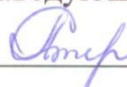


Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение
высшего образования
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»
Институт управления бизнес-процессами и экономики
Кафедра экономики и информационных технологий менеджмента

УТВЕРЖДАЮ

Заведующий кафедрой

 А.А. Ступина

« 20 » 06 2017г.

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

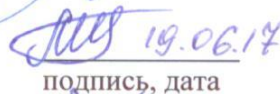
38.04.02 «Управление государственной и муниципальной собственностью»
Инструменты повышения эффективности управления имуществом
муниципального автотранспортного предприятия

Руководитель


подпись, дата

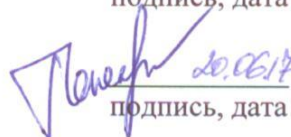
доц., канд. экон. наук А.В. Лихтер

Выпускник


подпись, дата

А.В. Мухлынин

Рецензент


подпись, дата

доц., канд. экон. наук К.В. Чепелева

Красноярск 2017

РЕФЕРАТ

Выпускная квалификационная работа по теме «Инструменты повышения эффективности управления имуществом муниципального автотранспортного предприятия» содержит 72 страниц текстового документа, 3 приложения, 122 использованных источника, перечень табличного и графического материала: 10 таблиц и 14 рисунков.

Объект условия, оказывающие влияние на систему управления муниципальной собственностью на Красноярском пассажирском автотранспортном предприятии «КПАТП №7».

Предмет - инструменты управления имуществом МАТП.

Цель – разработка инструментов повышения эффективности в области управления имуществом муниципального автотранспортного предприятия.

Задачи:

- 1) Изучить организационно-правовые основы управления имуществом муниципальных предприятий.
- 2) Дать анализ применения инструментов управления имуществом муниципального автотранспортного предприятия КПАТП № 7.
- 3) Выявить сильные и слабые стороны Муниципального автотранспортного предприятия КПАТП №7.
- 4) Обосновать внесение предложений, направленных на повышение эффективности управления имуществом муниципального автотранспортного предприятия.

Выпускная квалификационная работа состоит из трех частей.

Первая часть содержит организационно-правовые основы управления имуществом муниципальных предприятий

Вторая часть содержит анализ применения инструментов управления имуществом муниципального автотранспортного предприятия КПАТП №7.

В третьей части работы приведена разработка предложений по повышению эффективности управления имуществом муниципального автотранспортного предприятия КПАТП №7.

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	7
ГЛАВА 1. ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ УПРАВЛЕНИЯ ИМУЩЕСТВОМ МУНИЦИПАЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ	10
1.1 Организационно-правовые основы управления имуществом муниципальных предприятий	10
1.2 Различные подходы к повышению эффективности управления имуществом муниципального предприятия.....	20
1.3 Механизмы управления имуществом унитарных предприятий. .	28
ГЛАВА 2. АНАЛИЗ ПРИМЕНЕНИЯ ИНСТРУМЕНТОВ УПРАВЛЕНИЯ ИМУЩЕСТВОМ МУНИЦИПАЛЬНОГО АВТОТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ КПАТП №7	35
2.1 Характеристика предприятия	35
2.2 Анализ активов и пассивов организации и результатов её хозяйственной деятельности.....	42
2.3 Анализ управления имуществом предприятия.....	52
ГЛАВА 3. РАЗРАБОТКА ПРЕДЛОЖЕНИЙ ПО ПОВЫШЕНИЮ ЭФФЕКТИВНОСТИ УПРАВЛЕНИЯ ИМУЩЕСТВОМ МУНИЦИПАЛЬНОГО АВТОТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ КПАТП №7	56
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	66
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ.....	69
ПРИЛОЖЕНИЕ А.	84
ПРИЛОЖЕНИЕ Б.....	89
ПРИЛОЖЕНИЕ В	90

ВВЕДЕНИЕ

В настоящее время в условиях рыночной экономики, когда налицо экономическая нестабильность, а также развитие сменяется периодом кризисов и катаклизмов, от предприятий требуется повышение экономической эффективности деятельности.

Эффективность деятельности организации относится к числу ключевых категорий рыночной экономики, которая непосредственно связана с достижением конечной цели развития общественного производства в целом и каждого предприятия в отдельности. В наиболее общем виде экономическая эффективность предприятия представляет собой количественное соотношение двух величин - результатов хозяйственной деятельности и производственных затрат. Проблема повышения эффективности производства занимает в хозяйственной жизни предприятия одно из центральных мест. Сущность проблемы повышения экономической эффективности производства состоит в увеличении экономических результатов на каждую единицу затрат в процессе использования имеющихся ресурсов.

План повышения экономической эффективности является одним из важнейших разделов плана организации на год. В нем намечаются конкретные пути и способы решения всей совокупности экономических задач, которые поставлены перед предприятием на планируемый год, обосновывается возможность выполнения плановых заданий.

В рыночной практике хозяйствования встречаются самые различные формы проявления экономической эффективности. Технические и экономические аспекты эффективности характеризуют развитие основных факторов производства и результативность их использования. Социальная эффективность отражает решение конкретных социальных задач (например, улучшение условий труда, охрану окружающей среды и т.д.). Обычно социальные результаты тесно связаны с экономическими, поскольку основу

всякого прогресса составляет развитие материального производства. В условиях рынка каждое предприятие, будучи экономически самостоятельным товаропроизводителем или поставщиком услуг, вправе использовать любые оценки эффективности развития собственного производства в рамках установленных государством налоговых отчислений и социальных ограничений.

Целью магистерской диссертации является разработка инструментов повышения эффективности в области управления имуществом муниципального автотранспортного предприятия.

Объектом исследования являются условия, оказывающие влияние на систему управления муниципальной собственностью на Красноярском пассажирском автотранспортном предприятии «КПАТП №7».

Предметом исследования являются инструменты управления имуществом МАТП.

Для достижения цели были поставлены следующие задачи:

1) Изучить организационно-правовые основы управления имуществом муниципальных предприятий.

2) Дать анализ применения инструментов управления имуществом муниципального автотранспортного предприятия КПАТП № 7.

3) Выявить сильные и слабые стороны Муниципального автотранспортного предприятия КПАТП №7.

4) Обосновать внесение предложений, направленных на повышение эффективности управления имуществом муниципального автотранспортного предприятия.

В современных условиях рынка большинство предприятий рассматриваемой отрасли испытывают трудности, обусловленные влиянием инфляции, ростом цен на топливо и сервисное обслуживание, повышением конкуренции. На сегодняшний день экономическая обстановка в стране

является напряженной, поэтому тема данной дипломной работы на сегодняшний день актуальна.

В процессе написания выпускной квалификационной работы магистра в качестве материалов исследования были использованы данные о целях организации, организационно-распорядительные документы организации.

При проведении анализа были использованы как теоретические - анализ, синтез, индукция, дедукция, так и эмпирические способы познания - наблюдение, описание, сравнение, измерение.

1. ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ УПРАВЛЕНИЯ ИМУЩЕСТВОМ МУНИЦИПАЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

1.1 Организационно-правовые основы управления имуществом муниципальных предприятий

Муниципальное предприятие – это особый вид коммерческой организации, в которой право собственности на имущество не закрепляется за отдельным человеком. Поэтому такой субъект хозяйственности и называется унитарным. Его имущество не распределяется на доли и паи, в том числе между людьми, которые на нем работают. По Гражданскому кодексу РФ, муниципальное предприятие всегда является унитарным. При этом такая форма характерна исключительно для подобных субъектов хозяйственности, созданных органами государственного или местного самоуправления. [1]

Важно знать, что муниципальная организация может носить автономный характер. Автономия учреждения предусматривает ответственность организации за закрепленным имуществом, но движимое, особо ценное или недвижимое имущество, приобретенное на средства собственника или закрепленное за учреждением собственника, являются исключением из правил.

Далее рассмотрим особенности государственных и муниципальных предприятий.

1) Первая особенность состоит в наличии специальной правоспособности – это первостепенная особенность таких предприятий. Такие организации выполняют особые виды работ, характерных для коммерческих, рыночных организаций. Однако муниципальные и государственные унитарные учреждения не имеют ограничения на выполнение других сделок, при условии, что выполняемое действие или сделка не предусмотрено какими-либо нормативными документами, актами, например, уставом.

2) Второй пункт, указующий на особенность такой разновидности организаций: хозяйствующий субъект – это индивидуальное предприятие.

3) Третья особенность базируется на Гражданском кодексе. Терминологию подобных организаций следует понимать правильно, а именно: слово «предприятие» – это субъект гражданского права, в других случаях может выступать объектом правоотношений.

Унитарные предприятия, основанные на праве хозяйственного ведения (ст. 114 ГК РФ), создаются по решению уполномоченного на то государственного органа или органа местного самоуправления.

Учредительным документом унитарного предприятия считается его устав, утверждаемый министерством, ведомством или другим федеральным органом, на который в соответствии с действующим законодательством возложена координация и регулирование деятельности в соответствующей отрасли (сфере управления). Устав государственного и муниципального предприятия должен содержать, кроме обычных сведений, необходимых для любого юридического лица, данные о предмете и целях его деятельности, а также о размере уставного фонда предприятия. Унитарное предприятие - единственная коммерческая организация, обладающая гражданскими правами и обязанностями, прямо связанными с той деятельностью, которая указана в уставе.

Размер уставного фонда государственного предприятия не должен быть менее суммы, равной 5000-кратному размеру минимальной оплаты труда в месяц, а муниципального - не менее 1000 МРОТ. Уставный фонд предприятия должен быть полностью оплачен собственником в течение трех месяцев с момента государственной регистрации.

Собственник имущества предприятия, основанного на праве хозяйственного ведения, не отвечает по обязательствам предприятия, за исключением случаев, если банкротство унитарного предприятия вызвано

указаниями собственника. Учредитель утверждает устав дочернего предприятия и назначает его руководителя.

Унитарные предприятия, основанные на праве оперативного управления, - казенные предприятия (ст. 115 ГК РФ) образуются на базе имущества, находящегося в федеральной собственности, собственности субъектов РФ и муниципальной собственности. Учредительным документом казенного предприятия является устав, утвержденный правительством Российской Федерации, субъектом РФ или органом местного самоуправления.

Собственник-учредитель вправе изъять:

- излишнее имущество;
- неиспользованное имущество;
- используемое не по назначению имущество.

Казенное предприятие не вправе распоряжаться движимым и недвижимым имуществом без специального на то разрешения со стороны собственника.

Фирменное наименование предприятия, основанного на праве оперативного управления, должно содержать указание на то, что предприятие является казенным.

Российская Федерация, субъект РФ или муниципальное образование несут субсидиарную ответственность по обязательствам казенного предприятия при недостаточности его имущества. Казенное предприятие может быть реорганизовано или ликвидировано по решению правительства РФ, субъекта РФ или органа местного самоуправления.

Имущество унитарного предприятия

Способы использования имущества унитарного предприятия:

- хозяйственное ведение;
- оперативное управление.

Имущество унитарного предприятия находится в собственности Российской Федерации, субъекта РФ или муниципального образования и принадлежит ему на праве хозяйственного ведения или оперативного управления. Управление имуществом унитарного предприятия основывается на нормативно-правовых актах, представленных в таблице ниже.

Таблица 1 – Перечень нормативно – правовых актов, регулирующих управление имуществом МАТП.

Федеральный закон Российской Федерации от 09.02.2007 N 16-ФЗ (ред. от 03.02.2014) «О транспортной безопасности»
Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 15 января 2014 г. N 7 «Об утверждении правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом и перечня мероприятий по подготовке работников юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, к безопасной работе и транспортных средств к безопасной эксплуатации»;
Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 21.08.2013 г N 273 «Об утверждении порядка оснащения транспортных средств тахографами»
Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 13.02.2013 N 36 «Об утверждении требований к тахографам, устанавливаемым на транспортные средства, категорий и видов транспортных средств, оснащаемых тахографами, правил использования, обслуживания и контроля работы тахографов, установленных на транспортные средства»;
Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 17.12.2013 г N 470 «О внесении изменений в приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 13.02.2013 г N36»

Унитарные предприятия могут быть основаны либо на праве хозяйственного ведения, либо на праве оперативного управления.

При хозяйственном ведении унитарное предприятие (ГУП, МУП) может распоряжаться имуществом, выпускаемой продукцией и доходами самостоятельно с учетом ограничений, установленных законом или иными правовыми актами. При оперативном управлении унитарное предприятие (казенное) вправе распоряжаться закрепленным за ним имуществом, произведенной продукцией и доходом лишь с согласия собственника.

Собственник имущества решает вопросы создания предприятия, определения предмета и целей его деятельности, его реорганизации и ликвидации, осуществляет контроль за использованием по назначению и сохранностью принадлежащего предприятию имущества, находящегося в хозяйственном ведении или оперативном управлении.

Собственник может передать имущество унитарному предприятию как в виде вклада в уставный фонд, так и сверх определенного уставного фонда.

В казенном предприятии уставный фонд не образуется.

Унитарное предприятие не имеет права учреждать дочерние предприятия. Закон «О государственных и муниципальных унитарных предприятиях» устанавливает запрет для государственных и муниципальных предприятий, созданных на праве хозяйственного ведения, выступать учредителем другого унитарного предприятия путем передачи ему части своего имущества в хозяйственное ведение (дочернего предприятия). Необходимость запрета обусловлена недопущением вывода из-под контроля имущества предприятий путем создания дочерних предприятий.

Финансовые ресурсы унитарных предприятий имеют те же источники, что и другие коммерческие предприятия.

Источниками формирования имущества унитарного предприятия являются:

- имущество, переданное предприятию по решению собственника в оплату уставного фонда;
- иное имущество, переданное предприятию по решению собственника;
- прибыль, полученная в результате хозяйственной деятельности;
- заемные средства, в том числе кредиты банков и других кредитных организаций;
- амортизационные отчисления;
- капитальные вложения и дотации из бюджета;
- дивиденды (доходы), поступающие от хозяйственных обществ и товариществ, в уставных капиталах которых участвует предприятие;
- добровольные взносы и пожертвования организаций, предприятий, учреждений и граждан;
- иные источники, не противоречащие законодательству РФ, в том числе доходы от сдачи в аренду имущества.

Унитарное предприятие имеет право распоряжаться активной частью основных средств: имеет право продавать другим предприятиям, организациям и учреждениям принадлежащие ему оборудование, транспортные средства, инвентарь, сырье и другие материальные ценности с целью получения выручки от продажи активов.

Унитарное предприятие не может самостоятельно распоряжаться недвижимым имуществом. Продажа недвижимого имущества, которое находится у унитарного предприятия, осуществляется только с согласия собственника этого имущества.

Согласование сделок предприятия с имуществом, стоимость которого, определенная в соответствии с законодательством об оценочной деятельности, превышает 150 млн. руб., осуществляется Федеральным агентством по управлению федеральным имуществом на основании решения

правительства Российской Федерации или решения, принимаемого по его поручению заместителем председателя правительства Российской Федерации.

Унитарное предприятие является особым видом юридических лиц. Оно не относится к хозяйственным обществам и товариществам, хотя и представляет собой коммерческую организацию.

Согласно статье 113 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее ГК РФ), унитарным предприятием признается коммерческая организация, не наделенная правом собственности на закрепленное за ней собственником имущество.

Имущество унитарного предприятия является неделимым и не может быть распределено по вкладам (долям, паям), в том числе между работниками предприятия. Имущество унитарного предприятия принадлежит на праве собственности Российской Федерации, субъекту Российской Федерации.

От имени Российской Федерации или субъекта Российской Федерации права собственника имущества унитарного предприятия осуществляют органы государственной власти Российской Федерации или органы государственной власти субъекта Российской Федерации в рамках их компетенции, установленной актами, определяющими статус этих органов.

Правовое положение государственных унитарных предприятий определяется ГК РФ и Федеральным законом от 14 ноября 2002 года №161-ФЗ «О государственных и муниципальных унитарных предприятиях» (далее Закон об унитарных предприятиях).

В форме унитарных предприятий могут быть созданы только государственные и муниципальные предприятия.

Унитарное предприятие может от своего имени приобретать и осуществлять имущественные и личные неимущественные права, нести обязанности, быть истцом и ответчиком в суде.

В соответствии со статьей 3 Закона об унитарных предприятиях унитарное предприятие может иметь гражданские права, соответствующие предмету и целям его деятельности, предусмотренным в уставе этого унитарного предприятия, и нести связанные с этой деятельностью обязанности. Статьей 9 Закона об унитарных предприятиях установлено императивное правило, согласно которому в уставе унитарного предприятия должен быть закреплён перечень видов деятельности, которыми предприятие планирует заниматься.

Таким образом, унитарные предприятия не вправе осуществлять виды деятельности не предусмотренные уставом, то есть налицо специальная правоспособность.

Транспортные предприятия занимают важное место в муниципальном хозяйстве, так как бесперебойное развитие последнего и удовлетворение потребностей населения в перевозках зависят от уровня технического состояния и эффективности работы автомобильного и других видов транспорта.

Большую долю в общем количестве транспортных предприятий в муниципальном хозяйстве занимают автомобильные предприятия, продукцией которых является перемещение готовых продуктов из сферы производства в сферу обращения или перемещение людей. Помимо этого, автотранспортные предприятия обладают производственными и технологическими особенностями, к которым можно отнести следующее. [2]

Во-первых, то, что на автомобильном транспорте процесс производства и реализации продукции слиты воедино, из чего вытекает, что транспортную продукцию нельзя накапливать или резервировать, как это делается во многих других сферах материального производства.

Во-вторых, стоимость перевозки груза автомобильным транспортом добавляется к стоимости производства этого груза, и на перемещение затрачивается труд работников, занятых в автомобильном транспорте.

В-третьих, в структуре расходов на производство транспортной продукции отсутствуют затраты на сырье, используются лишь топливо, вспомогательные и горюче-смазочные материалы.

Большинство автотранспортных предприятий организуется в виде муниципальных унитарных предприятий на праве хозяйственного ведения, что подтверждает статистика количества унитарных предприятий по способу образования в г. Красноярске по состоянию на 13.07.15 (таблица 2). [5]

Таблица 2 – Распределение унитарных предприятий по способу образования в г. Красноярске

Количество муниципальных унитарных предприятий		
основанные на праве оперативного управления	9	3%
основанные на праве хозяйственного ведения	307	97%

Имущество унитарного предприятия принадлежит ему на праве хозяйственного ведения или на праве оперативного управления. [3]

На рисунке 1 представлено различие муниципальных предприятий на праве хозяйственного ведения и на основе оперативного управления

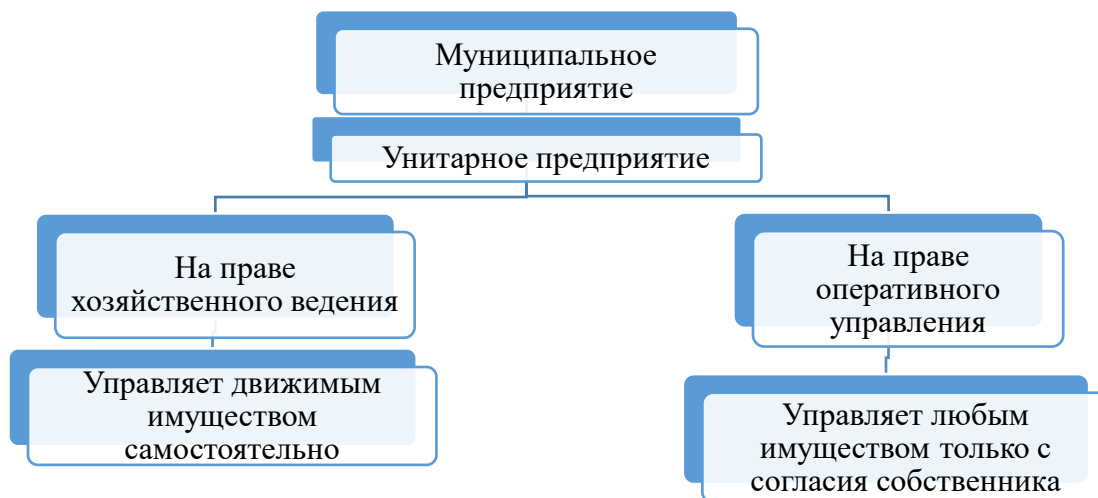


Рисунок 1 – Различие муниципальных предприятий на праве хозяйственного ведения и на основе оперативного управления.

