

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего
образования «Южно-Уральский государственный университет»
(национальный исследовательский университет)
Высшая школа экономики и управления
Кафедра «Прикладная экономика»

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ
Заведующий кафедрой,
д.э.н., доцент
_____Худякова Т.А
« ____ » _____ 2020 г.

Оценка инвестиционной привлекательности открытия
филиала ООО «Транстрой» в г. Челябинск

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА
К ВЫПУСКНОЙ КВАЛИФИЦИОННОЙ РАБОТЕ
ЮУрГУ 38.03.01.2020.301–48. ПЗ ВКР

Руководитель работы
д.э.н., доцент
_____Т.А. Худякова
« ____ » _____ 2020 г.

Автор работы
студент группы ЭУ-439
_____В.П. Урсаев
« ____ » _____ 2020 г.

Нормоконтролёр,
старший преподаватель
_____Н.В. Тихонова
« ____ » _____ 2020 г.

Челябинск 2020

АННОТАЦИЯ

Урсаев В.П. Оценка инвестиционной привлекательности открытия филиала ООО «Транстрой» в г. Челябинск. – Челябинск: ЮУрГУ, ЭУ-439, ПЭ, 2020. – 86 с., 15 ил., 44 табл., библиогр. список – 75 наим., 12 л. раздаточного материала ф. А4.

Выпускная квалификационная работа выполнена с целью оценки инвестиционной привлекательности открытия филиала ООО «Транстрой».

Теоретическая часть выпускной квалификационной работы содержит основные теоретические основы понятий инвестиционного анализа, содержание исследований и сбора информации строительного рынка.

Практическая часть выпускной квалификационной включает в себя расчёты показателей инвестиционной привлекательности проекта по открытию филиала строительной фирмы, а также расчёты показателей инвестиционной привлекательности и экономической эффективности проекта.

В результате проведенной работы был создан и обоснован проект по открытию филиала ООО «Транстрой», а также доказана экономическая эффективность проекта.

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	7
1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ПОЛОЖЕНИЯ ИНВЕСТИЦИОННОГО АНАЛИЗА.....	9
1.1 Инвестиции как драйвер экономики.....	9
1.2 Методические подходы к оценке инвестиционной привлекательности проекта	12
1.3 Принципы анализа воздействия неопределённости внешней среды на эффективность инвестиционного проекта.....	19
2 АНАЛИЗ ДИНАМИКИ РАЗВИТИЯ СТРОИТЕЛЬНОЙ ИНДУСТРИИ.....	23
2.1 Анализ динамики развития рынка инфраструктурного строительства за рубежом.....	23
2.2 Анализ динамики развития рынка инфраструктурного строительства в России.....	28
2.3 Анализ динамики развития рынка инфраструктурного строительства в г. Челябинске	46
3 АНАЛИЗ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ ОТКРЫТИЯ ФИЛИАЛА ООО «ТРАНСТРОЙ» В Г. ЧЕЛЯБИНСК.....	54
3.1 Разработка проекта открытия филиала ООО «Транстрой» в г. Челябинск.....	54
3.2 Оценка инвестиционной привлекательности проекта открытия филиала.....	67
3.3 Анализ инвестиционной привлекательности проекта открытия филиала с учётом возможных рисков.....	72
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	77
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК.....	79

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы. Расчет инвестиционной привлекательности проекта позволяет увидеть, какую выгоду получит инвестор от его реализации, сопутствующие риски, а также альтернативные проекты для инвестирования. Данный расчёт проекта необходим для принятия решения о целесообразности его реализации. Результаты инвестиционного анализа позволяют инвестору определить срок, в течение которого отобьются начальные вложения, оценить возможные риски и проанализировать потенциальную эффективность проекта.

Для анализа инвестиционной привлекательности проекта существуют разные методы. Каждый из них позволяет оценить эффективность инвестирования средств в определённый проект, учитывая разные показатели.

Одним из самых прибыльных направлений коммерческой деятельности является индустрия инфраструктурного строительства. Данное направление коммерчески прибыльно, по причине банальной и в то же время колоссальной востребованности. Необходимость в жилье, дорогах, мостах и прочих строениях, позволяют получать немалое количество заказов даже самым молодым и малым компаниям в данной отрасли.

Цель выпускной работы – оценка инвестиционной привлекательности проекта по открытию филиала ООО «Транстрой» в г. Челябинске.

Объектом выпускной квалификационной работы является филиал ООО «Транстрой».

Предмет выпускной работы – инвестиционная привлекательность проекта по открытию филиала ООО «Транстрой» в г. Челябинске.

Задачи работы:

- выполнить анализ зарубежного рынка инфраструктурного строительства;
- сделать анализ динамики российского рынка инфраструктурного строительства;
- проанализировать динамику развития рынка инфраструктурного строительства в г. Челябинске;

- разработать концепцию проекта по открытию филиала ООО «Транстрой» в г. Челябинске;
- оценить инвестиционную привлекательность проекта открытия филиала;
- выполнить анализ инвестиционной привлекательности проекта открытия филиала с учётом возможных рисков.

1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ПОЛОЖЕНИЯ ИНВЕСТИЦИОННОГО АНАЛИЗА

1.1 Инвестиции как драйвер развития экономики

Для каждого государства одной из ключевых целей является устойчивый и сбалансированный национальный экономический рост.

Существует много факторов, которые оказывают значительное воздействие на этот показатель. Однако многие ведущие финансисты сходятся во мнении, что без инвестиций экономический рост невозможен.

Именно вложение средств в экономику создает должный толчок для движения вперед и качественного развития. Именно поэтому стоит рассматривать инвестиции и экономический рост как одно целое. Между ними существует неразрывная зависимость. Размер инвестиций является ключевым показателем текущего состояния экономики страны.

Приток инвестиций делает принципиально вероятными существование экономической системы и является залогом ее эффективного развития. Процесс инвестирования зависит от многих факторов, таких как: уровень накопления, сдвиги в экономической конъюнктуре, комплексная оценка бизнесменами перспектив экономического роста [1].

Понятие инвестиции имеет множество интерпретаций. В широком понимании это вложение средств и ресурсов с целью последующего их увеличения и получения максимального экономического эффекта (социального, экологического и др.).

Инвестиции можно квалифицировать следующим образом:

1) по объектам вложения капитала:

– портфельные инвестиции – предполагают вложение средств в ценные бумаги (акции, облигации и т.д.), активы других предприятий;

– реальные инвестиции – предполагают вложение средств в создание новых организаций, реконструкцию действующих предприятий;

2) по региональному признаку:

– инвестиции за рубежом;

– инвестиции внутри страны;

3) по форме собственности:

– частные инвестиции;

– государственные инвестиции;

– иностранные инвестиции;

– совместные инвестиции;

4) по временному периоду:

– долгосрочные инвестиции – направлены на создание и воспроизводство основных фондов, в материальные и нематериальные активы (10 лет и более);

– среднесрочные инвестиции – ориентированы на осуществление в срок от 3 до 10 лет;

– краткосрочные инвестиции – направлены в ценные бумаги и товарно-материальные запасы (год и менее);

5) по характеру участия:

– прямые инвестиции – подразумевают прямое вложение средств в материальный объект;

– непрямые инвестиции – предполагают наличие посредника;

б) по сфере приложения:

– финансовые инвестиции: спекулятивные и долгосрочные – характеризуются вложением капитала в различные финансовые инструменты (долговые ценные бумаги, долевые ценные бумаги, облигации, депозитные вклады в банки, драгоценные металлы, иностранные валюты и др.);

– инвестиции в реальные активы: вложения в материальные (основные средства и оборотные средства) и нематериальные активы;

7) по уровню риска:

– надежные инвестиции;

– рискованные (венчурные) инвестиции [2].

Инвестиции должны обеспечивать механизм, необходимый для финансового роста и развития, как предприятия, так и государства в целом. Помимо увеличения

финансовой обеспеченности, целью инвестирования также может служить и создание финансовой подушки безопасности, т.е. какого-то денежного запаса на случай непредвиденных ситуаций.

Нерегулярность является одной из ключевых характеристик инвестиций. Технологические и технические сдвиги в одной отрасли могут вызвать потоки инвестиций в другие, схожие отрасли [2].

Изменения в инвестициях напрямую связаны с размерами текущей прибыли: стабильна прибыль – стабильны и инвестиции; растёт прибыль – растут инвестиции; следовательно, если прибыль падает – тут же ограничиваются и инвестиции.

Фирма начнёт получать дополнительную выручку с инвестиций в том случае, когда с их помощью она сможет реализовать свою продукцию на большую сумму. Это показывает, что очень важным фактором инвестиций является совокупный выпуск продукции и соответственно выручка [3].

Инвестиции и экономический рост связаны между собой. За счет вливания денежных масс возможно модернизировать основные средства производства, повысить конкурентоспособность отечественных товаров, стимулировать развитие отдельных отраслей экономики.

В современных условиях устойчивое развитие предприятий реального сектора экономики во многом зависит от величины инвестиций, направляемых на реализацию различных инвестиционных проектов. Выбор перспективного направления для инвестирования зависит от ряда комплексных и интегральных показателей, которые дают общую характеристику и представление об инвестиционной активности, финансовом положении и операционной деятельности предприятия.

Разработка теоретико-методических подходов к проведению инвестиционного анализа и оценке инвестиционной привлекательности проектов применима к различным отраслям и секторам экономики, а также к частным видам экономической деятельности. [4].

1.2 Методические подходы к оценке инвестиционной привлекательности проекта

Для того, чтобы оценить финансовую состоятельность и прибыльность инвестиционного проекта, анализируют его денежные потоки.

Эффективность инвестиционного проекта характеризуется соотношением затрат и результатов проекта в отношении к интересам его участников.

Методы оценки эффективности инвестиций делятся на две группы:

- недисконтированный метод оценки эффективности (простой);
- дисконтированный метод оценки эффективности.

К недисконтированным методам относятся следующие:

- метод, базирующийся на расчете сроков окупаемости вложений;
- метод сравнительной эффективности приведенных расходов на создание продукции;
- метод выбора вариантов капитальных вложений на базе сравнения массы прибыли (метод сравнения прибыли);
- метод, основанный на определении нормы прибыли на капитал (норма прибыли на капитал);
- метод, основанный на расчете разности между суммой доходов и инвестиционными издержками (единовременными затратами) [5].

Простой способ оценки эффективности инвестиционного проекта может быть применён для оценки проектов, срок осуществления которых не больше одного года, или для проектов с равномерными денежными потоками (равномерными вложениями и таким же поступлением прибыли). Также простой метод применяется для того, чтобы провести предварительную экспресс-оценку эффективности инвестиционных проектов [6].

Оценивая эффективность инвестиций простым методом необходимы расчёты таких показателей как:

- чистый доход проекта (NV – Net Value);
- средняя норма рентабельности (ARR – Average rate of return);

- недисконтированный период окупаемости проекта (PB – Payback Period);
- недисконтированный индекс доходности проекта (PI – Profitability index).

