

Содержание:

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования. Стратегия развития мощностей предприятий, работающих в сфере строительства, в стране может быть реализована только в условиях обеспечения безопасности цикла, их конкурентоспособности в современном рынке и социальной приемлемости на региональном уровне, поэтому остро встает проблема оценки эффективности инвестиционных проектов.

При повышении значения обеспечения высокого уровня эффективности проекта в условиях конкурентной экономики считалось, что принцип удовлетворения совокупной потребности утратил актуальность. Многие из теоретических положений, на которых ранее базировались оценки инвестиций, становятся невостребованными. В связи с этим по-новому решаются вопросы теории и практики определения эффективности инвестиционных проектов.

Анализ рассматриваемой проблемы показал, что, несмотря на наличие большого количества работ, относящихся к отечественной и зарубежной литературе, в настоящее время имеется необходимость дальнейшего развития методологии, принципов и методов определения эффективности инвестиционных проектов, интегрированных в инвестиционную политику. При этом следует учитывать зарубежный опыт и специфику деятельности предприятий строительства.

Целью исследования является разработка бизнес-плана инвестиционного проекта по открытию обособленного подразделения ООО «Стройпутьмаш» в г. Владимир.

Для достижения поставленной цели решались следующие задачи:

1. Рассмотреть теоретические аспекты бизнес-плана инвестиционного проекта.
2. Дать общую характеристику предприятия.
3. Провести анализ рынка и конкурентов.
4. Составить маркетинговый план бизнес-плана.
5. Разработать организационный план.
6. Рассчитать производственный план.

7. Сделать расчет по финансовому плану.

8. Оценить риски бизнес-плана.

Объектом исследования является инвестиционный проект предприятия строительства.

Предметом исследования является совокупность теоретических, методологических и практических вопросов оценки эффективности инвестиционных решений и проектов строительства.

Теоретической и методологической базой исследования являются научные труды отечественных и зарубежных авторов, посвященные вопросам бизнес-планирования.

Информационную основу исследования составили: нормативные и законодательные акты Российской Федерации; нормативные и распорядительные документы предприятия; методические источники, отечественная и зарубежная литература, в которой анализируются вопросы бизнес-планирования.

Практическая значимость работы заключается в том, что ее результаты могут быть использованы при определении эффективности общественно-значимых инвестиционных проектов строительства предприятиями.

Структура работы определена целью и задачами исследования. Работа состоит из введения, двух глав, заключения, списка литературы.

1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ БИЗНЕС-ПЛАНА ИНВЕСТИЦИОННОГО ПРОЕКТА

1.1 СУЩНОСТЬ ИНВЕСТИЦИОННОГО ПРОЕКТА

В современном мире в условиях сложной экологической ситуации и взаимоотношениями между гражданами, предприятиями, финансовыми институтами, государствами на внутреннем и внешнем рынках острой проблемой является эффективное вложение капитала с целью его приумножения, или инвестирование.

В наиболее общем виде, в зарубежной экономической литературе, инвестиции понимаются как вложения капитала с целью его увеличения в будущем. Английские ученые У. Шарп, Г. Александер, Дж. Бейли трактуют инвестиции как – «в наиболее широком смысле слово «инвестировать» означает: «расставаться с деньгами сегодня, чтобы получить большую их сумму в будущем» [19]. Данное определение неточно раскрывает само понятие инвестиции в соответствии с их видами, так как бывают безвозвратные инвестиции.

В настоящее время утвердилась позиция, в соответствии с которой предлагается различать категории «инвестиции» и «капитальные вложения» на том основании, что отличительным признаком инвестиций является как производительный, так и финансовый характер данной категории, а под вложениями капитала, понимаются, как правило, затраты на создание реальных активов [4]. Существует и другой подход к определению инвестиций, обусловленный возросшим значением рынка ценных бумаг, в его рамках инвестиции определяются как вложения в ценные бумаги [20].

Головань С. И. раскрывает понятие инвестиций как «долгосрочное вложение капитала в какое-либо предприятие», «вложение инвестора в объект инвестиций, делающее его участником этого объекта, при этом предметная наполненность вложения определяет характер связи инвестора с объектом инвестиций и возможные способы воздействия на этот объект». [7] В данном определении не указывается что инвестор желает получить какой-либо эффект от вложений.

Гуськова Н. дает следующее объяснение термину инвестиции - «инвестиции представляют собой вложения во всех его формах с целью обеспечения его роста в предстоящем периоде, получения текущего дохода или решения определенных социальных задач» [9]. Но данное толкование упускает не маловажный фактор – связь инвестора с объектом инвестиций.

Можно согласиться с мнением Римера М. [19] – «долгосрочные вложения государственного или частного капитала в собственной стране или за рубежом с целью получения дохода в предприятие различных отраслей, предпринимательские проекты, социально-экономические программы, инновационные проекты. Дают отдачу через значительный срок после вложения».

Организация инвестиционной деятельности – комплекс мероприятий, направленных на создание, принятие и эффективную реализацию разработанных проектных программ и проектов в установленные сроки с меньшими затратами ресурсов.

Инвестиционная деятельность – совокупность осуществляемых действий по разработке эффективных проектных программ и проектов, способных принести достаточную выгоду [9].

В международной практике план развития предприятия представляется в виде специальным образом оформленного бизнес-плана, который, по существу, представляет собой структурированное описание проекта развития предприятия. Если проект связан с привлечением инвестиций, то он носит название «инвестиционного проекта» [21]. Обычно любой новый проект предприятия в той или иной мере связан с привлечением новых инвестиций. В наиболее общем понимании проект - это специальным образом оформленное предложение об изменении деятельности предприятия, преследующее определенную цель.

Основные аспекты инвестиционной деятельности показаны на рис. 1.



Рисунок 1 - Компоненты инвестиционной деятельности [2]

В отечественной практике понятие «проект», а тем более «инвестиционный проект» до недавнего времени использовалось преимущественно в технической сфере. Под «проектом» обычно подразумевалась разработка документации для создания каких-либо зданий или сооружений [24]. А сам процесс разработки назывался проектированием. В настоящее время понятие инвестиционного проекта трактуется следующим образом:

1) как деятельность (мероприятие), предполагающая осуществление комплекса каких-либо действий, обеспечивающих достижение определенных целей [12];

2) как система, включающая определенный набор организационно-правовых и расчетно-финансовых документов, необходимых для осуществления каких-либо действий или описывающих эти действия [16].

Таким образом, можно согласиться с мнением, что под инвестиционным проектом понимается любое вложение капитала на срок с целью извлечения дохода. В специальной экономической литературе по инвестиционному проектированию и проектному анализу инвестиционный проект рассматривается как комплекс взаимосвязанных мероприятий, направленных на достижение определенных целей в течение ограниченного периода времени.

Однако на практике инвестиционный проект не сводится к набору документов, а понимается в более широком аспекте – как последовательность действий, связанных с обоснованием объемов и порядка вложения средств, их реальным вложением, введением мощностей в действие, текущей оценкой целесообразности поддержания продолжения проекта и итоговой оценкой результативности проекта по его завершении [8].

В этом случае инвестиционному проекту свойственна определенная этапность, т.е. он развивается в виде предусмотренных фаз (стадий), а набор документов, обосновывающих его целесообразность и эффективность, выступают лишь одним из элементов проекта в целом.

В качестве критерия отнесения проекта к той или иной группе берется объем капиталовложений. Градация проектов по объему требуемых инвестиций чаще всего зависит от размеров самой компании. Проекты из разных групп, как правило, находятся в компетенции руководителей различного уровня [24]. Так, в крупной фирме является обычной практика ограниченного объема капиталовложений, которым вправе распоряжаться менеджер того или иного уровня; что касается затратоемких проектов, то решение об их целесообразности обычно принимается на самом высоком уровне.

Другой причиной обуславливающей необходимость рассмотрения классификации это, в частности, поиск соответствующих источников финансирования, различие в оценке риска и последствий в случае того или иного развития событий на рынке товаров или услуг и т.п. [3] Так, если мелкий проект может быть профинансирован за счет собственных источников, то для реализации крупного проекта необходимо

привлечение дополнительных источников.

Цели, которые ставятся при оценке проектов, могут быть различными, а результаты, получаемые в ходе их реализации, не обязательно носят характер очевидной прибыли.

- Нарращивание объемов производства.

Проекты этого типа ориентированы на расширение традиционного производства. Здесь эффект – в увеличении доли рынка продукции, контролируемой данной фирмой, и в получении дополнительных прибылей при сохранении уровня рентабельности продукции [10];

- Сокращение затрат.

Проекты данного типа имеют цель сокращение затрат либо по какому-нибудь действующему производству (технологической линии, производственному участку), либо по компании в целом. Поскольку прибыль – это разница между доходами и затратами, то при прочих равных условиях сокращение затрат приводит к росту прибыли и рентабельности;

- Снижение риска производства и сбыта.

Проекты этой группы имеют цель снижение рисковости производственной и коммерческой деятельности фирмы;

- Новое знание (технология).

Проекты инновационного характера, направленные на формирование нового знания;

- Политико-экономический эффект [6].

Проекты этой группы, как правило, имеют место при освоении новых рынков сбыта и в той или иной степени предназначены для решения задач, имеющих политическую подоплеку (например, необходимость модернизации отечественной системы бухгалтерского учета в соответствии с международными стандартами финансовой отчетности);

- Социальный эффект.

