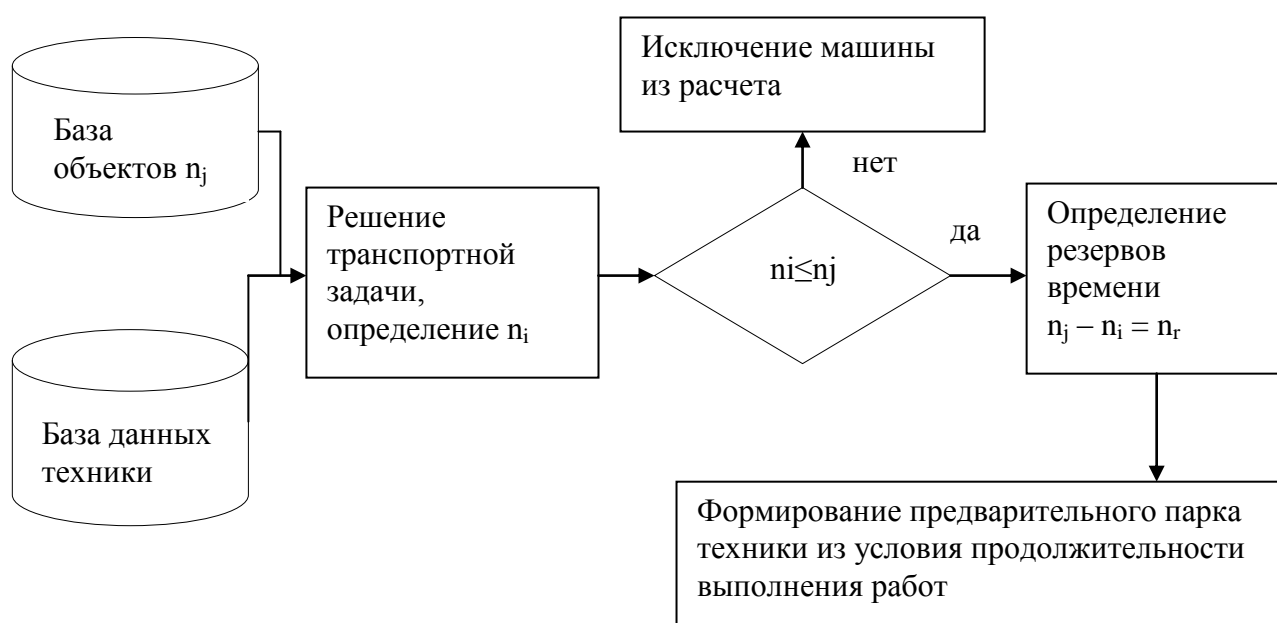


Рисунок 2 – Выбор машин исходя из требований продолжительности работ

При этом входными критериями являются технические характеристики машины, характеристики условий производства работ, максимальные пути перемещения техники при производстве работ, дополнительные условия, ограничивающие производительность (стесненность, условия экологической, пожарной безопасности и т.д.). Выходными показателями являются продолжительности работ и возможные резервы времени [4, с.122].

Потенциальные возможности повышения эффективности использования строительного-дорожного машин значительны и составляют 60...80% за счет совершенствования методов технического обслуживания и ремонта и 40...70% за счет совершенствования методов производственной эксплуатации.

Производственная эксплуатация направлена на повышение эффективности парка строительных машин за счет эксплуатации их на оптимальных рабочих режимах, оптимизацию использования машин по времени, применение новых более совершенных технологий строительного производства, экономии материалов и энергоресурсов, сокращение сроков строительства, снижение ручного труда и т.д.

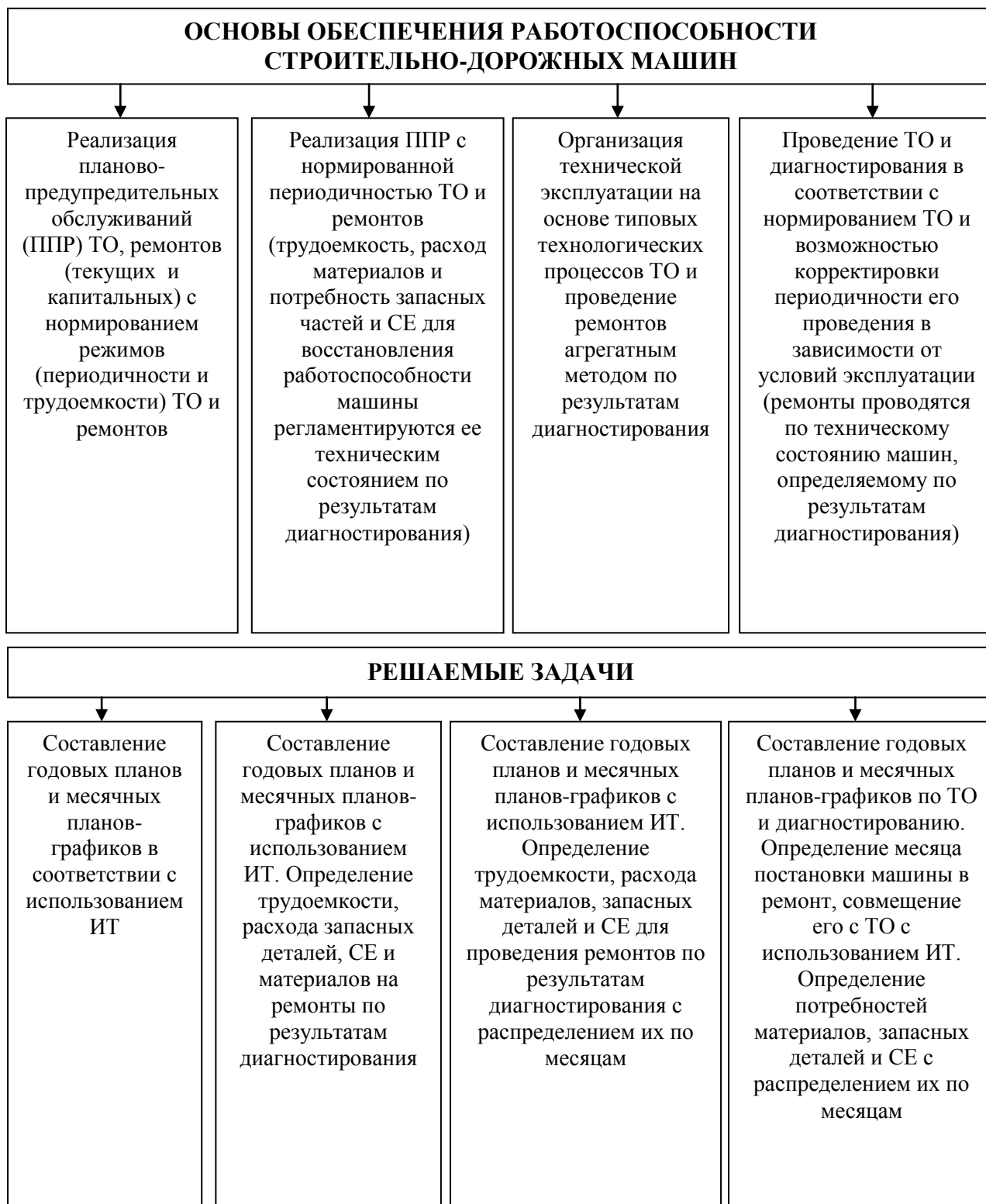
Техническая эксплуатация рассматривает вопросы сохранения и восстановления работоспособности строительных машин в процессе их использования, транспортировки и хранения.