Чистый доход (NV – Net value) – представляет собой накопленный эффект (сальдо денежного потока) за расчетный период. Проект является приемлемым, если чистый доход положителен. Чистый доход проекта рассчитывается по следующей формуле (1):

$$NV = \sum_{t=0}^n CFt - \sum_{t=0}^n I_t, \quad (1)$$

где CFt – денежный поток t-го периода;

I_t – инвестиции t-го периода;

T – горизонт расчета проекта.

Проект считается успешным в реализации, при $NV > 0$.

Средняя норма прибыли (ARR) – это показатель, отражающий прибыльность компании, проекта и любого объекта инвестирования. Он показывает, насколько выгодна данная инвестиция. Чем выше данный показатель, тем прибыльнее объект инвестирования [7].

Средняя норма рентабельности (average rate of return, ARR) – это отношение между среднегодовыми начислениями и величиной первоначальных инвестиций, рассчитывается по формуле (2):

$$ARR = \frac{Pr}{I} \cdot 100\%, \quad (2)$$

где Pr – среднегодовая прибыль, руб.;

I – инвестиции, руб.

Норма прибыли зависит от стоимости собственного капитала, нормы прибыли компании и средней нормы прибыли по данной отрасли. Конкретного уровня

нормы доходности не существует, он меняется в зависимости от отрасли. В том случае, если средняя норма прибыли считается оптимальной для данного вида деятельности, проект считается приемлемым [8].

Недисконтированный срок окупаемости (PB) – характеризует временной период, в течении которого чистый денежный поток покрывает инвестиционные затраты на проект. Период окупаемости обычно измеряют в годах или месяцах. Критерий приемлемости проекта: срок окупаемости проекта должен быть меньше, чем горизонт его расчета, имеет формулу (3):

$$PB = \frac{I}{Pr}. \quad (3)$$

Проект считается пригодным к реализации, когда показатель недисконтированного периода окупаемости проекта меньше горизонта планирования.

Недисконтированный индекс доходности (PI) характеризует отдачу проекта на единицу вложенных в него средств. Инвестиционно-привлекательным является тот проект, где индекс доходности превышает единицу. Рассчитывается по формуле (4):

$$PI = \frac{NV+I}{I}. \quad (4)$$

Если значение индекса доходности по нему больше единицы, проект можно считать приемлемым.

Рассмотрим следующую группу показателей инвестиционной привлекательности проекта – дисконтированные показатели инвестиционной привлекательности проекта [9].

Дисконтированный метод оценки эффективности даёт более объективные данные для выбора и оценки инвестиционного проекта, так как расчёт

дисконтированных показателей эффективности проекта учитывает факторы временной стоимости денег.

Ставка дисконтирования – это расчетная величина, которая позволяет оценить доходность будущих инвестиций. С ее помощью можно привести будущие денежные потоки к единому знаменателю и выбрать из нескольких вариантов инвестиций самый выгодный.

Кредитная ставка или уровень доходности облигаций могут служить основой для расчета ставки дисконтирования.

Дисконтированными показателями оценки инвестиционной привлекательности проекта являются:

- чистый дисконтированный доход (NPV);
- дисконтированный индекс доходности (DPI);
- дисконтированный срок окупаемости (DPB);
- внутренняя норма доходности (IRR);
- чистая терминальная стоимость (NTV);
- модифицированная внутренняя норма доходности (MIRR).

Чистый дисконтированный доход (NPV) определяется сопоставлением дисконтированных инвестиций с общей суммой дисконтированных поступлений в течение всего расчетного периода. Он показывает величину денежных средств, которую инвестор ожидает получить от проекта, после того, как денежные притоки окупят его изначальные инвестиционные затраты и периодические денежные оттоки, связанные с осуществлением проекта [10].

Формула чистого дисконтированного дохода рассчитывается имеет вид (5):

$$NPV = \sum_{t=1}^T \frac{CF(t)}{(1+r)^t} - \sum_{t=1}^T \frac{I(t)}{(1+r)^t} \quad (5)$$

где $CF(t)$ – денежный поток за t -й период;

I_t – суммарные приведенные инвестиционные затраты;

T – горизонт планирования.

В ходе использования данного показателя стоит придерживаться следующих правил принятия инвестиционных решений:

- в случае, когда чистый дисконтированный доход > 0 , проект считается приемлемым;
- если результат < 0 , то проект не следует реализовывать;
- если проекты являются альтернативными, стоит сделать выбор в пользу проекта с высшим показателем чистого дисконтированного дохода.

Дисконтированный индекс доходности (DPI) рассматривается как доход на единицу инвестиционных затрат. Если дисконтированный индекс доходности больше 0, проект приемлем, если равен, проект способен приносить минимальную прибыль. Рассчитывается по формуле (6):

$$DPI = \frac{\sum_{t=1}^T \frac{CF(t)}{(1+r)^t}}{\sum_{t=1}^T \frac{I(t)}{(1+r)^t}} = 1 + \frac{NPV}{\sum_{t=1}^T \frac{I(t)}{(1+r)^t}}. \quad (6)$$

Дисконтированный период окупаемости (DPB) – период, по окончании которого первоначальные инвестиции покрываются дисконтированными доходами от осуществления проекта. Данный показатель имеет формулу (7):

$$DPB = \frac{\sum_{t=1}^T \frac{I(t)}{(1+r)^t}}{\sum_{t=1}^T \frac{CF(t)}{(1+r)^t}}. \quad (7)$$

Чтобы проект считался приемлемым к реализации, необходимо, чтобы дисконтированный период окупаемости был меньше горизонта планирования проекта.

Показатель внутренней нормы доходности (IRR) – это ставка дисконтирования, при которой проект становится безубыточным, т. е. $NPV = 0$. При обосновании инвестиционных решений относительно показателя внутренней нормы доходности (IRR) следует воспользоваться классическим правилом: если внутренняя норма доходности превосходит цену капитала, инвестор может считать проект приемлемым и принять его к реализации. В противном случае, проект следует отвергнуть. Расчёт производится по формуле (8):

$$IRR = \sum_{t=0}^T \frac{CF_t}{(1-IRR)^t} - \sum_{t=0}^T \frac{I_t}{(1-IRR)^t} = 0. \quad (8)$$

Если значение показателя внутренней нормы доходности больше ставки дисконтирования, проект можно считать приемлемым к реализации.

Чистая терминальная стоимость (NTV) проекта – это наращенные чистые доходы на конец периода. Имеет формулу (9):

$$IRR = \sum_{t=0}^T \frac{CF_t}{(1-IRR)^t} - \sum_{t=0}^T \frac{I_t}{(1-IRR)^t} = 0, \quad (9)$$

где k – анализируемый период.

Критерии приемлемости следующие:

– если $NTV > 0$, то проект следует принять;

– если $NTV < 0$, то проект следует отвергнуть;

– если $NTV = 0$, то такой проект не сказывается на величине ценности фирмы, а потому решение о целесообразности его принятия должно основываться на оценке дополнительных аргументов.

При обосновании инвестиционных решений относительно показателя внутренней нормы доходности (IRR) следует воспользоваться классическим правилом: если внутренняя норма доходности превосходит цену капитала,

инвестор может считать проект приемлемым и принять его к реализации. В противном случае, проект следует отвергнуть [11].

Под модифицированной внутренней нормой прибыли (MIRR) понимается внутренняя норма доходности, скорректированная с учетом нормы реинвестирования. Особенностью расчета данного показателя является возможность задавать две ставки доходности для инвестиционных и операционных денежных потоков. Расчетная формула имеет вид (10):

$$MIRR = \left(\frac{\sum_{t=0}^T R_t(1+E)^{T-t}}{\sum_{t=0}^T Z_t(1+E)^{-t}} \right)^{\frac{1}{T}} - 1, \quad (10)$$

где R_t – приток денежных средств от инвестиционной и операционной деятельности на t -м шаге расчета;

Z_t – отток денежных средств от инвестиционной и операционной деятельности на t -м шаге расчета.

Суть расчета показателя заключается в том, что все положительные денежные потоки от проекта наращиваются по процентной ставке, равной стоимости капитала компании, а затем находится ставка, дисконтируя по которой мы получим сумму нашей инвестиции [12].

Формула для расчета показателя модифицированной внутренней нормы прибыли проекта (11):

$$MIRR = \left(\frac{\sum_{t=0}^T R_t(1+E)^{T-t}}{\sum_{t=0}^T Z_t(1+E)^{-t}} \right)^{\frac{1}{T}} - 1, \quad (11)$$

где R – норма реинвестиций.

1.3 Принципы анализа воздействия неопределенности внешней среды на эффективность инвестиционного проекта

Оценка эффективности инвестиционного проекта каждый раз предполагает преждевременную оценку результатов его реализации, выраженных в денежных или ресурсных потоках. Вследствие этого она считается одной из форм прогнозирования, что вносит в результаты оценки элемент неопределенности. При оценке проекта не всегда можно быть уверенным, что проект окажется эффективным, когда будет реализован. В таком случае инвестору стоит сообщить о рисках, связанном с реализацией проекта. Реализуемость и эффективность инвестиционного проекта обычно зависят от многих характеристик самого проекта и характеристик условий внешней среды, в которой реализуется проект. Понятия риск и неопределённость подразумевают, что истинные условия реализации проекта точно неизвестны или описаны недостаточно полно [13].

Под риском понимается вероятная, численно измеримая возможность неблагоприятных ситуаций и связанных с ними последствий в виде потерь, ущерба, убытков, вплоть до банкротства и ликвидации организации в связи с нестабильностью и неопределенностью, неблагоприятными обстоятельствами экономической деятельности, получения непредсказуемого результата в зависимости от принятого хозяйственного решения, действия [14].

На каждой фазе жизненного цикла инвестиционного проекта существует вероятность возникновения риска. Соответствующие риски приведены в таблице 1.1

Таблица 1.1 – Соответствие рисков стадиям жизненного цикла инвестиционного проекта

Фаза инвестиционного проекта	Вид риска
Инвестиционная	Риск повышения сметной стоимости проекта Риск задержки в сдаче объекта Риск финансирования и рефинансирования проекта Риск низкого качества работ

Окончание таблицы 1.1

Фаза инвестиционного проекта	Вид риска
Эксплуатационная	Производственные риски Коммерческие риски Финансовые риски (кредитные, процентные) Гражданской ответственности Экологические и другие
Ликвидационная	Риски возникновения гражданской ответственности Риск финансирования и рефинансирования работ по закрытию проекта
Весь проектный цикл	Страновые риски Административные Юридические Форс-мажорные

Отсюда следует вывод, что инвестиционная деятельность протекает в условиях рисков, неопределенности и нестабильности. Весомое значение имеет вопрос определения точки критического объема производства ($Q_{кр}$), после достижения которой предприятие начинает получать прибыль [15].