Проекты имеют место, прежде всего, при реализации государственных и муниципальных программ, однако и в крупных компаниях подобные проекты

достаточно обыденны (например, проекты, связанные с повышением квалификации работников, строительством центров релаксации) [11].

Исходя из рассмотренного вопроса, инвестиции представляют собой долгосрочные вложения капитала внутри страны и за рубежом в виде реальных и финансовых инвестиций, где реальные инвестиции – это вложение капитала в материальные и нематериальные активы, а финансовые инвестиции представляют собой вложения в финансовые активы [19]. А также, разрабатываются различные инвестиционные проекты, которые не всегда направлены на получение прибыли, например, государственные проекты, разрабатываемые и реализуемые для удовлетворения социальных потребностей населения.

1.2 ОСОБЕННОСТИ БИЗНЕС-ПЛАНИРОВАНИЕ В СФЕРЕ СТРОИТЕЛЬСТВА

Обращение к проблеме бизнес-планирования в организациях в сфере строительства объясняется, с одной стороны, начавшимся его применением в управлении социально-экономическими системами, а с другой - возникающими проблемами, как формированием его целостной системы, так и определением методов его проведения и выявлением его эффективности. Все это вызывает повышенный интерес к разработке различных аспектов применения бизнес-планирования в организациях в сфере строительства [5].

Подобно мировым лидерам, российские компании в сфере строительства ежегодно тратят миллионы рублей на крупные инвестиционные проекты. Компаниям также приходится тратить большие суммы на экологическую инфраструктуру, а также на модернизацию с целью повышения объемов и качества строительства. Объем этих инвестиций ежегодно увеличивается [15, с. 90].

Вместе с тем многие инвестиционные проекты очень рискованны и могут привести к значительному перерасходу средств, срыву сроков и закончиться откровенной неудачей. В этих условиях даже в самых лучших, хорошо управляемых проектах имеется огромный потенциал экономии средств за счет повышения эффективности – причем необходимость в этом растет по мере увеличения масштаба проектов [14, с. 142].

Это особенно актуально для России, где изменения в экономической и политической ситуации, произошедшие за последние несколько месяцев, уже

успели существенно повлиять на инвестиционные планы в сфере строительства. Нестабильность экономики свело практически к нулю прибыльность многих запланированных проектов и даже некоторых действующих [5, с. 31]. При этом в настоящее время российские компании испытывают проблемы с доступом к внешнему финансированию: российское правительство будет поддерживать только наиболее стратегически значимые проекты, а санкции делают невозможными в настоящее время инвестиции со стороны европейских и американских фирм.

В сложившейся ситуации, характеризующейся высокой степенью неопределенности, крупнейшим российским компаниям очень трудно планировать инвестиции в масштабные проекты, ряд которых рассчитан как минимум на 20 лет [6, с. 120]. В связи с этим лидерам в сфере строительства становится все важнее сосредоточить усилия на повышении эффективности крупнейших инвестиционных проектов.

Проблемы при реализации проектов, как правило, возникают по двум причинам. Во-первых, проблемы управления и контроля эффективности могут корениться в нечетком распределении ответственности за стратегические и операционные решения, особенно если проект является совместным предприятием. Во-вторых, к проблемам исполнения часто приводит недостаточно продуманное или чересчур поспешное планирование, слишком оптимистичные изначальные оценки сроков, необходимых ресурсов и технических возможностей, а также неэффективность процедур закупок и логистики [22].

Это требует в первую очередь четкого понимания тех процессов и проблем в сфере управления, которые обычно приводят к неэффективности и перерасходу средств. Приняв во внимание все эти факты, компании могут использовать рациональный подход к управлению крупными инвестиционными проектами - от общей стратегии управления проектом до организации управления, бизнес-процессов и управления персоналом.

При этом важной особенностью в сфере строительства в России (по сравнению с зарубежными странами) является крайне низкая доля амортизационных отчислений в инвестиционной структуре собственных средств. Главная причина этого - старые, выработавшие срок службы, изношенные и низкоэффективные основные фонды, на которые уже нельзя начислять амортизацию. В этих условиях основным внутренним источником инвестиций для организаций в сфере строительства становится прибыль [17].

Внедрение системы обеспечивает повышение качества, оперативности, а также эффективности сбора показателей и контроля инвестиционной программы и проектов за счет [13, с. 83]:

- повышения качества и эффективности управления отдельными проектами и программой в целом;
- оптимизации методологии и процедур мониторинга исполнения инвестиционной программы;
- унификации и стандартизации процессов обработки аналитических и отчетных документов;
- интеграции данных, процессов, персонала и технологий управления процессами в ходе реализации программы;
- автоматизации процесса подготовки регламентной и аналитической отчетности для всех уровней управления;
- создания единого информационного пространства, обеспечивающего непротиворечивость данных на всех уровнях управления;
- контроля исполнения инвестиционной программы, выявление наиболее критичных отклонений от запланированных значений.

Самой серьезной проблемой компаний при управлении инвестиционными проектами в сфере строительства является отсутствие четкого распределения ответственности при принятии стратегических и операционных решений на каждом этапе проекта. В российских организациях в сфере строительства слишком часто возникает ситуация, когда в принятии решений по проекту участвуют разные подразделения и даже разные дочерние компании и при этом отсутствует четко определенный проектный центр, отвечающий за окончательное утверждение [8, с. 85]. Проектная документация может по несколько месяцев циркулировать между заинтересованными сторонами до момента окончательного утверждения или до вмешательства руководителя компании, который подтолкнет реализацию проект дальше.

Особенно остро эта проблема стоит в совместных предприятиях и консорциумах. Один из операторов традиционно играет ведущую роль, предлагая план развития, определяя программу действий и обеспечивая личную заинтересованность в проекте и поддержку со стороны всех партнеров. Однако такая модель не полностью учитывает стратегические планы других партнеров, что приводит к задержкам в согласовании, особенно при высоких рисках [3].

Проблемы при реализации проектов, как правило, возникают по двум причинам [1, с. 69]. Во-первых, проблемы управления и контроля эффективности могут

корениться в нечетком распределении ответственности за стратегические и операционные решения, особенно если проект является совместным предприятием. Во-вторых, к проблемам исполнения часто приводит недостаточно продуманное или чересчур поспешное планирование, слишком оптимистичные изначальные оценки сроков, необходимых ресурсов и технических возможностей, а также неэффективность процедур закупок и логистики. Наконец, многие компании испытывают проблемы при налаживании эффективного межфункционального взаимодействия. Кроме того, руководство проекта часто вынуждено принимать серьезные решения без надлежащей аналитической поддержки [4].

Отраслевая структура строительства во многом формирует специфичный спектр возможностей и ограничений развития региональной экономической системы в целом и проектов в частности [9].

Развитие реализации инвестиционных проектов, рассматриваемого в качестве инструмента инвестиционной политики, как ожидается, позволит моделировать и управлять развитием приоритетных направлений социально-экономического развития путем формирования целеориентированного потока и эффективного использования инвестиционных ресурсов социально-экономического развития предприятия.

2. РАЗРАБОТКА БИЗНЕС-ПЛАНА ИНВЕСТИЦИОННОГО ПРОЕКТА

2.1 ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПРЕДПРИЯТИЯ

ООО «Стройпутьмаш» зарегистрирована 3 ноября 2011 года Межрайонной инспекцией Федеральной налоговой службы № 46 по городу Москве. С 2011 года ООО «Стройпутьмаш» выполняет функции подрядчика на объектах ОАО «РЖД» и ведет строительные-ремонтные работы на 4 из 17 железных дорог. Специалистами компании ООО «Стройпутьмаш» реализованы проекты с учетом климата регионов, а также с применением передовых технологий. За это время ООО «Стройпутьмаш» заняла достойное место на российском рынке транспортного строительства и реконструкции мостов на железных дорогах. Основным Заказчиком услуг по направлению транспортное строительство выступает ОАО «РЖД».

Целью деятельности Общества является удовлетворение общественных потребностей юридических и физических лиц в работах, товарах и услугах и получение прибыли.

Компания ООО «Стройпутьмаш» осуществляет следующие виды деятельности (в соответствии с кодами ОКВЭД, указанными при регистрации):

- строительство зданий и сооружений;
- производство общестроительных работ;
- устройство покрытий зданий и сооружений;
- строительство дорог, аэродромов и спортивных сооружений;
- строительство водных сооружений;
- производство электромонтажных работ;
- производство санитарно-технических работ;
- монтаж прочего инженерного оборудования;
- полный комплекс строительных, строительного-монтажных, проектно-исследовательских, ремонтных и ремонтно-реставрационных работ, осуществление функций генподрядчика.

Деятельность Общества осуществляется через самостоятельно заключаемые договора с заказчиками и исполнителями с реализацией результатов своей деятельности по установленным, самостоятельно установленным или договорным ценам.

Опытный инженерно-технический персонал со строительным образованием и внушительным стажем работы управляет командой высококвалифицированных специалистов. Рабочие обладают значительным опытом строительства, позволяющим выполнять работы любого уровня сложности. Применение новейших технологий и разработок при строительстве всех объектов позволяет сохранять высокое качество застройки и выполнять ввод объектов в срок.

Организационная структура управления ООО «Стройпутьмаш» приведена в приложении 1. Организационная структура построена по линейно-функциональному типу, обеспечивающему четкую вертикальную интеграцию и централизацию принятия ключевых решений.