Однако различия между муниципальными предприятиями на праве хозяйственного ведения и на основе оперативного управления на этом не заканчиваются. В таблице 3 систематизированы характерные особенности муниципальных предприятий, созданных на различных способах управления имуществом. [4]

Таблица 3 – Характеристика унитарного предприятия, основанного права хозяйственного ведения и оперативного управления

Критерии	Право хозяйственного ведения	Право оперативного управления
Способ создания	Создаются по решению уполномоченного на то государственного органа или органа местного самоуправления	Образуются на базе имущества, находящегося в федеральной собственности, собственности субъектов РФ и муниципальной собственности
Учредительный документ	Устав, утверждаемый министерством, ведомством или другим федеральным органом, на который возложена координация и регулирование деятельности	Устав, утвержденный правительством Российской Федерации, субъектом РФ или органом местного самоуправления
Распоряжение имуществом предприятия	Предприятие самостоятельно распоряжается движимым имуществом. Без согласия собственника оно не вправе продавать недвижимое имущество, сдавать его в аренду, отдавать в залог, вносить в качестве вклада в уставный (складочный) капитал хозяйственного общества или товарищества или иным способом распоряжаться таким имуществом.	Казенное предприятие вправе отчуждать или иным способом распоряжаться закрепленным за ним имуществом лишь с согласия собственника этого имущества. Собственник вправе изымать у казенного предприятия излишнее, неиспользуемое или используемое не по назначению имущество.
Ответственность собственника по долгам предприятия	Собственник имущества не отвечает по долгам предприятия. Если несостоятельность (банкротство) предприятия вызвана собственником имущества, то на него может быть возложена субсидиарная ответственность по его обязательствам	Собственник имущества казенного предприятия несет субсидиарную ответственность по обязательствам предприятия при недостаточности его имущества.
Право собственника на получение прибыли	Собственник имущества предприятия имеет право на получение части прибыли от использования имущества, находящегося в хозяйственном ведении предприятия. Предприятие ежегодно перечисляет в соответствующий бюджет часть прибыли, порядок, размер и сроки оплаты которой определяет собственник.	Порядок распределения доходов казенного предприятия определяет собственник.

Исходя из представленных данных наглядно видно, что основанием повышения оперативности работы муниципального предприятия на праве хозяйственного ведения является право распоряжения движимым имуществом без согласия собственника, то есть муниципалитета.

Из 44 индивидуальных предпринимателей и коммерческих предприятий, специализирующихся на пассажирских перевозках в г. Красноярске – 3 предприятия являются муниципальными (МАТП).[5] В таблице 4 представлены способы управления имуществом МАТП г. Красноярска.

Таблица 4 – Способы управления имуществом муниципальных автотранспортных предприятий г. Красноярска

№ п/п	Предприятие	Способ управления имуществом
1	КПАТП № 2	Право хозяйственного ведения
2	КПАТП № 5	Право хозяйственного ведения
3	КПАТП № 7	Право хозяйственного ведения

Данные таблицы свидетельствуют о том, что способ управления муниципальным имуществом, основанным на хозяйственном ведении, является более предпочтительным для МАТП, вследствие тех преимуществ, которые были указаны выше.

1.2 Различные подходы к повышению эффективности управления имуществом муниципального предприятия

Цель муниципальной политики в области управления собственностью – получение максимального эффекта от ее использования.

Эффект может быть получен как в денежной форме (например, за счет арендной платы), так и путем извлечения прямой пользы (оказание услуг

населению). Муниципальная собственность, не приносящая достаточной пользы либо экономического эффекта, может быть приватизирована.

Как и всякое управление, управление государственной собственностью носит целенаправленный характер и его следует осуществлять лучшим образом в сравнении с другими объектами, субъектами, методами, достигаемыми результатами. Именно в контексте выявления и оценки лучших управлений в различных областях деятельности и применительно к различным условиям и постановкам задач используют понятия эффективности, результативности и качества управления. Заметим, что для отдельных видов экономических, производственно-технологических, человеко-машинных систем в теории и практике управления при поиске лучших решений используют также понятия производительности, работоспособности, безопасности, надежности, живучести и т.д. [6]

Теория и практика оценки эффективности предусматривает определение разных ее видов, которые используют в зависимости от особенностей объектов оценки, целей и результатов деятельности, интересов собственников, менеджеров и работников организаций, государственных и муниципальных органов, общества в целом.

Западные экономисты под эффективностью управления объектами собственности понимают достижение определенного уровня качества использования, функционирования (в частности, земельных участков, производственных площадей, зданий, и сооружений) при условии стабильного обеспечения решения задач организации. В государственном секторе экономики используют понятие управленческой эффективности, предполагающее сравнение затрат и результатов на всех уровнях управления от отдельной организации, отрасли до всей системы государственного управления. Часто этот вид эффективности отождествляют с понятием технической эффективности как степени достижения поставленных целей и задач.[34]

Применительно к проблематике управления развитием широкого класса систем социально-экономического характера в отечественной практике технико-экономических обоснований выделяют следующие виды эффективности:

– *экономическая (народнохозяйственная) эффективность*, которая комплексным образом учитывает результаты и затраты, связанные с реализацией мероприятий по управлению развитием социально-экономической системы (территориальной, производственной, инфраструктурной и т.д.) на всех стадиях процесса управления, исходя не только из интересов объекта и участников управления, но и общества в целом;

– *коммерческая (финансовая) эффективность*, которая отражает финансовые последствия мероприятий по управлению объектами государственной собственности: приведенные потоки финансовых затрат и результатов, динамику привлечения и возврата заемных средств, изменения в балансе доходов и расходов унитарного предприятия, изменения в оценках ресурсного потенциала разведанных месторождений, рост рыночной стоимости объектов недвижимости, динамику арендных платежей и др.;

– *бюджетная эффективность*, которая отражает финансовые последствия управления непосредственно для федерального, регионального и местного бюджетов, в частности, за счет производимых расходов на содержание и развитие объектов государственной собственности, возникающих по результатам управления доходных потоков, концессионных платежей, изменения налоговых, земельных и других поступлений в названные бюджеты от взаимодействующих негосударственных структур;

– *социальная эффективность*, которую оценивают по уровню достижения запланированных результатов, предоставляемых государством населению услуг в соответствии с установленными нормативами общественных благ (например, сокращение профессиональных заболеваний,

повышение уровня и качества образования, улучшение условий труда). К этому же виду можно отнести оценки эффективности, связанные с улучшением среды обитания, в частности, ее экологических характеристик, проведением природоохранных мероприятий;

– *техническая эффективность*, которая для производственно-технологических и инфраструктурных объектов государственной собственности отражает соотношение затрат и результатов по степени достижения целей и задач технического характера, в том числе в части удовлетворения потребностей населения в производимых товарах и предоставляемых услугах, их соответствия мировым стандартам качества;

– *функциональная эффективность*, которая показывает степень реализации основных функций управления собственностью (учет, контроль, анализ, прогнозирование и др.).

Из приведенного перечня следует, что наиболее емкий, обобщающий характер носит категория общественной экономической (народнохозяйственной) эффективности управления. Хотя и в ней важнейшее место могут занимать именно стоимостные компоненты показателей затрат и результатов. Такие виды, как коммерческая и бюджетная эффективность, ориентированы на получение четких количественных оценок именно финансовых потоков доходов и расходов. Тогда как социальная и техническая эффективность оперируют преимущественно с показателями нефинансового характера, причем, как правило, достаточно трудно измеряемыми и алгоритмически сложно оцениваемыми. [35]

В современных условиях глобализации социально-экономических процессов, значительного повышения требований к уровню качества товаров и услуг, бизнес-планам инвестиционных проектов, придания высоких приоритетов социальным критериям и качеству среды обитания, повышения рисков техногенных и экологических катастроф остро проявляется необходимость в возможно более обобщающей оценке эффективности

управления. При расчетах эффективности наряду с традиционным принципом максимизации прибыли (что характерно для коммерческой и бюджетной эффективности) все более необходимым становится вовлекать в оценку критерии комплексного характера, такие как, например, общественная экономическая (народнохозяйственная) и социальная эффективность.

В результате возникает следующая дилемма: эти дополнительные критерии, генерируемые новыми потребностями, могут или не могут быть выражены в аналогичном стоимостном измерении? В первом случае, когда дополнительные критерии, тем или иным способом могут быть измерены в финансовых показателях, алгоритмы оценки эффективности сохраняют свою вполне определенную расчетную природу как алгоритмы оценки новой, расширенной совокупности финансовых потоков.

Во втором случае, когда прямого финансового выражения дополнительных критериев обеспечить не удастся, приходится искать иные пути обобщенной оценки. Среди них всевозможные процедуры аналитических и экспертных корректировок базовых расчетов коммерческой эффективности с учетом достигнутых значений нефинансовых показателей. Могут быть и иные схемы комплексной оценки, как, например, с использованием методов принятия решений в многокритериальном пространстве разнородных по своей мере показателей за счет перехода к относительным единицам измерения с приданием весов для их интеграции или, например, путем ранжирования значимости критериев.

Далее рассмотрим результативность и качество управления

В международных стандартах качества ISO 9000 результативность определяют как «степень реализации запланированной деятельности и достижения запланированных результатов». Понятия результативности и качества управления можно достаточно четко разделить по следующим ключевым признакам их измерения и оценки. Результативность – по мере

достижения поставленных целей и решения сформулированных задач управления, а качество – по мере соответствия установленной системе стандартов и ограничений, причем как в процессе, так и по результатам управления. [36]

Обратим внимание на то, что методически обобщающим условием для оценки результативности и качества управления является измеримость запланированных результатов, поставленных целей и задач. В этом плане в современной практике получает активное развитие концепция управления на основе сбалансированной системы показателей BSC (Balanced Score Card). Концепция BSC отражает искомое специалистами стремление к комплексному обобщению критериев эффективности и результативности управления, расширению границ системы показателей эффективности за рамки традиционных финансовых критериев. Применение концепции BSC нацелено на баланс, на взаимную увязку системы показателей финансово-экономической эффективности каждого из функциональных подразделений с целями и стратегией организации в целом. Идеи расширения, интеграции показателей эффективности и результативности получили свое развитие за рубежом и применительно к системам управления недвижимым имуществом.

Большинство дискуссий и новаций в указанных и других подобных работах связано с составом и информационным наполнением показателей нефинансовых составляющих стратегического планирования и оценки эффективности управления недвижимым имуществом. Здесь важную роль играет отраслевая принадлежность объекта управления. Так, в организациях здравоохранения в числе таких нефинансовых показателей могут использоваться различные соотношения количества рабочих мест лечащего персонала и динамики приемов больных, комфортности рабочих мест врачей и показателей удовлетворенности клиентов.

Развивая выше приведенные подходы к системам управления объектами государственной собственности, под результативностью будем

понимать степень выполнения поставленных перед ними задач, меру содействия этих ресурсов в продвижении к целям государственного управления, в реализации государственных стратегий и решении конкретных проблем, требующих активного вовлечения и использования объектов государственной собственности. Таким образом, результативность управления государственной собственностью и результативность государственного управления находятся в тесной взаимозависимости. Искомые показатели результативности будут находить свое выражение в показателях:

- меры использования объектов государственной собственности (целевого и нецелевого, различной степени интенсивности использования);
- приватизации государственного и муниципального имущества;
- результатов разграничения прав собственности на земельную и иную недвижимость между федеральными, региональными и муниципальными структурами;
- государственной регистрации прав на недвижимое имущество государственного собственника и сделок с ним;
- результатов оптимизации структуры недвижимости государственного собственника, формирования портфелей из пакетов принадлежащих ему акций;
- баз данных государственного собственника по результатам их формирования, обновления и развития;
- объемов услуг, оказываемых населению государством и др.[37]

Другой важный аспект управления собственностью – обеспечение должного уровня качества управления с учетом достижения (или ненарушения) соответствующих показателей состояния внешней среды управления. Известно, что качество материалов, оборудования, продукции и услуг оценивают степенью их соответствия определенным предварительно

установленным стандартам, выраженным, как правило, в конкретных количественных параметрах. Для оценки качества управления вообще и объектами собственности, в частности, установление таких параметров представляет большие трудности. В то же время, связанные с проведением мероприятий по совершенствованию качества затраты в значительной степени обеспечивают повышение эффективности управления объектами собственности. При этом надо иметь в виду, что для разных видов объектов собственности при различных предусмотренных законодательством и потребностями общества целях и направлениях их использования соответственно применяют различные критерии качества.

Практика показывает, что эффективность хозяйственной деятельности зависит в большей мере от качества управления, а не от формы собственности на средства производства, как утверждают наиболее активные сторонники сплошной приватизации. Качество управления проявляется в свойствах протекающих в системе управления информационных, финансовых, трудовых, производственно-технологических и других процессов, в какой степени они соответствуют состоянию и требованиям внешней среды, выпускаемая продукция – запросам потребителей и принятым стандартам, обеспечиваемая среда жизнедеятельности – требованиям современной эргономики и уровню комфорта, природоохранные мероприятия - нормам экологической, пожарной и иной безопасности и т.д. Кроме того, нужно учитывать не имеющие стандартов, но отражающие целый ряд влияющих на качество управления факторов – уровень профессиональной подготовки менеджеров, их ответственность, умение продуктивно работать с партнерами и клиентами, использование современных достижений информационных технологий и др.

Важнейшим требованием к качеству управления государственной собственностью является соответствие стандартам и ограничениям, установленным в соответствии с законодательными актами,

градостроительными, экономическими, экологическими, социальными условиями управления. Существенно, что достижение запланированных результатов, поиск и реализация лучшего, в том числе экономически эффективного управления следует обеспечивать строго в рамках действующих стандартов и ограничений. Причем эти стандарты и ограничения имеют свою динамику. Так, в мировом сообществе постоянно повышают требования к качеству среды обитания, условиям труда, ужесточают природоохранные стандарты и требования неистощительного, рационального недропользования. Собственники всех форм, в том числе государственный собственник при управлении должны постоянно учитывать эти изменения, регулярно пересматривать и развивать системы стандартов и ограничений и, соответственно, контроля их соблюдения. В этом суть проблематики качества управления. [38]

Таким образом, эффективность, результативность и качество управления объектами государственной собственности выражают через достаточно обширное многообразие показателей (финансового и нефинансового характера) как отношений различных видов результатов, полученных от реализации запланированных мероприятий и предпринятых управленческих действий и затрат на их проведение в рамках совокупности установленных ограничений и действующих стандартов.

1.3 Механизмы управления имуществом унитарных предприятий

Имущество муниципальных предприятий должно грамотно использоваться для того, чтобы это использование приносило пользу государству. От того, насколько целесообразно используется имущество муниципальных предприятий, зависит эффективность самого предприятия и, как следствие, эффект, который оно должно создавать. На рисунке ниже представлены основные виды управления муниципальной собственностью.

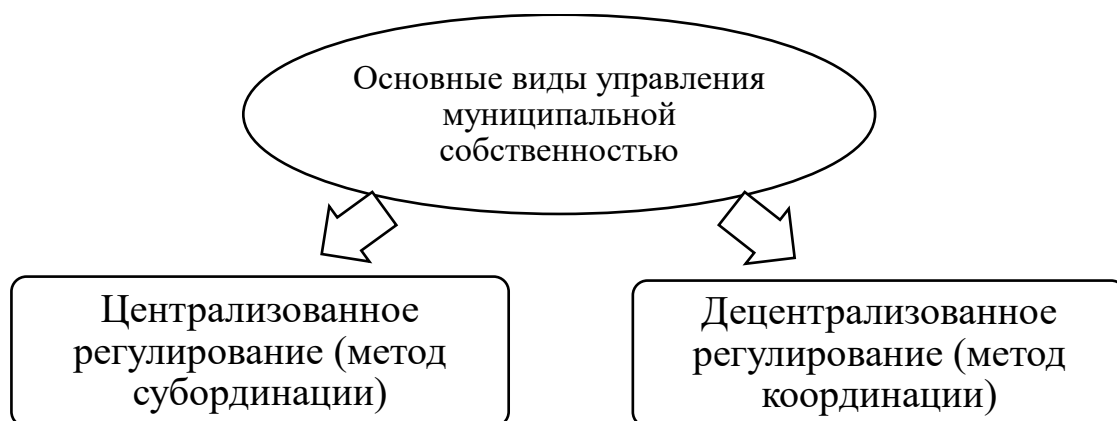


Рисунок 2 – Правовое регулирование управления муниципальной собственностью.

Централизованное регулирование – регулирование «сверху донизу» осуществляется на властно-императивных началах.

Децентрализованное регулирование – регулирование с учетом интересов всех участников договоров

Управление имуществом муниципальных предприятий осуществляется двумя методами: организационными и экономическими.

Организационные методы – это прямые распорядительные воздействия субъектов управления на имущественные отношения в форме прямых административных указаний, норм и правил, регулирующих процессы передачи прав собственности, выработки стандартных процедур и техники управления. К ним относятся следующие инструменты:

– учреждение государственных субфедеральных и муниципальных предприятий с передачей им имущества на праве хозяйственного ведения (формирование субфедеральных и муниципальных производственных земельно-имущественных комплексов), субфедеральных и муниципальных учреждений с передачей недвижимого имущества па праве оперативного

управления (формирование субфедеральных и муниципальных непроизводственных земельно-имущественных комплексов);

– внесение доли в уставный капитал в виде субфедерального и муниципального имущества (в виде земельно-имущественного комплекса; в виде права пользования имуществом);

– передача имущества с баланса на баланс;

– списание имущества вследствие износа;

– сдача в аренду субфедеральных и муниципальных земельно-имущественных комплексов в целом и их отдельных элементов (земельных участков, зданий, помещений и т.д.);

– залог земельно-имущественных комплексов и их отдельных элементов, находящихся в субфедеральной и муниципальной собственности;

– передача субфедеральных и муниципальных земельно-имущественных комплексов и отдельных видов недвижимости в доверительное управление;

– отчуждение государственных и муниципальных земельно-имущественных комплексов и отдельных видов недвижимости;

– передача земельно-имущественных комплексов и отдельных видов недвижимости в пользование (временное, постоянное);

– согласование и утверждение учредительных документов;

– контроль соблюдения уставной деятельности в части пользования земельно-имущественных комплексов;

– заключение контрактов с руководителями субфедеральных и муниципальных предприятий и учреждений;

– работа с кадрами управляющих недвижимым имуществом компаний;

– контроль соблюдения условий контрактов по использованию объектов недвижимого имущества;

– участие в заключении гражданско-правовых договоров о передаче прав на объекты недвижимого имущества (в хозяйственное ведение, оперативное управление, аренду, субаренду, доверительное управление);

– участие в отчуждении объектов недвижимого имущества, в их списании вследствие износа, согласовании землеотводных и документов и проектов по улучшению, передаче земельных участков во временное пользование;

– выдача и регистрация документов, удостоверяющих право собственности и сделки с ним;

– контроль соблюдения условий договора (по соблюдению прав на имущество; по выполнению условий приватизации);

– заключение договоров с субфедеральными, муниципальными и негосударственными предприятиями, учреждениями на выполнение государственных и муниципальных заказов;

– участие в работе советов директоров предприятий и организаций с государственной долей в уставном капитале;

– согласование решений о приватизации субфедерального и муниципального имущества;

– непосредственное участие в управлении предприятиями в качестве держателя пакета акций, «золотой акции»;

– оперативное управление учреждениями, находящимися на балансе администрации;

– лицензирование отдельных видов деятельности по управлению недвижимым имуществом;

– делегирование прав по оперативному управлению государственным и муниципальным недвижимым имуществом;

– применение штрафных санкций.[45]

Экономические методы – это воздействие субъектов управления на экономические интересы участников имущественных отношений

посредством преобразования форм собственности, регулирования деятельности предприятий, использующих государственное и муниципальное недвижимое имущество. К ним относятся следующие инструменты:

- установление норматива отчислений от прибыли субфедеральных и муниципальных предприятий в бюджет;

- финансирование развития объектов недвижимого имущества и их комплексов;

- установление норматива бюджетного финансирования (дотаций) развития земельно-имущественных комплексов предприятий и учреждений государственной, муниципальной и частной собственности;

- установление норматива внебюджетного финансирования (дотаций) развития земельно-имущественных комплексов предприятий и учреждений государственной и муниципальной собственности;

- установление норматива платежей за пользование субфедеральными и муниципальными объектами недвижимости на праве аренды, за загрязнение окружающей среды;

- определение размера ставок налогов, сборов, пошлин;

- определение льгот;

- установление норматива экономических санкций в пределах компетенции органов федерального, субфедерального и местного управления.