Анализ точки безубыточности предполагает нахождение объема реализации, при которых будут возмещены постоянные и переменные издержки. Таким образом, данное утверждение можно представить в следующем виде (12) [16]:

$$TR = TC \quad Q \cdot P = Q \cdot AVC + FC, \quad (12)$$

где TR – валовая выручка;

TC – общие затраты, руб.;

P – цена продукции (товаров, услуг и т. д.), руб.;

Q – объем реализации продукции (товаров, услуг и т. д.), шт.;

FC – общие постоянные затраты, руб.;

AVC – средние переменные затраты, руб.

Преобразуем данную формулу и получим расчетную формулу точки безубыточности в натуральном выражении (13):

$$Q_{кр} = \frac{FC}{P-AVC}. \quad (13)$$

Точка безубыточности в стоимостном выражении (14):

$$Q_{кр} = \frac{B \cdot FC}{B-VC}, \quad (14)$$

где В – выручка в стоимостном выражении.

Ещё одним распространенным методом оценки рисков – является анализ чувствительности. Данный метод подразумевает оценку влияния изменения исходных параметров проекта на его конечные характеристики, в качестве которых, как правило, применяется внутренняя норма прибыли или чистый дисконтированный доход. Главная цель данного метода – определить степень устойчивости проекта к возможным изменениям условий реализации и выявить рискованные факторы для проекта [17].

В ходе исследования теоретических основ анализа экономической эффективности инвестиционных проектов, были выделены общие принципы оценки инвестиционной привлекательности проекта, система основных показателей, необходимых для оценки эффективности реализации инвестиционного проекта, а также определены методы анализа проекта в условиях риска и неопределённости среды.

Выводы по главе один

Инвестиции являются одним из основных драйверов экономики.

Инвестиции и экономический рост связаны между собой. За счет вливания денежных масс возможно модернизировать основные средства производства, повысить конкурентоспособность отечественных товаров, стимулировать развитие отдельных отраслей экономики.

В разделе один были проанализированы теоретические аспекты. Существует две группы методов, которые применяют для того, чтобы оценить эффективность проекта, это недисконтированные и дисконтированные методы. Также была рассмотрена фаза инвестиционного проекта и сопутствующие ему риски. Анализ рисков включает в себя анализ безубыточности и анализ чувствительности. Инвестиционный проект считается эффективным, если по итогу работы, все цели, которые были поставлены перед началом проекта, а также экономические показатели, соответствуют тем, которые были запланированы в бизнес-плане.

2 АНАЛИЗ ДИНАМИКИ РАЗВИТИЯ СТРОИТЕЛЬНОЙ ИНДУСТРИИ

2.1 Анализ динамики развития рынка инфраструктурного строительства на зарубежном рынке

Строительный рынок состоит из доходов от продаж, полученных субъектами (организациями, индивидуальными предпринимателями и товариществами), которые строят здания или инженерные проекты (например, автомагистрали и коммунальные системы). Учреждения, которые готовят участки для нового строительства, и те, которые подразделяют землю для продажи в качестве участков под застройку, включены в этот рынок. Строительный рынок включает в себя новые работы, дополнения, изменения, техническое обслуживание и ремонт.

Строительство - это процесс создание такой конструкции, как здание, каркас или модель с использованием различных материалов. Любой строительный проект состоит из определенных вариаций в рамках фиксированных рамок различных этапов - проектирования, производства и преобразования сырья в готовую продукцию и строительства. Каждый из этих этапов состоит из своих собственных внутренних этапов, процессов и аспектов, которые объединяются вместе для завершения проекта строительства.

В 2018 году мировой строительный рынок достиг почти 12 558,2 млрд. долларов США, увеличившись с совокупным годовым темпом роста (CAGR) на 8,3% с 2014 года и, как ожидается, вырастет в среднем на 10,6% до почти 18 775,3 млрд. долларов США к 2022 году [23].

Рост в исторический период был обусловлен сильным экономическим ростом на развивающихся рынках, низкими процентными ставками и технологическим прогрессом. Факторами, которые отрицательно повлияли на экономический рост в исторический период, были геополитическая напряженность, которая препятствовала строительной деятельности во всем мире.

Движение вперед, ускорение глобального экономического роста и быстрая урбанизация в развивающихся странах будут стимулировать рост. Факторы, которые могут помешать росту строительного рынка в будущем, включают рост

процентных ставок в большинстве развитых и развивающихся стран. Уже на протяжении многих лет лидерами в инфраструктурной отрасли являются Китай, Индия, Япония и США. В первую очередь, это, связано с внутренней экономической ситуацией данных государств, умением строительных организаций адаптироваться к негативным внешним факторам, способностью рационально распределять ресурсы и выработать более эффективные методы управления для качественного строительства (таблица 2.1) [24].

Таблица 2.1 – Передовые строительные компании

Наименование	Страна	Расходы на НИОКР, млн долл.	Доля расходов на НИОКР в обороте, %	Прибыль, млн долл.	Прибыльность, %
China Railway Construction	Китай	912,4	1,4	2077,6	3,1
China State ConstructioEngineering	Китай	650,6	0,8	4732,4	6,1
Saint-Gobain	Франция	440,3	1,0	1925,0	4,7
China Communications Construction	Китай	401,7	1,0	2468,0	6,3
Ppg Industries	США	353,8	3,2	1312,5	12,0
Sekisui Chemical	Япония	190,8	2,5	502,0	6,6
Acciona	Испания	173,1	2,6	75,5	1,1
Assa Abloy	Швеция	156,8	2,9	783,4	14,4
Hilti	Лихтенштейн	153,2	4,3	342,5	9,7
China National Chemical Engineering	Китай	149,1	2,1	482,6	6,7

Ниже представлены вложения в строительную индустрию в передовых странах по данному направлению (рисунок 2.1).

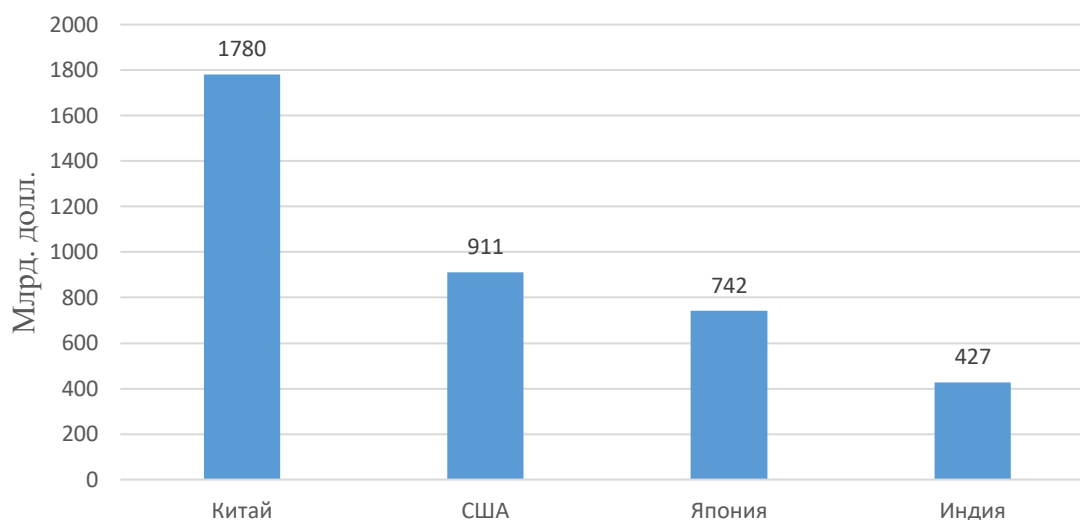


Рисунок 2.1 – Вложения в строительную индустрию

Наравне с инновациями информационно–коммуникационные технологии также оказывают значительное влияние на современный мировой рынок строительных услуг. Продвижение информационных технологий способно усилить конкуренцию, так как именно они оптимизируют процесс обмена информацией между участниками рынка, головными организациями и их филиалами. С помощью информационных технологий строительные корпорации организуют свою деятельность на международных тендерах, а также эффективно используют ресурсы в рамках международных инвестиционных проектов.

Технологическое развитие стран требует значительных вложений как со стороны строительных компаний, так и со стороны государства. В настоящее время лидирующие позиции по вложенным инвестициям в строительство занимает Китай (таблица 2.2) [40].

Таблица 2.2 – Лидирующие позиции по вложенным инвестициям в строительство

Года	Млрд. руб.	% от общего объёма инвестиций в основной капитал
2010	770,1	11,6
2013	941,1	9,3
2014	949,2	9,1
2015	919,8	8,8
2016	852,2	7,8

Согласно данным Департамента торговли США, в первой половине 2018 года расходы на строительство в США составили 673 миллиарда долларов США, что в 2017 году составило 615 миллиардов долларов США. Ожидается, что в Соединенных Штатах строительная отрасль в среднем составит 4,9%, достигнув 1 804,8 миллиарда долларов США к 2023 году [1]. Ниже предоставлена динамика и прогноз развития строительной индустрии США (рисунок 2.2) [25].

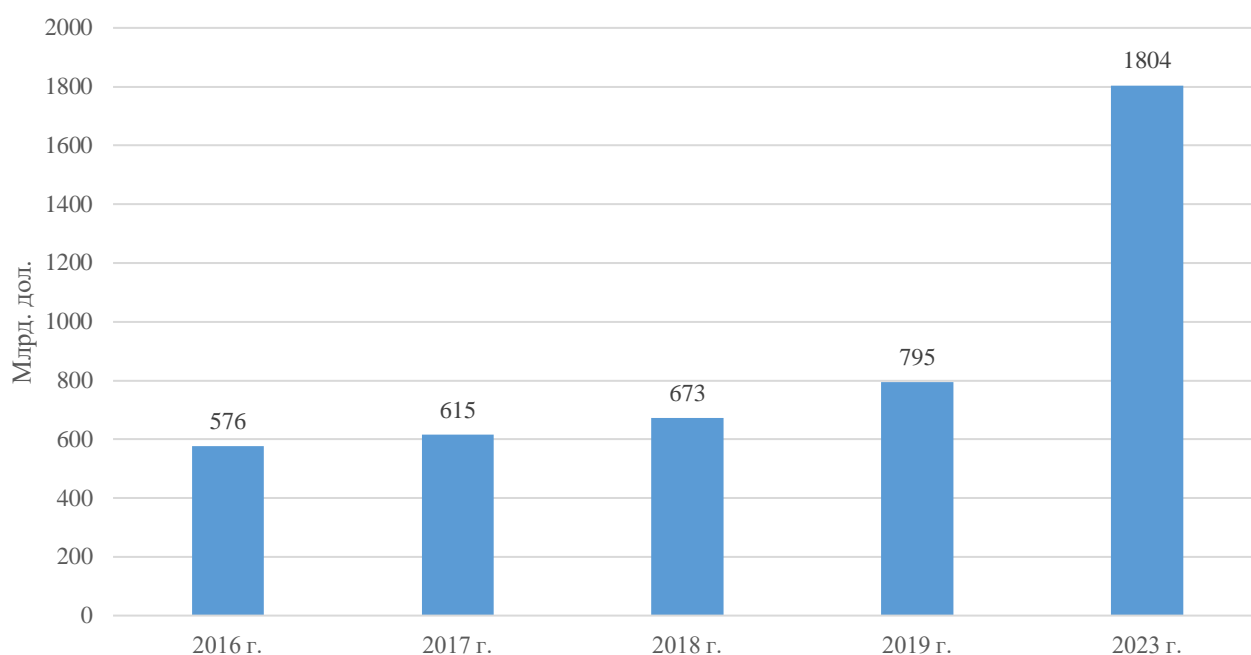


Рисунок 2.2 – Строительная индустрия США динамика и прогноз

Сектор жилищного строительства в стоимостном выражении вырос в среднем на 9,1% в течение 2014–2018 гг. Ожидается, что рынок строительного строительства в стоимостном выражении в прогнозном периоде составит 6,8%. Строительство инфраструктуры оценивается в 358,9 млрд. Долларов США в 2018 году, составив CAGR 6,3% в течение рассматриваемого периода [1].