Такая организационная структура управления позволяет ООО «Стройпутьмаш» эффективно функционировать и оптимально использовать все свои производственные ресурсы: трудовые, финансовые, материальные и др. Эффективность финансово-хозяйственной деятельности предприятия в

современных рыночных условиях зависит от правильных и своевременных управленческих решений руководителя предприятия.

В условиях движения поездов, выполнение строительных и монтажных работ выполняется только специализированной организацией, имеющей разрешение на выполнение данного вида работ, кадровых рабочих, квалифицированный руководящий и инженерно-технический персонал, прошедший проверку знаний по безопасному и безвредному ведению данного вида работ на действующих железнодорожных путях, необходимое оборудование, а также опыт работы на объектах железнодорожного транспорта.

На предприятии применяются в основном организационно-распорядительные методы управления, которые реализуются в форме приказов, распоряжений, в устной и письменной форме руководящего персонала. В основном поставленные цели и задачи перед персоналом выполняются. В случае их невыполнения на работника накладывается административное взыскание в форме выговора.

При строительстве железнодорожного моста строится не только мост, но и вспомогательные сооружения, необходимые для его безопасной эксплуатации: опоры, накаточные пути, подмости, пирсы. Качественное и надежное строительство железнодорожного моста может быть обеспечено только при учете местных условий, в частности характера водотока, гидрогеологических, геологических условий и прочего. Железнодорожные мосты, часто построенные в 1950-1960 гг., требуют реконструкции и капитального ремонта из-за эрозии, размыва и прочих причин.

Ремонтные работы, которые проводит ООО «Стройпутьмаш», можно разделить на следующие группы:

1 Содержание мостов. Сюда включается заделывание трещин и выбоин покрытия, уход за несущими опорными частями, окрашивание пролетных строений и другие.

2 Текущий ремонт. Сюда включается устранение деформации швов, ограждений, замена повреждённых элементов опор моста, ремонт разрушившихся лестничных ступеней и другие.

3 Капитальный ремонт. Сюда включается гидроизоляционные работы и устройство водоотливов, ремонт подмостовой зоны, деформационных швов.

При проектировании железной дороги, особенно при небольшой высоте, вместо строительства малого моста возможна установка водопропускной трубы. При

равных технических показателях предпочтительный выбор отдается трубе. Основная причина такого выбора заключается в том, что расходы по эксплуатации и содержанию обходятся намного меньше, чем при строении моста.

2.2. АНАЛИЗ РЫНКА И КОНКУРЕНТА

Строительная отрасль сегодня играет ведущую роль в развитии всей России и Владимирской области, в частности. Для анализа тенденций изменения внешней среды используется техника анализа PEST (таблица 1). При этом использовалась шкала от 0 до 10 баллов.

Таблица 1

PEST-анализ строительной отрасли Владимирской области

Факторы	Значение фактора по шкале от 0 до 10
Политические	
1 налоговая политика (тарифы и льготы)	8
2 регулирование строительной отрасли	7
3 антимонопольное законодательство	7
Экономические	
1 степень развития бизнес-структуры	8
2 темпы роста экономики	9

3 курс валют и уровень инфляции 9

Технологические

1 вклад технологий в развитие рынка 7

2 степень использования, внедрения и передачи технологий 8

3 активность и развитие научно-технических исследований 7

Социальные

1 общественное мнение 7

2 нормы поведения и ограничения 6

3 характер поведения работников, отношение к работе 7

PEST-анализ внешней среды показал, что в настоящее время наиболее значимыми факторами являются экономические: темпы роста экономики и курс валют и уровень инфляции. Социальные факторы оказывают наименьшее влияние. Существующие на строительных предприятиях Владимирской области мощности уступают зарубежным аналогам, требуют больших затрат труда, материалов, энергии, недостаточно автоматизированы.

Во Владимирской области работают 568 строительных предприятия и организации с общей численностью работающих 63,94 тыс. человек (приложение 2). У строительного рынка Владимирской области наблюдается тенденция к повышению. Все больше компаний не только сами остаются в прибыльной зоне, но и обеспечивают достойной зарплатой своих работников. Наиболее яркой тенденцией строительного рынка Владимирской области является склонность к

росту предприятий-холдингов. Предприятия стремятся установить прочие финансовые и договорные отношения, разработать надежную систему поставки товара. Наблюдается переход к зарубежным поставщикам. Мелкие предприятия перепрофилируются, переходят на ремонтные работы.

Рассмотрим основные позиции предприятий-конкурентов, занимающихся транспортным строительством в таблицах 2, 3.

Таблица 2

Положение конкурентов Владимирской области в 2015 г.

Наименование	Объем работ, млн. руб. Доля на рынке, %	
ОАО «Трансмост»	19,85	10,36
ООО «Стройгазмонтаж»	19,06	9,95
ООО «ВекторСтрой»	16,61	8,67
ООО «ЕвроТрансСтрой»	15,23	7,95
ООО «Мостовик»	13,62	7,11
ООО «Тира»	11,53	6,02
прочие	95,67	49,94
Итого:	191,57	100,00

Полученные данные представим на рисунке 2.

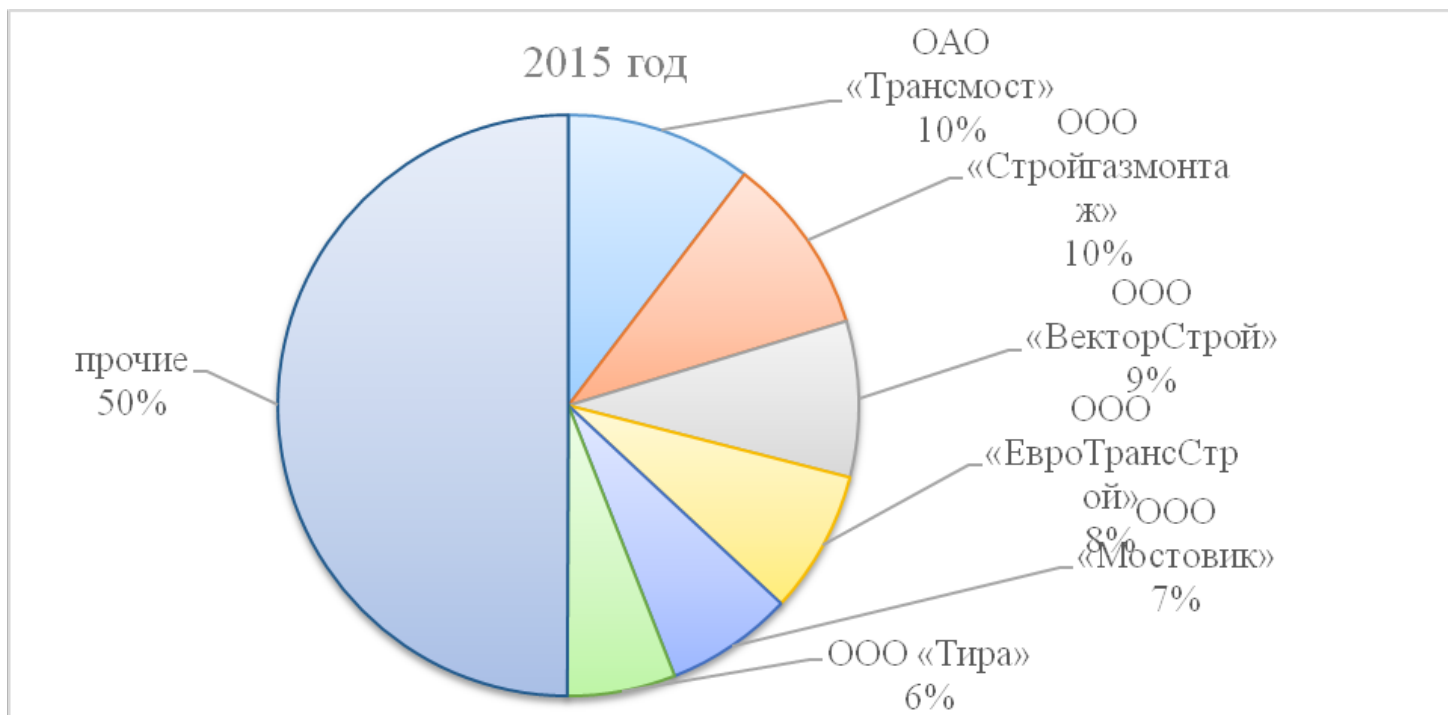


Рисунок 2 - Доли компаний на рынке транспортного строительства во Владимирской области

Самые крупные строительные фирмы во Владимирской области занимают 50,06% от рынка капитального ремонта и строительства мостов и водопропускных труб, еще на рынке существует 446 предприятий, однако их общий удельный вес составляет 49,94% и по отдельности они занимают меньшую долю.

Таблица 3

Характеристика предприятий, занимающихся транспортным строительством во Владимирской области

Наименование	Сильные стороны	Слабые стороны
ОАО «Трансмост»	Высокое качество продукции.	Сбои в поставке материалов и оборудования
	Широкий ассортимент.	
	Известная торговая марка.	