Что касается управленческой функции самого автотранспортного предприятия, то оно управляет имуществом, которое было передано ему на праве хозяйственного ведения, в рамках, о которых говорилось ранее. Это значит, что руководство АТП управляет лишь движимым имуществом.

Таблица 5 – преимущества и недостатки основных инструментов управления.

Инструмент управления	Преимущества	Недостатки
1	2	3
Продажа	1. Сравнительно быстрое получение относительно крупной суммы денежных средств единовременно. 2. Получение в будущем дополнительного дохода в виде налога на имущество	1. Потеря возможных доходов от использования объекта собственности в будущем. 2. Трудности в поиске покупателей, обладающих крупными средствами для полного выкупа
Аренда	1. Появление стабильного источника дохода. 2. Возможность использования объектов собственности в будущем для целей территории	1. Потеря возможных доходов в виде налога на имущество. 2. Распределение денежных поступлений в долгосрочном периоде может привести к потерям от инфляции
Внесение доли в уставный капитал АО	1. Получение дохода в долгосрочном периоде в виде дивидендов. 2. Возможность продажи акции или доли дочернего предприятия в будущем. 3. Сохранение контроля над предприятиями, значимыми для территории	1. Отсутствие денежных поступлений в краткосрочном периоде. 2. Появляется солидарная ответственность по обязательствам АО
Создание унитарного предприятия	1. Получение дохода в долгосрочном периоде в виде отчислений от прибыли и платы за пользование имуществом. 2. Решение задач социально-экономического развития территории	1. Отсутствие денежных поступлений в краткосрочном периоде. 2. В некоторых случаях искусственная поддержка нерентабельных предприятий
Инвестирование, развитие объекта собственности	1. Решение задач социально-экономического развития территории. 2. Увеличение налогооблагаемой базы. 3. Возможность получения дохода в будущем от использования объекта собственности (продажа или аренда)	1. Необходимость больших по объему единовременных вложений

Государственные и муниципальные предприятия пользуются всеми правами, предоставленными законом собственнику, на судебную защиту закрепленного за ними на праве хозяйственного ведения имущества, включая

право на предъявление виндикационного и негаторного исков, в том числе и в отношении собственника указанного имущества.[46]

Реализация правомочия распоряжения закрепленным имуществом имеет следующие особенности. В соответствии со ст. 295 ГК РФ предприятие вправе самостоятельно, без согласия собственника, распоряжаться движимым имуществом, за исключением случаев, установленных законом или иными правовыми актами. Что же касается недвижимого имущества, то предприятие вправе его продавать, сдавать в аренду, отдавать в залог, вносить в качестве вклада в уставный (складочный) капитал хозяйственных обществ и товариществ или иным способом распоряжаться им только с согласия собственника. Порядок получения согласия должен быть урегулирован в уставе предприятия или договоре о передаче имущества. В любом случае согласие должно быть предварительным и облечено в письменную форму.

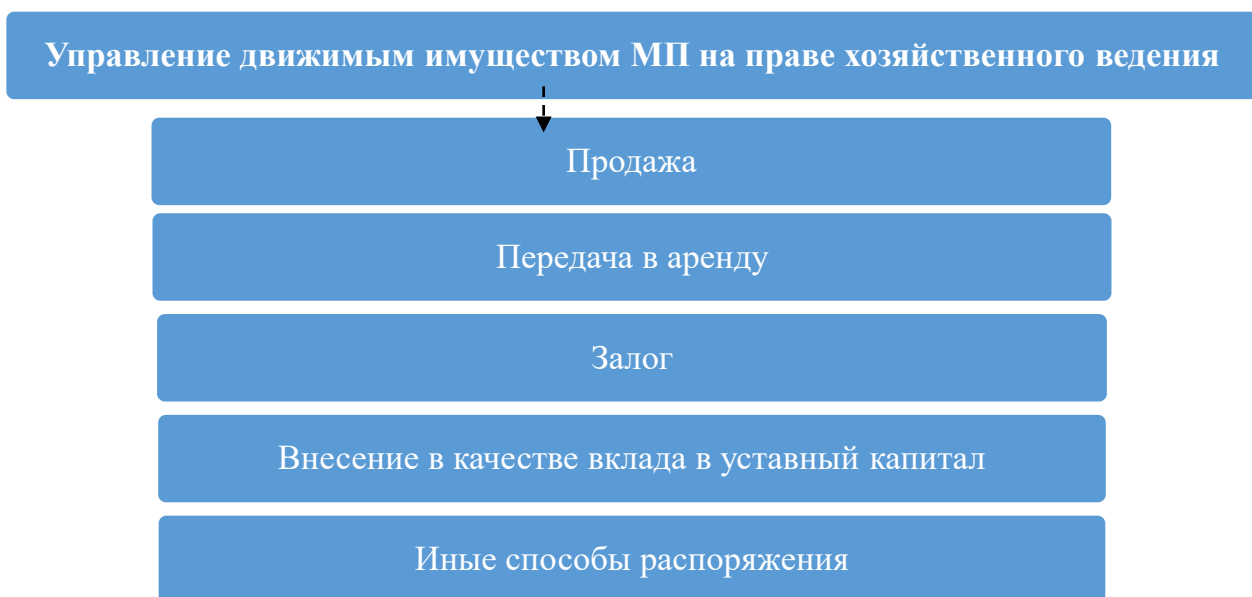


Рисунок 3 – Возможные варианты управления движимым имуществом МАТП, основанным на праве хозяйственного ведения.

Приведенные выше варианты управления движимым имуществом муниципального автотранспортного предприятия следует рассматривать как инструменты, используя которые МАТП может управлять своим имуществом.

2. АНАЛИЗ ПРИМЕНЕНИЯ ИНСТРУМЕНТОВ УПРАВЛЕНИЯ ИМУЩЕСТВОМ МУНИЦИПАЛЬНОГО АВТОТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ КПАТП №7

2.1 Характеристика предприятия

Муниципальное предприятие города Красноярск создано 24 февраля 1992 года. Учредителем Предприятия является муниципальное образование – город Красноярск в лице администрации города Красноярск.

Полное фирменное наименование Предприятия: муниципальное предприятие города Красноярск «Красноярское пассажирское автотранспортное предприятие № 7»; сокращенное наименование – МП г. Красноярск «КПАТП-7».[47]

Предприятие создано в целях удовлетворения потребностей города в перевозке населения муниципальным пассажирским транспортом и получении прибыли. Для достижения указанных целей Предприятие осуществляет в установленном законодательством Российской Федерации порядке следующие виды деятельности (предмет деятельности предприятия):

- осуществление пассажирских перевозок по регулярным маршрутам на территории города Красноярск и в пригородном сообщении;
- оказание услуг юридическим и физическим лицам по проведению технического осмотра и обслуживания, текущего и капитального ремонта автототранспортных средств, их узлов и агрегатов;
- организация услуг по предрейсовому и послерейсовому осмотру водителей автототранспортных средств юридических и физических лиц;
- предоставление рекламных и информационных услуг юридическим и физическим лицам;
- благоустройство и содержание конечных остановочных пунктов пассажирского автотранспорта на коммерческой основе;

- осуществление посреднической деятельности;
- организация и предоставление услуг по стоянке транспортных средств.

Численность работников 690 человек.

Единоличным исполнительным органом является генеральный директор на основании трудового Контракта. В его обязанности входит организация и планирование, финансовое планирование, контроль системы ведения дел, перспективное планирование.

Важнейшими задачами действующего предприятия являются:

1. получение дохода владельцем предприятия;
2. обеспечение дохода потребителей продукцией предприятия;
3. обеспечение персонала заработной платой за свой труд;
4. обеспечение персонала условиями труда и возможностью профессионального роста.

Для достижения указанных задач Предприятие осуществляет в установленном законодательством Российской Федерации порядке следующие виды деятельности (предмет деятельности предприятия):

- осуществление пассажирских перевозок по регулярным маршрутам на территории города Красноярска и в пригородном сообщении;
- оказание услуг юридическим и физическим лицам по проведению технического осмотра и обслуживания, текущего и капитального ремонта автотранспортных средств, их узлов и агрегатов;
- организация услуг по предрейсовому и послерейсовому осмотру водителей автотранспортных средств юридических и физических лиц;
- предоставление рекламных и информационных услуг юридическим и физическим лицам;
- благоустройство и содержание конечных остановочных пунктов пассажирского автотранспорта на коммерческой основе;

- осуществление посреднической деятельности;
- организация и предоставление услуг по стоянке транспортных средств.

Организационная структура МП г. Красноярска «КПАТП-7» определяется, прежде всего, размером предприятия и характером его деятельности, а также степенью полноты производственного процесса.

Организационная структура МП г. Красноярска «КПАТП-7» является линейно-функциональной структурой (Рисунок 3). Каждое подразделение выполняет свои функциональные обязанности.

Сущность управления в автотранспортном предприятии заключается в обеспечении целенаправленного, планомерного воздействия управляющей системы на управляемую с использованием различных методов и средств по определенной технологии в целях поддержания производства в заданном режиме. Максимально полное использование трудового потенциала работников – это ключевой фактор для успешной деятельности в условиях рыночных отношений. От эффективного использования знаний и умений работников зависит увеличение объема производства, качество выполняемых работ, финансовое положение предприятия.

Планово-экономический отдел (ПЭО) разрабатывает перспективные планы по предприятию, по автоколоннам. В его основные задачи входит:

1. Изыскание путей увеличения доходов, снижение себестоимости перевозок, увеличение прибыли, повышение рентабельности и производительности труда.
2. Методическое руководство организации работы по внедрению, совершенствованию сферы действия внутрихозяйственного расчета.
3. Систематический контроль за ходом выполнения установленных плановых заданий.

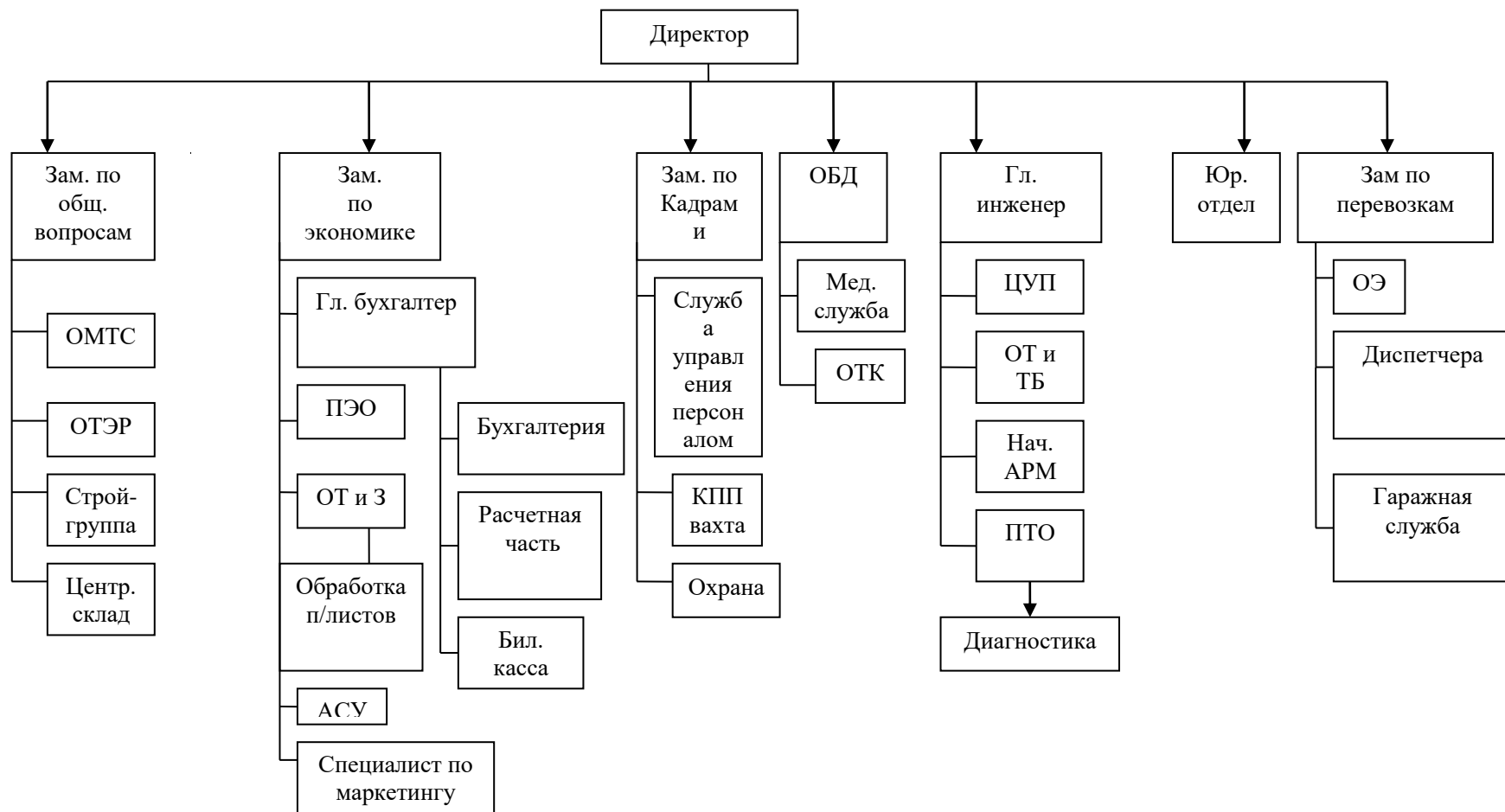


Рисунок 3 – Организационная структура управления МП г. Красноярск «КПАТП-7»

Обязанности планово-экономического отдела следующие:

1. Организация комплексного экономического анализа деятельности предприятия, автоколонн, отделов и бригад;
2. Разрабатывает и подготавливает проекты текущих и перспективных планов предприятия и по подразделениям;
3. Обеспечивает доведение показателей плана по отделам, бригадам и водителям;
4. Участвует в разработке рациональной, плановой и учетной документации.

Работники бухгалтерии ведут учет основных средств и всех материальных ценностей, выполняют учетно-кредитные и финансовые операции. Работники технической службы планируют проведение технического осмотра автомашины, проведение технического обслуживания.

Функциональные обязанности мастера – качественно выполнить ремонт автомашин при воздействии на ремонтного работника, чтобы он выполнил ремонт, водитель согласно сменно-суточного задания выполнил рейсы на маршруте, то есть свои функциональные обязанности. Функциональные обязанности отражены в должностных инструкциях.

Кадровая служба на предприятии должна являться одним из основных функциональных подразделений. Однако отдел кадров предприятия выполняет лишь функцию кадрового делопроизводства.[49]

Отдел труда и заработной платы организует свою работу по плану, в задачи которой входит:

1. активизировать эффективность применения действующих форм и систем оплаты труда и материального поощрения работников, расходования фонда заработной платы, соотношение типов роста производительности труда и заработной платы;
2. обеспечивать правильность применения тарифных ставок и расценок должностных окладов, установление разрядов рабочим, соблюдение штатной дисциплины;

3. организовать работу по нормированию труда и современному пересмотру норм.

Служба главного инженера определяет техническую политику, перспективы развития предприятия и пути реализации комплексных программ по всем направлениям совершенствования, реконструкции и технического перевооружения действующего производства, а также организация технических ремонтов подвижного состава, то есть автобусов. В его ведение работает служба ОТЭР (отдел топливно-энергетических ресурсов), отвечающая за обеспечение топливом автобусы, работающие на маршрутах, и следят за расходом ГСМ. Отдел главного механика отвечает за электротеплоснабжение и водоснабжение. Отдел по охране труда и службы безопасности – за безопасные условия труда, за соблюдение правил техники безопасности на предприятии, за проведение аттестации рабочих мест. Охрану возглавляет начальник службы безопасности (НСБ). Основной задачей службы безопасности является – профилактика, предупреждение и пресечение преступлений и административных правонарушений в сфере обеспечения сохранности имущества предприятия. Диагностика проводит диагностические обследования по техническому состоянию подвижного состава, своевременно выявляет неисправности в системе управления, в тормозной системе, в двигателе и т.д.

Отдел автоматизированной системы управления (АСУ) – это автоматизация всех рабочих мест, компьютеризация, установка локальных сетей, программное обеспечение. Отдел технического контроля обязан заниматься выпуском только технически исправного подвижного состава на маршруты города и проверять качество проведения технических обслуживаний.

Отдел эксплуатации (ОЭ) – это своеобразная «нервная система» предприятия, от четкой организации перевозки пассажиров в часы «пик» зависит не только работа самого предприятия, но и работа той части

населения города, которая пользуется услугами автотранспорта, а, следовательно, и работа предприятий, находящихся на обслуживаемой территории. Поэтому правильное составление расписания, оформление, выдача и обработка путевых листов должны быть автоматизированы.

ОМТС (отдел материально-технического снабжения) обязан следить, чтобы на центральном складе предприятия были в ассортименте запасные части, агрегаты и узлы по каждой марке автобуса. ОБД (отдел безопасности движения) несет ответственность за безаварийную работу автотранспорта на маршрутах города. Медицинская служба проводит профосмотры водительского состава перед выпуском на линию, и после возвращения с маршрута на гараж.

Юридический отдел разрабатывает или принимает участие в разработке документов правового характера. Осуществляет методическое руководство правовой работой на предприятии, оказывает правовую помощь структурным подразделениям, принимает участие в работе по заключению хозяйственных договоров, подготавливает заключение об их юридической обоснованности.

Механик составляет графики движения, осуществляет технический осмотр машин перед выпуском на линию, выписывает путевые листы, следит за соблюдением графика перевозок и другие организационные моменты.

Водители непосредственно осуществляют перевозку пассажиров.

Данная система управления сложившаяся на предприятии достаточно эффективна и при нынешнем уровне прибыли экономически обоснована. Нет необходимости создания новых элементов данной системы.[50]

Каждые из рассмотренных отделов являются самостоятельными структурными подразделениями, осуществляющие свою работу в соответствии со своими функциональными обязанностями и на основе должностных инструкций, руководствуясь при этом законодательствами действующими на автотранспорте – Положениями, Правилами,

Инструкциями и другими руководящими материалами вышестоящих организаций, руководства автоколонны.

2.2 Анализ активов и пассивов организации и результатов её хозяйственной деятельности

Проведем анализ активов и пассивов МП г. Красноярск «КПАТП-7» и результатов его хозяйственной деятельности. В процессе функционирования МП г.Красноярск «КПАТП-7» величина источников финансирования его имущества, их структура претерпевают постоянные изменения. Наиболее общее представление об имевших место качественных изменениях в структуре средств и их источников, а также динамике этих изменений можно получить с помощью вертикального и горизонтального анализа бухгалтерского баланса. Горизонтальный анализ отчетности заключается в построении аналитических таблиц, в которых абсолютные показатели дополняются относительными темпами роста (снижения). Вертикальный анализ показывает структуру активов и пассивов МП г. Красноярск «КПАТП-7». Горизонтальный и вертикальный анализы взаимодополняют друг друга (табл. 6 и 7).