В настоящее время в США 578 тыс. строительных компаний, в них задействовано 520 млн человек, средний размер работающих в одной компании – 9 человек; предприятий с более чем 100 работающими – менее 6 тыс., что составляет 1% общего количества предприятий; количество работников 20–99 – в 47 тыс. компаний, т.е. около 8%; менее 20 работающих составляют

526 тыс. компаний, что соответствует около 91%. Сведения продемонстрированы в «пирамиде» структуры: крупные, реже средние, много малых предприятий [25].

Перспективы строительной индустрии США на данный момент выглядят привлекательными, даже с учётом эпидемиологической ситуацией в мире. Подкрепленном сильными экономическими условиями, многочисленными возможностями трудоустройства и стремлением правительства стимулировать строительную отрасль.

В следствии анализа видно, что ситуация в странах с передовой строительной отраслью колеблется, но видна тенденция положительных сдвигов в сторону улучшения отрасли на рынке.

Согласно оценкам McKinsey Global Institute, прирост инвестиций в инфраструктуру величиной в 1% ВВП создаст 1,5 млн. новых рабочих мест – в США, 3,4 млн. мест в Индии, или 1,3 млн. – в Бразилии. Минимальная потребность в инфраструктурных инвестициях составляет 56–66 трлн. долл. В период 2013–2030 гг. (в среднем 3,4–3,9 трлн. долл. в год). Данная оценка основана на историческом объеме вложений в инфраструктуру за последние 18 лет на уровне 3,5–3,8% от ВВП.

Наибольшие возможности на мировом строительном рынке появятся в сегменте строительства зданий, который к 2022 году получит 3 071,5 млрд. Долларов ежегодных глобальных продаж. Объем строительного рынка в Китае увеличится больше всего на 1 178 млрд. Долларов. Наибольшие возможности на мировом рынке строительства зданий появятся в сегменте строительства жилых домов, который к 2022 году получит 1653,8 млрд. Долларов ежегодных продаж в мире. Наибольшие возможности на мировом рынке строительства тяжелых и гражданских сооружений появятся в сегменте строительства инженерных сетей., который к 2022 году увеличит глобальные годовые продажи на 416,4 миллиарда долларов США. Наибольшие возможности на мировом рынке специализированных подрядчиков по торговле строительными материалами появятся в сегменте

подрядчиков для строительного оборудования, который к 2022 году увеличит глобальные годовые продажи на 836,8 миллиарда долларов США [26].

2.2 Анализ динамики развития рынка инфраструктурного строительства в России

За годы перестроечных реформ строительный комплекс нашей страны претерпел значительные изменения – были осуществлены: отход от централизованных директивных плановых показателей и вхождение строительства в систему рыночных отношений. В современной России частные фирмы выполняют 80 % всех подрядных работ, а 94% всех строительных организаций находятся в частной собственности. Среди строительных организаций преобладают малые фирмы с численностью работников до 100 человек.

В структуре валовой добавленной стоимости 2018 года, строительный сектор занимает 7%. Общая сумма объема работ за этот период составила 6 019,5 млрд. рублей. В строительной отрасли РФ занято более 5.7 млн. человек, что составляет 8.4% от всех работающих граждан. Также стоит отметить, что в строительном секторе наблюдается сокращение удельного веса строительства в ВВП на 38%; снижение удельного веса занятых в строительстве на 44 \%; приоритет жилищно-гражданского строительства (93% в 2018 г.) перед промышленным (7 % в 2018 г.); слабое финансирование фундаментальной и прикладной науки из госбюджета. В таблице 2.3 представлены данные по числу действующих строительных организаций в РФ за период 2000–2017 гг. [27].

Таблица 2.3 – Число действующих строительных организаций в России

Организации	2000	2005	2010	2014	2015	2016	2017
	Число строительных организаций – всего, шт.						
Всего:	129 340	112 846	196 234	209 185	205 075	217 961	22 6838
государственная	3 109	1 878	1 203	1 109	950	879	819
муниципальная	1 032	685	530	499	449	403	395
частная	115 331	106 834	192 165	205 416	201 273	214 055	223 022
смешанная	7 787	200	775	605	606	522	405
прочие	2 082	1 446	1 561	1 557	1 797	2 102	2 198

Окончание таблицы 2.3

Организации	2000	2005	2010	2014	2015	2016	2017
Доля предприятий с частной формой собственности, %	89,17	94,67	97,93	98,20	98,15	98,21	98,32
В том числе с численностью до 100 человек							
Всего	123 716	108 630	192 215	205 354	201 162	214 195	223 186
Доля в %	95,65	96,26	97,95	98,17	98,09	98,27	98,39

По данным анализа, динамика численности строительных организаций положительная, некоторое снижение отмечалось только в 2015 году, однако с 2016 года, несмотря на кризисные явления в российской экономике, связанные с введением санкций со стороны западных стран, число строительных организаций возрастает. В строительном секторе экономики доля предприятий с частной формой собственности с 2014 года стабильно превышает 98% от числа всех организаций. Основная доля строительных организаций приходится на компании, численность работников в которых не превышает 100 человек (с 2014 года – более 98% от числа всех строительных).

В таблице 2.4 представлены данные по объемам работ, выполненных организациями с видом деятельности «Строительство» [28].

Таблица 2.4 – Данные по объемам работ

Объем работ	2005	2010	2014	2015	2016	2017
Млн. руб. (в фактически действовавших ценах)	1 754 406	4 454 156	5 140 310	5 714 109	6 019 465	6 125 191
В процентах к предыдущему году (в сопоставимых ценах), %	113,2	105	105,1	102,5	100,1	97,71

В целях обеспечения статистической сопоставимости относительные показатели по Российской Федерации рассчитаны без учета данных по Республике Крым и г. Севастополю.

В фактически действующих ценах объемы работ в строительной отрасли показывают положительную динамику, однако в сопоставимых ценах наблюдается снижение объемов работ в 2017 году на 2,29%. Вызвано это прежде всего кризисом в банковском секторе (снижение объемов кредитования), а также ухудшением финансового положения граждан РФ (снизилась покупательская способность вследствие инфляции и кризисных явлений в сфере предпринимательства – во многих компаниях сократили штат, снизили заработную плату).

Объем работ, выполненные по видам экономической деятельности «Строительство», в разрезе регионов анализируются по данным таблицы 2.5 [29].

Таблица 2.5 – Объем работ по субъектам РФ

Регионы	2015		2016		2017		Темп прироста, %	
	млрд. руб.	Доля , %	млрд. руб.	Доля, %	млрд. руб.	Доля, %	2016/ 2015	2017/ 2016
Российская Федерация	5 715,1	100,0	6 020,5	100,0	6 125,2	100,00	5,34	1,76
Центральный ФО	1 418,0	24,81	1 492,5	24,79	1 593,9	26,02	5,26	6,79
Южный ФО	628,9	11,01	731,5	12,15	582,2	9,51	16,32	-20,41
Северо-Кавказский ФО	184,2	3,22	198,9	3,30	249,1	4,07	7,97	25,24
Приволжский ФО	1 010,6	17,69	1 114,4	18,51	1 192,5	19,47	10,27	7,01
Уральский ФО	708,9	12,41	706,2	11,73	716,1	11,69	-0,39	1,40
Сибирский ФО	596,5	10,44	612,5	10,18	612,8	10,00	2,69	0,04
Дальневосточный ФО	383,6	6,71	345,8	5,75	325,2	5,31	-9,84	-5,97
Крымский ФО					5,4	0,09		

Наиболее значительные объемы работ в отрасли строительства наблюдаются в Центральном федеральном округе (24,8% в 2015–2016гг, 26,02% в 2017 г).

Значительное снижение объемов работ в строительной отрасли в 2014 году показал Южный федеральный округ, при этом существенно выросли объемы строительных работ в Северо-Кавказском федеральном округе. Сибирский федеральный округ в действующих ценах показал прирост в 0,04%, соответственно в сопоставимых ценах идет тенденция к снижению объемов строительных работ, в Сибирском регионе в данной отрасли наблюдается стагнация. Ввод в эксплуатацию зданий по их видам представлен в таблице 2.6 [30].

Таблица 2.6 – Ввод в эксплуатацию зданий

Здания	Количество зданий единиц, тыс.ед.			Общий строительный объем зданий, млн.куб.м			Общая площадь зданий, млн.кв.м		
	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015
Здания–всего	254,7	293,6	298,1	488,8	569,8	601,9	112,3	131,8	137,0
в том числе:									
Жилые здания	239,1	275,7	279	338,1	389,5	419,2	86,5	101,8	107,7
Нежилые здания	16,6	19	18,1	151,7	181,3	183,7	25,9	30,0	29,4
из них:									
промышленные	2,3	2,70	2,5	35	39,3	41,5	3,3	4,0	4,0
сельскохозяйственные	1,8	2,1	2,1	17,1	20,3	23,2	3,4	3,9	4,3
коммерческие	6,6	7,3	6,7	45,4	63,6	66,3	8,1	10,9	10,8
административные	1,1	1,2	1,1	8,9	10,3	8,9	1,9	2,3	1,9
учебные	0,8	1	1,1	12,9	15,3	18,2	2,9	3,5	3,9
здравоохранения	0,5	0,6	0,7	4,3	3,1	3,1	1,0	0,7	0,7
другие	3,6	4,1	3,9	28,1	29,5	22,4	5,2	4,8	3,8

В 2018 г. введено в действие 298,1 тыс. зданий (в 2017 г. – 296,6 тыс., в 2016 г. – 254,7 тыс. зданий), их общий строительный объем составил 601,9 млн. куб. метров (в 2017 г. – 569,8 млн. куб. м., 2016 г. – 488,8 млн. куб. метров), общая площадь – 137 млн. кв. метров (в 2017 г. – 131,8 млн. кв. метров, в 2016г. – 117,8 млн. кв. метров). Из числа введенных в действие зданий более 93% составляют здания жилого назначения.