ООО «Стройгазмонтаж»	Приоритетным направлением производства является комплексная застройка	Недостаточность собственного оборотного капитала
ООО «ВекторСтрой»	Своя сырьевая база. Низкие цены. Наличие стабильного сбыта основному заказчику	Периодические проблемы с оборудованием
ООО «ЕвроТрансСтрой»	Низкие цены.	Давно не обновлялись основные фонды
ООО «Мостовик»	Своя сырьевая база. Вероятно, низкие цены.	Постоянные проблемы с оборудованием
ООО «Тира»	Предоставляет полный комплекс услуг реализации проектов недвижимости.	Смена собственников

На рынке выделяются шесть основных игроков, которые могут предложить проекты по комплексной застройке и точечному строительству зданий, возведению сложных объектов, а также реконструкции зданий. Эти компании доминируют на рынке, определяют ценовую политику в регионе, внедряют новые виды услуг и продукции и совокупно занимают около 50% строительного рынка.

Основные критерии для строительных предприятиях Владимирской области – выигранные позиции в финансах и условиях оплаты, своевременность. Последние десять лет во Владимирской области наблюдается активная динамика в строительстве и ремонте различных коммерческих объектов. Темпы строительства определяют уровень подъема экономики Владимирской области, отражают состояние дел в экономике города, влияют на ее эффективность и качество.

Особенностью современного российского строительного рынка Владимирской области является острая конкуренция. Причем в конкурентной борьбе используются не только качество продукции и цены. Предприятия строительного рынка Владимирской области стали использовать агрессивные методы

проникновения на рынок, приобретать современное высокопроизводительное оборудование, что позволяет снизить затраты.

2.3 МАРКЕЙТЕНГОВЫЙ ПЛАН

Прокуратурой Владимирской области было проверено состояние железнодорожного моста через Оку на границе Владимирской и Нижегородской области (Перегон Муром-I – Навашино, участок пл. Городская - о.п. Приокский). В ходе осмотра моста выявлены многочисленные внешние повреждения конструкций: разрушение деформационных швов закрытого типа между пролетными строениями по проезжей части, а также штукатурного слоя с обнажением арматуры по шву омоноличивания пролетного строения, локальная коррозия перильного заграждения. Установлено, что требуется ремонт заградительных щитов, установка предельных столбов на подъездах, ремонт крепления перил к закладным пластинам, а также расшивка и заделка швов между плитами мощения конусов.

Заказчиком реконструкции является Владимирская железная дорога.

Размещение заказа будет осуществляться путем проведения открытого аукциона в электронной форме. Процедура проведения открытого аукциона в электронной форме регламентирована Главой 3.1 Федерального закона № 94-ФЗ от 21 июля 2005 года. Процедура проведения аукциона в электронной форме происходит на электронной торговой площадке Сбербанк-АСТ (sberbank-ast.ru).

Сроки проведения торгов – 21 день.

Сумма – 1 800 млн. руб.

Для участия в аукционе ООО «Стройпутьмаш» необходимо иметь электронную подпись от удостоверяющего центра, входящего в Список доверенных удостоверяющих центров и аккредитацию Сбербанк-АСТ.

Плата за аккредитацию и участие в открытом аукционе в электронной форме не взимается, кроме победителя (фиксированная сумма 3 тыс. руб.).

Для участия в открытом аукционе на счету ООО «Стройпутьмаш» должна быть сумма, необходимая для внесения обязательного обеспечения заявки – 0,5% от цены контракта (9 млн. руб.). Данная сумма должна быть заморожена до окончания процедуры заключения контракта или отклонения заявки.

Далее составим воронку продаж для аукциона. Секции воронки продаж в данном случае будут следующими:

1 Потенциальные участники аукциона. Это предприятия Владимира, занимающиеся транспортным строительством.

По данным 2016 г. численность таких предприятий составила 452.

2 Заинтересовавшиеся участники аукциона, которые начала контактировать. Чтобы заинтересоваться аукционом, как было указано ранее, предприятие должно иметь электронную подпись от удостоверяющего центра, аккредитацию Сбербанк-АСТ и замороженные средства в размере 9 млн. руб.

Количество таких предприятий можно оценить в размере 20% от числа потенциальных участников – 90 предприятий.

3 Предприятия, решившие принять участие в аукционе. Для этого, кроме указанных в п. 2 условий, предприятие должно обладать возможностями для выполнения условий контракта: необходимые материальные, трудовые и финансовые ресурсы.

Количество таких предприятий можно оценить в размере 20% от числа заинтересовавшихся участников – 18 предприятий.

4 Предприятия, подавшие заявку на участие в аукционе. Для этого предприятие должно выполнить все условия п. 2 и 3.

Количество таких предприятий можно оценить в размере 50% от числа заинтересовавшихся участников – 9 предприятий.

5 Выигравшее предприятие. Заключение контракта между Октябрьской железной дорогой и победителем торгов.

Для того, чтобы выиграть аукцион ООО «Стройпутьмаш» должно уделить много внимания оформлению документов для аукциона. В процессе формирования документации для аукциона необходимо использовать графическую информацию, в том числе планы, таблицы, графики. Необходимо указать на опыт аналогичных работ. В пакет документов можно включить отзывы о компании. То есть основные критерии выбора материалы для пакета документов – одновременная лаконичность и информативность.

Так же необходимо помнить, что любой заказчик стремится к экономии бюджетных средств, поэтому нужно понижать цену, однако помнить о том, что проект должен приносить прибыль и быть эффективным.

Представим полученные результаты в приложении 3.

Таким образом, заказчиком реконструкции является Октябрьская железная дорога. Размещение заказа будет осуществляться путем проведения открытого аукциона в электронной форме. Сроки проведения торгов – 21 день. Сумма – 1 800 млн. руб. Подготовка документации для аукциона является важным элементом для победы в торгах.

2.4 ОРГАНИЗАЦИОННЫЙ ПЛАН

Далее разработает организационный план – организационную структуру, штатное расписание. Организационная структура ОП ООО «Стройпутьмаш» приведена на рисунке 3.

Представленная организационная структура ОП ООО «Стройпутьмаш» управления является линейно-функциональной. Основой данной структуры является производственное отделение, осуществляющее основную работу и обслуживающие его специальные отделения: финансов-экономическое, инженерное и административное. В представленной структуре управления можно отметить частичное разделение управленческих функций в зависимости от специализации отделов.

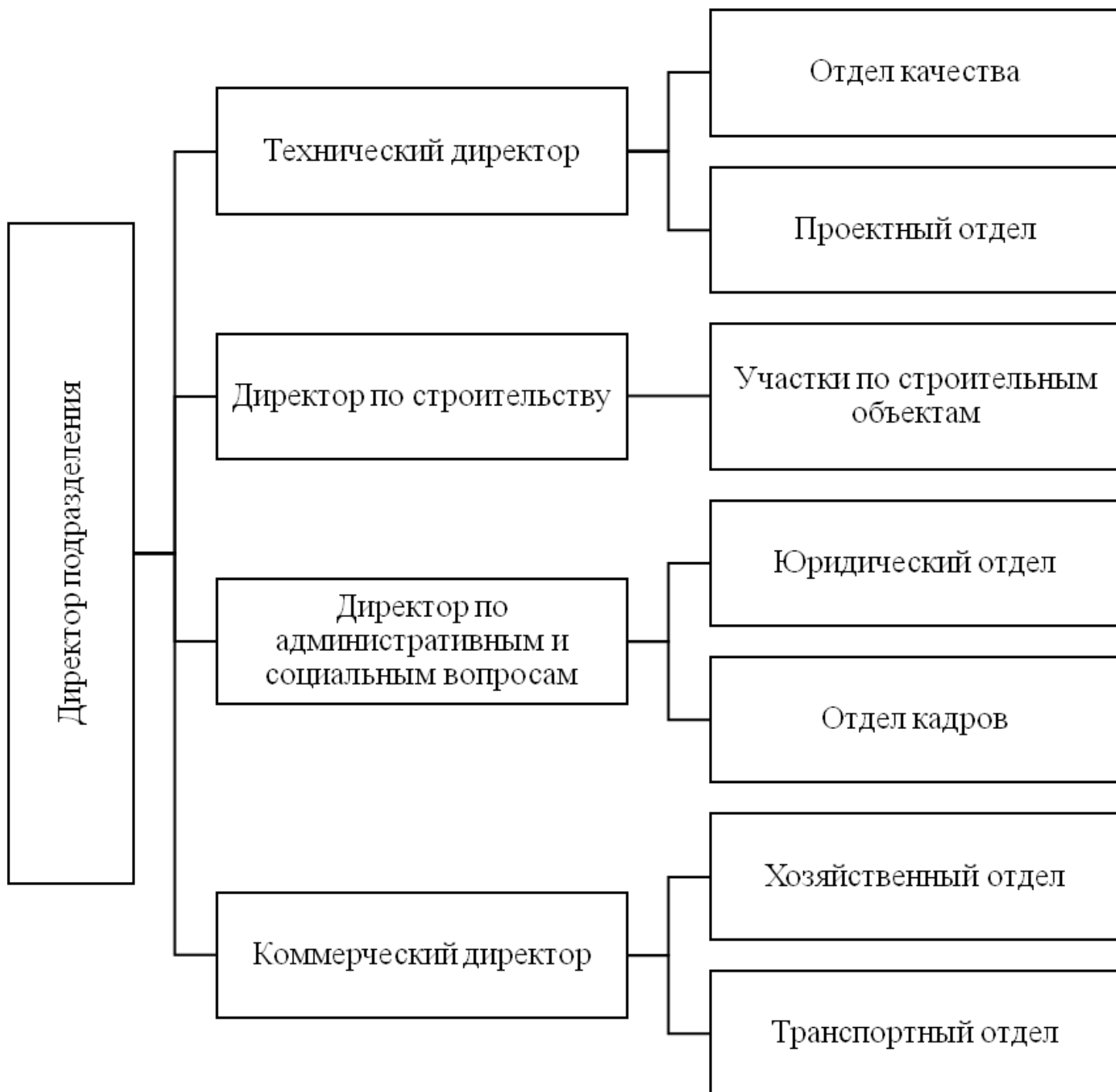


Рисунок 3 - Организационная структура ОП ООО «Стройпутьмаш»

Данные по подразделениям ОП ООО «Стройпутьмаш» представим в приложении 4. На основании данных в приложении 4 составим таблицы в приложении 5 и 6. В приложении 5 представим данные по планируемой численности обособленного подразделения. Данные таблицы показывают, что общая численность руководителей ОП ООО «Стройпутьмаш» составит 14 человек, общая численность специалистов – 11 человек, общая численность служащих – 7 человек, количество

рабочих составит 40 человек. Общее количество сотрудников составит 72 человека.