Из данных таблицы 7 следует, что в целом за исследуемый период имущество предприятия сократилось на 131852 тыс. руб. Таким образом, сокращение имущества составило 38,67 %, в том числе величина внеоборотных активов предприятия сократилась на 139485 тыс. руб. (-46,84%), а оборотных, напротив, возросла на 7633 тыс. руб. (+17,69%). Как видим, имущество МП г. Красноярск «КПАТП-7» сократилось в результате сокращения внеоборотных активов (рис.4).

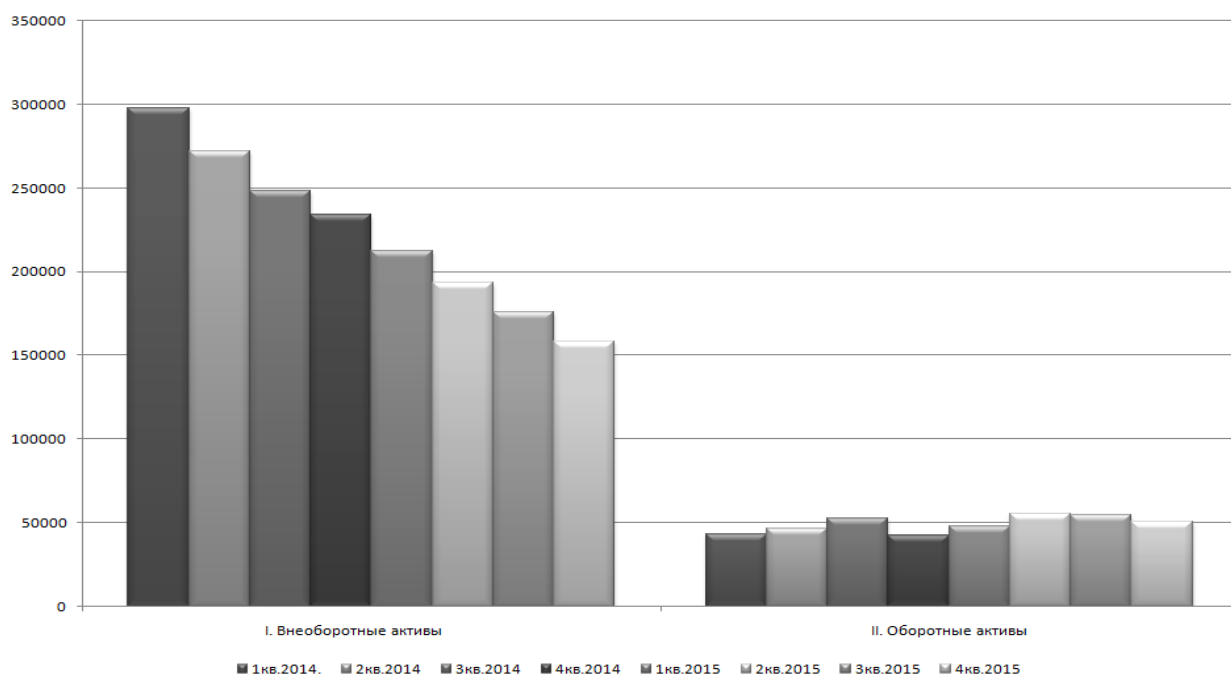


Рисунок 4 – Динамика внеоборотных и оборотных активов МП г.Красноярска «КПАТП-7» за 2014-2015 гг., тыс.руб.

Внеоборотные активы сократились в результате сокращения остаточной стоимости основных средств на 114271 тыс.руб. (-58,18%) и долгосрочных финансовых вложений – на 41336 тыс.руб. (-58,33%). Отложенные налоговые активы увеличили свое значение на 16122 тыс.руб. (+52,81%) (рис.5). [60]

К доходным вложениям МП г.Красноярска «КПАТП-7» в материальные ценности относятся основные средства, предназначенные исключительно для предоставления организацией за плату во временное владение и пользование или во временное пользование с целью получения дохода (п. 5 ПБУ 6/01), т.е. основные средства, предоставляемые в аренду, лизинг, прокат (глава 34 ГК РФ), а именно транспортные средства, труднореализуемые активы.

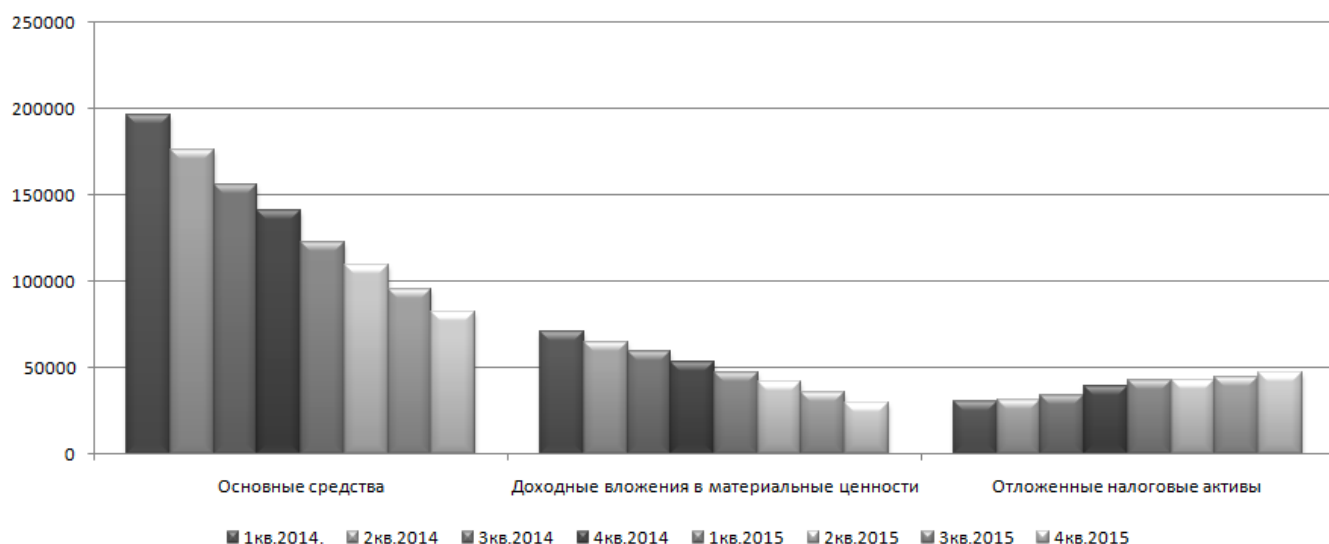


Рисунок 5 – Динамика внеоборотных активов МП г.Красноярска «КПАТП -7» по видам, за 2014-2015 гг., тыс.руб.

Отложенные налоговые активы вообще не овецествленный актив МП г.Красноярска «КПАТП-7», представляющий долю отложенного налога на прибыль. Оборотные активы увеличились в результате увеличения финансовых вложений (на 10000 тыс.руб.), прочих оборотных активов (на 2242 тыс.руб., или на 171,93%), запасов (на 1240 тыс.руб., или на 11,87%), и денежных средств (на 313 тыс.руб., или на 47%). Сокращение претерпела только дебиторская задолженность (на 6162 тыс.руб., или на 20,05%) (рис.6).

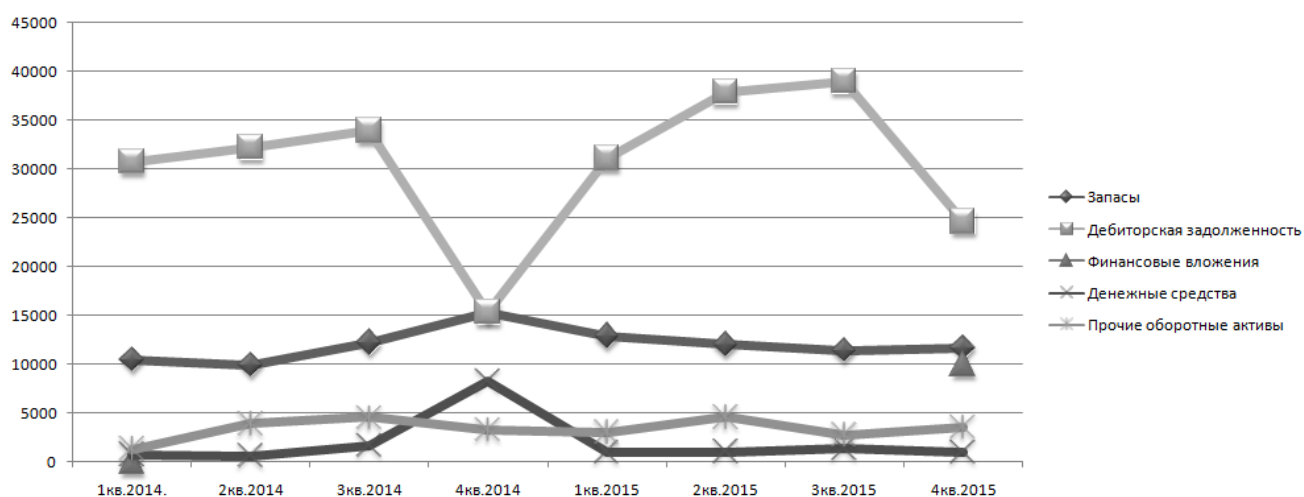


Рисунок 6 – Динамика оборотных активов МП г.Красноярска «КПАТП-7» по видам, за 2014-2015 гг., тыс.руб.

В общей стоимости капитала также наблюдается сокращение. В исследуемом периоде его сокращение составило 131852 тыс.руб., или 38,67%, в том числе:

– собственный капитал МП г.Красноярска «КПАТП-7» сократился на 61677 тыс.руб., или на 41,03% в результате сокращения суммы нераспределенной прибыли (на 61406 тыс.руб., или на 79,67%) (рис.7);

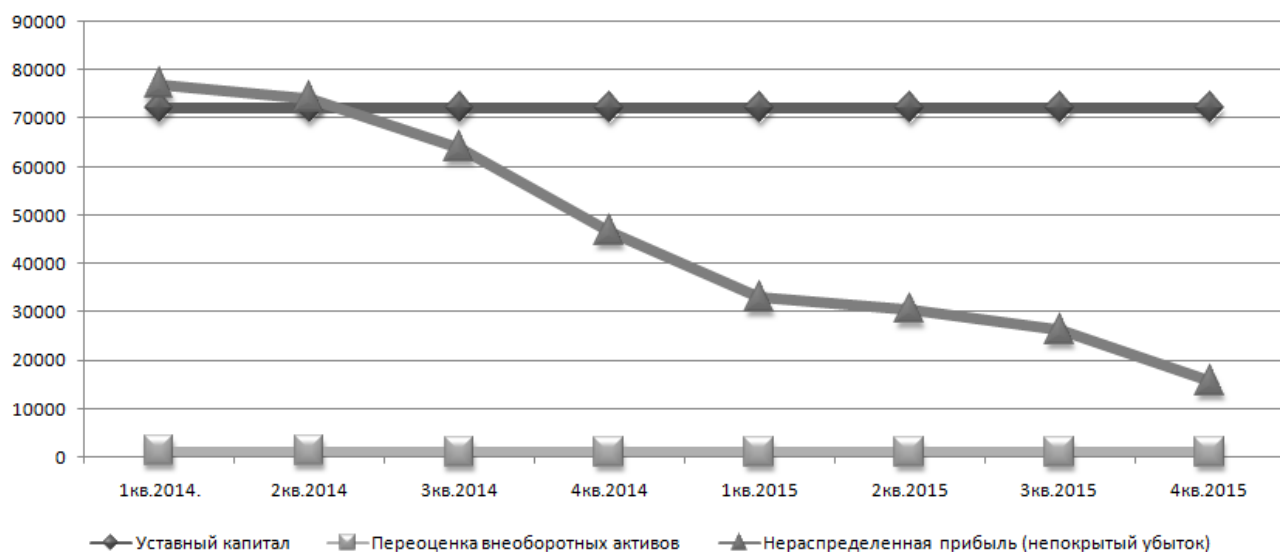


Рисунок 7 – Динамика собственного капитала МП г.Красноярска «КПАТП -7» по видам источников финансирования, за 2014-2015 гг., тыс.руб.

– долгосрочные заемные средства МП г.Красноярска «КПАТП -7» сократились на 144246 тыс.руб., или на 100% (рис.2.35);

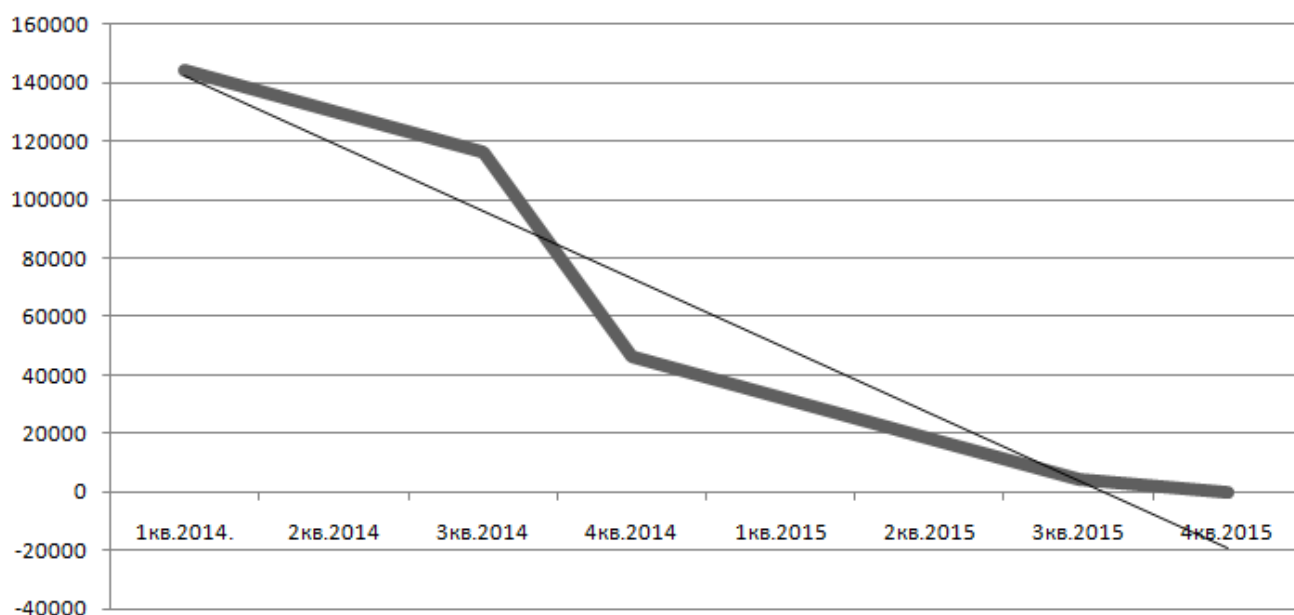


Рисунок 8 – Динамика долгосрочного заемного капитала МП г.Красноярска «КПАТП -7», за 2014-2015 гг., тыс.руб.

Данный график показывает, что краткосрочные заемные обязательства возросли на 74083 тыс.руб., или на 159,64%, в основном в результате прироста банковских заемных средств (рис.9).

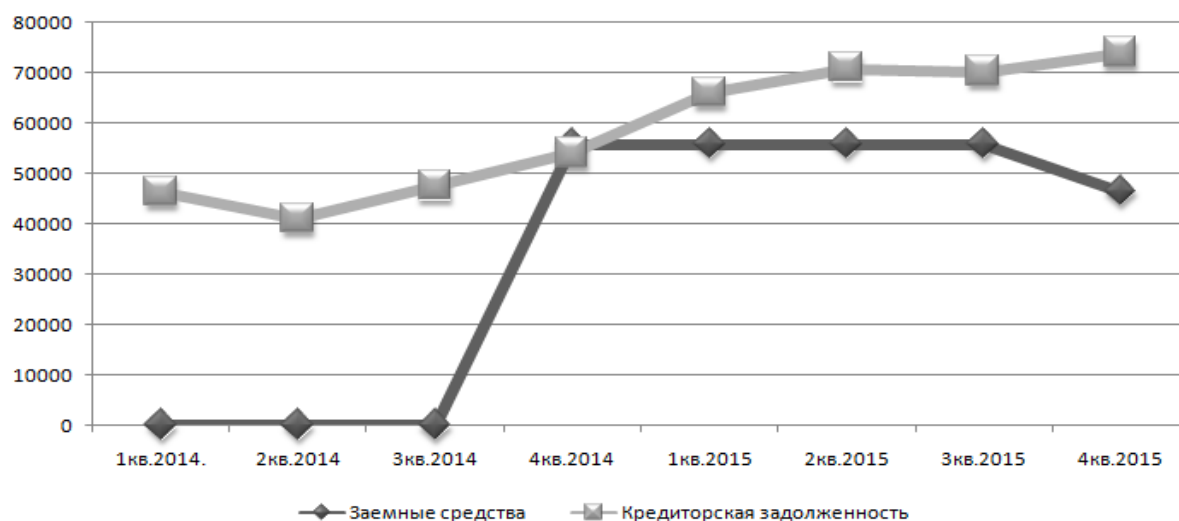


Рисунок 9 – Динамика краткосрочных обязательств МП г.Красноярска «КПАТП -7» по видам источников финансирования, за 2014-2015 гг., тыс.руб.

Таким образом, источники финансирования МП г.Красноярска «КПАТП-7» сократились в результате сокращения долгосрочных обязательств и собственного капитала (рис.10).

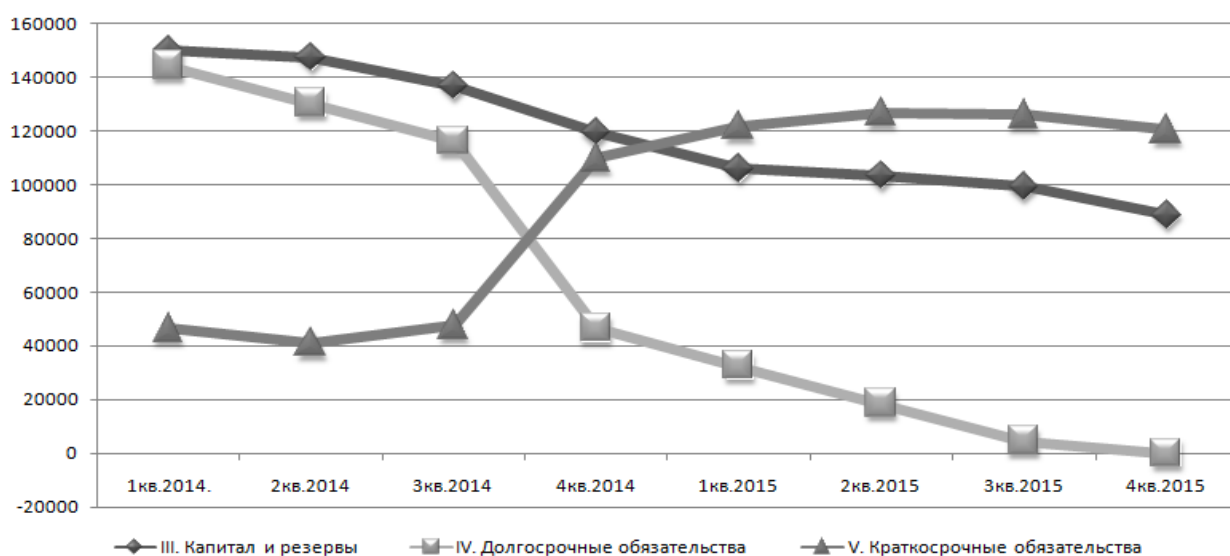


Рисунок 10 – Динамика источников финансирования имущества МП г.Красноярска «КПАТП -7» за 2014-2015 гг., тыс.руб.