Динамика инвестиций в основной капитал организаций, осуществляющих строительную деятельность, анализируется на основе данных в таблице 2.7 [31].

Таблица 2.7 – Динамика инвестиций в основной капитал организаций строительной отрасли, в России

Объем инвестиций, млрд.руб	2005	2013	2014	2015	2016	2017
Млрд. руб. (в фактически действовавших ценах)	172,7	770,1	1029	993,4	941,1	954,7
Цепной индекс роста, ед.	1	4,46	1,34	0,97	0,95	1,01
В процентах от общего объема инвестиций, %	6	11,6	12,2	10,4	9,3	9,2

Инвестиции в основной капитал организаций, осуществляющих строительную деятельность, в 2012–2013 годах сокращались, однако в 2014 году наблюдается рост инвестиций в фактических ценах относительно предыдущего периода на 1%.

Наглядно динамика инвестиционных вливаний в основной капитал строительных организаций представлена на рисунке ниже (рисунок 2.3).

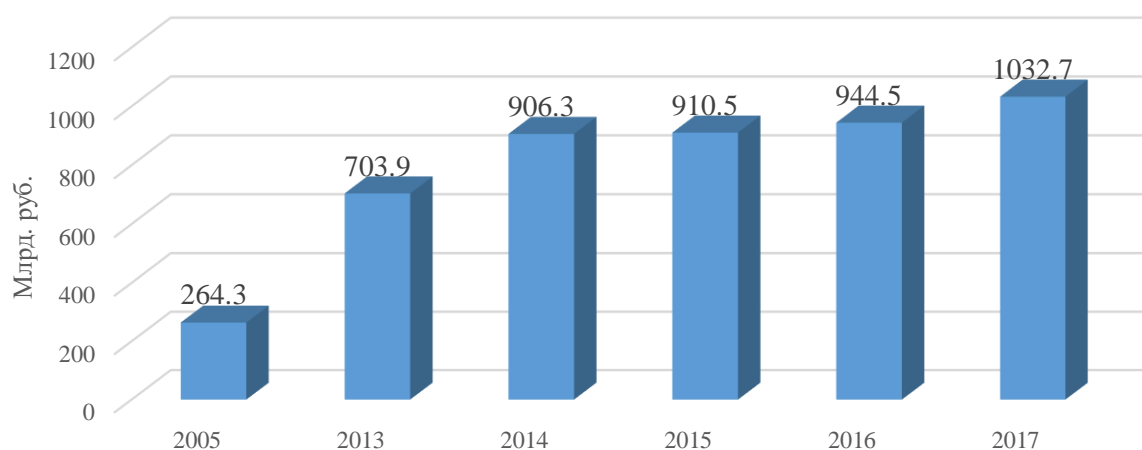


Рисунок 2.3 – Инвестиции в основной капитал организаций, осуществляющих строительную деятельность, млрд. руб.

Основные фонды организаций основного вида деятельности «Строительство» по полной учетной стоимости ежегодно растут, однако объемы ввода в действие основных фондов с 2013 года снижаются, этим объясняется рост степени изношенности основных фондов в периоде 2013–2015гг. (таблица 2.8) [32].

Таблица 2.8 – Основные фонды организаций основного вида деятельности «Строительство», в России

Основные фонды	2005	2013	2014	2015	2016	2017
Наличие основных фондов (по полной учетной стоимости), млрд. руб.	264,3	703,9	906,3	910,5	944,5	1 032,7
Структура основных фондов по видам, % от наличия основных фондов на конец года:						
здания	26,2	23,3	20,4	21,7	22,4	24,6
сооружения	9,9	13,7	16,3	13,8	14,0	12,4
машины и оборудование	42,1	41,9	37,9	43	40,9	40,5
транспортные средства	18,4	18,6	22,9	18,9	20,2	19,8
прочие	3,4	2,6	2,6	2,6	2,5	2,7
Степень износа основных фондов на конец года, %	42	42,5	38,7	44,2	47,1	47,3
Удельный вес полностью изношенных основных фондов, % от общего объема основных фондов	12,2	11,7	10,3	11,7	13,5	13,5
Ввод в действие основных фондов (в фактически действовавших ценах), млрд. руб.	39,9	117,9	255,4	153,9	151,1	147,1

Ниже представлено в графическом виде (рисунок 2.4)



Рисунок 2.4 – Динамика основных фондов, в млрд. руб.

Удельный вес полностью изношенных основных фондов в 2013–2014 гг. составляет 13,5% от стоимости всех фондов. В структуре основных фондов основная доля приходится на машины и оборудование (в 2014 году – 40,5%).

Инвестиции в транспортную инфраструктуру осуществляются преимущественно в рамках государственных программ. При этом в госпрограммах указываются и бюджетные, и внебюджетные средства (например, инвестиции ОАО «РЖД» в развитие железнодорожной сети или инвестиции частных лиц в строительство портовых терминалов). Основной госпрограммой в области развития транспорта является государственная программа «Развитие транспортной системы» (2013–2020 годы) (ГП РТС), в которую вошла ФЦП с тем же названием, действовавшая с 2010 года, включающая непосредственно капитальные расходы, а также затраты на НИОКР и прочие нужды. Для развития воздушного транспорта в 2009–2015 гг. реализовывалась отдельная ФЦП «Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (2009-2015 годы)», в дорожном хозяйстве – ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах». В 2017–2018 гг. из федерального бюджета также финансировалась реализация приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» (ПП БКД) [33].

Некоторые расходы на транспортную инфраструктуру могут содержаться в других ФЦП или быть включены в так называемую непрограммную часть, информация о которых содержится в федеральной адресной инвестиционной программе (ФАИП). Например, реконструкция портовых сооружений Крыма, Владивостока, Калининграда включены в программы развития соответствующих регионов. При этом если в ФЦП указаны, в том числе и суммы внебюджетных инвестиций, то в ФАИП указано только бюджетное финансирование.

Для оценки объемов инвестиций в строительство (а не в закупку основных средств и оборудования), так как именно они создают спрос на строительные услуги:

– капиталовложения в рамках ГП РТС учитывались в полном объеме ввиду того, что по многим мероприятиям (например, модернизация и техническое перевооружение аэропортовых комплексов) разделение на строительство и закупку основных средств не приводится;

– капиталовложения в транспорт в рамках других ФЦП и непрограммных расходов учитывались только в части объектов недвижимости (вложений в инфраструктуру без закупки подвижных средств).

Объемы фактически произведенных капитальных вложений в ценах соответствующих лет приведены в таблице ниже. Средства в рамках реализации ПП БКД были направлены исключительно на ремонт и оснащение дорог, ввиду чего все расходы представляется целесообразным признать инвестиционными.

За 8 лет доля инвестиций в транспортную инфраструктуру, осуществляемых в рамках указанных программ, возросла с 20% до 34% от всего объема вложений в транспортную систему (таблица 2.9) [34].

Таблица 2.9 – Соотношение капиталовложений в рамках госпрограмм с общим объемом вложений в транспортную систему, млрд. руб.

Период	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Всего
Капвложения в рамках ФЦП РТС за счет всех источников	406,2	603,2	596,5	595,9	696,3	639,5	667,0	734,0	520,9	5 459,5
Расходы на ПП БКД за счет всех источников								63,7	62,7	126,3
ФАИП, мероприятия в области транспортной инфраструктуры кроме включенных в ФЦП РТС	26,1	37,0	29,2	32,7	18,6	75,0	99,8	109,8	270,4	698,6

Окончание таблицы 2.9

Период	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Всего
ВСЕГО вложений в инфраструктуру в рамках госпрограмм*	432,3	640,2	625,7	628,6	714,9	714,5	766,7	907,5	836,1	6 284,4
Инвестиции по виду деятельности «транспортировка и хранение»	2 071,1	2 791,1	2 978	2 978	2 631	2 146,6	2 424,1	2 659,4	2 983	23 664
Инвестиции в транспортировку и хранение за исключением вложений в трубопроводный транспорт, складское хозяйство и вспомогательную транспортную деятельность, связь					1 634	1 120,8	1 168,0	1 085,0	1 357,2	6 365,4
Доля инвестиций в рамках бюджетных программ деятельности «транспортировка и хранение», %	20,9	22,9	21,0	21,1	27,2	33,3	31,6	34,1	28,0	240,1

При этом увеличение доли вложений в транспортную инфраструктуру в рамках мероприятий федеральных программ (включая привлеченные внебюджетные источники) в большей степени связано с падением общего объема инвестиций. Объемы вложений в рамках мероприятий федерального бюджета демонстрируют неуклонный рост, в то время как общие объемы падали в 2013–2015 гг. и в настоящее время восстановились до уровня 2013 года (таблица 2.10) [34].

Таблица 2.10 – Объем инвестиций в транспортную инфраструктуру в фактических ценах соответствующих лет, млрд. руб.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Всего в рамках госпрограмм	432,3	640,2	625,7	628,6	714,9	714,5	766,7	907,5	836,1
Инвестиции по виду деятельности «Транспортировка и хранение»	2 071,1	2 791,1	2 978,9	2 978,7	2 631,4	2 146,6	2 424,1	2 659,4	2 983,0
Инвестиции в транспортировку и хранение за исключением трубопроводного транспорта, складского хозяйства и связи	–	–	–	–	1 634,4	1 120,8	1 168,0	1 085,0	1 357,2

В реальном выражении вложения в транспортную инфраструктуру в рамках бюджетных программ выросли с 2010 года на 16,6%, в то время как совокупные вложения после падения в 2012-2015 годах перешли к восстановлению, однако по итогам 2018 года так и не достигли уровня 2010 года. В среднем вложения в транспортную инфраструктуру в рамках бюджетных программ можно оценить в 500 млрд. руб. ежегодно в ценах 2009 года или 870 млрд. руб. ежегодно в ценах 2018 года (таблица 2.11) [34].

Таблица 2.11 – Объем инвестиций в транспортную инфраструктуру в ценах 2009 года, млрд. руб.

Показатели	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Всего в рамках госпрограмм	406,1	544,4	488,9	464,7	506,6	482,1	490,4	546,5	473,4
Инвестиции по виду деятельности «Транспортировка и хранение»	1 952,8	2 371,7	2 319,1	2 199,5	1 862,6	1 443,6	1 551,1	1 606,7	1 693,7

Для оценки совокупного объема вложений в инфраструктуру необходимо также учесть вложения за счет региональных и местных бюджетов либо субсидий из федерального дорожного фонда. Основными статьями расходов на транспортное

строительство, осуществляемое за счет региональных и местных бюджетов, являются строительство и реконструкция автодорог и строительство метрополитена.

По данным Росстата, всего в течение 2010–2018 гг. было построено 3,1 тыс. км федеральных автодорог, 6 тыс. км местных автодорог и 9,6 тыс. км дорог регионального и межмуниципального значения.