В приложении 6 представим данные по заработной плате и годовом ФОТе. Фонд оплаты труда в 2016 г. составит 18820 тыс. руб., в том числе оплата руководителям – 4180 тыс. руб., специалистам – 2612 тыс. руб., служащим – 1373 тыс. руб., рабочим – 10654 тыс. руб. В 2017 и 2018 гг. планируется повышение заработной платы на 8% по отношению к предыдущему году.

2.5 ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ ПЛАН

Объем производства ОП ООО «Стройпутьмаш», занимающегося транспортным строительством, нельзя выразить в натуральных показателях, что связано со спецификой вида деятельности предприятия.

Таблица 4

Выручка ОП ООО «Стройпутьмаш», тыс. руб.

Наименование услуг	2016 г.	2017 г.	2018 г.
Ремонт заградительных щитов	0	180 000	0
установка предельных столбов на подъездах	0	360 000	40 000
Ремонт крепления перил к закладным пластинам	0	0	600 000
расшивка/заделка швов между плитами мощения конусов	300 000	320 000	0
Итого	300 000	860 000	640 000

Полученные данные представим на рисунке 4.



Рисунок 4 - Выручка ОП ООО «Стройпутьмаш», тыс. руб.

Реконструкция позволит увеличить высоту пролетов мостов до 4 м (сейчас 3,7-3,8 м) и устранил смещение опор железнодорожных мостов.

2.6 ФИНАНСОВЫЙ ПЛАН

Так как ООО «Стройпутьмаш» работает уже много лет, то основная часть необходимого оборудования у них уже имеется. Однако ОП ООО «Стройпутьмаш» имеет свою специфику, к тому же необходимо заменить некоторое устаревшее оборудование. Первоначальные затраты одноразовые и осуществляются следующим образом (таблица 5).

Таблица 5

Перечень оборудования ОП ООО «Стройпутьмаш»,

Оборудование	Количество, шт.	Цена, тыс. руб.	Стоимость, тыс. руб.
--------------	-----------------	-----------------	----------------------

Монтажный кран РДК-25 (б/у)	2	550	1100
Автомобильные краны на базе МАЗ (б/у)	2	230	460
Экскаватор ЭО-3341 (б/у)	1	110	110
Бульдозер РТ-75 (б/у)	1	120	120
Автомобиль Газель г/п (б/у)	2	110	220
Вагончики строительные	5	90	450
Сварочные аппараты	20	15	300
Нивелиры	40	25	1000
Теодолиты	30	15	450
Кабельная конструкция	20	30	600
Инструменты и приборы	100	60	6000
Итого			10810

Подбор поставщиков технологического оборудования осуществляет хозяйственный отдел ОП ООО «Стройпутьмаш», с последующим утверждением на конкурсной комиссии. При выборе поставщиков оборудования предпочтение отдается поставщикам, предлагающим оборудование с более низкой ценой и гарантийным сроком эксплуатации. То есть требуются инвестиции на сумму 10 810 тыс. руб. Из них 5 810 тыс. руб. будет инвестировано за счет нераспределенной прибыли и 5 000 тыс. руб. – взято в кредит сроком 35 мес. в июле 2016 года. Кредит

планируется взять в Сбербанке – программа «Кредитование исполнителей подрядных контрактов под конкретный контракт». Выдача кредита предоставляется на финансирование/рефинансирование затрат по реализации контрактов. Для расчетов будет использована ставка по кредиту – 15 %. Погашение кредита будет происходить следующим образом (приложение 7). Таким образом, ежемесячный платеж составит 173,5 тыс. руб. выплата процентов (переплата) составит 1238,2 тыс. руб.

Далее рассчитаем себестоимость работ ОП ООО «Стройпутьмаш».

Таблица 6

Себестоимость работ ОП ООО «Стройпутьмаш»

Затраты	2016 г.	2017 г.	2018 г.
Сырье и материалы	221 476	623 031	469 349
Покупные изделия и полуфабрикаты	15 550	45 576	37 172
Возвратные отходы (вычитаются)	0	0	0
Топливо и энергия на технологические цели	0	0	0
Зарплата работников	18 820	40 651	40 976
Расходы на содержание, эксплуатацию и ремонт оборудования и транспортных средств	9 530	30 320	20 332
Общепроизводственные расходы	5 943	36 337	11 852

Итого цеховая себестоимость	271 319	775 915	579 681
Общехозяйственные расходы	23 021 65 993 49 111		
Потери от брака	0	0	0
Итого производственная себестоимость	294 340	841 908	628 792
Управленческие расходы	158	454	338
Коммерческие расходы	502	1 438	1 070
Полная себестоимость	295 000	843 800	630 200

Полученные данные представим на рисунке 5.

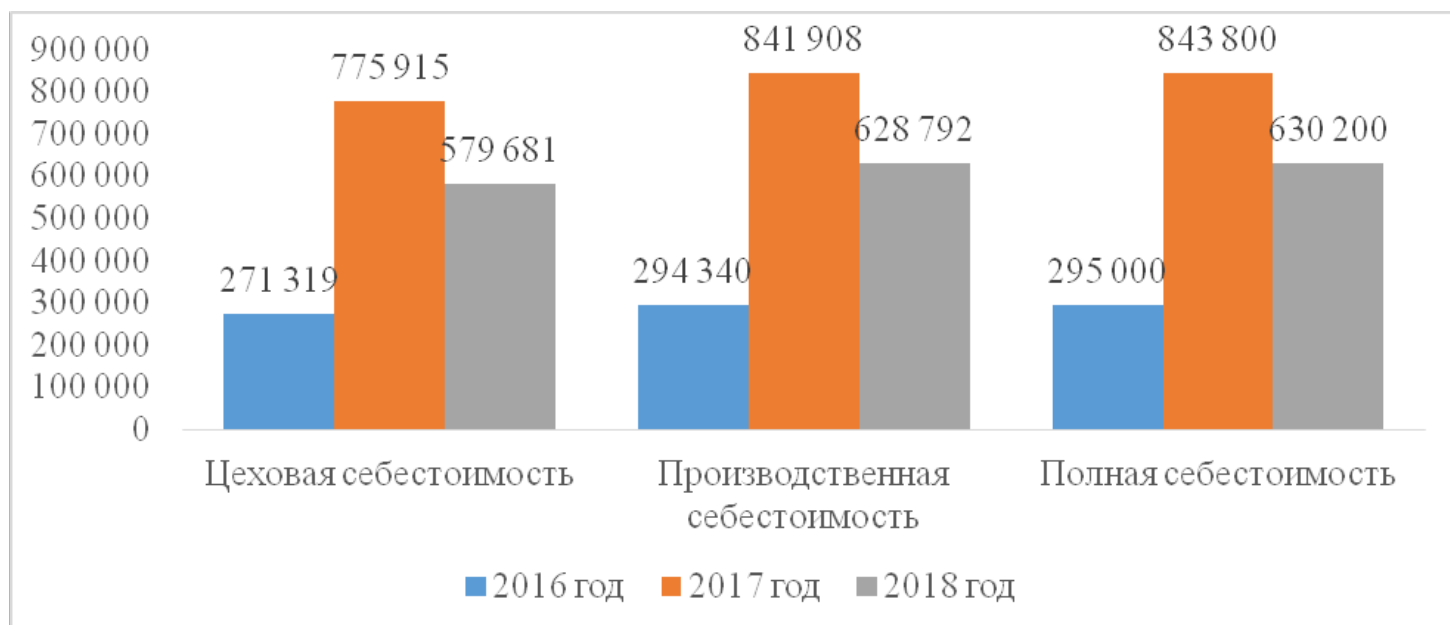


Рисунок 5 - Динамика себестоимости работ ООО «Стройпутымаш», тыс. руб.

Таким образом, полная себестоимость за 2016 г. составит 295 000 тыс. руб.

Далее представим прогноз отчета о прибылях и убытках ОП ООО «Стройпутьмаш» (таблица 7).

Таблица 7

Прогноз отчета о финансовых результатах, тыс. руб.