Реализовать потенциальные возможности повышения эффективности технической эксплуатации возможно при наличии обратной связи завода-изготовителя и эксплуатирующих организаций. Эта связь не должна ограничиваться только передачей информации о надежности деталей и сборочных единиц заводу изготовителю. Завод-изготовитель должен брать под контроль машины на весь срок службы – от главного конвейера до списания.

Стратегия повышения эффективности технической эксплуатации строительного-дорожного машин заключается в объединении системы, основанной на индивидуальном подходе к планированию и организации эксплуатации машин и существующих систем поддержания и восстановления работоспособности машин.

С повышением технического уровня машин остро встал вопрос о запасных частях, многие из которых уже нельзя изготовить не только в условиях ремонтных мастерских управлений механизации, но и на ремонтных заводах строительных министерств. Очевидна необходимость перехода на сервисное обслуживание и ремонт строительных машин.

Структурная схема обеспечения работоспособности строительно-дорожных машин представлена на рисунке 3.



Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата		

ДП – 080502.65.13.00 – 2016 ПЗ

Лист

17

**Рисунок 3 – Структурная схема обеспечения работоспособности
строительно-дорожных машин**

Внедрение диагностики обеспечивает полную выработку ресурса и повышает его на 6...10%, до 30...40%, снижает число направляемых машин на ремонт, на 15...20% снижает расход запасных частей, на 5% сокращает расход топлива, трудоемкость ремонта отдельных систем и сборочных единиц до 80%.

Таким образом, методика эффективного использования дорожно-строительной техники позволяет учитывать природно-климатические, экономические и возрастные факторы использования техники, увеличивающие затраты на эксплуатацию парка специализированной техники, а также позволяет оптимизировать состав парков по критерию минимума стоимости единицы объема работ с учетом старения машин, условий эксплуатации и структуры выполняемых работ, в результате чего существенно увеличится эффективность работы дорожно-строительных организаций.

**1.3 Методика проведения анализа использования дорожно-строительной
техники**

Наступает момент, когда возникает необходимость в приобретении высокопроизводительной техники и замены выбывающей дорожно-строительной техники. При обосновании выбора и источников инвестирования предприятие ориентируется на существующие методы.

Стройка всегда требует больших капиталовложений. Значительная их доля уходит на приобретение дорогостоящих машин и инструментов, то есть техники [41, с.112]. Выбор источников зависит от финансового положения компании и ее возможностей планов на будущее. Именно поэтому необходимо точно знать и понимать, что является наиболее выгодным для вашего бизнеса.

							ДП – 080502.65.13.00 – 2016 ПЗ				Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата						18

Безусловно, стоимость строительной техники и спецтехники является одним из ключевых факторов в принятии решения, но также следует учитывать и срок службы, полезность и многое другое [61]. Одним из очевидных факторов является наличие капитала: есть ли у фирмы денежные средства на приобретение дорожно-строительной техники. Покупка потребует больших денежных затрат на первоначальном этапе по сравнению с арендой. Но если взять дорожно-строительную технику в аренду на длительный период времени, то это может в конечном итоге стоить больше, особенно если арендуемое оборудование не использовалось во время действия договора аренды. Также стоит не забывать, что, будучи владельцем спецтехники, организация сможет вернуть большую часть инвестиций от выработки приобретенного оборудования [63].

Большое преимущество является владение собственным автопарком дорожно-строительной техники, которая доступна для работы в любое время. Это позволяет владельцу оперативно реагировать на изменения в проектах либо графиках их реализации. Прежде чем решить покупать либо арендовать строительное оборудование, следует оценить потенциальный риск того, что у арендодателя не окажется необходимой для предприятия техники.

С точки зрения финансирования дорожно-строительной техники, существуют такие инструменты, как покупка спецтехники за собственные средства, за счет кредита банка и приобретение по лизингу [60].

При условии недостаточности собственных средств на покупку в собственность дорожно-строительной техники наиболее привлекательными источниками могут быть кредит, аренда, лизинг спецтехники [59].

Длительность проекта либо частота выполняемых работ могут быть решающими факторами при принятии решения. Если это краткосрочные работы, то аренда строительной техники, в том числе аренда длиннорукого экскаватора – лучшее решение [69]. Возможный риск заключается в том, что возможны простои в работе арендуемой спецтехники и строительного оборудования. При работе над долгосрочным проектом или при наличии в запасе несколько проектов – покупка

оборудования в собственность является оптимальным решением. К тому же иметь в собственном парке строительной техники, широкий выбор единиц строительной техники как: погрузчики, экскаваторы, автопогрузчики, грузовики, является большим конкурентным преимуществом.