Вертикальный анализ имущества МП г.Красноярска «КПАТП-7» и источников финансирования его имущества позволил выявить, что имущество предприятия на 75,71% представлено внеоборотными активами (из них 39,29% приходится на долю основных средств и 22,31% - на долю прочих внеоборотных активов) и на 24,29% - оборотными, из которых 11,75% приходится на дебиторскую задолженность (табл.7, рис. 11).

За исследуемый период произошло изменение структуры имущества в пользу увеличения доли оборотных активов на 11,63 п.п. за счет увеличения доли финансовых вложений, дебиторской задолженности и запасов. Сокращение доли внеоборотных активов в валюте баланса произошло в основном за счет уменьшения удельного веса основных средств – на 18,32 п.п. (с 57,61 до 39,29%), при одновременном увеличении удельного веса прочих внеоборотных активов на 13,36 п.п. (с 8,95 до 22,31%).

Таблица 6 – Вертикальный анализ имущества МП г.Красноярска
«КПАТП-7» и его финансирования за 2014-2015 гг.

I.	1кв.	2кв.	3кв.	4кв.	1кв.	2кв.	3кв.	4кв.	изменение, п.п.
	2014	2014	2014	2014	2015	2015	2015	2015	
АКТИВЫ									
ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ	87,34	85,4	82,62	84,72	81,62	77,72	76,33	75,71	-11,63
Основные средства	57,61	55,23	51,75	51,23	47,18	43,92	41,59	39,29	-18,32
Доходные вложения в материальные ценности	20,78	20,38	19,63	19,25	18,14	16,61	15,41	14,12	-6,66
Отложенные налоговые активы	8,95	9,79	11,23	14,24	16,3	17,19	19,32	22,31	13,36
ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ	12,66	14,6	17,38	15,28	18,38	22,28	23,67	24,29	11,63
Запасы	3,06	3,11	4,05	5,56	4,93	4,83	4,97	5,59	2,52
Дебиторская задолженность	9,01	10,1	11,28	5,54	11,92	15,21	16,94	11,75	2,74
Финансовые вложения	0	0	0	0	0	0	0	4,78	4,78
Денежные средства	0,2	0,19	0,55	3	0,38	0,41	0,58	0,47	0,27
Прочие оборотные активы	0,38	1,21	1,5	1,19	1,14	1,83	1,18	1,7	1,31
БАЛАНС	100	100	100	100	100	100	100	100	0
ПАССИВЫ									
КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ	44,08	46,25	45,53	43,33	40,67	41,57	43,13	42,38	-1,7
Уставный капитал	21,15	22,62	23,97	26,12	27,69	28,96	31,36	34,48	13,33
Переоценка внеоборотных активов	0,33	0,36	0,29	0,31	0,33	0,35	0,37	0,41	0,08
Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	22,6	23,27	21,27	16,89	12,65	12,25	11,39	7,49	-15,11
ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА	42,31	40,87	38,67	16,86	12,51	7,48	2,02	0	-42,31
Заемные средства	42,31	40,87	38,67	16,86	12,51	7,48	2,02	0	-42,31
Отложенные налоговые обязательства	0	0	0	0	0	0	0	0	0
КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА	13,61	12,88	15,8	39,82	46,82	50,96	54,85	57,62	44,01
Заемные средства	0	0	0	20,23	21,44	22,44	24,29	22,25	22,25
Кредиторская задолженность	13,61	12,88	15,8	19,59	25,38	28,52	30,56	35,37	21,76
Баланс	100	100	100	100	100	100	100	100	x

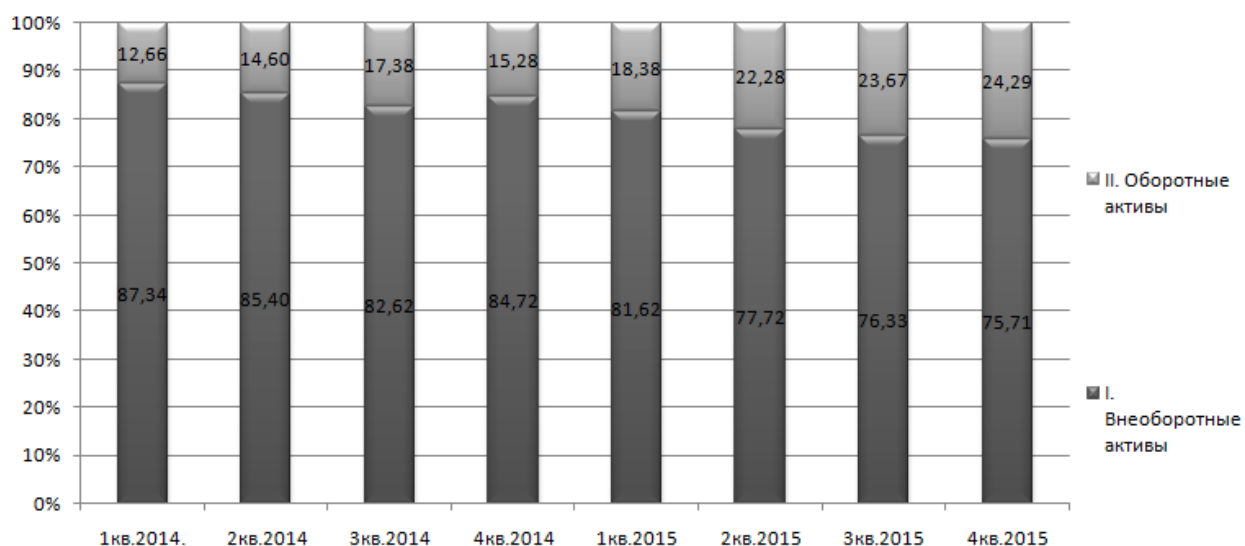


Рисунок 11 – Динамика структуры имущества МП г.Красноярска «КПАТП-7» за 2014-2015 гг., %

Источники финансирования имущества МП г.Красноярска «КПАТП-7» в 2015 г. на 57,62 % представлены краткосрочными обязательствами, и на 42,38 % - собственным капиталом (рис.12).

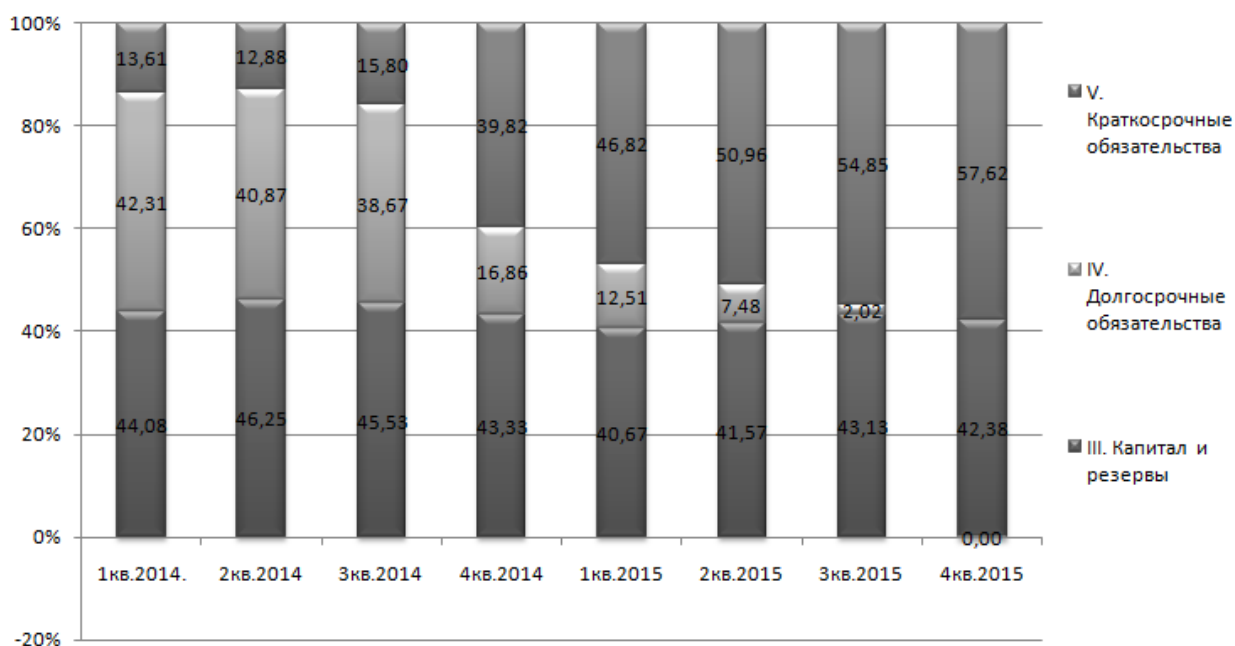


Рисунок 12 – Динамика структуры источников финансирования деятельности МП г.Красноярска «КПАТП-7» за 2014-2015 гг., %

Работа муниципальной транспортной отрасли, занимающейся наземными перевозками, в том числе и МП г.Красноярска «КПАТП-7», неэффективна. План по 50 перевозкам не выполняется из-за постоянной смены кадров, низкой заработной платы и регулярном ремонте подвижного состава, поскольку более 70% техники уже отработали больше срока. [63]

Среднемесячная выручка предприятия варьирует из квартала в квартал – сокращаясь в первом квартале года и увеличивая свое значение в каждом из последующих кварталов года. Но рисунок 13, позволяет также увидеть, что среднемесячная выручка по кварталам 2015 г. ниже ее значений по тем же кварталам 2014 г. Квартальная себестоимость же на протяжении всего периода выше выручки.

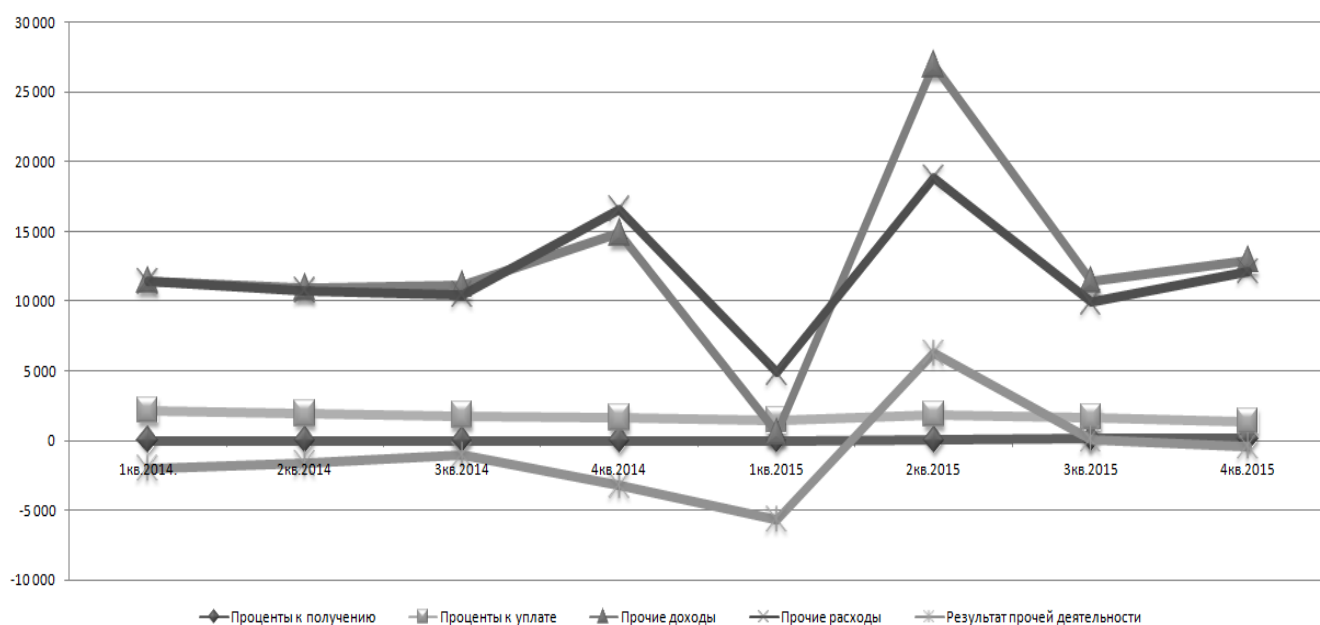


Рисунок 13 – Динамика квартальных показателей результатов хозяйственной деятельности МП г.Красноярска «КПАТП -7» за 2014-2015 гг., тыс.руб.

В течение исследуемого периода ежеквартально предприятие получает убытки, при этом в 2015 г. их значения снизились.

Результаты прочей деятельности в 2014 г. имели отрицательное значение, но со второго квартала 2015 г. приняли положительное значение (рис.13).

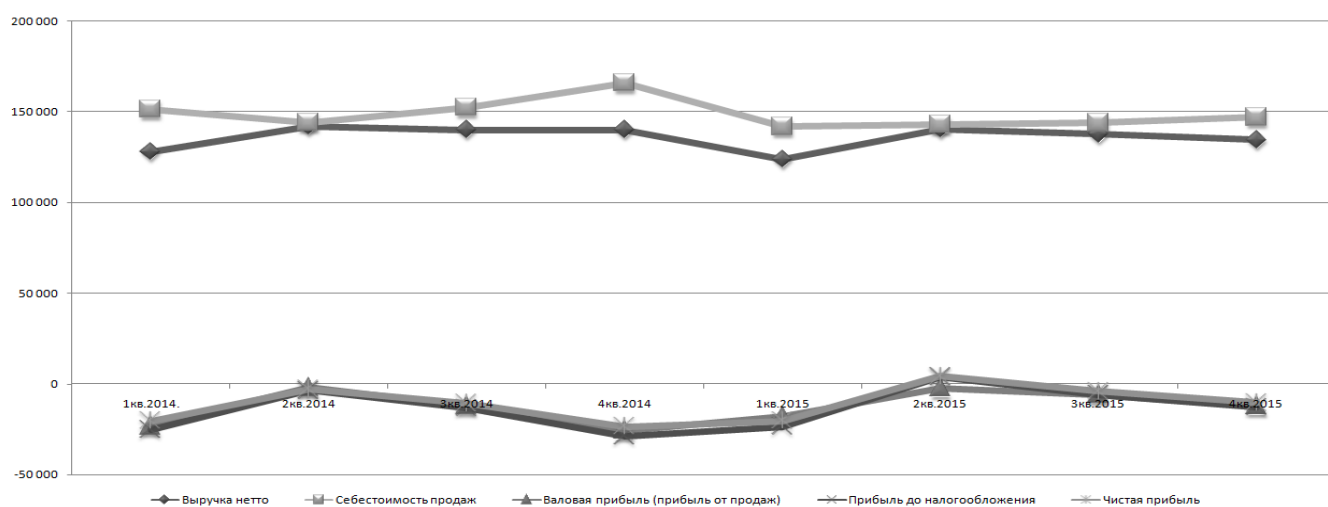


Рисунок 14 – Динамика квартальных показателей результатов прочей деятельности МП г.Красноярска «КПАТП -7» за 2014-2015 гг., тыс.руб.

Изучение динамики структуры источников имущества МП г.Красноярска «КПАТП - 7» позволило установить, что произошло сокращение удельного веса собственного капитала (на 1,7 п.п.) и долгосрочных обязательств (на 42,31 п.п.).

Одновременно с сокращением удельного веса в источниках финансирования собственных и долгосрочных заемных источников финансирования происходит увеличение удельного веса краткосрочных заемных источников финансирования (на 44,01 п.п.). [64]

При определении состава и структуры источников финансирования необходимо придерживаться принципа соответствия, который состоит в следующем. Внеоборотные активы должны полностью финансироваться за счет собственного капитала и долгосрочных обязательств. Финансирование внеоборотных активов за счет краткосрочных обязательств недопустимо.оборотные активы, в свою очередь, могут финансироваться за счет собственного капитала, долгосрочных и краткосрочных обязательств.

Таким образом, из анализа источников финансирования МП г.Красноярска «КПАТП -7» можно сделать вывод, что на предприятии сокращается собственный капитал в результате снижения нераспределенной прибыли и увеличивается удельный вес краткосрочных заемных средств (кредитов банков и кредиторской задолженности). Оценка взаимосвязи структуры активов и капитала МП г.Красноярска «КПАТП-7» показала, что собственный капитал обеспечивает финансированием от 50 до 56 % внеоборотных активов предприятия, не говоря уже о финансировании оборотных активов. Основная деятельность муниципального автотранспортного предприятия убыточна.

2.3 Анализ управления имуществом предприятия

Возвращаясь к тому, что было сказано ранее, рассмотрим, насколько эффективно работает рассматриваемое Муниципальное автотранспортное предприятие КПАТП №7 с различных точек зрения.

1) Экономическая (народнохозяйственная) эффективность, которая комплексным образом учитывает результаты и затраты, связанные с реализацией мероприятий по управлению развитием социально-экономической системы на всех стадиях процесса управления, исходя не только из интересов объекта и участников управления, но и общества в целом.

Из таблиц 7 и 8, приведенных в приложениях Б и В соответственно, делаем вывод, что экономическая эффективность КПАТП №7 оставляет желать лучшего, так как соотношение себестоимости продаж и выручки стремится к единице. В таких условиях предприятие нельзя назвать полностью эффективным, однако стоит отметить, что положительная динамика наблюдается по многим пунктам анализа.

2) Коммерческая (финансовая) эффективность, которая отражает финансовые последствия мероприятий по управлению объектами государственной собственности: приведенные потоки финансовых затрат и результатов, динамику привлечения и возврата заемных средств, изменения в балансе доходов и расходов унитарного предприятия, изменения в оценках ресурсного потенциала разведанных месторождений, рост рыночной стоимости объектов недвижимости, динамику арендных платежей и др.

Из приведенной ниже таблицы 8 следует, что несмотря на положительную динамику по таким жизненно важным показателям, как «себестоимости продаж» к «выручке», «проценты к получению» и «проценты к уплате», предприятие на данный момент остается нерентабельным принося годовой убыток в 31069 тыс.руб.

3) Бюджетная эффективность, которая отражает финансовые последствия управления непосредственно для федерального, регионального и местного бюджетов, в частности, за счет производимых расходов на содержание и развитие объектов государственной собственности, возникающих по результатам управления доходных потоков, концессионных платежей, изменения налоговых, земельных и других поступлений в названные бюджеты от взаимодействующих негосударственных структур.

Муниципальное пассажирское предприятие с численностью сотрудников 250 человек и 60 единиц подвижного состава было создано в 1992 году в целях улучшения транспортного обслуживания горожан. Для обустройства нового предприятия были выделены площади, где практически на болоте стоял только остов гаража.

Сегодня это стабильно работающее предприятие имеет профессиональный кадровый состав, более 700 работников, ежедневно на маршруты города выходит более 100 автобусов, которые перевозят пассажиров по 16 городским маршрутам. В среднем, за год предприятие перевозит более 20 млн пассажиров.

Руководство предприятия создаёт условия для комфортной и безопасной работы, а также поддерживает инициативы работников по улучшению досуга и отдыха: при поддержке профсоюзного комитета оборудовали спортивно-тренажёрный зал, содействуют проведению различных конкурсов, смотров, спортивных мероприятий на уровне района, города и края.

4) Социальная эффективность, которую оценивают по уровню достижения запланированных результатов, предоставляемых государством населению услуг в соответствии с установленными нормативами общественных благ (например, сокращение профессиональных заболеваний, повышение уровня и качества образования, улучшение условий труда). К этому же виду можно отнести оценки эффективности, связанные с улучшением среды обитания, в частности, ее экологических характеристик, проведением природоохранных мероприятий. [70]

Группой молодых инициативных работников предприятия создан молодёжный совет, который является организатором мероприятий по повышению престижа отраслевых профессий: конкурс на лучшего кондуктора, слесаря, электрика. Прошедший впервые в 2015 году конкурс на лучшего кондуктора предприятия, в 2016 году стал общегородским. В нём приняли участие 4 команды от пассажирских предприятий города.

Здесь работают лучшие водители России, что подтверждают общероссийские конкурсы профессионального мастерства среди водителей общественного транспорта. Имена лучших красноярских водителей Марины Тит и Ивана Бугрова известны далеко за пределами Красноярского края.