В отчетах о реализации ФЦП РТС строительство и реконструкция не разделяются, в рамках указанной программы было построено и реконструировано 4 тыс. км федеральных автодорог и 2,5 тыс. дорог регионального и межмуниципального значения (таблица 2.12) [34].

Таблица 2.12 Объемы дорожного строительства в 2010–2018 гг., км.

Показатель	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Всего
Строительство федеральных автодорог, Росстат	683,1	281,8	289,3	511,4	415,2	277,1	263,8	266,9	142,2	3 130,8
Строительство дорог местного значения, Росстат	685,5	644,2	689,7	541,8	604,7	732,8	864,3	749,6	538,1	6 050,7
Строительство дорог регионального значения	796,4	978,5	1045,4	1450,9	1019,1	1313,7	1 059,1	1051,2	978,3	9692,5
Строительство и реконструкция федеральных автодорог, отчеты ФЦП РТС	411,9	350,7	324,1	597,3	716,83	422,8	303,58	347,4	541,4	4015,91

Из результатов сопоставления данных Росстата и отчетов ФЦП РТС следует, что вне программы «Развитие транспортной системы» было построено и реконструировано 7,1 тыс. км автодорог регионального и межмуниципального

значения, в среднем 790 км дорог в год, и 6 тыс. км дорог местного значения, в среднем 670 км дорог в год.

По данным Минтранса России, стоимость строительства одного километра одной полосы дороги III категории (двухполосные трассы с облегченным покрытием) составила по итогам 2017 года 17,218 млн. руб. за 1 км, дороги II категории (двух-четыреполосные трассы) – 38,669 млн. руб. При этом стоимости строительства и реконструкции сопоставимы (таблица 2.13) [35].

Таблица 2.13 – Средняя стоимость строительства, реконструкции, капитального ремонта километра одной полосы автодороги различных категорий по итогам 2017 года

Категория дороги	Средняя стоимость строительства 1 км 1 полосы движения, тыс. руб.	Средняя стоимость реконструкции 1 км 1 полосы движения, тыс. руб.	Средняя стоимость капитального ремонта 1 км 1 полосы движения, тыс. руб.
I	39 181,93	49 886,63*	19 403,291
II	38 668,747	36 653,086	17 868,182
III	17 217,816	28 742,925	15 171,744
IV	15 446,240	15 248,696	11 254,013
V	12 438,615	9 975,149	4 588,185
В целом по сети дорог	18 895,309	29 661,158	15 968,759

Считая условно местные дороги дорогами III категории, а региональные – четырехполосными дорогами II категории, дополнительный объем вложений в строительство и реконструкцию дорог регионального и межмуниципального значения помимо уже учтенных вложений можно оценить на уровне порядка 122,7 млрд. руб. в год; местного значения – порядка 23,2 млрд. руб. в год. С учетом средств на строительство региональных и местных автодорог совокупный объем транспортного строительства в 2010-2018 гг. составлял около 1 трлн. руб. ежегодно в ценах 2018 года (870 млрд. руб. + 122,7 млрд. руб. + 23,2 млрд. руб.). Эта сумма учитывает все крупнейшие проекты строительства и реконструкции дорог, аэропорты и порты, железнодорожное строительство и вложения в гидротехнические сооружения. В то же время в эту сумму не входят вложения

в складские объекты, покупки транспортных средств, вложения в инфраструктуру городского общественного транспорта, включая наземный городской пассажирский транспорт и метрополитен, а также проекты, реализуемые частными инвесторами полностью за счет внебюджетных средств вне рамок ФЦП РТС. Практически вся эта сумма приходится на расходы на развитие метрополитена. Фактические расходы на развитие метро приведены в таблице и составляют порядка 200 млрд. руб., причем свыше 90% этих средств составляют вложения в московский метрополитен (таблица 2.14) [37].

Таблица 2.14 – Фактические вложения в строительство метрополитена в 2014–2018 гг., млрд. руб.

Город	2014	2015	2016	2017	2018
Москва	135,2	131,2	146,8	215,3	182,2
Санкт-Петербург	17,6	17,2	22,6	23,6	14,4
Новосибирск	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Нижний Новгород	0,7	2,5	3,8	4,4	0,5
Самара	1,5	0,9	0,5	0,7	0,2
Челябинск	0,8	0,6	0,6	0,4	0,4
Омск	0,5	0,1	0,1	0,0	0,1
ВСЕГО	156,1	152,2	174,3	244,2	197,6

С учетом вложений в строительство метрополитена годовой объем транспортного строительства достигает 1,2 трлн. руб., что составляет порядка 40% инвестиций по виду деятельности «Транспортировка и хранение» или 90% совокупного объема инвестиций в транспортировку и хранение за исключением вложений в трубопроводный транспорт, складское хозяйство и вспомогательную транспортную деятельность, связь.

В госпрограмме «Развитие транспортной системы» имеется 7 подпрограмм, включая подпрограммы по видам транспорта, подпрограмму «Государственный контроль и надзор в сфере транспорта» и подпрограмму «Развитие экспорта транспортных услуг». В 2018 году также была добавлена подпрограмма «Комплексное развитие транспортных узлов». Объем финансирования последней

подпрограммы был отнесен на железнодорожный транспорт, финансирование подпрограммы «Развитие экспорта транспортных услуг» в части средств федерального бюджета разнесено между видами транспорта в соответствии с ФАИП. Также в финансирование соответствующих видов транспорта включались федеральные расходы в рамках иных программ, учтенных в ФАИП.

В общую сумму капитальных вложений в автомобильные дороги включены вложения в рамках приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» и расчетная величина средств, требуемых для строительства фактически построенных объемов региональных и местных дорог (за исключением региональных дорог, профинансированных в рамках ФЦП РТС). Для 2014–2017 гг. использовались данные Минтранса России об удельной стоимости строительства автодорог, для 2010–2014 гг. использовались данные о стоимости строительства 2014 года, скорректированные на индекс цен производителей на строительную продукцию по виду деятельности «деятельность сухопутного транспорта» (таблица 2.15). Следует также отметить, что в капитальные расходы не включаются затраты на текущий ремонт [37].

Больше всего средств вкладывалось в строительство и реставрацию автомобильных дорог. На 2-м месте до 2017 года был воздушный транспорт на 3-м – строительство железнодорожной сети [38].

Таблица 2.15 – Структура вложений за счет всех источников финансирования по видам транспорта, в %

Вид транспорта	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год
Воздушный транспорт	16	18	21	24	5
Автомобильные дороги (включая региональные и местные)	38	42	38	31	44
Железные дороги	26	18	18	20	29
Морской транспорт	4	8	6	4	4
Внутренний водный транспорт	1	1	1	1	0
Метрополитен	15	13	15	20	17
Всего	100	100	100	100	100

Крупнейшими из реализуемых на данный момент автодорожных проектов являются:

- М-11 (400 млрд. руб.);
- М-4 (363 млрд. руб.);
- ЦКАД (313 млрд. руб.).

Крупнейшим из реализуемых железнодорожных проектов является комплексная реконструкция московского железнодорожного узла (3 400 млрд. руб.), на втором месте – строительство железной дороги Элегест-Кызыл-Курагино в Туве (192,5 млрд. руб.).

Крупнейшим из реализуемых проектов в области инфраструктуры морского транспорта является создание сухогрузного района морского порта Тамань (270 млрд. руб.) На примере этих наиболее крупных проектов можно проследить основные проблемы, возникающие при строительстве транспортной инфраструктуры:

– ЦКАД: Отставание от графика из-за низкого качества проектирования и длительных сроков изъятия и оформления земель, недостаточное количество рабочих и техники для выполнения требуемых объемов в заявленные сроки, завышение стоимости принятых и оплаченных работ, внесение изменений в проекты строительства в части устройства земляного полотна и дорожной одежды без прохождения повторной госэкспертизы. Кроме того, в ходе реализации проекта была выявлена необходимость строительства ряда дополнительных объектов инфраструктуры (переходы, развязки, обходы и т. п.), не предусмотренных основным проектом, что свидетельствует о низком качестве планирования и проектирования.

– М-11: Отставание от графика, связанное с затягиванием сроков оплаты работ и подготовки документации, а также археологическими находками в зоне строительства.

– Московский транспортный узел: удорожание и затягивание сроков проекта вследствие ненадлежащей организации работ.

По итогу, в России, приоритетными целями отрасли строительства объектов транспортной инфраструктуры являются:

- обеспечение выполнения поставленных в КППМИ и других документах стратегического планирования задач путем выполнения строительства и реконструкции объектов в плановые сроки с надлежащим качеством;

- бесперебойное повышение качества работ путем внедрения новых улучшений организации труда и строительных технологий с целью повышения долговечности строящихся и реконструируемых объектов и за счет этого экономии бюджетных средств на их ремонт и содержание;

- наличие резервов мощностей строительных организаций, достаточных для выполнения работ по заказам частных лиц, не включенных в документы стратегического планирования.

Для того что бы выполнить поставленные задачи отрасль должна обладать специализированными кадрами, техникой, большими мощностями по производству строительных материалов, достаточными для реализации необходимого объема работ с учетом большой географии строительства, а также разрабатывать и внедрять прогрессивные строительные технологии и схемы организации труда.

Для строительного сектора экономики России в 2016–2017 г. заметны следующие тенденции:

- за годы рыночных преобразований удельный вес занятых в строительстве к общей численности населения, занятого в экономике, снизился на 44%, а удельный вес строительства в ВВП сократился на 38%.

Особо отметим, что для реализации курса инновационного, научно-технического развития России, осуществления прорыва в области экономики, сокращения разрыва в сфере экономического развития между развитыми постиндустриальными странами и Россией объемы, темпы строительства, количество населения, занятого в строительном производстве, должны не уменьшаться, а увеличиваться. Новая индустриализация, которую желательно

осуществить в информационную эпоху, должна сопровождаться увеличением удельного веса строительства в ВВП страны [11].

Вторая тенденция, сохраняющаяся в строительном комплексе России, – нарушение пропорций между строительством промышленных объектов и возведением жилья. Так, в 2015 г. из числа зданий, введенных в действие, 93% составили объекты жилого назначения и только 7% – здания промышленного и иного назначения (в 2014 г. – такие же данные) [10].

Указанную тенденцию также необходимо постепенно корректировать. Безусловно, важно и нужно и далее строить жилье, ибо жилищно-коммунальный комплекс, возведенный в советскую эпоху, нуждается в существенном обновлении, реконструкции, значительном развитии. Однако следует расширять и промышленное строительство, осуществлять инвестирование крупных, современных проектов, имеющих большое значение для народного хозяйства страны. Только в этом случае возможен реальный переход России на рельсы инновационного развития [9].

Третьей тенденцией является возрастание государственного регулирования строительной деятельности, с приоритетным направлением развития партнерства предприятий малого и среднего бизнеса частного сектора строительства с органами власти на основе учета рисков и неопределенностей, возникающих в процессе современной строительной деятельности.