Также следует рассмотреть возможность банковского кредита дорожно-строительной техники. Так, для банков по-прежнему очень важны доходы фирмы-соискателя, которые должны показывать уверенную положительную динамику на протяжении не менее чем последних 6 месяцев. Кроме того, финансовое учреждение уделяет серьезное внимание вопросам правильности заполнения всей документации предприятия. А это и бухгалтерская, и налоговая отчетность. Проверка этих и других документов может растянуть процесс рассмотрения заявки почти на месяц, что многие организации не устраивает.

Казалось бы, если организация решила купить спецтехнику в кредит, у него должна отпасть проблема с залогом, так как обеспечением может послужить приобретаемый транспорт. Однако так происходит далеко не всегда. Некоторые банки не считают такое обеспечение ликвидным, а потому не всегда хотят его принимать. Если же они на это и решаются, то сумма, одалживаемая соискателю будет гораздо меньше той, что стоит сама техника.

Требовательность банков имеет свою цену, которая выражается в процентах по займу. Так, если соискатель докажет кредитору свою надежность и ликвидность залога, он может занять денег не более чем под 20% в год, а то и меньше. В некоторых случаях банк даже может отказаться от взимания комиссионного сбора, который нередко предусматривается при бизнес-кредитовании.

Между тем, купив спецтехнику в кредит, предприятию не избежать других расходов. К примеру, из-за того, что транспорт сразу же станет собственностью заемщика, тому придется оплачивать все расходы, связанные с его эксплуатацией - налоги и страховки. Кроме того, данный способ приобретения не дает предприятию никаких налоговых льгот по амортизации оборудования.

Впрочем, предприниматель сможет сэкономить на налоге на прибыль, ведь расходы по погашению займа и сопутствующие им платежи уменьшат доходы предприятия.

Основные факторы, влияющие на показатели эффективности инвестиций в дорожно-строительную технику представлены в таблице 1.

Таблица 1 – Основные факторы, влияющие на показатели эффективности инвестиций в дорожно-строительную технику

Факторы	Инструменты финансирования		
	покупка спецтехники за счет собственных ресурсов	покупка спецтехники за счет кредита банка	приобретение спецтехники по лизингу
1	2	3	4
Единовременные затраты	Полная стоимость спецтехники	Нет, возможна предоплата до 30%	Нет, возможна предоплата до 30%
Погашение стоимости спецтехники	Единовременное	В рассрочку, в составе возврата долга за кредит	В рассрочку, в составе лизингового платежа
Фактор времени, влияющий на изменение условий в период заключения сделки	Оказывает влияние	Оказывает значительное влияние	Оказывает незначительное влияние
Наличие гибкой схемы формирования возвратных платежей	Нет	Нет	Имеется
Ресурсы, относимые на себестоимость	Амортизационные отчисления	Часть процентов за кредит, амортизационные отчисления	Лизинговые платежи в полном объеме
Источники оплаты стоимости спецтехники	Прибыль предприятия, амортизационный фонд	Прибыль предприятия, амортизационный фонд	Себестоимость, лизинговые платежи
Налог на прибыль	Уменьшается на величину амортизационных отчислений и налога на имущество	Уменьшается на величину амортизационных отчислений, % за кредит и налога на имущество	Уменьшается на всю величину лизинговых платежей
Налог на имущество	Выплачивается из	Выплачивается из	Входит в состав

	прибыли	прибыли	лизингового платежа
НДС	Выплачивается полностью	Выплачивается полностью	Возможна компенсация

Таким образом, анализируя основные факторы, влияющие на показатели эффективности инвестиций в дорожно-строительную технику, на наш взгляд наиболее привлекательным средством приобретения спецтехники является лизинг, поскольку предоставляет организациям более широкий спектр преимуществ как в отношении оформления сделки, так и условий приобретения.

Лизинг позволяет использовать дорогостоящее оборудование, которое необходимо для бизнеса, и при этом не тратить огромных средств на то, чтобы его купить, ведь такая сделка дает возможность перенести все расходы, связанные с выплатами, на более поздний срок.

Лизинг является удобным финансовым инструментом для приобретения в долг оборудования, предназначенного для промышленного использования [43]. При этом предприятие-получатель и лизинговая компания подписывают соглашение, по которому первый участник сделки получает от второго требуемое имущество в долгосрочную аренду. Такая операция дает предпринимателю немало преимуществ.

Во-первых, для клиента отпадает необходимость предоставлять ценное имущество для залога, как требуют банки при оформлении кредитов для бизнеса. Во-вторых, лизинг можно получить на более лояльных условиях, нежели кредит в банке. К тому же, предприятие быстро получит необходимое ему оборудование, а значит, в самые короткие сроки оно окупится и станет приносить прибыль.

По окончании срока действия договора о лизинге, его получатель может сам решить, нужно ему выкупать арендуемое имущество или нет. Кроме того, лизинг оборудования избавляет предпринимателя от риска приобрести некачественный товар или быть обманутым каким-либо другим способом.

В отличие от прямой покупки дорожно-строительной техники, лизинговые сделки имеют ряд преимуществ [69]. Во-первых, экономятся оборотные средства компании, так как авансовым платежом нужно внести только часть стоимости

											Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата	ДП – 080502.65.13.00 – 2016 ПЗ					22

автомобиля, погашая каждый последующий месяц лизинговые платежи за счет средств, которые заработает предприятие. Это позволяет оптимизироваться финансовым потокам предприятия.

Во-вторых, экономическая выгода для компании заключается в том, что клиенту дается автомобиль на срок, который, по сути, равен сроку полной его амортизации, что позволяет оформить право собственности на автомобиль к получателю от лизинговой компании по стоимости, которая близка к нулевой.