5) Техническая эффективность, которая для производственно-технологических и инфраструктурных объектов государственной собственности отражает соотношение затрат и результатов по степени достижения целей и задач технического характера, в том числе в части

удовлетворения потребностей населения в производимых товарах и предоставляемых услугах, их соответствия мировым стандартам качества.

Таким образом, проведенный анализ КПАТП №7 показывает, что данное предприятие имеет большой опыт работы на рынке. Оно является одним из крупнейших автотранспортных предприятий города. Опираясь на анализы, можно сказать, что предприятие постепенно выходит из разряда убыточных.

Также анализ показал, что на данный момент предприятие меняет источники финансирования своего имущества с долгосрочных займов на долгосрочных

3. РАЗРАБОТКА ПРЕДЛОЖЕНИЙ ПО ПОВЫШЕНИЮ ЭФФЕКТИВНОСТИ УПРАВЛЕНИЯ ИМУЩЕСТВОМ МУНИЦИПАЛЬНОГО АВТОТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ КПАТП №7

Мера 1.

Для того, чтобы внести предложение по повышению эффективности управления муниципального автотранспортного предприятия КПАТП №7, необходимо сначала провести анализ сильных и слабых сторон организации. Для наглядности составим таблицу 9, которая будет отражать анализ сильных и слабых сторон организации.

Таблица 9 – Анализ сильных и слабых сторон КПАТП №.7

Сильная сторона	Слабая сторона
Большой опыт работы на рынке	Недостаток оборотных средств
Наличие собственного ремонтного гаража	Высокая текучесть кадров
Крупный автобусный парк	Большая часть автопарка не соответствует требованиям категории малоподвижных граждан
Наличие собственной мойки для автобусов	

На сегодняшний день предприятие КПАТП №7 располагает 132 автобусами, находящимися в рабочем состоянии.

Ввиду того, что организация обслуживает ряд постоянных и ряд сезонных маршрутов, возникает не совсем полное использование транспортных средств. Так, предприятие постоянно обслуживает маршруты: 10, 12, 18, 19, 31, 37, 40, 55, 56, 95. Сезонные маршруты: 18а, 40а, 40с, 54, 59.

В связи с тем, что автобусный парк рассчитан на удовлетворение потребностей в перевозке пассажиров по всем обслуживаемым маршрутам,

включая сезонные, в несезонное время загрузка подвижного состава резко падает. Сезонные маршруты соответствуют сезону дачного отдыха, то есть всё теплое время года до осени. В среднем сезон длится 5 месяцев с мая по октябрь.

Из этого следует, что полная загруженность автопарка КПАТП №7 также является сезонной и продолжается также около пяти месяцев. Соответственно, остальные 7 месяцев, когда сезонные маршруты ликвидируются, имеет смысл рассмотреть возможности для дополнительной загрузки автотранспорта.

Поскольку определенные маршруты закреплены за определенными автотранспортными предприятиями, предприятие не может работать на чужом маршруте.

Мы рассмотрели возможность передачи автотранспортных средств от одного автотранспортного предприятия другому путем сдачи в аренду. В такой ситуации компания, у которой загруженность транспортных средств невысока, может передать одно или несколько транспортных средств на праве аренды другому транспортному предприятию, у которого есть потребность в дополнительных транспортных средствах.

Таким образом, рассматриваемое предприятие КПАТП №7 может получать дополнительный доход на протяжении всего времени, когда не функционируют сезонные маршруты.

На сегодняшний день подобные операции по передаче автотранспортных средств от одного муниципального автотранспортного предприятия другому возможны только при заключении договора аренды.

Так как муниципальные автотранспортные предприятия г. Красноярска имеют общего собственника – г. Красноярск, мы предлагаем разработать нормативно-правовые акты, которые будут применяться для передачи движимого имущества от одного муниципального автотранспортного предприятия другому на платной основе. Ожидается, что данная мера

позволит упростить обмен транспортными средствами между муниципальными автотранспортными предприятиями и снизит транзакционные издержки, что будет стимулировать организации более охотно сотрудничать между собой.

Для того, чтобы понимать, какую выгоду из подобного рода операций могут извлекать МАТП, произведем расчет.

КПАТП обслуживает 5 сезонных маршрутов, на каждом из которых в среднем выделено по 10 автобусов. Таким образом, в то время, когда сезонные маршруты не обслуживаются, высвобождается $5*10=50$ автобусов.

Исходя из того, что стоимость суточной аренды одного автобуса составляет 6000руб., а срок передачи в аренду может составлять до 7 месяцев (210 дней), рассчитаем максимально возможную выгоду:

$$50*6000*210= 63000000руб.$$

Полученная цифра является максимально возможной передаче всех высвобождающихся автобусов на весь срок между сезонными маршрутами.

Мера 2.

Как говорилось ранее, на данный момент на предприятии КПАТП №7 реализован только один инструмент управления имуществом, а именно, передача имущества в аренду.

Однако в данном случае речь не идет о стандартной передаче имущества на праве платного пользования. КПАТП №7 сдает в аренду лишь внешнюю поверхность автобусов, которая применима для размещения рекламных материалов. Сразу стоит отметить, что возможных мест для размещения рекламы у автобуса не одно, а несколько:

- вся поверхность кузова автобуса, доступная к использованию арендатором для размещения своих материалов,
- выделенные для рекламных материалов «доски информации» в салоне автобусов,

- места для крепления мультимедийной рекламы (бегущие строки, мониторы и др),
- реклама на проездных билетах,
- аудио-реклама посредством совмещения с звуковой системы оповещения в автобусе.

На наш взгляд, на данный момент это очень актуальный и эффективный инструмент управления муниципальным имуществом в данной сложившейся ситуации, так как при таком управлении само имущество организации остается неизменным, но при этом начинает приносить дополнительный доход.

Еще более данный инструмент актуален, так как он уже опробован на десяти единицах автобусов путем проведения открытого аукциона. В приложении А приведена таблица из Документации об открытом аукционе КПАТП №7 с расчетом дополнительной прибыли, которую принес данный аукцион.

В виду того, что размещение рекламы на пассажирском транспорте КПАТП №7 путем проведения открытого аукциона не состоялось, следует поменять подход. Могут быть реализованы два подхода:

1) Предприятие самостоятельно организует деятельность, связанную с размещением рекламы. В этом случае будет необходим отдельный специалист, который сможет организовать весь процесс:

- поиск рекламодателей,
- изготовление рекламных конструкций,
- установка и демонтаж рекламных конструкций,
- ведение соответствующей документации,
- другие действия, сопряженные с данным процессом.

В данной ситуации штат работников КПАТП №7 увеличивается на одного работника. При такой специфике работы мы рекомендуем использовать сдельную форму оплаты труда, при которой работник будет

иметь фиксированную окладную часть, а сдельная часть будет зависеть от того, какой дополнительный доход получит предприятие от рекламной деятельности.

2) Предприятие не берет на себя решение никаких вопросов, связанных с рекламной деятельностью, а заключает договор с рекламным агентством, которое предоставляет услуги рекламы на автотранспортных средствах. В данном случае предприятие будет получать прибыль от аренды рекламных поверхностей автобусного парка, при этом затрат на это нести не будет.

Социальная эффективность имеет отсроченный характер и сложно определима. Она может быть повышена путем введения планового контроля за чистотой автобусного парка внутри и снаружи.

Мера 3.

В 2016 по поручению Главы города Эдхама Акбулатова в департаменте транспорта особое внимание было уделено организации работы по доступности пассажирского транспорта для людей с ограниченными физическими возможностями. В г. Красноярске из 70-ти автобусных маршрутов на 44 (63%) эксплуатируются низкопольные автобусы, из которых на 41 (58,57%) маршруте используются низкопольные автобусы с аппарелью, планируется увеличение количества маршрутов в 2017 до 48-ми шт. [122]

Как говорилось ранее, на данный момент КПАТП имеет 132 автобуса, из них 65 являются низкопольными с аппарелью. Исходя из того, что на данный момент в Красноярске функционирует 3 муниципальных автотранспортных предприятия, следует, что каждое из них должно начать обслуживание как минимум одного маршрута с использованием низкопольных автобусов с аппарелью.

Исходя из вышесказанного, рассчитаем приобретение одного низкопольного автобуса с аппарелью марки МАЗ 103.476 для полного обеспечения одного маршрута такими автобусами.

Финансовый лизинг (в международной практике – «капитальный лизинг» или «лизинг с полной окупаемостью лизингуемого актива») является одной из разновидностей товарного кредита, предоставляемого в форме отсрочки платежей за приобретаемые основные фонды. Механизм обновления автопарка ОАО «Орджоникидзевское АТП» предлагается свести к следующим вариантам:

1. Косвенный лизинг. Транспортная организация-лизингополучатель осуществляет отбор необходимого ему транспортного средства у конкретного производителя; лизингодатель оплачивает стоимость актива и передает его в пользование лизингополучателя на условиях договора лизинга. В этом случае субъектами сделки будут являться три стороны: лизингодатель (коммерческий банк), лизингополучатель (ОАО «Орджоникидзевское АТП») и продавец имущества (завод-изготовитель автобуса).

2. Прямой лизинг. Транспортная организация самостоятельно выходит на официального дилера производителя (или завод-изготовитель непосредственно) и заключает с ним договор лизинга. Проведем сравнительную оценку эффективности получения банковского кредита и косвенного финансового лизинга как возможных способов приобретения нового пассажирского городского автобуса (например, ЛиАЗ-5256) автотранспортным предприятием на условиях, предлагаемых одной из крупнейших кредитных банковских структур «Банк ВТБ24 ЗАО».

Предлагаемая модель косвенной лизинговой сделки на условиях, при которых коммерческий банк-лизингодатель является собственником, балансодержателем и страхователем имущества, представлена на рис. 2 и состоит из четырех взаимосвязанных блоков.

Таким образом, каждая из заинтересованных сторон-участников, косвенного финансового лизинга получает собственные экономические и социальные выгоды от реализации этого инвестиционного проекта.

1. Завод-изготовитель (продавец имущества): гарантированность сбыта и оплаты продукции.

2. Коммерческий банк-лизингодатель, на балансе которого учитывается предмет лизинга:

– высокую прибыль от проведения лизинговых операций; – право начисления ускоренной амортизации (с коэффициентом ускорения не выше 3) по движимому имуществу, составляющему объект лизинга.

3. Пассажирское автотранспортное предприятие-лизингополучатель: – самостоятельный выбор и оперативное внедрение новой, современной техники; – возможность обойтись без значительных собственных единовременных капитальных вложений, вместе с тем способствующих улучшению финансового состояния, упрочению позиций на рынке транспортных услуг, повышению собственной конкурентоспособности;



Рисунок 15 – Схема осуществления косвенной лизинговой сделки и распределения финансовых потоков

Условные обозначения:

- 1 – выбор транспортного средства (предмета лизинга);
- 2 – заключение договора финансового лизинга;
- 3 – заключение договора купли – продажи транспортного средства по заказу лизингополучателя;
- 4 – заключение договора страхования предмета лизинга;

- 5 – поставка транспортного средства;
- 6 – плата поставки транспортного средства;
- 7 – выплата страховых взносов.

Гибкие условия лизинговых программ, учитывающие особенности производственного цикла и специфику деятельности клиента; – благоприятный налоговый режим в связи с имеющимся правом отнесения лизинговых платежей в полном объеме на себестоимость оказываемых услуг, следовательно, – уменьшение налогооблагаемой базы по налогу на прибыль организаций; – освобождение от уплаты налога на имущество по транспортным средствам, приобретенным в лизинг. Согласно п. 1 ст. 374 Налогового кодекса Российской Федерации (НК РФ) объектом обложения налога на имущество организаций признается только имущество, учитываемое на балансе в качестве объектов основных средств;

– право предъявления к возмещению из бюджета налога на добавленную стоимость с сумм лизинговых платежей. В соответствии со ст. 249 НК РФ лизинговые платежи за вычетом суммы НДС, предъявленного к уплате лизингополучателю, признаются лизингодателем доходом от реализации услуг по предоставлению принадлежащего лизингодателю имущества в аренду.

Рассмотрим пример лизинга на примере покупки автобуса.

Первоначальную стоимость автобуса примем в размере 2400 тыс. руб., в т.ч. НДС – 366 тыс. руб., срок погашения кредита – 3 года, процентная ставка по кредиту – 15,5% годовых (при сумме кредита от 50000 до 3000000 руб. и периоде кредитования 36 месяцев), срок финансового лизинга – 3 года, сумма внесенного аванса – 480 тыс. руб. (20% стоимости предмета лизинга), сумма лизинговых платежей за 3 года – 2694 тыс. руб. Общую сумму лизинговых платежей, как правило, составляют: сумма, возмещающая стоимость лизингового имущества за период действия договора лизинга, комиссионное вознаграждение лизингодателю, плата лизингодателю за

кредитные ресурсы, использованные им для приобретения имущества, сумма, выплачиваемая за страхование предмета лизинга, если он был застрахован лизингодателем, иные затраты лизингодателя, предусмотренные договором лизинга.

Расчет годовой нормы и суммы амортизационных отчислений линейным способом: срок полезного использования (СПИ) автобусов «среднего и большого класса длиной до 12 м включительно. Установим (в соответствии с учетной политикой предприятия) СПИ для нового автобуса – 5 лет.

1-й год: $(2400 \text{ тыс. руб.} - 366 \text{ руб.}) / 5 \text{ лет} = 406,8 \text{ тыс. руб.}$ – годовая сумма амортизационных отчислений.

2-й год: 406,8 тыс. руб. 3-й год: 406,8 тыс. руб. 4-й год: 406,8 тыс. руб. 5-й год: 406,8 тыс. руб.

Для обоснования выбора наиболее эффективного способа среднесрочного финансирования (на срок до трех лет) пассажирского автотранспортного предприятия региона сформируем расчетную таблицу 3.

Таблица 10 - Оценка целесообразности банковского кредита и финансового лизинга для пассажирского автотранспортного предприятия тыс. руб.

Показатель	0 –й год (2014)	1 – й год (2015)	2 – й год (2016)	3 – й год (2017)
Вариант 1: банковский кредит				
Затраты на выплату процентов		372,00	372,00	372,00
Погашение кредита				-2400
Чистый денежный поток		124,8	124,8	-2275,92
Вариант 2: косвенный финансовый лизинг				
Лизинговые платежи		899,00	899,00	899,00
Чистый денежный поток		720,88	720,88	720,88

Сравнение полученных величин чистого денежного потока по первому и второму вариантам свидетельствует о предпочтительности использования

косвенного финансового лизинга перед банковским кредитом для обновления подвижного состава. В результате применения данного инструмента достигается экономия денежных средств в размере 56,64 тыс. руб. Не принимая в расчет влияние инфляционного фактора и существование риска не возврата денежных средств, можно утверждать о целесообразности второго варианта среднесрочного финансирования.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Итак, целью работы являлось разработка инструментов повышения эффективности в области управления имуществом муниципального автотранспортного предприятия.

В ходе работы над исследованием были решены все поставленные задачи.

Так, изучая организационно-правовые основы управления имуществом муниципальных автотранспортных предприятий, мы выявили, что Муниципальное предприятие – это особый вид коммерческой организации, в которой право собственности на имущество не закрепляется за отдельным человеком. Поэтому такой субъект хозяйственности и называется унитарным. Его имущество не распределяется на доли и пай, в том числе между людьми, которые на нем работают. По Гражданскому кодексу РФ, муниципальное предприятие всегда является унитарным. При этом такая форма характерна исключительно для подобных субъектов хозяйственности, созданных органами государственного или местного самоуправления.

Источниками формирования имущества унитарного предприятия являются:

- имущество, переданное предприятию по решению собственника в оплату уставного фонда;
- иное имущество, переданное предприятию по решению собственника;
- прибыль, полученная в результате хозяйственной деятельности;
- заемные средства, в том числе кредиты банков и других кредитных организаций;
- амортизационные отчисления;
- капитальные вложения и дотации из бюджета;

- дивиденды (доходы), поступающие от хозяйственных обществ и товариществ, в уставных капиталах которых участвует предприятие;
- добровольные взносы и пожертвования организаций, предприятий, учреждений и граждан;
- иные источники, не противоречащие законодательству РФ, в том числе доходы от сдачи в аренду имущества.

В ходе анализа применения инструментов управления имуществом муниципального автотранспортного предприятия КПАТП № 7, мы выяснили, что эффект от применения может быть получен как в денежной форме (например, за счет арендной платы), так и путем извлечения прямой пользы (оказание услуг населению). Муниципальная собственность, не приносящая достаточной пользы либо экономического эффекта, может быть приватизирована.

Как и всякое управление, управление государственной собственностью носит целенаправленный характер и его следует осуществлять лучшим образом в сравнении с другими объектами, субъектами, методами, достигаемыми результатами. Именно в контексте выявления и оценки лучших управлений в различных областях деятельности и применительно к различным условиям и постановкам задач используют понятия эффективности, результативности и качества управления. Заметим, что для отдельных видов экономических, производственно-технологических, человеко-машинных систем в теории и практике управления при поиске лучших решений используют также понятия производительности, работоспособности, безопасности, надежности, живучести и т.д.

Мы также выявили сильные (большой опыт работы на рынке, наличие собственного ремонтного гаража, крупный автобусный парк, наличие собственной мойки для автобусов) и слабые (недостаток оборотных средств,

высокая текучесть кадров, большая часть автопарка не соответствует требованиям категории малоподвижных граждан) стороны рассматриваемой организации.

Унитарное предприятие имеет право распоряжаться активной частью основных средств: имеет право продавать другим предприятиям, организациям и учреждениям принадлежащие ему оборудование, транспортные средства, инвентарь, сырье и другие материальные ценности с целью получения выручки от продажи активов.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Федеральный закон «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ по вопросам создания бюджетными научными и образовательными учреждениями хозяйственных обществ в целях практического применения (внедрения) результатов интеллектуальной деятельности» [Электронный ресурс] http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_90201/ (Дата обращения: 02.02.2017)
2. 2. Федеральный закон «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации». – М.: Норматика, 2016. – 46 с.
3. 3. Федеральный закон «Об образовании в Российской Федерации» с изменениями на 19 декабря 2016 года, с изменениями и дополнениями, вступающими в силу с 01 января 2017 года. – М.: Эксмо, 2017. – 224 с.
4. 4. Федеральный закон «О концессионных соглашениях в Российской Федерации» в редакции от 03.07.2016 с изменениями и дополнениями, вступающими в силу с 01.01.2017. – М.: Walters Kluwer, 2016. – 68 с.
5. 5. Федеральный закон «О порядке формирования и использования целевого капитала некоммерческих организаций» [Электронный ресурс] http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_64939/ (Дата обращения: 02.02.2017)
6. 6. Финансовый план использования, распределения дохода от целевого капитала Специализированного фонда управления целевым капиталом для развития МГИМО на 2016 год. – М.: Специализированный фонд управления целевым капиталом МГИМО, 2016. 3 с.
7. 7. Финансовый план Специализированного фонда управления целевым капиталом развития Тюменского государственного университета на 2016 год. – Тюмень: Тюменский государственный университет, 2016. 4 с.

8. 1. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая): Федеральный закон от 30.11.1994 № 51-ФЗ (ред. от 13.07.2015) // Собрание законодательства Российской Федерации. 1994. № 32. Ст. 3301.
9. Федеральный закон [Электронный ресурс] : от 01.07.2011 № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (ред. от 04.06.2014) . – прикладная программа Гарант, 2017.
10. Федеральный закон [Электронный ресурс] : от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта». – прикладная программа Гарант, 2017
11. Федеральный закон [Электронный ресурс] : от 22.07.2005 N 116-ФЗ (ред. от 03.07.2016) "Об особых экономических зонах в Российской Федерации". – прикладная программа Гарант, 2017.
12. Федеральный закон [Электронный ресурс] : от 21.07.2005 N 115-ФЗ (ред. от 03.07.2016) "О концессионных соглашениях". – прикладная программа Гарант, 2017.
13. Федеральный закон [Электронный ресурс] : от 25.04.2002 № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (ред. от 28.03.2017) . – прикладная программа Гарант, 2017.
14. Федеральный закон [Электронный ресурс] : от 25.02.1999 N 39-ФЗ (ред. от 03.07.2016) "Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений". – прикладная программа Гарант, 2017.
15. Федеральный закон [Электронный ресурс] : от 29.10.1998 N 164-ФЗ (ред. от 03.07.2016) "О финансовой аренде (лизинге)" . – прикладная программа Гарант, 2017.