Институциональные барьеры достаточно высоки. Внутри строительного рынка РФ не развито страхование, а защитой от рисков служит компенсационный фонд, в который каждый застройщик обязан вносить средства перед получением допуска на строительство. При этом сумма компенсационного фонда напрямую зависит от стоимости стройки. Следовательно, фирма должна постоянно иметь сумму для залога, в противном случае, ее не допустят на аукцион.

Основными сдерживающими факторами в отрасли являются высокий уровень налогов, неплатежеспособность заказчиков, высокая стоимость материалов (рисунок 2.5) [4].

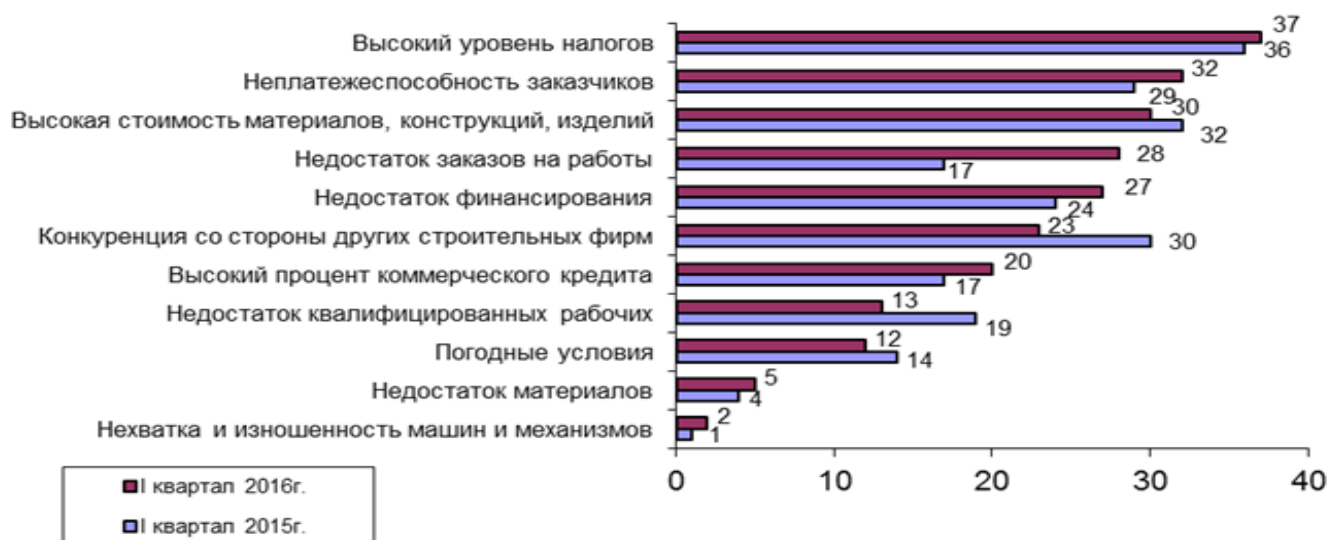


Рисунок 2.5 – Факторы, ограничивающие производственную деятельность строительных организаций

Подводя итог всему вышеизложенному, можно сделать вывод, что в сложившихся условиях для строительной отрасли РФ в ближайшем будущем будут характерны следующие тенденции и перспективы развития:

- с помощью специальных государственных и региональных программ по поддержке малых и средних предприятий строительной отрасли будет происходить увеличение объемов, темпов строительства, количества населения, занятого в строительном производстве, сокращается разрыв в сфере экономического развития между развитыми постиндустриальными странами и Россией, и общим увеличением удельного веса строительства в ВВП страны;
- обновлении, реконструкции, значительном расширении промышленного строительства;
- осуществлении инвестирования крупных, современных проектов, имеющих большое значение для народного хозяйства страны;
- в улучшении законов и подзаконных актов, регламентирующих строительную деятельность внутри Российской Федерации.

На сегодняшний момент для строительного рынка характерны следующие тенденции:

- удельный вес занятых в строительстве к общей численности населения,

занятого в экономике, снизился на 44%, а удельный вес строительства в ВВП сократился на 38%;

- нарушение пропорций между строительством промышленных объектов и возведением жилья;

- возрастание государственного регулирования строительной деятельности, с приоритетным направлением развития партнерства предприятий малого и среднего бизнеса частного сектора строительства с органами власти на основе учета рисков и неопределенностей, возникающих в процессе современной строительной деятельности.

Проблемы и ограничения развития строительной отрасли в РФ заключаются в основном в низкой активности появления частных строительных организаций, в снижении инвестиций в строительные объекты, в отсутствии возможностей для частного бизнеса в реализации социальных проектов с долгим сроком окупаемости, в высокой бюрократизации и непроработанной системе структуризации, отбора, оценки проектов строительства, а также в разделении рисков.

2.3 Анализ динамики развития рынка инфраструктурного строительства в г. Челябинске

По данным Министерства экономического развития области, в период с января по апрель текущего года объём строительных работ составил чуть выше 17 млрд. рублей, то есть 95% от аналогичного периода прошлого года. В области ввели в эксплуатацию свыше 260 тыс. кв. метров жилья, что на 19% выше уровня января-апреля 2015 года. Показатели, на первый взгляд, очень хорошие, ведь потрачено на 5% меньше средств, при том, что жилых помещений построили почти на 1/5 больше по сравнению с этим же периодом 2015 года. Однако, средняя фактическая стоимость строительства одного квадратного метра на 101,5% выше, чем в прошлом году. Видимо, объём фактически перечисленных денежных средств было бы более объективным оценивать по результатам всего 2017 года (рисунок 2.6) [2].

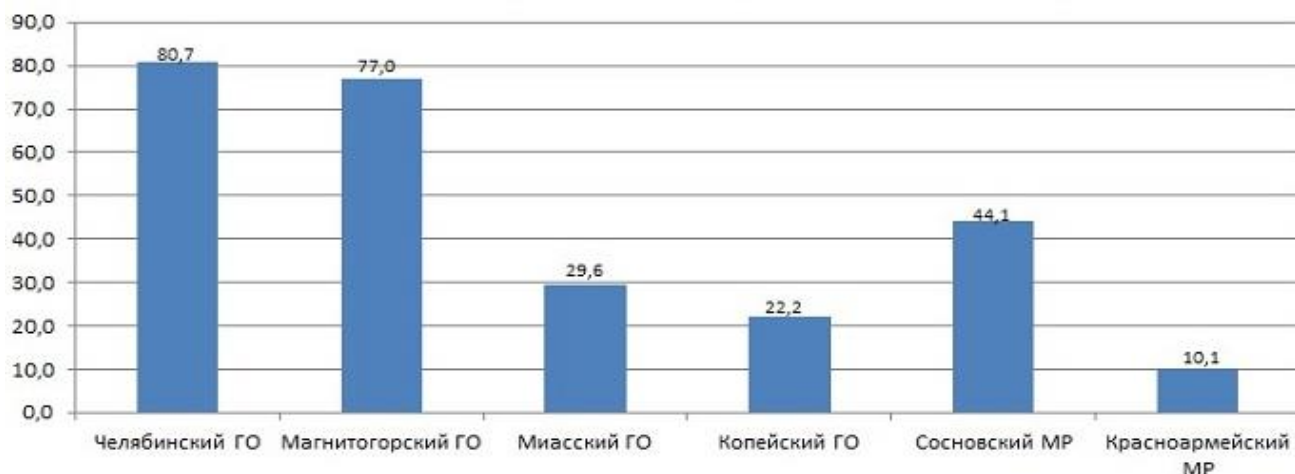


Рисунок 2.6 – Показатели ввода жилья

Наибольший объём традиционно достигнут в Челябинске, Магнитогорске и Копейске, а также в Красноармейском и Сосновском муниципальных районах; меньше всего - в Карабаше, и ещё в Октябрьском, Нязепетровском и Уйском районах. Больше всего жилья на одну тысячу человек построили в Красноармейском, Кунашакском, Пластовском и Сосновском районах, в Магнитогорске и Миассе; худший показатель - в районах Еманжелинском и Уйском, а также в Верхнем Уфалее.

По состоянию на 1 июня 2018 года: по территории Челябинской области проходило 612 км федеральных автодорог. Благодаря большой протяжённости дорог компании инфраструктурного строительства получают большое количество заказов на их обслуживание. Так, например, на 2019 год было запланировано направить 974 642,8 тыс. рублей на реконструкцию, капитальный ремонт и содержание федеральных дорог. Ежегодно количество транспорта в областном центре увеличивается на 15–20%, поэтому приоритетная задача министерства строительства, инфраструктуры и дорожного хозяйства Челябинской области - увеличить пропускную способность магистралей.

Также в силу промышленного развития региона приоритетным направлением деятельности остается продажа металла, а повышенным спросом пользуются складские площади для хранения металла. В связи с чем в последнее время логистические операторы активно арендуют складские площади логистические операторы, специализирующиеся на предоставлении широкого спектра услуг.

Из-за данных тенденций одним из основных направлений строительного рынка является рост спроса на комплексное обслуживание и строительство складской инфраструктуры в Челябинской области.

В 2020 году у правительства Челябинской области большие планы по строительству и ремонту дорог. За счет средств дорожного фонда в нормативное состояние приведут более 750 км автомобильных дорог регионального и местного значения.

В регионе запланировано реализовать несколько особо крупных проектов. Всего в этом году на дороги региона потратят больше 3,4 млрд рублей, из них 1,6 млрд рублей – из федерального бюджета. Так, завершается реконструкция участка (Кулуево–Альмеева) автомобильной дороги Аргаяш–Кулуево–Марксист–Альмеева. Общая стоимость работ – 178,9 млн рублей. Продолжаются работы по ремонту и обустройству автомобильной дороги Челябинск–Харлуши: идет установка ограждений, знаков, освещения.

В 2020 году стартует строительство автодороги Береговой–Сагаусты с мостовым переходом через реку Миасс. Ее протяженность в будущем – 1,931 км (длина моста – 105,2 м), а общая стоимость работ составит 201,26 млн рублей [39].

Еще из крупных проектов министерство дорожного хозяйства запланировало реконструкцию автомобильной дороги Шагол – Красное Поле – автодорога Обход города Челябинска. Это долгосрочный контракт на два года, общая стоимость работ составит 495,04 млн рублей, реконструируют почти 7 км. Изменения ждут и дорогу Челябинск – Харлуши – граница Аргаяшского района. На участок длиной почти 9 км планируют потратить за два года 688,01 млн рублей.