В-третьих, лизинг дешевле. Приобретение дорожно-строительной техники в лизинг клиент оплачивает из прибыли предприятия. За служебный автомобиль лизинговые платежи выносятся на себестоимость больше. Платежи при приобретении автомобиля ниже, чем лизинговые платежи на величину процента лизинга, но, несмотря на это, финансовая аренда получается дешевле покупки, даже с учетом вынесения лизинговых платежей на себестоимость.

Кроме того, переданная в лизинг дорожно-строительная техника находится на балансе. Лизинговая компания самостоятельно предоставляет автомобиль на учет в государственные органы, а право управления передает получателю лизинга по доверенности [63].

Сравнительная характеристика аренды и лизинга дорожно-строительной техники представлена в таблице 2.

Таблица 2 – Сравнительная характеристика аренды и лизинга дорожно-строительной техники

Наименование отличительного признака	Виды отношений	
	арендные	лизинговые
1	2	3
Субъекты отношений	Арендодатель и арендатор	Поставщик спецтехники, лизингодатель и лизингополучатель
Объекты отношений	Дорожно-строительная техника	Дорожно-строительная техника
Правовое отношение сторон	Имущественное двустороннее правоотношение	Коммерческое имущественное трехстороннее правоотношение
Отношения с продавцом	Арендодатель	Лизингодатель и

неисправной дорожно-строительной техники. При этом следует учитывать, что существует несколько основных аспектов, которые нужно учитывать, выбирая между обычной арендой и лизингом:

- срок. Лизинг располагает сроком от одного года до пяти лет, тогда как аренда, не превышает срока от 6 до 12 месяцев;

- предмет аренды или лизинга. Для предметов аренды характерна наибольшая ликвидность на вторичном рынке. А приобретаемая по лизингу спецтехника, как правило, сдаётся в преимущественно новом состоянии;

- стоимость. Здесь аренда немного уступает, так как арендные платежи значительно выше лизинговых. Это обусловлено тем, что арендные компании учитывают в работе оборудования всевозможные простои и более жёсткую и интенсивную эксплуатацию, и как следствие, многочисленные ремонты [63].

Аренда значительно выгоднее лизинга в том случае, когда арендуемая спецтехника необходима предприятию, только лишь для выполнения каких либо разовых работ. В этом случае лизинг оформлять, совершенно не требуется.

В качестве критерия оценки эффективности проектов используется показатель NPV – чистая дисконтированная стоимость [41, с.131]. При заданной ставке дисконтирования для сравнения различных способов финансирования инвестиционных проектов приобретения предприятием дорожно-строительной техники чистая дисконтированная стоимость рассчитывается по следующей формуле [41, с.132]:

$$NPV = \sum_{j=0}^{Tm} \frac{CF_j}{\left(1 + \frac{r}{m}\right)^j}, \quad (1)$$

где CF_j – денежный поток в j -ом году;

T – анализируемый период;

j – периоды реализации инвестиционного проекта ($j = 0, 1, 2, \dots, Tm$);

m – количество периодов в год;

r – годовая ставка дисконтирования.

Экономическая эффективность инвестиций (лизинга) определяется следующими условиями:

- $NPV > 0$ – проект является экономически эффективным;
- $NPV < 0$ – проект экономически не выгоден;
- $NPV = 0$ – при низком запасе финансовой прочности этот вариант связан с

высоким риском. Предприятие осталось на том же финансовом уровне, что и до приобретения спецтехники.

На основании вышеприведенных данных можно сказать, что наиболее эффективным инструментом финансирования инвестиционных проектов обновления парка дорожно-строительной техники России в условиях ограниченных финансовых ресурсов, следует считать лизинг.

По результатам исследования повышения эффективности использования дорожно-строительной техники, можно сказать, что совершенствование дорожного хозяйства и дорожно-строительной техники способствует преодолению кризисных явлений в дорожном хозяйстве, ускорению его реформирования, повышению инновационной активности. Применение рассмотренных методов эффективного использования дорожно-строительной техники позволяет учитывать природно-климатические, экономические и возрастные факторы, в результате чего существенно увеличится эффективность работы дорожно-строительных организаций. Рассмотренные методы замены дорожно-строительной техники позволяют сделать вывод, что и аренда и лизинг, уместны по-своему, в разных ситуациях. Поэтому, что лучше или хуже определить нельзя, нужно рассматривать каждый отдельный случай индивидуально, и потом принимать решение, чем выгоднее воспользоваться.

2 Оценка производственно-хозяйственной деятельности филиала «УМиАТ №921 «ФГУП ГУССТ №9 при Спецстрое России»»

2.1 Характеристика производственно-хозяйственной деятельности

«Управление механизации и автомобильного транспорта №921 Федерального государственного унитарного предприятия «Главное управление специального строительства по территории Сибири при Федеральном агентстве специального строительства»» (далее ФЛ «УМиАТ № 921 «ФГУП ГУССТ № 9 при Спецстрое России»») зарегистрировано 31 декабря 2002 года и является вспомогательным филиалом Федерального ГУП «Главное управление специального строительства по территории Сибири при Федеральном агентстве специального строительства» (далее ФГУП «ГУССТ №9 при Спецстрое России»).

ФГУП «ГУССТ №9 при Спецстрое России» (прежнее название – Управление строительства «Сибхимстрой») было создано в соответствии с постановлением Совета Министров СССР от 26 февраля 1950 года для возведения Горно-химического комбината (г. Железногорск).

Выполнение строительно-монтажных работ на объектах промышленности, сельского хозяйства, культурно-бытовых объектах и объектах жилищного строительства осуществляется силами 14 строительных и промышленных подразделений, одним из которых и является филиал «УМиАТ № 921 «ФГУП ГУССТ № 9 при Спецстрое России».

В ФГУП «ГУССТ № 9 при Спецстрое России» функционирует собственная промышленная база, обеспечивающая строительно-монтажные управления железобетонными изделиями и конструкциями, бетоном, раствором, асфальтом, столярными изделиями, металлоконструкциями.

На протяжении 65 лет существования коллектива за успешное выполнение заданий, достижение наиболее высоких показателей, за заслуги в создании объектов новой техники большое количество работников было награждено орденами и медалями.