- 16.Федеральный закон [Электронный ресурс] : от 08.02.1998 N 14-ФЗ (ред. от 03.07.2016) "Об обществах с ограниченной ответственностью". – прикладная программа Гарант, 2017.
- 17.Федеральный закон [Электронный ресурс] : от 12.01.1996 N 7-ФЗ (ред. от 19.12.2016) "О некоммерческих организациях". – прикладная программа Гарант, 2017.
- 18.Федеральный закон [Электронный ресурс] : от 30.12.1995 N 225-ФЗ (ред. от 05.04.2016) "О соглашениях о разделе продукции". – прикладная программа Гарант, 2017.
- 19.Федеральный закон [Электронный ресурс] : от 26.12.1995 N 208-ФЗ (ред. от 03.07.2016) "Об акционерных обществах". – прикладная программа Гарант, 2017.
- 20.Федеральный закон [Электронный ресурс] : от 10 декабря 1995 года N 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (ред. от 03.07.2016). – прикладная программа Гарант, 2017.
- 21.Указ Президента Российской Федерации [Электронный ресурс] : от 15.06.1998 № 711 "О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения" (вместе с "Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации") (ред. от 16.05.2017) . – прикладная программа Гарант, 2017.
- 22.Постановление Совета Министров - Правительства Российской Федерации [Электронный ресурс] : от 23.10.1993 № 1090 "О Правилах дорожного движения"(вместе с "Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения") (ред. от 24.03.2017) . – прикладная программа Гарант, 2017.
- 23.Постановление Совета Министров - Правительства Российской Федерации [Электронный ресурс]: от 18.05.1993 № 477 «О введении паспортов

- транспортных средств» (ред. от 22.06.2009) . – прикладная программа Гарант, 2017.
- 24.Постановление Правительства РФ [Электронный ресурс] : от 12.08.1994 № 938 «О государственной регистрации автотранспортных средств и других видов самоходной техники на территории Российской Федерации» . – прикладная программа Гарант, 2017.
- 25.Закон Красноярского края [Электронный ресурс] : от 09.12.2010 N 11-5424 "О транспортном обслуживании населения и некоторых вопросах обеспечения безопасности дорожного движения в Красноярском крае" (Ред. от 03.04.2017). – прикладная программа Гарант, 2017.
- 26.Решение Красноярского городского Совета депутатов [Электронный ресурс] : от 25 мая 2006 г. N 10-196 «О правилах организации транспортного обслуживания населения в городе Красноярске» . – прикладная программа Гарант, 2017.
- 27.Постановление администрации г. Красноярска [Электронный ресурс] : от 09.11.2016 N 632 "Об утверждении муниципальной программы "Создание условий для развития предпринимательства в городе Красноярске" на 2017 год и плановый период 2018 - 2019 годов". – прикладная программа Гарант, 2017.
- 28.Постановление администрации г. Красноярска [Электронный ресурс] : от 09.11.2016 N 633 "Об утверждении муниципальной программы "Обеспечение пассажирских перевозок транспортом общего пользования в городе Красноярске" на 2017 год и плановый период 2018 - 2019 годов". – прикладная программа Гарант, 2017.
- 29.Распоряжение администрации г. Красноярска [Электронный ресурс] : от 21.01.2016 N 3-тр "Об утверждении Порядка организации регулярных перевозок пассажиров и багажа в городе Красноярске без проведения открытого конкурса на условиях временной работы". – прикладная программа Гарант, 2017.

30. Распоряжение администрации г. Красноярска [Электронный ресурс] : от 31.12.2015 N 23-тр "Об утверждении Реестра муниципальных маршрутов регулярных перевозок автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в городе Красноярске" . – прикладная программа Гарант, 2017.
31. Постановление администрации г. Красноярска [Электронный ресурс] : от 17.11.2015 N 729 "Об утверждении Положения о порядке установления, изменения и отмены муниципальных маршрутов регулярных перевозок в городе Красноярске" (ред. от 18.04.2016). – прикладная программа Гарант, 2017.
32. Распоряжение администрации города [Электронный ресурс] : от 03.07.2013 N 5-тр "Об утверждении Порядка определения маршрутов с небольшой интенсивностью пассажиропотоков для включения их в муниципальные программы пассажирских перевозок в городе Красноярске". – прикладная программа Гарант, 2017.
33. Постановление Правительства РФ от 07.02.2011 «О федеральной целевой программе развития образования на 2011-2015 гг» (в редакции от 25.12.2015). [Электронный ресурс]: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_111328/ (Дата обращения: 02.12.2016)
34. Постановление Правительства РФ от 21.05.2013 (в редакции от 26.12.2016). [Электронный ресурс] «О федеральной целевой программе «Исследования и разработки по приоритетным направлениям научно-технологического комплекса России на 2014-2020 годы»». [Электронный ресурс]: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_146773/ (Дата обращения: 02.02.2016)
35. Постановление Правительства РФ от 23.05.2015 (в редакции от 02.02.2017) «О федеральной целевой программе развития образования на 2016-2020 гг» / [Электронный ресурс]

http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_180188/ (Дата обращения: 20.12.2016)

36. Концепция развития пассажирского транспорта общего пользования в городе Красноярске на 2011 - 2015 годы с перспективой до 2020 года [Электронный ресурс]. – прикладная программа Гарант, 2017.
37. Аничкова А. А. Пути повышения эффективности управления муниципальной собственностью // Проблемы современной экономики. 2011. №2. URL: <http://cyberleninka.ru/article/n/puti-povysheniya-effektivnosti-upravleniya-munitsipalnoy-sobstvennostyu>
38. Долматова Л.Г. Основы государственного регулирования в области использования и охраны земельных ресурсов в современных условиях // <http://ivdon.ru/magazine/latest/n2y2011/440>
39. Миндич Д. Хорошо выдержанные инновации // Эксперт. 2011. № 41 (774).
40. Белокрылова О.С., Дубская О.С. Муниципальная собственность и ее роль в производстве коллективных благ / О.С. Белокрылова, О.С. Дубская. – Ростов н/Д: Изд-во «Содействие-XXI век», 2012. – 192 с.
41. Игнатов В.Г., Рудой В.В. Местное самоуправление в современной России. - СПб.: Знание, 2010. 607с.
42. Государственная собственность в экономике России и других стран. / Под ред. В.Н. Черковца. - М.: ТЕИС, 2011. 387с.
43. Закупень Т.В. Управление государственной собственностью в условиях реформирования российской экономики // Журнал российского права. 2012. № 8. С.14-18.
44. Круглов А.А. Повышение эффективности управления муниципальными унитарными предприятиями.
45. Сабына Е.Н. Проблемы и перспективы реализации концессии как формы государственно-частного партнерства // Известия Алтайского государственного университета. 2010. №1-2. С.286-293.

46. О государственных и муниципальных унитарных предприятиях: Федеральный закон от 14.11.2002 № 161-ФЗ (ред. от 13.07.2015) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2002. № 48. Ст. 4746.
47. Маргасов Д.В. Критерии эффективности использования государственного имущества в условиях изменения финансовой системы // Российское предпринимательство. — 2011. — № 3-1 (179). — с. 11-17. — URL: <http://bgscience.ru/lib/6624/>
48. Орлов Е.В. Унитарные предприятия: история, основы деятельности, перспективы.// Киберленинка выпуск № 5-1 / 2014.
49. Мартыненко Т. В. Новые тенденции в управлении акционерными обществами с государственным участием.// Киберленинка выпуск № 3 / 2011
50. Аксенов - Сложные вопросы применения статей Классификации операций сектора государственного управления бюджетными учреждениями. Бухгалтерский учёт в бюджетных и некоммерческих организациях - 2013г. №7
51. Петрикова Е.М., Корзина Е.А. - Возможности региональных и местных бюджетов по реализации проектов государственно-частного партнерства. Финансы и кредит - 2011г. №25
52. Рощупкина В.В. - Концептуальные основы регионального налогового анализа. Региональная экономика: теория и практика - 2012г. №1
53. Третьяков М.Н., Качанова Е.А. К вопросу о методике оценки экономической эффективности деятельности государственных (муниципальных) учреждений в условиях реформирования бюджетного сектора экономики. Муниципалитет: экономика и управление - 2014г. №3
54. Казакова Н.А., Федченко Е.А. - Анализ и контроль бюджетной эффективности в условиях реформирования государственного сектора. Финансовая аналитика: проблемы и решения - 2013г. №3
55. Баринова Вера Александровна, Еремкин Владимир Александрович, Ланьшина Татьяна Александровна - Возможность применения опыта

- составления стимулирующих трудовых контрактов коммерческих организаций в бюджетном секторе и на государственной службе в России
Российское предпринимательство - 2016г. №3
56. Плисецкий Е.Л. Территориальные различия Российской экономики общества // Региональная экономика: теория и практика. 2012. №24. С. 2-12.
57. Данилова С.В. Повышение собираемости доходов бюджетов на муниципальном уровне / С.В. Данилова, М.С. Максимов // Молодой ученый. 2014. № 4. С. 496-500.
58. Качанова Е.А. Оценка бюджетного и налогового мультипликатора для планирования деятельности публично-правовых образований России в среднесрочной перспективе // Вопросы управления. 2012. № 4. С. 3-15.
59. Михайлов А.Г. Способы распоряжения муниципальной собственностью в городских округах: проблемы и направления совершенствования // Вопросы управления: научно-информационный журнал. 2011. [электронный ресурс]. URL: <http://vestnik.uapa.ru/ru-ru/issue/2011/01/07/>
60. Утюшева Л.Д. Малый бизнес в условиях модернизации местного самоуправления // Российское предпринимательство. 2013. № 6. С. 48-54.
61. Качанова Е.А. Реализация принципов регулирования расходных обязательств местного самоуправления в структуре расходов местных бюджетов России // Муниципалитет: экономика и управление: научно-информационный журнал. 2012. № 1(2). С. 37-43.
62. Венская конвенция о дорожном движении 1968 года [Электронный ресурс]. – прикладная программа Гарант, 2017.
63. Белицкая А.В. Государственно-частное партнерство как альтернатива контрактной системе // Юрист. 2014. N 5. С. 33.
64. Батрова Т.А., Антропцева И.О., Воробьев Н.И., Шапкина Е.А., Пушкин А.В., Артемьев Е.В., Рузанов И.В., Канделаки Г.Г., Богатырева Н.В., Котухов С.А. Комментарий к Федеральному закону от 13 июля 2015 г. N 224-ФЗ "О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в

- Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" (постатейный) // СПС КонсультантПлюс. 2016.
65. Вукан Р. Вучик. Транспорт в городах, удобных для жизни [Текст] : монография / Вукан Р. Вучик ; пер. с англ. Александра Калинина ; под науч. ред. Михаила Блинкина. - Москва : Территория будущего, 2011. - 574, [1] с. : ил. ; 24 см. - (Университетская библиотека Александра Погорельского / [сост. В. В. Анашвили, А. Л. Погорельский]). - Библиогр. в конце гл. - Пер. изд. : Transportation for livable cities / Vukan R. Vuchic. - 2005. - 1000 экз.. - ISBN 978-5-91129-058-0 (в пер.)
66. Выдрин И.В. Публично-частное партнерство как форма взаимодействия государства и общества // Современное право. 2015. N 8; СПС "КонсультантПлюс".
67. Астафьева Н.В., Пронина Е.В. Развитие государственно-частного партнерства в мезологистической системе управления пассажирскими перевозками [Текст]: научная статья // Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия: Экономика. Управление. Право. - 2014. - Т. 14. - № 4. - С. 621-628. - ISSN: 1994-2540
68. Белицкая А.В. Государственно-частное партнерство как альтернатива контрактной системе [Текст] : научная статья // Юрист. - 2014. - N 5. - С. 34. - ISSN: 1812-3929
69. Частно-государственное партнерство при реализации стратегических планов: практика и рекомендации. – СПб.: Международный центр социально-экономических исследований «Леонтьевский центр», 2016. 27 с.
70. Шелгунов А.И. Государственно-частное партнерство как форма взаимодействия государства, науки и бизнеса // Материалы научно-практической конференции «Технологический прорыв России: стратегическое партнерство государства и бизнеса» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://innovbusiness.ru> (Дата обращения 09.01.2017).

71. Ямщиков А.С. Механизмы реализации государственно-частного партнерства в социальной сфере на региональном уровне: монография / А.С. Ямщиков, И.Р. Руйга. – Новосибирск: Издательство ЦРНС, 2016. – 206 с.
72. Дмитрикова Е.А., Долгов А.К., Дружинин Е.И., Жмулина Д.А., Килинкар В.В., Килинкар Е.В., Макаревич К.А., Попондопуло В.Ф., Шевелева Н.А. Комментарий к Федеральному закону "О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" (под ред. В.Ф. Попондопуло и В.В. Килинкарова). - М.: "Инфотропик Медиа", 2016. - 352 с.
73. Иванников В.В., Белякова Е.В. Проблемы городского транспорта [Текст] : научная статья // Логистические системы в глобальной экономике , 2012. - №2. – С. 309-313.
74. Истомина В.Г. Государственно-частное и муниципально-частное партнерство: характеристика возникающих отношений в контексте развития правового регулирования [Текст] : научная статья // Конкурентное право. -2016. - N 2. - С. 44 - 48. - ISSN 2225-8302
75. Миронова С.М. Муниципально-частное партнерство в России: современное правовое регулирование и новеллы законодательства [Текст] : научная статья // Право и экономика. - 2015. - N 8. - С. 16 - 20.
76. Никаноров Р.О., Гильц Н.Е. Общественный транспорт как решение проблемы загруженности дорожной сети города Красноярска [Текст]: научная статья // Решетневские чтения. - 2014. - Т. 2.- № 18. - С. 439-440. - ISSN: 1990-7702
77. Прокопович Д.А. Резервы организации движения маршрутного пассажирского транспорта в решении задачи повышения пропускной способности автодорог города Красноярска [Текст] : научная статья // Логистические системы в глобальной экономике , 2012. - №2. – С. 202-208.

- 78.Родин А. ГЧП: основные модели и особенности применения [Электронный ресурс] : научная статья // ЭЖ-Юрист. 2015. N 17. - прикладная программа СПС "КонсультантПлюс" , 2017.
- 79.Самоловов Д.А. Отношения государственно-частного партнерства в Российской Федерации: основные признаки и необходимость правового регулирования [Электронный ресурс] : научная статья // Имущественные отношения в Российской Федерации. - 2014. - N 6. - прикладная программа СПС "КонсультантПлюс"
- 80.Скачкова В. П. Механизмы государственно-частного партнерства в транспортной инфраструктуре.URL: <http://www.rusnauka.com> (дата обращения: 07.05.2017)
- 81.Шарапов В.В. О государственном (муниципальном) частном партнерстве [Электронный ресурс]. - прикладная программа СПС "КонсультантПлюс", 2017.
- 82.Хегай Ю.А. Социальный аспект логистики пассажирского транспорта г. Красноярска [Текст] : научная статья // Теория и практика общественного развития, 2014. - №1. – с. 337-380. - ISSN: 1815-4964.
- 83.Хегай Ю.А., Бобровский Г.В., Рфндина К.С. Повышение комфорта и безопасности городского общественного транспорта г. Красноярска [Текст]: научная статья // Экономика и современный менеджмент: теория и практика, 2014. - №37. – с. 212-219.
- 84.Хегай Ю.А.. Проблемы транспортной инфраструктуры г. Красноярска и основные направления их решения [Текст]: научная статья // Теория и практика общественного развития, 2013. - №11. – с. 514-517.
- 85.Карпухина Е.А. К анализу становления международных стратегических альянсов в российском высшем образовании (о применяемых моделях и особенностях оргпроектирования) // Российский экономический журнал. 2016. № 2. С. 70-81.

86. Колесникова К.И. Частно-государственное партнерство: опыт зарубежных стран и перспективы для России [Электронный ресурс] / К.И. Колесникова // Научный вестник Уральской академии госслужбы. – Режим доступа: vestnik.uara.ru/ru/issue/08/03/16. (Дата обращения 09.01.2017).
87. Комментарий к Федеральному Закону «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» / Е. Гриценко, Д. Жмулина, Е. Килинкарлова, Н. Шевелева; под ред. В. Попондопуло. – М.: Инфотропик Медиа, 2016. – 348 с.
88. Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации до 2020 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/documents/cons_doc_LAW_82134 (Дата обращения 09.01.2017).
89. Коровин Е. Кредитный риск проектов частно-государственного партнерства и механизмы поддержки // Федеральные инструменты поддержки инвесторов [Электронный ресурс]. <http://regionalistica.ru/project/investproject/fedinstr> (Дата обращения 10.01.2017).
90. Кречетнев С., Иванов О. Государственно-частное партнерство в реализации национальных проектов и программ // Проблемы теории и практики управления. 2016. № 9. С. 19-27.
91. Кутузов В.М., Семенов Н.Н., Шестопапов М.Ю. Формы и методы взаимодействия вузов с рынком труда // Спрос и предложение на рынке труда и рынке образовательных услуг в регионах России [Электронный ресурс] <http://labourmarket.ru/conf3/viewtopic> (Дата обращения: 11.01.2017).
92. Майбуров И. Глобализация сферы высшего образования // Мировая экономика и международные отношения. 2015. № 3. С. 10-17.
93. Махортов Е.А. Семченков А.С. Государственно-частное партнерство как форма отношений бизнеса и власти в России // Вестник Московского университета. Серия 12. 2007. № 6. С. 41-51.

94. Мелик-Еганов Г. Корпоративный университет // Директор-Инфо. 2012. № 25 [Электронный ресурс] http://directorinfo.ru/korp_uni (Дата обращения: 11.01.2017).
95. Методика разработки профессиональных стандартов [Электронный ресурс]. <http://nark-rspp.ru>. (Дата обращения 11.01.2017).
96. Михеев В.А. Государственно-частное партнерство: политика и механизм реализации // Проблемы формирования государственных политик в России. М.: Научный эксперт, 2016. С. 564.
97. Моисеева Н.К. Аутсорсинг в развитии делового партнерства / Н.К. Моисеева, О.Н. Малютина, И.А. Москвина. – М.: Финансы и статистика, 2012. – 240 с.
98. Мочальников В.Н. Теория и практика государственно-частного партнерства / В.Н. Мочальников, М.Е. Анохина. – М.: Экономика, 2013. – 606 с.
99. Мониторинг высшего образования РФ – 2015. М.: Рациональные резервы, 2016. 112 с.
100. Мониторинг высшего образования РФ – 2016. М.: Рациональные резервы, 2017. 138 с.
101. Мусина Г.А. Государственно-частное партнерство как оптимальная модель взаимодействия предпринимательства и государства в современной России // Вестник ТИСБИ. 2016. № 4. С. 38-42.
102. Набойченко С., Соболев А., Богатова Т. К реализации стратегии партнерства высшей школы и бизнеса // Высшее образование в России. 2007. № 1. С. 3-10.
103. Нижегородцев Р.М. Государственно-частное партнерство в инновационной сфере: мировой опыт и перспективы России / Р.М. Нижегородцев. – Кемерово: Сибирская издательская группа, 2012. – 482 с.
104. Новиков В.С. Государственно-частное партнерство как механизм трансформации сферы образовательных услуг в РФ. Автореф. дисс. на соискание уч. степени канд. эконом. наук. Ростов-на-Дону, 2009. 29 с.