Наименование показателя	2016 г.	2017 г.	2018 г.
Выручка (нетто) от продажи	300 000	860 000	640 000
Себестоимость	294 340	841 908	628 792
Валовая прибыль	5 660	18 092	11 208
Коммерческие расходы	158	454	338
Управленческие расходы	502	1 438	1 070
Прибыль (убыток) от продаж	5 000	16 200	9 800
Проценты к уплате	299	563	319
Прибыль (убыток) до налогообложения	4 701	15 637	9 481
Текущий налог на прибыль	940	3 127	1 896
Чистая прибыль (убыток) отчетного периода	3 761	12 510	7 585

Далее представим график движения денежных средств (таблица 8).

Таблица 8**График движения денежных средств, тыс. руб.**

Статья потока денежных средств	Итого по проекту	2016 г.	2017 г.	2018 г.
Поступления денежных средств:				
Выручка от продажи	1 800 000	300 000	860 000	640 000
Получение кредита для проекта	5 000	5 000	-	-
Вложение собственных средств в проект	5 810	5 810	-	-
Расход денежных средств:				
Первоначальные затраты на проект	10 810	10 810	-	-
Полная себестоимость	1 769 000	295 000	843 800	630 200
Выплата процентов по кредиту	1 181	299	563	319
Налог на прибыль	5 964	940	3 127	1 896
Доход от проекта:				
Чистые денежные средства	23 855	3 761	12 510	7 585

Коэффициенты дисконтирования	-	0,877	0,770	0,675
Чистый дисконтированный доход (NPV)	18 045	3 299	9 626	5 120
Чистый дисконтированный доход нарастающим итогом	-	3 299	12 925	18 045

Чистый дисконтированный доход по проекту составит 18 045 тыс. руб.

Показатели эффективности проекта представим в таблице 9.

Таблица 9

Показатели эффективности открытия ОП ООО «Стройпутьмаш»

Показатель	Значение
Чистый дисконтированный доход (NPV), тыс. руб.	18 045
Период окупаемости, лет	1,8
Индекс прибыльности, п.п.	1,67

Внутренняя норма доходности (рентабельности), % 47

Анализ показателей эффективности показал, что проект окупается через 1,8 лет, индекс прибыльности равен 1,67%, внутренняя норма доходности равна 47%, чистый дисконтированный доход составит 18 045 тыс. руб.

2.7 ОЦЕНКА РИСКОВ

Далее представим значимые риски для проекта открытия обособленного подразделения ООО «Стройпутьмаш» во Владимире. В качестве экспертов выступили сотрудники ООО «Стройпутьмаш» руководящих должностей. В приложении 8 представим экспертную оценку рисков деятельности. Оценка производилась на основании следующей шкалы: 0 (риска несущественен), 25 (риск минимален), 50 (приемлемый уровень риска), 75 (высокий уровень риска), 100 (максимальный уровень риска). Чтобы систематизировать данные таблицы, составим таблицы 10 и 11, где распределить риски по стадиям проекта и выделим наиболее значимые риски независимо от стадий проекта.

Таблица 10

Среднее значение рисков по стадиям, %

Стадия	Значение
Подготовительная	10,00
Инвестиционная	15,00
Эксплуатационная	31,50

Среднее значение по всему проекту 28,33

Итак, на подготовительной стадии риски минимальны – эксперты оценили в 10% вероятность того, что предприятие не выиграет аукцион. Инвестиционная стадия оценивается уже выше – 15%. Вероятность наступления рисков эксплуатационной стадии в целом составляет 31,50%, что естественно, так как она наиболее длительная.

Таблица 11

Значимые риски деятельности ОП ООО «Стройпутьмаш», %

Риски	Значение
Недостаточный уровень заработной платы	50
Появление новых более дешевых технологий	45
Неудовлетворительные социальные условия жизни	40
Недостаточная надежность технологии	40

Указанные четыре риска наиболее значимы при создании обособленного подразделения ООО «Стройпутьмаш».

Далее были разработаны мероприятия по их снижению (таблица 12).

Таблица 12

Значимые риски проекта и мероприятия по их снижению

Характеристика риска	Мероприятия по снижению риска	Отношение к риску
Появление новых более дешевых технологий	Развитие качественных характеристик используемых технологий и внедрение новых технологий;	Мониторинг
Недостаточный уровень заработной платы	Повышении заработной платы в соответствии с темпами инфляции и роста производительности труда	Снятие риска

Неудовлетворительные социальные условия жизни	Отслеживание изменения в законодательстве, в том числе проектов законов и поправок в законодательные акты и принятие оперативных управленческих решений.	Мониторинг
Недостаточная надежность технологии	Оценка специалистами выбранных технологий и оборудования, и окончательное утверждение инвесторами в стадии инвестирования.	Снятие риска

Таким образом, на основании проведенных расчетов можно сделать вывод, что проект создания обособленного подразделения ООО «Стройпутьмаш» является экономически эффективным и рентабельным. Индекс рентабельности инвестиций составляет 1,67, период деятельности – 3 года, чистый дисконтированный доход в размере 18 045 тыс. руб.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

ООО «Стройпутьмаш», с момента основания, успешно работает на рынке строительства. Основным Заказчиком услуг по направлению транспортное строительство выступает ОАО «РЖД».

Организационная структура построена по линейно-функциональному типу, обеспечивающему четкую вертикальную интеграцию и централизацию принятия ключевых решений. Такая организационная структура управления позволяет ООО «Стройпутьмаш» эффективно функционировать и оптимально использовать все свои производственные ресурсы: трудовые, финансовые, материальные и др.

ООО «Стройпутьмаш» прибыльно, и рост прибыли обусловлен ростом выручки от реализации продукции. На основании анализа показателей рентабельности можно сделать вывод, что эффективность основной деятельности снизилась, а эффективность использования собственного капитала и активов у Общества растет. Анализ коэффициентов финансовой устойчивости свидетельствует, что рассматриваемое предприятие финансово неустойчивое, хотя, в достаточной степени, обеспечено долгосрочным капиталом в 2014 и 2015 годах.

Особенностью современного российского строительного рынка Владимира является острая конкуренция. Причем в конкурентной борьбе используются не только качество продукции и цены. На рынке выделяются шесть основных игроков, которые могут предложить проекты по комплексной застройке и точечному строительству зданий, возведению сложных объектов, а также реконструкции зданий. Эти компании доминируют на рынке, определяют ценовую политику в регионе, внедряют новые виды услуг и продукции и совокупно занимают около 50% строительного рынка.

С 2007 была предпринята попытка реконструкции Американских мостов путем строительства переправы и расширения с углублением тоннеля под новыми мостами. Заказчиком реконструкции является Октябрьская железная дорога. Размещение заказа будет осуществляться путем проведения открытого аукциона в электронной форме. Сроки проведения торгов – 21 день. Сумма – 1 800 млн. руб.

Общая численность сотрудников составит 72 человека. Фонд оплаты труда в 2016 г. составит 18820 тыс. руб. В 2017 и 2018 гг. планируется повышение заработной платы на 8% по отношению к предыдущему году.

Требуются инвестиции на сумму 10 810 тыс. руб. Из них 5 810 тыс. руб. будет инвестировано за счет нераспределенной прибыли и 5 000 тыс. руб. – взято в кредит сроком 35 мес. в июле 2016 года. Кредит планируется взять в Сбербанке. Ежемесячный платеж составит 173,5 тыс. руб. выплата процентов (переплата) составит 1238,2 тыс. руб.

Анализ показателей эффективности показал, что проект окупается через 1,8 лет, индекс прибыльности равен 1,67%, внутренняя норма доходности равна 47%, чистый дисконтированный доход составит 18 045 тыс. руб.

То есть можно сделать вывод об эффективности проекта открытия обособленного подразделения ООО «Стройпутьмаш» во Владимире.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Баринов В.А. Бизнес-планирование: Учебное пособие / В.А. Баринов – М.: Инфра-М, Форум, 2014. – 458 с.
2. Бекетова О. Н. Бизнес-план: теория и практика. Учебное пособие для вузов / О. Н. Бекетова, В. И. Найденков – М.: Приор, 2013. – 660 с.
3. Блау С. Инвестиционный анализ. Учебник / С. Блау – М.: Дашков и Ко, 2014. – 465 с.