ФЛ «УМиАТ № 921 «ФГУП ГУССТ № 9 при Спецстрое России» находится по адресу: 662972, Красноярский край, г. Железногорск, ул. Южная, д. 43.

Основным видом деятельности управления является производство общестроительных работ.

Филиал «УМиАТ № 921 «ФГУП ГУССТ № 9 при Спецстрое России», арендует автотехнику и строительные машины, используемые при производстве дорожно-строительных работ. При этом затраты по ремонту арендуемых транспортных средств осуществляются филиалом, а затем вычитаются из стоимости арендных платежей.

ФЛ «УМиАТ № 921 «ФГУП ГУССТ № 9 при Спецстрое России» осуществляет эксплуатацию и ремонт строительных машин и механизмов, ведет производство земляных работ на строительных объектах, строительство дорог, а также обеспечивает автотранспортом другие подразделения головной организации.

В повседневной деятельности предприятие выполняет работы по текущему и капитальному ремонту дорог – дорожно-строительные работы (далее ДСР).

Работы по текущему ремонту включают в себя:

- фрезерование асфальто-бетонного покрытия;
- устройство асфальто-бетонного покрытия;
- установка бордюрного камня;
- мощение проезжей части и тротуаров;
- устройство газонов;
- замена резервных труб.

Работы по капитальному ремонту следующие:

- устройство дорожного покрытия;
- прокладка сетей, коммуникаций и дренажа;
- устройство основания из щебня;
- устройство асфальто-бетонного покрытия;
- установка бордюрного камня.

А так же полный комплекс работ по благоустройству внутридворовых и внутриквартальных территорий, включая устройство набивных дорожек, устройство детских игровых площадок и установку газонных ограждений.

Мощности парка филиала «УМиАТ № 921 «ФГУП ГУССТ № 9 при Спецстрое России» позволяют также в согласованных объемах и сроках предоставлять в аренду заказчикам и партнерам:

- экскаваторную и бульдозерную технику;
- комплекс грузоподъемной техники различной специализации: башенные и автокраны, краны на гусеничном ходу, подъемники, автопогрузчики;
- автобетоносмесители и бетононасосы для оперативной доставки бетона к месту проведения строительных работ;
- мобильные и маневренные сваебойные и сваерезные установки для оперативной и качественной подготовки фундаментов при возведении зданий и сооружений различного назначения;
- мощную самосвальную технику, обеспечивающую перевозку сыпучих грузов на любые расстояния;
- универсальные грузовые бортовые автомобили, специализированный подвижной состав средней и большой грузоподъемности: седельные тягачи с прицепами и полуприцепами, отдельные прицепы – дающие возможность перевозить как сравнительно небольшие, так и тяжелые и крупногабаритные грузы, нестандартные строительные конструкции;
- дорожную и дорожно-коммунальную технику: грейдеры, катки, асфальтоукладчик, компрессоры, поливочные машины;
- пассажирский транспорт – автобусы различной вместимости для внутригородских и междугородных перевозок.

Организационная структура ФЛ «УМиАТ № 921 «ФГУП ГУССТ № 9 при Спецстрое России» представлена в приложении Б.

.....

2.2 Анализ финансового состояния предприятия

Анализ финансово-экономического состояния предприятия следует начинать с общей характеристики состава и структуры актива (имущества) и пассива (обязательств) баланса. Анализ актива баланса дает возможность установить основные показатели, характеризующие производственно-хозяйственную деятельность предприятия:

- стоимость имущества предприятия;
 - иммобилизованные активы;
 - стоимость оборотных средств.
-

2.3 Анализ использования дорожно-строительной техники

.....

По результатам проведенного анализа использования дорожно-строительной техники, выявления проблем в дипломном проекте разработаны следующие мероприятия:

- обоснование выбора дорожно-строительной техники;
- разработка инвестиционной программы модернизации дорожно-строительной техники;
- расчет эффективности мероприятий повышения эффективности использования дорожно-строительной техники.

3 Разработка мероприятий повышения эффективности использования дорожно-строительной техники филиала УМиАТ №921ФГУП «ГУССТ № 9 при Спецстрое России»

3.1 Обоснование выбора дорожно-строительной техники филиала УМиАТ №921ФГУП «ГУССТ № 9 при Спецстрое России»

Масштабы строительных работ в филиале «УМиАТ №921ФГУП «ГУССТ № 9 при Спецстрое России»» просто огромны. При этом постоянно повышаются требования к качеству строительства, срокам, экономичности всего процесса. Становятся сложными и сами объекты, а также методы и технологии их возведения. По результатам анализа, проведенного во второй главе, было определено, что на предприятии дорожно-строительная техника довольно изношена и требует оперативной замены, достаточное количество техники находится на стадии ликвидации. Однако покупка новой современной техники, которая будет полностью соответствовать всем мировым стандартам, обойдется для филиала очень дорого. Для полной модернизации у филиала «УМиАТ №921ФГУП «ГУССТ № 9 при Спецстрое России»» нет достаточного количества средств, чтобы сразу приобрести всю технику, поэтому вся имеющаяся у филиала спецтехника взята в аренду.

В филиале УМиАТ №921ФГУП «ГУССТ № 9 при Спецстрое России» вопрос бронирования спецтехники всегда остается открытым, учитывая сложность получения аренды в сезон-пик заказов на дорожное строительство. Таким образом, если не продумать заранее точное количество требуемой спецтехники, то можно просто остаться без необходимого набора оборудования, машин, для выполнения обязательств точно в срок. Например, аренда башенных кранов в летний период пользуется повышенным спросом на предприятии, поэтому аренда дорожно-строительной техники в филиале расписана заранее за полгода наперед. Таким образом, касательно спецтехники стоит заранее

							ДП – 080502.65.13.00 – 2016 ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата			31

продумывать полный перечень необходимых машин для верного выполнения работ.

Расчет количества спецтехники, необходимой для выполнения работ, в филиале УМиАТ №921ФГУП «ГУССТ № 9 при Спецстрое России» выполняется исходя из среднестатистической суммы общих заказов предприятия, которые были в предыдущих сезонах. Планирование будущих заказов является обязательной частью работы филиала в зимнее время, без заказов.