105. Особенков О.М. Альянс государства и капитала. Монография / О.М. Особенков, М.В. Щегорцов. – М.: Типография «Новости», 2011. – 328 с.
106. Покровский Н.Е. Трансформация университетов в условиях глобального рынка // Журнал социологии и социальной антропологии. 2014. Т.7. № 4. С. 152-161.
107. Отчет фонда «Эндаумент НГУ» - Новосибирск: Новосибирский государственный университет, 2016. 5 с.
108. Починок Н.Б. Софинансирование социальных программ субъектов Российской Федерации с использованием механизмов государственно-частного партнерства / Н.Б. Починок, А.Н. Малолетко, М.В. Виноградова. – М.: Русайнс, 2016. 256 с.
109. Рожкова С. Анализ мирового опыта использования государственно-частного партнерства в различных отраслях экономики // Рынок ценных бумаг. 2008. № 1. С. 50-55.
110. Романова И.Б. Формирование системы стратегического управления конкурентоспособностью высшего учебного заведения. Автореф. дисс. на соискание уч. степени доктора экономич. наук. Ульяновск, 2007. 45 с.
111. Романова Г.М. Формирование корпоративной образовательной среды как формы частно-государственного партнерства / Г.М. Романова, А.В. Апухтин, Г.Д. Нубарян. – М.: Инфра-М, 2012. – 204 с.
112. Рохлов М.Н. Особенности развития инновационных форм в системе «вуз-предприятие» при использовании дистанционных образовательных технологий [Электронный ресурс] <http://univessitys.ru/j/images/stories/nir/3/rohlov.pdf> (Дата обращения: 11.01.2017).
113. Сабирова З.Э. Государственно-частное партнерство: Учебное пособие / З.Э. Сабирова. – Уфа: БАГСУ, 2014. – 112 с.
114. Саванкова Н.Е. Реализация проектов государственно-частного партнерства: зарубежный опыт и российская практика. Автореф. дисс. на

- соискание уч. степени канд. эконом. наук. М.: МГИМО (У) МИД РФ, 2009. 27 с.
115. Сеницына Г.П., Баташова С.М. Некоторые аспекты интернационализации высшего образования [Электронный ресурс] <http://prof.msu.ru/publ/omsk2/o50.htm> (Дата обращения: 11.01.2017).
116. Солдаткин В.И. Международная сертификация образовательных программ и преподавателей // Единая образовательная информационная среда: проблемы и пути развития [Электронный ресурс]. <http://www.ict.edu.ru/vkonf>. (Дата обращения: 10.01.2017).
117. Сосна С.А. Концессионные соглашения. Теория и практика. М.: «Нестор Академик Паблишерс», 2012. 256 с.
118. Субетто А.И. Региональные университеты как центры качества и культуры [Электронный ресурс] <http://www.trinitas.ru/rus/doc/0012/001a/00120102.htm> (Дата обращения 11.01.2017).
119. Трубоченко Т.Г. Корпоратизация как приоритетное направление реформирования лесной отрасли // Известия Томского политехнического университета. 2016. Т. 309. № 4. С. 219-223.
120. Тараканова Е.В. Взаимодействие вуза и корпорации в условиях становления непрерывного корпоративного образования. Автореф. дисс. на соиск. уч. степени кандидата педагог. наук. Тюмень, 2008. 28 с.
121. Уварова А.А., Глушков С.А. Мировой опыт и перспективы использования ГЧП в России // Транспорт Российской Федерации [Электронный ресурс] <http://www.rostransport.ru/analytics/uvarova> (Дата обращения 10.01.2017).
122. Официальный сайт Администрации Красноярска. [Электронный ресурс] <http://www.admkrsk.ru/press/news/Pages/000/news.aspx?RecordID=11610>

ПРИЛОЖЕНИЕ А.

Таблица 9 - Информационная карта аукциона

№	Наименование разделов:	Содержание разделов:
	<p>Организатор торгов в форме аукциона - наименование, место нахождения, почтовый адрес, реквизиты, номера телефонов, данные должностных лиц и иная аналогичная информация.</p>	<p><u>Полное наименование:</u> Муниципальное предприятие г. Красноярска “Красноярское пассажирское автотранспортное предприятие №7”.</p> <p><u>Адрес местонахождения:</u> 660079, г. Красноярск, ул. 60 лет Октября, д.169А.</p> <p><u>Почтовый адрес:</u> 660079, г. Красноярск, ул. 60 лет Октября, д.169А.</p> <p><u>Реквизиты:</u> ИНН 2451000198, КПП 246401001, ОГРН 1022402299743.</p> <p><u>Телефон (факс):</u> 8 (391) 237-39-33, 237-39-34.</p> <p><u>Телефоны:</u> приемная - 8 (391) 237-39-33 (факс), контактный телефон - 2426397.</p> <p><u>Контактное лицо:</u> заместитель председателя аукционной комиссии – Поляков Денис Сергеевич.</p>
	<p>Форма проведения аукциона.</p>	<p>Аукцион является открытым по числу и составу участников, проводится в электронной форме.</p>
	<p>Основание проведения аукциона.</p>	<p>Письмо Департамента транспорта Администрации г. Красноярска №652 от 15.10.2015г.</p>
	<p>Место проведения аукциона.</p>	<p>На электронной торговой площадке оператора ОТС-tender</p>
	<p>Сайт размещения документации об аукционе.</p>	<p>www.otc.ru/tender</p>

	Предмет аукциона.	Плата за право пользование площадями с целью размещения рекламы на транспорте.																																																															
	Описание и характеристики Лота.	<p>Лот 1. Площади, подлежащие передаче в пользование: на внешних бортах и внутри салона автобуса в соответствии с пунктом 1.2. проекта договора. Количества площадей: 10 (десять) рекламных мест, из расчета 1 (одно) место – 1 (один) автобус. Назначение площадей: для размещения наружной и внутрисалонной рекламы. Размещение площадей: на транспорте в соответствии с пунктом 1.1. проекта договора согласно перечню:</p> <table border="1" data-bbox="735 748 1506 1205"> <thead> <tr> <th>№ п/п</th> <th>Марка, модель:</th> <th>Государственный регистрационный знак:</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1.</td><td>МАЗ-103476</td><td>ЕВ506</td></tr> <tr><td>2.</td><td>МАЗ-103476</td><td>ЕВ516</td></tr> <tr><td>3.</td><td>МАЗ-103476</td><td>ЕВ514</td></tr> <tr><td>4.</td><td>МАЗ-103476</td><td>ЕВ660</td></tr> <tr><td>5.</td><td>МАЗ-103476</td><td>ЕВ545</td></tr> <tr><td>6.</td><td>МАЗ-103476</td><td>ЕВ549</td></tr> <tr><td>7.</td><td>МАЗ-103476</td><td>ЕВ673</td></tr> <tr><td>8.</td><td>МАЗ-103476</td><td>ЕВ662</td></tr> <tr><td>9.</td><td>МАЗ-103476</td><td>ЕВ667</td></tr> <tr><td>10.</td><td>МАЗ-103476</td><td>ЕВ671</td></tr> </tbody> </table> <p>Лот 2. Площади, подлежащие передаче в пользование: на внешних бортах и внутри салона автобуса в соответствии с пунктом 1.2. проекта договора. Количество площадей: 9 (девять) рекламных мест, из расчета 1 (одно) место – 1 (один) автобус. Назначение площадей: для размещения наружной и внутрисалонной рекламы. Размещение площадей: на транспорте в соответствии с пунктом 1.1. проекта договора согласно перечню:</p> <table border="1" data-bbox="735 1572 1506 1986"> <thead> <tr> <th>№ п/п</th> <th>Марка, модель:</th> <th>Государственный регистрационный знак:</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1.</td><td>МАЗ-103476</td><td>ЕВ672</td></tr> <tr><td>2.</td><td>МАЗ-103476</td><td>ЕВ675</td></tr> <tr><td>3.</td><td>МАЗ-103476</td><td>ЕВ699</td></tr> <tr><td>4.</td><td>МАЗ-103476</td><td>ЕВ543</td></tr> <tr><td>5.</td><td>МАЗ-103476</td><td>ЕВ665</td></tr> <tr><td>6.</td><td>МАЗ-103476</td><td>Х436КН</td></tr> <tr><td>7.</td><td>МАЗ-103476</td><td>ЕВ517</td></tr> <tr><td>8.</td><td>МАЗ-103476</td><td>ЕВ538</td></tr> <tr><td>9.</td><td>МАЗ-103476</td><td>ЕВ541</td></tr> </tbody> </table>	№ п/п	Марка, модель:	Государственный регистрационный знак:	1.	МАЗ-103476	ЕВ506	2.	МАЗ-103476	ЕВ516	3.	МАЗ-103476	ЕВ514	4.	МАЗ-103476	ЕВ660	5.	МАЗ-103476	ЕВ545	6.	МАЗ-103476	ЕВ549	7.	МАЗ-103476	ЕВ673	8.	МАЗ-103476	ЕВ662	9.	МАЗ-103476	ЕВ667	10.	МАЗ-103476	ЕВ671	№ п/п	Марка, модель:	Государственный регистрационный знак:	1.	МАЗ-103476	ЕВ672	2.	МАЗ-103476	ЕВ675	3.	МАЗ-103476	ЕВ699	4.	МАЗ-103476	ЕВ543	5.	МАЗ-103476	ЕВ665	6.	МАЗ-103476	Х436КН	7.	МАЗ-103476	ЕВ517	8.	МАЗ-103476	ЕВ538	9.	МАЗ-103476	ЕВ541
№ п/п	Марка, модель:	Государственный регистрационный знак:																																																															
1.	МАЗ-103476	ЕВ506																																																															
2.	МАЗ-103476	ЕВ516																																																															
3.	МАЗ-103476	ЕВ514																																																															
4.	МАЗ-103476	ЕВ660																																																															
5.	МАЗ-103476	ЕВ545																																																															
6.	МАЗ-103476	ЕВ549																																																															
7.	МАЗ-103476	ЕВ673																																																															
8.	МАЗ-103476	ЕВ662																																																															
9.	МАЗ-103476	ЕВ667																																																															
10.	МАЗ-103476	ЕВ671																																																															
№ п/п	Марка, модель:	Государственный регистрационный знак:																																																															
1.	МАЗ-103476	ЕВ672																																																															
2.	МАЗ-103476	ЕВ675																																																															
3.	МАЗ-103476	ЕВ699																																																															
4.	МАЗ-103476	ЕВ543																																																															
5.	МАЗ-103476	ЕВ665																																																															
6.	МАЗ-103476	Х436КН																																																															
7.	МАЗ-103476	ЕВ517																																																															
8.	МАЗ-103476	ЕВ538																																																															
9.	МАЗ-103476	ЕВ541																																																															

Начальный/ минимальная цена лота (договора) из расчета за 12 (двенадцать) месяцев, с учетом НДС. (определена на основании мониторинга цен на услуги оказываемые рекламными организациями на рынке г. Красноярска по размещению рекламы на транспорте)	Лот 1. 660000руб.00коп. $(=(A+C)*D*E)$, из них А – цена размещения рекламного материала на внешних бортах автобуса: 5000руб.00коп.; С – цена размещения рекламного материала формата А4 в количестве 2 штук внутри салона автобуса: 500руб.00коп.; D - количество транспорта в Лоте: 10 автобусов, и Е - период пользования площадями (срок действия договора): 12 месяцев.
	Лот 2. 594000руб.00коп. $(=(A+C)*D*E)$, из них А – цена размещения рекламного материала на внешних бортах автобуса: 5000руб.00коп.; С – цена размещения рекламного материала формата А4 в количестве 2 штук внутри салона автобуса: 500руб.00коп.; D - количество транспорта в Лоте: 9 автобусов, и Е - период пользования площадями (срок действия договора): 12 месяцев.
Величина повышения начальной цены лота (определена в размере 5 % от минимальной цены договора).	Лот 1. Шаг аукциона: 33000руб.00коп.
	Лот 2. Шаг аукциона: 29700руб.00коп.
Срок действия договора.	1 (один) год со дня подписания Акта приема-передачи площадей.
Форма, сроки и порядок оплаты цены договора.	Определены в Разделе №3 проекта договора.
Порядок пересмотра цены договора.	Цена договора не может быть пересмотрена в сторону ее уменьшения.
Срок и порядок предоставления обеспечения исполнения по договору.	Способ обеспечения исполнения определяется победителем или единственным участником аукциона самостоятельно. Обеспечение исполнения должно быть им предоставлено до момента подписания проекта договора.
Порядок предоставления заинтересованным лицам разъяснений касательно положений документации об аукционе.	Порядок предоставления разъяснений определены в Главе №4 Раздела 1 настоящей документации.

	Дата, время, график проведения автобусов осмотра.	Осмотр автобусов проводится без взимания платы в согласованное с заявителем и организатором аукциона время, с понедельника по пятницу, начиная с даты размещения извещения о проведении аукциона, и заканчивая за 2 (два) рабочих дня до окончания срока подачи заявок на участие в аукционе.
	Требование о внесении задатка, размер задатка.	Внесение задатка для участия в аукционе не требуется.
	Срок, в течение которого организатор аукциона вправе отказаться от проведения аукциона.	Организатор аукциона вправе отказаться от проведения аукциона, не позднее, чем за 5 (пять) календарных дней до даты окончания срока подачи заявок на участие в аукционе.
	Требования к участникам аукциона.	Участвовать в аукционных торгах имею право любые хозяйствующие субъекты соответствующие требованиям, определенным в Главе №3 Раздела 1 настоящей документации.
	Порядок предоставления документации об аукционе.	Документация об аукционе предоставляется оператором электронной торговой площадки ОТС-tender в порядке, предусмотренном, Регламентом работы данной площадки. Документация об аукционе предоставляется в форме электронного документа и без взимания платы.
	Порядок и срок отзыва заявок на участие в аукционе.	Заявитель вправе отозвать заявку в любое время до установленных даты и времени начала рассмотрения заявок на участие в аукционе.
	Содержание, состав и форма подачи заявки на участие в аукционе.	Содержание и состав заявки на участие в торгах определены в Главе №5 Раздела 1 настоящей документации. Форма заявки приведена в Разделе 3 настоящей документации.
2 2.	Порядок, место, дата начала, дата и время окончания срока подачи заявок на участие в аукционе.	Порядок подачи заявок на участие в торгах определяется Регламентом работы электронной торговой площадки оператора ОТС-tender. Подать заявку на участие вправе только лица, получившие в соответствии с Регламентом аккредитацию у данного оператора. <u>Место подачи заявок:</u> www.otc.ru/tender <u>Дата и время начала подачи заявок:</u> “31” октября 2015 г. 08:00 по местному времени. <u>Дата и время окончания срока подачи заявок:</u> “01” декабря 2015г. до 09:50 по местному времени.

2 3.	Место, дата и время начала рассмотрения заявок на участие в аукционе.	<u>Место рассмотрения заявок:</u> г. Красноярск, ул. 60 лет Октября, д.169А, кабинет №3.09. <u>Дата и время начала рассмотрения заявок:</u> “01” декабря 2015г. 10:00 по местному времени.
2 4.	Место, дата и время проведения аукциона.	<u>Место проведения аукциона:</u> www.otc.ru/tender <u>Дата и время проведения аукциона:</u> “02” декабря 2015г. в 10:00 по местному времени.
2 5.	Порядок изменения условий договора.	При заключении и исполнении договора изменение условий договора, указанных в документации об аукционе, по соглашению сторон и в одностороннем порядке не допускается. Иные условия договора, не относимые к его предмету, могут подлежать изменению или дополнению по соглашению Сторон договора.
2 6.	Публичная оферта и ее акцепт.	Условия аукциона, порядок и условия заключения договора с участником аукциона являются <u>публичной офертой</u> на основании ст.437 ГК РФ, а подача заявки на участие в аукционе является <u>акцептом</u> такой оферты в соответствии со ст.438 ГК РФ.
2 7.	Срок, в течение которого победитель (или единственный участник) аукциона должен подписать проект договора.	Договор должен быть подписан на сайте оператора электронной торговой площадки победителем (или единственным участником) аукциона и организатором аукциона не позднее 10 (десяти) календарных дней со дня оформления итогового протокола аукциона.
2 8.	Требование к состоянию площадей, которому они должны соответствовать на момент окончания срока действия договора.	По истечении срока действия договора предоставленные в пользование площади должны быть возвращены организатору аукциона не хуже того состояния, в котором они были им переданы по условиям договора, с учетом нормального (естественного) износа.

ПРИЛОЖЕНИЕ Б

Таблица 7 - динамика активов КПАТП №7

Актив	2011	2012	2013	2014	2015
Нематериальные активы	0	0	0	0	0
Основные средства	338 753 000,00	298 489 000,00	216 922 000,00	141 399 000,00	82 151 000,00
Доходные вложения в материальные ценности	0	100 388 000,00	76 767 000,00	53 146 000,00	29 526 000,00
Финансовые вложения	0	0	0	0	0
Отложенные налоговые активы	0	8 945 000,00	25 457 000,00	39 312 000,00	46 651 000,00
Прочие внеоборотные активы	98 956 000,00	0	0	0	0
ИТОГО по разделу I	437 709 000,00	407 821 000,00	319 146 000,00	233 857 000,00	158 328 000,00
II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ					
Запасы	20 647 000,00	16 063 000,00	12 026 000,00	15 342 000,00	11 686 000,00
Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	0	0	0	0	0
Дебиторская задолженность	112 436 000,00	4 036 000,00	13 340 000,00	15 283 000,00	24 574 000,00
Финансовые вложения (за исключением денежных эквивалентов)	0	0	0	0	10 000 000,00
Денежные средства и денежные эквиваленты	19 293 000,00	13 731 000,00	14 994 000,00	8 275 000,00	979 000,00
Прочие оборотные активы	0	38 540 000,00	2 612 000,00	3 275 000,00	3 548 000,00
ИТОГО по разделу II	152 376 000,00	72 370 000,00	42 972 000,00	42 175 000,00	50 785 000,00
БАЛАНС	590 085 000,00	480 191 000,00	362 118 000,00	276 032 000,00	209 113 000,00

ПРИЛОЖЕНИЕ В

Таблица 8 – Доходы и расходы по обычным видам деятельности, руб.

Показатель	2011	2012	2013	2014	2015
Выручка	371 547 000,00	479 601 000,00	545 949 000,00	550 413 000,00	536 815 000,00
Себестоимость продаж	416 022 000,00	519 901 000,00	602 245 000,00	613 916 000,00	575 434 000,00
Валовая прибыль (убыток)	-44 475 000,00	-40 300 000,00	-56 296 000,00	-63 503 000,00	-38 619 000,00
Коммерческие расходы	0	0	0	0	0
Управленческие расходы	0	0	0	0	0
Прибыль (убыток) от продаж	-44 475 000,00	-40 300 000,00	-56 296 000,00	-63 503 000,00	-38 619 000,00
Прочие доходы и расходы					
Проценты к получению	19 000,00	13 058 000,00	12 000,00	8 000,00	257 000,00
Проценты к уплате	0	20 657 000,00	10 332 000,00	7 406 000,00	6 245 000,00
Доходы от участия в других организациях	0	0	0	0	0
Прочие доходы	2 204 000,00	69 594 000,00	42 814 000,00	48 381 000,00	51 835 000,00
Прочие расходы	7 326 000,00	65 907 000,00	57 927 000,00	49 048 000,00	45 738 000,00
Прибыль (убыток) до налогообложения	-49 578 000,00	-44 212 000,00	-81 729 000,00	-71 568 000,00	-38 510 000,00
Изменение отложенных налоговых активов	0	8 947 000,00	14 804 000,00	13 855 000,00	7 436 000,00
Изменение отложенных налоговых обязательств	0	3 000,00	1 000,00	-3 000,00	-5 000,00
Текущий налог на прибыль	0	0	0	0	0
Чистая прибыль (убыток)	-49 578 000,00	-35 268 000,00	-66 924 000,00	-57 710 000,00	-31 069 000,00