4. Бронникова Т. Разработка бизнес-плана проекта / Т. Бронникова – М.: Альфа-М, Инфра-М, 2012. – 642 с.
5. Буров В. П. Бизнес-план фирмы / В. П. Буров, А. Л. Ломакин, В. А. Морошкин – М.: Инфра-М, 2015. – 553 с.
6. Воротилова Н. Управление инвестициями / Н. Воротилова и др. – М.: Дашков и Ко, 2013. – 640 с.
7. Головань С. И. Бизнес-планирование и инвестирование / С. И. Головань, М. А. Спиридонов – Ростов-на-Дону: Феникс, 2013. – 583 с.
8. Горбунов В. Бизнес-планирование с оценкой рисков и эффективности проектов / В. Горбунов – М.: РИОР, Инфра-М, 2013. – 640 с.
9. Гуськова Н. Инвестиционный менеджмент / Н. Гуськова и др. – М.: КноРус, 2014. – 550 с.
10. Доклад о состоянии конкуренции в Российской Федерации за 2014 год [Электронный ресурс]. – Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс».
11. Доклад о состоянии конкуренции в Российской Федерации за 2015 год [Электронный ресурс]. – Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс».
12. Ивасенко А. Г. Инвестиции. Источники и методы финансирования / А. Г. Ивасенко, Я. И. Никонова – М.: Омега-Л, 2013. – 732 с.
13. Касьяненко Т. Экономическая оценка инвестиций / Т. Касьяненко, Г. Маховикова – М.: Юрайт, 2014. – 475 с.
14. Ковалев В. Инвестиции / В. Ковалев, В. Иванов, В. Лялин – М.: Проспект, 2013. – 493 с.
15. Мельников Р. Экономическая оценка инвестиций. Учебное пособие / Р. Мельников – М.: Проспект, 2014. – 439 с.
16. Просветов Г.И. Инвестиции: задачи и решения / Г.И. Просветов – М.: Альфа-Пресс, 2015. – 449 с.
17. Регионы России. Основные социально-экономические показатели городов. 2015. – М.: Росстат, 2016. – 458 с.
18. Регионы России. Социально-экономические показатели. 2014. – М.: Росстат, 2015. – 462 с.
19. Ример М. Экономическая оценка инвестиций. Учебник (+ обучающий курс) / М. Ример – СПб.: Питер, 2014. – 645 с.
20. Сироткин С. А. Экономическая оценка инвестиционных проектов / С. А. Сироткин, Н. Р. Кельчевская – М.: Юнити-Дана, 2016. – 501 с.
21. Теплова Т. Инвестиции. Теория и практика. Учебник / Т. Теплова – М.: Юрайт, 2014. – 648 с.

22. Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://fas.gov.ru/> (дата обращения 10.06.2016).
23. Федеральные округа России. Региональная экономика. – М.: КноРус, 2016. – 115 с.
24. Экономическая оценка инвестиций / под ред. М. Римера – СПб.: Питер, 2013. – 348 с.
25. Электронная торговая площадка Сбербанк-АСТ [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://sberbank-ast.ru/>.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1. Организационная структура управления ООО «Стройпутьмаш»

Заместитель генерального директора по проектам Московского региона

Заместитель генерального директора по реализации проектов (Сев. Кавказ)

Заместитель

генерального директора

по реализации проектов Центрального и

Северо-Западного

регионов

Заместитель генерального директора по финансам

Первый заместитель генерального директора

Юридический отдел

Отдел управления персоналом

Экономический отдел

Бухгалтерия

Главный инженер

Главный механик

Отдел главного механика

Отдел пром. безопасности, охраны труда и экологии

Сметно-договорной отдел

Отдел МТС

ПТО

ФИЛИАЛЫ

Северо-Кавказский филиал в г. Ростов -на-Дону

Ярославский филиал в г. Ярославль

Генеральный

директор

Нижегородский филиал в г. Нижний Новгород

Приложение 2. Основные экономические показатели строительной деятельности Владимирской области

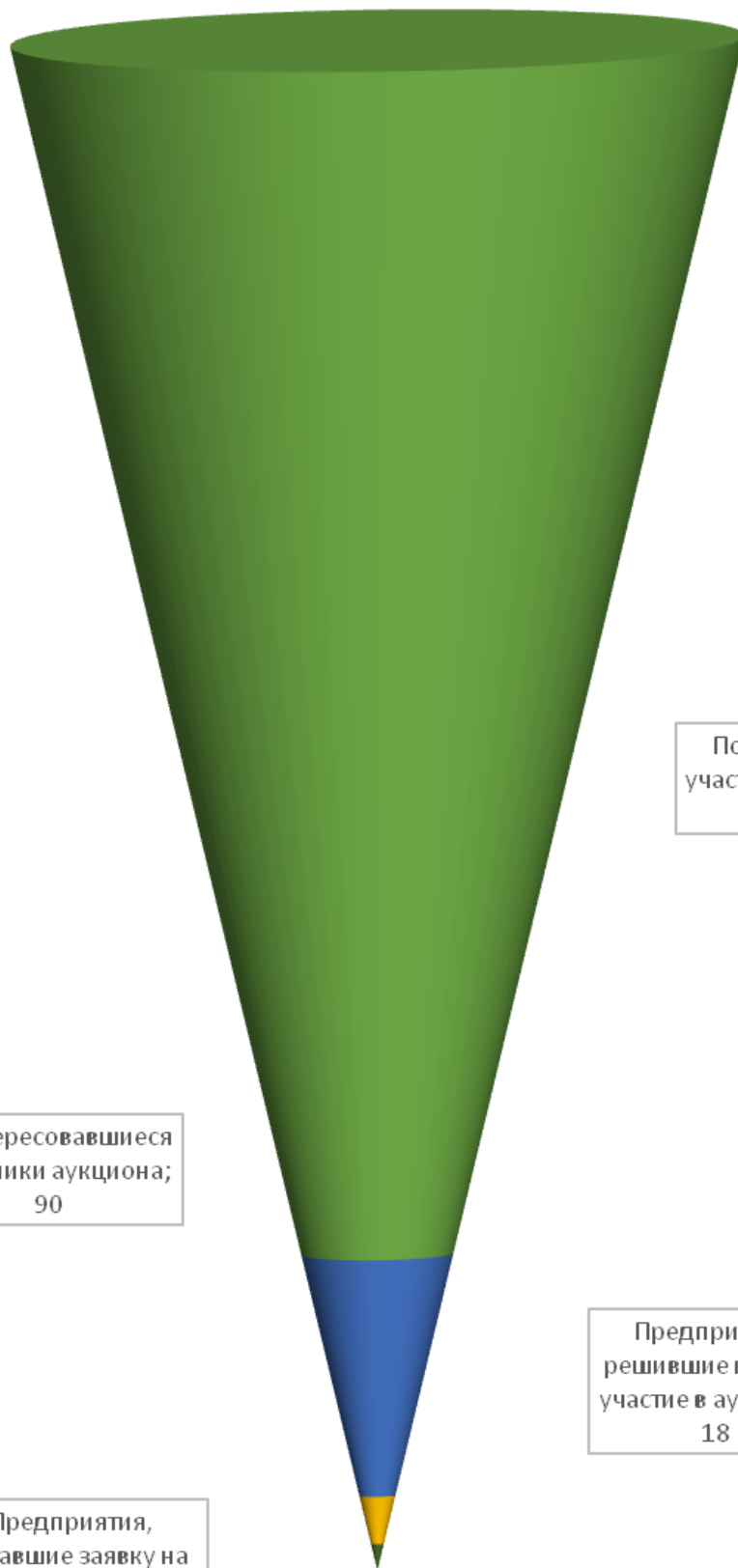
Показатель	2013	2014	2015
Валовая добавленная стоимость строительства: млн. руб. (в текущих основных ценах)	883,73	963,21	1006,58
удельный вес строительства в общем объеме валового регионального продукта (ВРП), %	7,2	7,1	8
Объем строительных работ, млн. руб. (в фактически действовавших ценах)	1089,55	1570,44	1560,93

в % к предыдущему году (в постоянных ценах)	107,5	112,1	119,6
Среднегодовая численность занятых в строительстве, тыс. человек	61,32	61,95	63,94
в % к предыдущему году	97,8	100,8	101,9
удельный вес занятых в строительстве в общей численности занятых в экономике области, %	8,1	8,2	8,1
Затраты строительных организаций на производство работ по элементам, в % от общего объема затрат:			
материальные затраты	56	62	53
затраты на оплату труда	24	21	25
амортизация основных средств	2	2	3
прочие затраты	13	10	14
Среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников строительства: руб.	25186	26479	27693
в % к предыдущему году	105,4	108,8	111,5
Удельный вес прибыльных организаций в общем числе организаций, %	71,9	70,9	74,9

Удельный вес строительных машин с истекшим сроком службы в общем числе машин в строительных организациях, %:

экскаваторы одноковшовые	55	51,9	56,4
краны на гусеничном ходу, включая экскаваторы-краны	92,9	86,7	83,33
автогрейдеры	67,1	71,8	71,3
бульдозеры на тракторах	69,9	61,8	57,6
краны на пневматическом ходу, включая краны на спецшасси	80	74,5	78,6
краны башенные	60,2	56,3	53,3
краны на автомобильном ходу	68,1	60,9	60,3
Ввод в действие зданий:			
число зданий, единиц	116	106	103
общий строительный объем зданий, тыс. куб. м	146,76	176,93	250,3
общая площадь зданий, тыс. куб. м	37,11	43,42	50,53

Приложение 3. Воронка продаж



Заинтересовавшиеся
участники аукциона;
90

Потенциальные
участники аукциона;
452

Предприятия,
решившие принять
участие в аукционе;
18

Предприятия,
подавшие заявку на
участие в аукционе; 9

Выигравшее
предприятие; 1

Приложение 4. Данные по штатному расписанию

Структурное подразделение	Профессия (должность)	Количество штатных единиц	Оклад (тарифная ставка), руб.	Месячный фонд заработной платы, руб.
	Директор подразделения	1	50000	50000
	Технический директор	1	45000	45000
	Директор по строительству	1	45000	45000
Администрация	Директор по административным и социальным вопросам	1	40000	40000
	Коммерческий директор	1	40000	40000
	Секретарь	1	25000	25000
	Итого	7	-	245000
	Главный инженер	1	38000	38000
Отдел качества	Инженер по качеству работ	1	30000	30000
	Итого	2	-	68000