.....

3.2 Разработка инвестиционной программы модернизации дорожно-строительной техники филиала УМиАТ №921ФГУП «ГУССТ № 9 при Спецстрое России»

Филиал «УМиАТ №921 «ФГУП ГУССТ №9 при Спецстрое России»» осуществляет свою деятельность в сфере дорожного строительства достаточно давно, поэтому заинтересовано в стабильном развитии и в формировании собственного автопарка дорожно-строительной техники. В данном случае аренда, ни при каких условиях, не позволяет стать предприятию собственником техники. В то время как по окончании действия лизингового договора предприятие будет иметь возможность выкупить технику, причем нужно будет выплатить только остаточную стоимость, которая в любом случае будет небольшой.

.....

3.3 Расчет эффективности мероприятий повышения эффективности использования дорожно-строительной техники филиала УМиАТ №921ФГУП «ГУССТ № 9 при Спецстрое России»

Рассчитаем приток и отток денежных средств при взятии дорожно-строительной техники в лизинг в филиале УМиАТ №921ФГУП «ГУССТ № 9 при

										ДП – 080502.65.13.00 – 2016 ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата						32

Спецстрое России». Для этого рассчитаем чистую приведенную стоимость (NPV) денежного потока, полученные и упущенные налоговые щиты.

.....

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

По результатам выполнения данной выпускной квалификационной работы цель достигнута, задачи выполнены. А именно, на основе комплексного анализа производственно-хозяйственной и финансовой деятельности и состояния дорожно-строительной техники исследуемого предприятия – филиала «УМиАТ №921 «ФГУП ГУССТ №9 при Спецстрое России», определены пути повышения эффективности использования дорожной техники на предприятии.

В работе исследованы теоретические основы повышения эффективности использования дорожно-строительной техники, рассмотрены методы оценки дорожно-строительной техники, обуславливающие рост производительности труда и темпов строительства. Изучены методы замены дорожно-строительной техники, такие как аренда, лизинг и покупка за счет собственных средств, с помощью которых можно заменить некоторые устаревшие единицы дорожно-строительной техники предприятия, рассмотрены их преимущества и недостатки.

Результаты анализа основных технико-экономических показателей предприятия за анализируемый период показали, что в целом предприятие осуществляет нерентабельную деятельность, и имеет неблагоприятную тенденцию в отношении использования трудовых и материальных ресурсов. Итоги анализа финансового состояния показали, что за 2012-2014 гг. имущество предприятия представлено преимущественно мобильной частью средств, а капитал организации характеризуется высокой долей заемных источников формирования имущества. Результаты анализа ликвидности баланса показали, что структура баланса является неудовлетворительной, а предприятие неплатежеспособным. При этом отмечается неустойчивое финансовое состояние предприятия (недостаток собственных и долгосрочных заемных источников – 89367 тыс. руб.), определено снижение деловой активности и рентабельности деятельности. Таким образом, финансовое состояние предприятия оценено как неудовлетворительное. Техника имеет высокий срок эксплуатации, в

						ДП – 080502.65.13.00 – 2016 ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата		34

связи с чем значительная часть транспортных средств находится на стадии списания и в ремонте.

На основании выявленных проблем разработаны мероприятия по повышению эффективности использования дорожно-строительной техники. Филиал УМиАТ №921ФГУП «ГУССТ № 9 при Спецстрое России» в качестве альтернативы применения аренды использует систему лизинга спецтехники. Согласно расчетам, ежегодный лизинговый платеж по заменяемой дорожно-строительной технике, составит 56035 тыс. руб., что ниже суммы аренды, уплачиваемой организацией на сегодняшний день, на 9333 тыс. руб. Таким образом, предприятие сможет сократить себестоимость осуществляемых дорожно-строительных работ на 9333 тыс. руб. Также проект по приобретению спецтехники посредством лизинга является выгодным, поскольку накопленный дисконтированный эффект составит 2826 тыс. руб. Это означает, что денежные потоки от проекта достаточны, чтобы возместить инвестированный капитал и обеспечить необходимый доход на этот капитал. Расчет эффективности внедрения данного мероприятия также показал значительное повышение прибыли и рентабельности по результатам его внедрения: чистой прибыли – на 9183 тыс. руб. и рентабельности деятельности – на 3,2%.

Применение лизинговой схемы в филиале УМиАТ №921ФГУП «ГУССТ № 9 при Спецстрое России» позволит обновить дорожно-строительную технику предприятия без существенных первоначальных вложений, значительно снизить себестоимость осуществляемых работ, за счет чего увеличатся показатели прибыли и рентабельности, что даст предприятию устойчивые конкурентные преимущества.

Таким образом, цель дипломного проекта достигнута.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Авраамов, А.И. Экономика дорожного хозяйства: Учебник для студентов учреждений высшего профессионального образования / Е.Н. Гарманов, А.И. Авраамов, А.А. Авсеенко; Под ред. Е.Н. Гарманов. – М.: ИЦ Академия, 2013. – 400 с.
2. Артеменко, В.Г. Анализ финансовой отчетности: Учеб. пособие / В.Г. Артеменко, В.В. Остапова. – М.: Омега-Л, 2012. – 272 с.
3. Баранчев, В.П. Управление инновациями: Учебник для бакалавров / В.П. Баранчев, Н.П. Масленникова, В.М. Мишин. – М.: Юрайт, ИД Юрайт, 2012. – 711 с.
4. Белецкий, Б. Ф. Технология и механизация строительного производства: учебник 4-е изд., стер. – СПб: Лань, 2011. – 752 с.
5. Вартанов, А.С. Экономическая диагностика деятельности предприятия: организация и методология: Учеб. пособие / А.С. Вартанов. – М.: Финансы и статистика, 2010. – 326 с.
6. Вириня, Н. Е. Основы экономики строительства: учебник / Н. Е. Вириня, О. В. Попова. – М.: Издательский центр «Академия», 2014. – 240 с.
7. Гавриш, В. В. Экономика дорожного строительства : учеб. пособие: в 2 ч. Ч. 2 / В. В. Гавриш. – Красноярск: СФУ, 2013. – 248 с.
8. Гарманов, Е. Н. Экономика дорожного хозяйства: учебник: 2-е издание / Е. Н. Гарманов, А. А. Авсеенко, А. И. Авраамов. – М.: Академия, 2013. – 400 с.
9. Герасименко, В.П. Финансы и кредит: Учебник / В.П. Герасименко, Е.Н. Рудская. – М.: НИЦ ИНФРА-М, Академцентр, 2013. – 384 с.
10. Дарков, А. В. Строительная механика: Учебник для ВУЗов / А. В. Дарков. – СПб: Лань, 2014. – 656 с.
11. Дингенс, И. В. Экономика строительства, ремонта и содержания дорог: (1-е изд.) учебник. – М.: Академия, 2014. – 288 с.

Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата	ДП – 080502.65.13.00 – 2016 ПЗ	Лист 36
------	---------	------	--------	-------	------	--------------------------------	------------

12. Донцова, Л.В. Комплексный анализ бухгалтерской отчетности: Учеб. пособие / Л.В. Донцова, Н.А. Никифорова. – М.: Дело и Сервис, 2011. – 144 с.
13. Дроздов, А.Н. Строительные машины и оборудование. Практикум: для студ. учреждений высш. проф. образования / А. Н. Дроздов, Е. М. Кудрявцев. – М.: Издательский центр «Академия», 2012. – 176 с.
14. Козловская, Э. Экономика и управление инновациями: учебник / Э. Козловская. – М.: Экономика, 2012. – 359 с.
15. Круглик, В.М. Технология обслуживания и эксплуатации автотранспорта: Учебное пособие / В.М. Круглик, Н.Г. Сычев. – М.: НИЦ ИНФРА-М, Нов. знание, 2013. – 260 с.
16. Курочкин, Д.В. Логистика: [транспортная, закупочная, производственная, распределительная, складирования, информационная]: курс лекций / Д. В. Курочкин. – Минск: ФУАинформ, 2012. – 268 с.
17. Мазур, И. И. Управление инвестиционно-строительными проектами : международный подход. – Москва : Омега-Л , 2011. – 736 с.
18. Мальцев, Ю. А. Экономико-математические методы проектирования транспортных сооружений: учебник / Ю. А. Мальцев. – М.: Академия, 2010. – 320 с.
19. Маркарьян, Э.А. Экономический анализ хозяйственной деятельности : учеб. пособие / Э.А. Маркарьян. – М.: КноРус, 2014. – 550 с.
20. Николайчук, В.Е. Транспортно-складская логистика / В. Е. Николайчук. – М.: Дашков и К^о, 2011. – 521 с.
21. Одинцов, В.А. Анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятия: учеб. пособие для нач. проф. образования / В.А. Одинцов. – М.: Академия, 2013. – 252 с.
22. Павлов, А. С. Экономика строительства в 2-х частях. Часть 1: учебник и практикум для бакалавриата и магистратуры / А. С. Павлов. – М.: Юрайт, 2015. – 678 с.

Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата

35. Шеремет, А.Д. Комплексный анализ хозяйственной деятельности: Учебное пособие / А. Д. Шеремет. – М.: РИОР, 2011. – 415 с.
36. Шеремет, А.Д. Методика финансового анализа: Учеб. пособие / А.Д. Шеремет, Р.С. Сайфулин. – М.: ИНФРА-М, 2012. – 208 с.
37. Шестопапов, К. К. Строительные и дорожные машины: учебник для студ. учреждений высш. образования / К.К. Шестопапов. – М.: Издательский центр «Академия», 2015. – 384 с.
38. Шехтер, Д. Логистика. Искусство управления цепочками поставок / Д. Шехтер. – М.: Альпина, 2013. – 452 с.
39. Шмитько, Е. И. Процессы и аппараты технологии строительных материалов и изделий. – М.: Проспект Науки, 2010. – 736 с.
40. Шуйский, А. И. «Строительство-2014»: Строительные технологии, материалы и качество в строительстве: материалы Международной студенческой научно-практической конференции: тезисы докладов / А. И. Шуйский, Несветаев Г. В., Стельмах С. А. и др. – Ростов н/Д: Рост. гос. строит. ун-т, 2014. – 315 с.
41. Шаменко, В. А. Повышение эффективности использования парка строительных машин за счет его обновления на лизинговой основе : дис. ... канд. тех. наук : 05.23.08 / Шаменко Василий Александрович. – Москва, 2010. – 283 с.
42. Белых, В. И. Пути повышения эффективности предпринимательских структур дорожно-строительного комплекса / В. И. Белых // Научный журнал КубГАУ. – 2012. – № 81(07). – С. 1 – 11.
43. Добровольский, В. П. Лизинг как способ модернизации российского дорожного хозяйства / В. П. Добровольский // Право и инвестиции. – 2011. – №3-4 (48). – С. 35 – 37.
44. Кожин, А. Г. Инновационная составляющая в развитии дорожного строительства / А. Г. Кожин // Международный научно-исследовательский журнал. – 2013. – № 2 (9). – С. 72–74.

45. Коробицын, Т. Г. Особенности и проблемы финансирования автодорожного строительства в Российской Федерации // Молодой ученый. — 2011. — №4. Т.1. — С. 158 – 161.

46. Кочетков, А. В. Состояние нормативного обеспечения инновационной деятельности дорожного хозяйства / С. П. Аржанухина, А. А. Сухов, А. В. Кочетков, С. В. Карпеев // Качество. Инновации. Образование. – 2010. – № 9. – С. 40 – 44.

47. Кочетков, А. В. Методика оценки экономической эффективности деятельности органов управлений дорожным хозяйством по освоению новых технологий, техники и материалов / С. В. Карпеев, А. А. Сухов, С. П. Аржанухина, Н. Е. Кокодеева // Строительные материалы. – 2010. – № 5. – С. 4 – 7.