	Руководитель проектов	1	35000	35000
	Инженер-проектировщик	2	30000	60000
	Гидрогеолог	1	32000	32000
Проектный отдел	Геодезист	1	32000	32000
	Инженер по проектно-сметной работе	2	30000	60000
	Итого	7	-	219000
	Старший производитель работ (начальник участка)	3	35000	105000
	Диспетчер	2	25000	50000
Участки по строительным объектам	Электромонтажник	3	35000	105000
	Электромонтер	2	38000	76000
	Электрогазосварщик	3	37000	111000
	Слесарь-ремонтник	2	35000	70000
	Слесарь-электромонтажник	4	38000	152000

Энергетик	2	40000	80000	
Речной рабочий на подводно- технических работах	3	40000	120000	
Дорожный рабочий	6	30000	180000	
Подсобный рабочий	6	27000	162000	
Итого	36	-	1211000	
Юридический отдел	Юрисконсульт	1	33000	33000
	Итого	1	-	33000
Отдел кадров	Руководитель отдела кадров	1	35000	35000
	Менеджер по персоналу	1	28000	28000
	Инженер по охране труда и техники безопасности	1	30000	30000
	Итого	3	-	93000

	Руководитель отдела снабжения	1	35000	35000
	Кладовщик	2	28000	56000
	Специалист по защите информации	1	33000	33000
Хозяйственный отдел	Менеджер по закупкам	1	30000	30000
	Уборщик служебных помещений	1	20000	20000
	Грузчик-комплектовщик	1	25000	25000
	Итого	7	-	199000
	Руководитель транспортного отдела	1	35000	35000
	Механик	2	30000	60000
Транспортный отдел	Машинист башенного крана	2	35000	70000
	Машинист автомобильного крана	2	38000	76000
	Машинист экскаватора	1	38000	38000
	Машинист бульдозера	1	37000	37000

Итого	9	-	316000
-------	---	---	--------

**Приложение 5. Планируемая численность персонала ОП ООО
«Стройпутьмаш», чел.**

Категория персонала	Численность	Требования
---------------------	-------------	------------

Руководители

Директор подразделения	1	Высшее специальное образование, возраст 35-45 лет, стаж работы от 10 лет
Директора отделений	4	Высшее специальное образование, возраст 35-45 лет, стаж работы от 10 лет
Руководители отделов	9	Высшее специальное образование, возраст 30-45 лет, стаж работы от 5 лет
Итого	14	-

Специалисты

Инженер по качеству работ	1	Высшее специальное образование, возраст 25-45 лет, стаж работы от 3 лет
Прочие специалисты проектного отдела	6	Высшее специальное образование, возраст 25-45 лет, стаж работы от 2 лет
Прочие специалисты кадрового отдела	2	Высшее специальное образование, возраст 25-45 лет, стаж работы от 2 лет

Специалист по защите информации	1	Высшее специальное образование, возраст 25-45 лет, стаж работы от 2 лет
Менеджер по закупкам	1	Высшее специальное образование, возраст 25-45 лет, стаж работы от 3 лет
Итого	11	-
Служащие		
Секретарь	1	Высшее специальное образование, возраст 25-30 лет, стаж работы от 2 лет
Кладовщик	2	Высшее или среднее специальное образование, возраст 25-45 лет, стаж работы от 3 лет
Диспетчер	2	Высшее или среднее специальное образование, возраст 25-45 лет, стаж работы от 2 лет
Прочие служащие хозяйственного отдела	2	Высшее или среднее специальное образование, возраст 25-45 лет, стаж работы от 2 лет
Итого	7	-
Рабочие		
Рабочие участков	26	Высшее или среднее специальное образование, возраст 25-45 лет, стаж работы от 3 лет

Подсобные рабочие	6	Среднее или среднее специальное образование, возраст 25-45 лет, стаж работы от 3 лет
Прочие рабочие транспортного отдела	8	Высшее или среднее специальное образование, возраст 25-45 лет, стаж работы от 3 лет
Итого	40	-

Приложение 6. Оплата труда ОП ООО «Стройпутьмаш», тыс. руб.

Категория персонала	Численность	Среднемесячная заработная плата	Социальные выплаты	Фонд оплаты труда
Руководители				
Директор подразделения	1	50,00	15,00	390,00
Директора отделений	4	42,50	12,75	1326,00
Руководители отделов	9	35,10	10,53	2464,02
Итого по категории	14	-	-	4180,02
Специалисты				

Инженер по качеству работ	1	30,00	9,00	234,00
Специалисты проектного отдела	6	30,65	9,20	1434,42
Специалисты кадрового отдела	2	29,00	8,70	452,40
Специалист по защите информации	1	33,00	9,90	257,40
Менеджер по закупкам	1	30,00	9,00	234,00
Итого по категории	11	-	-	2612,22
Служащие				
Секретарь	1	25,00	7,50	195,00
Кладовщик	2	28,00	8,40	436,80
Диспетчер	2	25,00	7,50	390,00
Служащие хозяйственного отдела	2	22,50	6,75	351,00
Итого по категории	7	-	-	1372,80

Рабочие				
Рабочие участков	26	35,50	10,65	7199,40
Подсобные рабочие	6	27,00	8,10	1263,60
Рабочие				
транспортного отдела	8	35,13	10,54	2191,80
Итого по категории	40	-	-	10654,80
Итого по ОП	72	-	-	18819,84

Приложение 7. График погашения кредита, тыс. руб.

Дата платежа	Ежемесячный платеж	Выплата процентов	Выплата долга	Остаток долга	Погашенный долг
01.11.2016	173,5	62,50	111,00	4889,00	111,00
01.12.2016	173,5	61,11	112,39	4776,61	223,39
01.01.2017	173,5	59,71	113,79	4662,82	337,18
01.02.2017	173,5	58,29	115,21	4547,61	452,39
01.03.2017	173,5	56,85	116,65	4430,95	569,05
01.04.2017	173,5	55,39	118,11	4312,84	687,16

01.05.2017	173,5	53,91	119,59	4193,25	806,75
01.06.2017	173,5	52,42	121,08	4072,16	927,84
01.07.2017	173,5	50,90	122,6	3949,57	1050,43
01.08.2017	173,5	49,37	124,13	3825,44	1174,56
01.09.2017	173,5	47,82	125,68	3699,75	1300,25
01.10.2017	173,5	46,25	127,25	3572,5	1427,5
01.11.2017	173,5	44,66	128,84	3443,66	1556,34
01.12.2017	173,5	43,05	130,45	3313,2	1686,80
01.01.2018	173,5	41,42	132,08	3181,12	1818,88
01.02.2018	173,5	39,76	133,74	3047,38	1952,62
01.03.2018	173,5	38,09	135,41	2911,97	2088,03
01.04.2018	173,5	36,40	137,10	2774,87	2225,13
01.05.2018	173,5	34,69	138,81	2636,06	2363,94
01.06.2018	173,5	32,95	140,55	2495,51	2504,49
01.07.2018	173,5	31,19	142,31	2353,2	2646,80

01.08.2018	173,5	29,42	144,08	2209,12	2790,88
01.09.2018	173,5	27,61	145,89	2063,23	2936,77
01.10.2018	173,5	25,79	147,71	1915,52	3084,48
01.11.2018	173,5	23,94	149,56	1765,97	3234,03
01.12.2018	173,5	22,07	151,43	1614,54	3385,46
01.01.2019	173,5	20,18	153,32	1461,22	3538,78
01.02.2019	173,5	18,27	155,23	1305,99	3694,01
01.03.2019	173,5	16,32	157,18	1148,81	3851,19
01.04.2019	173,5	14,36	159,14	989,67	4010,33
01.05.2019	173,5	12,37	161,13	828,54	4171,46
01.06.2019	173,5	10,36	163,14	665,4	4334,6
01.07.2019	173,5	8,32	165,18	500,22	4499,78
01.08.2019	173,5	6,25	167,25	332,97	4667,03
01.09.2019	173,5	4,16	169,34	163,63	4836,37
01.10.2019	173,5	2,05	171,45	0	5000,00

Приложение 8. Экспертная оценка рисков проекта

Риски	Эксперт № 1	Эксперт № 2	Эксперт № 3	Эксперт № 4	Эксперт № 5	Ср. оценка
Подготовительная стадия:						
1 Проигрыш в аукционе	0	25	0	0	25	10
Инновационная стадия:						
1 Получение некачественных оборудования и материалов	25	25	0	25	0	15
Эксплуатационная стадия:						
Финансово-экономические риски:						
1 Увеличение цен на оборудование	25	25	50	25	50	35
2 Снижение стоимости на услуги	0	0	25	25	25	15
3 Появление новых более дешевых технологий	50	50	50	25	50	45
Социальные:						
1 Смена руководства	25	25	0	50	25	25

2 Неудовлетворительные социальные условия жизни	50	50	25	25	50	40
---	----	----	----	----	----	----

3 Недостаточный уровень заработной платы	50	50	50	75	25	50
--	----	----	----	----	----	----

Технические:

1 Недостаточная надежность технологии	25	50	50	25	50	40
---------------------------------------	----	----	----	----	----	----

2 Опасность коррозии	25	50	50	25	25	35
----------------------	----	----	----	----	----	----

3 Ошибки в проектно-сметной документации	0	0	25	0	25	10
--	---	---	----	---	----	----

Экологические:

1 Опасность загрязнения окружающей среды	25	25	0	25	25	20
--	----	----	---	----	----	----