48. Кочетков, А.В. Формирование научно-инновационной политики дорожного хозяйства/ А. В. Кочетков, А. А. Сухов, А. В. Чванов // Инновационная деятельность. – 2010. – № 3 – С. 41 – 46.

49. Кравченко, И.Н. Рациональное использование мобильных парков дорожно-строительных машин при строительстве и реконструкции федеральных автодорог / И. Н. Кравченко, А. В. Мясников, Р. Р. Шайбаков // Строительные и дорожные машины. – 2013. – №3. – С. 20 – 24.

50. Кравченко, И. Н. Методика выбора критериев оптимизации при формировании парков дорожно-строительной техники / И. Н. Кравченко, А. В. Мясников, Р. Р. Шайбаков // Материалы VIII международной научно-практической конференции. – София: «Бял ГРАД-БГ», 2012. – С. 58.–70.

51. Кравченко, И. Н. Обеспечение эффективного использования специализированных машин в различных условиях работы дорожно-строительных организаций / И. Н. Кравченко, А. В. Мясников, Р. Р. Шайбаков, В. Ю. Гладков // Современные наукоемкие технологии. – 2013. – № 5. – С. 66–69.

52. Кравченко, И. Н. Организация технического сервиса специализированных машин и их рабочего оборудования / И.Н. Кравченко // Строительные и дорожные машины. – 2013. – №1. – С. 32–35.

53. Меркулов, С. В. Как защитить дорожно-строительную технику / С. В. Меркулов // Автомобильные дороги. – 2010. – №12. – С. 67.

54. Наврузбекова, Н. Ф. Анализ использования основных производственных фондов строительного предприятия / Н. Ф. Наврузбекова // Транспортное дело России. – 2010. – № 3. – С. 56–59.

55. Николаев, С. Н. О первоочередных мерах по повышению конкурентоспособности российской строительной и дорожной техники / С.Н. Николаев // Строительные и дорожные машины. – 2010. – № 9. – С. 17–19.

56. Прохоров, С. В. Инновационный подход к формированию парков техники строительных организаций: монография / С. В. Прохоров, Б. Г. Ким // Инновации в строительстве и архитектуре. – ВлГУ, 2011. – С. 168–184.

57. Сухов, А.А. Организационно-экономический механизм инновационной деятельности дорожного хозяйства / А. А. Сухов, А. В. Кочетков, Л. В. Янковский // Инновационный Вестник Рegin. – 2012. – № 4. – С. 40 – 45.

58. Старостина, Ж. А. Вопросы повышения надежности дорожных и строительных машин / Ж. А. Старостина // Наука, техника и образование. – 2015. – № 8(14). – С. 29 – 31.

59. Аренда и лизинг строительной техники и оборудования – 2016. – Режим доступа:

http://www.megastroika.biz/index/arenda_i_lizing_stroitelnoj_tekhniki_i_oborudovanij_a/0-387.

60. Иванова, С. В. Лизинг строительной техники. Быть или не быть? [Электронный ресурс] / С. В. Иванова // Деловой Волгоград. – 2012. – №7 (59). – Режим

доступа: http://dv-arhiv.webtm.ru/html/Arxiv/_2012_god/Nomer_7_59/LIZING_STROITELNOJ_TEXNI_KI.html.

																Лист	
																	41
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата	ДП – 080502.65.13.00 – 2016 ПЗ											

61. Кольская, В. А. Лизинг в помощь. Специалисты о перспективах лизинга дорожно-строительной техники [Электронный ресурс] / В. А. Кольская // Дороги, мосты, тоннели. – 2011. – №4. – Режим доступа: <http://stroy Puls.ru/sg h/prilozheniya-sgh/dorogi-mosty-tonneli-4-2011/50598/>.

62. Концепция научно-технической политики в дорожном хозяйстве Российской Федерации на 1998-2005 годы [Электронный ресурс] : приказ Федеральной дорожной службы от 25.08.1998 № 225 // Справочная правовая система «КонсультантПлюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

63. Лизинг или аренда: что выгоднее клиенту? (на примере дорожно-строительной техники) – 2013. – Режим доступа: <http://www.masheka.ru/news/3198.html>.

64. Маркетинговое исследование рынка дорожной техники. – 2011. – Режим доступа: http://www.vashdom.ru/articles/research_38.htm.

65. Модернизация дорожного хозяйства. Опыт и перспективы [Электронный ресурс] : VI межрегиональная конференция. – Электрон. журн. – Екатеринбург, 2013. – Режим доступа: http://dorkonf-ekt.com/uploadedFiles/files/konf_30.05.pdf.

66. Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации [Электронный ресурс] : федер. закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ ред. от 05.04.2016. // Справочная правовая система «КонсультантПлюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

67. Об утверждении Стратегии развития инновационной деятельности Федерального дорожного агентства на период 2011 - 2015 годов [Электронный ресурс] : распоряжение Росавтодора от 22.11.2011 № 904-р // Справочная правовая система «КонсультантПлюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

68. Определены приоритеты развития транспортной системы Красноярского края на 2015-2017 годы : офиц. информация // Официальный портал

Красноярского края [сайт]. – Красноярск, 2014. – Режим доступа: <http://krskstate.ru/>.

69. Особенности аренды и лизинга строительной техники. – Режим доступа: <http://www.stroypraym.ru/knigi/biblioteka-stroitely/526-osobjennosti-arjendy-i-lizinga-stroitjelnoj-tjekhniki.html>.

70. Ребров, С. Как совершить качественный прорыв в дорожном строительстве России / С. Ребров // Журнал современных строительных технологий «Красная линия». – 2012. – №64. – Режим доступа: <http://www.linered.ru/images/stories/archive/dorogi/2012/64-web.pdf>.

71. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года [Электронный ресурс] : распоряжение Правительства РФ от 11 июня 2014 г. № 1032-р // Справочная правовая система «КонсультантПлюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

						ДП – 080502.65.13.00 – 2016 ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата		43