Челябинск в этом году тоже ждет большой ремонт. Мэрия запланировала отремонтировать 26 улиц общей протяженностью 41,6 км в областном министерстве дорожного хозяйства также добавляют, что в плане не только строительство и ремонт дорог, но и сокращение количества мест концентрации ДТП, установка пунктов весогабаритного контроля, а также внедрение интеллектуальных транспортных систем в Челябинской и Магнитогорской

агломерациях. Такие системы направлены на автоматизацию процессов управления дорожным движением. Все это позволит сделать дороги безопасными и комфортными, что соответствует главным целям нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

В 2018 году была продолжена совместная работа с главами муниципальных образований в части привлечения инвестиций по модернизации 23 систем теплоснабжения и замене неэффективных котельных. С привлечением средств инвесторов в сумме более 15 млн. рублей завершены мероприятия по строительству и модернизации 4 неэффективных котельных. По предварительным данным построено 3 километра инженерных сетей, осуществлен капитальный ремонт 84 километров инженерных сетей и 17 объектов коммунального хозяйства.

В целях привлечения частных инвестиций в жилищно-коммунальное хозяйство на территории 27 муниципальных образований области в отношении 1 359 муниципальных объектов заключено 100 концессионных соглашений (из них в 2018 году – 18 единиц), в том числе в сфере теплоснабжения – 51, водоснабжения и водоотведения – 49, газоснабжения – 1, электроснабжения – 1, в комплексе коммунальных услуг – 1, предусматривающих реконструкцию, модернизацию, строительство, ремонт и (или) замену ветхого, морально устаревшего оборудования, имущества, коммунальных сетей. Объем инвестиций, предусмотренных концессионными соглашениями, на весь период их реализации составил 3,1 млрд. рублей, в том числе средства концессионера – 2,1 млрд. рублей.

В рамках госпрограммы «Чистая вода» нормативным водоснабжением обеспечено 3 населенных пункта (с. Кропачево Ашинского района, п. Синий Бор Увельского района, Алтын-Таш Чебаркульского района), построено и капитального отремонтировано 11,2 км сетей водоотведения, 33,9 км сетей, завершены работы по реконструкции технологической части очистных сооружений в г. Верхний Уфалей.

Одним из важных инструментов решения социальных и экономических проблем является процесс газификации Челябинской области. В 2018 году за счет средств всех уровней в области построено более 320 км газопроводов и газовых сетей, в том числе к 5 населенным пунктам, ранее не газифицированным, построены подводящие газопроводы; подключено к газу на ранее построенных сетях 9 579 квартир; обеспечена возможность подключения к газу 8 400 квартир (домов).

В 2018 году реализация задач в сфере дорожного хозяйства осуществлялась в рамках трех госпрограмм Челябинской области:

– «Развитие дорожного хозяйства в Челябинской области на 2015–2022 годы» (постановление Правительства Челябинской области от 28.11.2014 г. № 654-П), в составе которой реализуется программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Челябинской агломерации (приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги»);

– «Развитие сельского хозяйства в Челябинской области на 2017–2020 годы», подпрограмма «Устойчивое развитие сельских территорий в Челябинской области» (постановление Правительства Челябинской области от 21.12.2016 г. № 724-П);

– «Экономическое развитие и инновационная экономика Челябинской области», подпрограммы «Диверсификация экономики моногородов Челябинской области на 2017–2019 годы» (постановление Правительства Челябинской области от 16.12.2015 г. № 623-П).

Объем финансирования, направленный на выполнение дорожных работ в 2018 году, составил 12 689,2 млн. рублей (в том числе 11 452,5 млн. рублей – средства областного бюджета, 1 220,8 млн. рублей – средства федерального бюджета, 15,9 млн. рублей – средства фонда развития моногородов), из них:

–1 613,4 млн. рублей на строительство и реконструкцию региональных дорог; 6 345,4 млн. рублей – на капитальный ремонт, ремонт и содержание региональных

дорог (в т. ч. 300 млн. рублей в рамках приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги»);

– 4 578,6 млн. рублей – на предоставление субсидий местным бюджетам (в т. ч. 700 млн. рублей в рамках приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» и 15,9 млн. рублей – средства фонда развития моногородов).

В результате:

– введено в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального и местного значения протяженностью 76,4 км, в том числе: регионального значения – 70,2 км; местного значения – 4,2 км; местного значения, ведущих к общественно значимым объектам сельских населенных пунктов, объектам производства и переработки сельскохозяйственной продукции – 1,4 км; строительство подъездной автомобильной дороги к комплексу легких теплиц в г. Усть-Катаве – 0,6 км;

– отремонтировано 213,1 км / 150,3 пог. метров / 809,1 тыс. кв. метров автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального и местного значения (ремонт и капитальный ремонт), в том числе: автомобильных дорог регионального значения – 63,5 км.

Кроме того, на двух автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения проведен ремонт щебеночного покрытия общей протяженностью 1,0 км; автомобильных дорог местного значения – 149,6 км/150,3 пог. метров; автомобильных дорог местного значения (в рамках приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги») – 809,1 тыс. кв. метров.

Основными значимыми объектами, введенными в эксплуатацию в результате строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения, в 2018 году являются:

– автомобильная дорога Аргаяш–Кулуево–Марксист–Альмеева, в том числе обход села Давлетбаева 1,738 км, участок Кулуево–Альмеева (Аргаяшский район), протяженностью 3,0 км;

- строительство автомобильной дороги Писклово–Кораблево, участок км 5 – Кораблево (Еткульский район), протяженностью 3,6 км;
- строительство автомобильной дороги Копытово–граница Курганской области (Еткульский район), протяженностью 6,3 км;
- строительство автомобильной дороги Карабаново-автодорога М-36 Челябинск–Троицк до границы с Республикой Казахстан (Троицкий район), протяженностью 3 км;
- реконструкция автомобильной дороги Дробышево–Метличье (Троицкий район), протяженностью 2,5 км;
- реконструкция автомобильной дороги Дробышево–Суналы–Неверово (Троицкий район), протяженностью 15,99 км;
- реконструкция автомобильной дороги Мирный–Булатово–Восточный, участок км 12+524 – км 13+340 (Уйский район), протяженностью 0,96 км.

Кроме того построено и реконструировано 5 мостовых переходов с расчетной протяженностью по мостам – 6,77 км. [38].

В заключении можно сказать, в г. Челябинске заметно увеличивается тенденция расширения города что влечёт к появлению новых жилых районов, из-за этого возрастёт количество заказов для строительных компаний на постройку предприятий розничной торговли, образовательных и здравоохранительных учреждений. Заметно растёт тенденция развития коттеджных посёлков.

Так же основными направлениями инфраструктурных строительных компаний в Челябинской области являются обслуживание и постройка дорог. Так в 2020 году у правительства Челябинской области большие планы по строительству и ремонту дорог. За счет средств дорожного фонда в нормативное состояние приведут более 750 км автомобильных дорог регионального и местного значения. А силу промышленного развития региона приоритетным направлением деятельности остается продажа металла, а повышенным спросом пользуются складские площади для их хранения.

Вывод по разделу два

Проведённый анализ строительной индустрии в России и за рубежом, показал, что во многих странах, в ближайшее время, значительно увеличится нагрузка на инфраструктуру, а, следовательно, для устойчивого экономического развития и роста строительного рынка в мире, необходимо его своевременная модернизация. Темпы роста строительной отрасли в мире ожидаются на уровне 3,9% в год, что выше темпов глобального экономического роста почти на 1% и к 2030 году отрасль вырастет на 85% до 17,5 трлн. долл.

Во всём многообразии видов коммерческой деятельности строительство было и остаётся одной из ведущих отраслей. Оно оказывает решающее влияние на развитие огромного количества смежных отраслей материального производства. Несмотря на определенные сложности, строительный сектор имеет множество перспектив для дальнейшего развития. Но наличие серьезных проблем существенно его тормозят. Строительная отрасль как никогда нуждается в незамедлительной помощи, направленной на поддержание ситуации. В связи с этим в России были реализованы государственные программы для её поддержки и развития.

С вышесказанным можно сделать вывод, что строительная индустрия является пусть и медленно растущим, но всё же прибыльным и более-менее стабильным рынком, не характеризующимся резкими спадами.

3 АНАЛИЗ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ ОТКРЫТИЯ ФИЛИАЛА В ГОРОДЕ ЧЕЛЯБИНСК

3.1 Краткая информация о проекте

Рассматриваемый проект заключается в открытии филиала ООО «ТРАНСТРОЙ» в г. Челябинске. Основным направлением данного филиала будет постройка и обеспечение городов надземными пешеходными переходами.

Данное направление было выбрано в связи с тем что:

– во-первых, время – деньги. А как известно, пробки, создаваемые светофорами и пешеходными переходами влекут за собой колоссальные убытки. Так, например, в Москве час простоя в пробке в будничные день стоит государству почти 500 рублей с каждой легковушки и более 16 тыс. с одного автобуса. По данным на 2020 год, ежедневно, на улицы выезжают около 3.5 миллионов автомобилей. Не сложно посчитать, убыток из-за пробок, составляет, около 1 750 000 000 руб.;

– во-вторых, есть и другие важные косвенные убытки, которые сложно подсчитать точно, – это ущерб для экологии и увеличение числа ДТП. По статистике число аварий возрастает на высоких скоростях и на низких, как раз в дорожных пробках. Так в 2017 году общий материальный ущерб, из-за аварий в пробках, составил около 700 млрд рублей.

– в-третьих, в связи с вышеперечисленным, растёт потребность в надземных пешеходных переходах. Так только в одном городе в Москве за предыдущий год было размещено 11 тендеров на постройку надземных переходов. Средняя стоимость каждого составляла около 90 млн руб.

Так как данное предприятие является филиалом, а не обособленным юридическим лицом, система налогообложения устанавливается такая же, как и на головном предприятии ООО. В данном случае это общая система налогообложения.

Предприятие на ОСНО выплачивает следующие налоги:

- НДС в размере 20%;
- налог на прибыль в размере 20%;

- транспортный налог;
- отчисления во внебюджетные фонды.

Календарный план проекта составляется для определения времени осуществления мероприятий, которые направлены на достижение целей данного проекта. Также для установления взаимосвязей между ними по временному параметру с учетом рисков событий. Календарное планирование реализации проекта представлено в таблице 3.1.

Таблица 3.1 – Календарное планирование

№ этапа	Планируемые мероприятия	Дата начала	Дата окончания	Продолжительность, дни
Подготовительный этап				
1	Регистрация филиала ООО	01.08.2020	5.08.2020	4
2	Поиск офиса и складов, заключение договора аренды	03.08.2020	9.08.2020	6
3	Ремонт и обстановка помещения	10.08.2020	17.08.2019	7
4	Закупка техники и оборудования	10.08.2020	24.08.2020	14
5	Установка выбранного оборудования	25.08.2020	26.08.2020	1
6	Наём и обучение персонала	27.08.2020	03.09.2020	7
Этап реализации				
7	Открытие строительной компании	04.09.2020	04.09.2020	–
Итого деятельность подготовительного этапа				47

Подготовительный этап начнётся с 1 августа. Больше всего времени уйдёт на закупку и транспортировку техники и оборудование. Открытие строительной компании запланировано на 4 сентября. Календарное планирование предварительно занимает всего 35 дней.

Этапы, указанные в таблице 3.1, наглядно отражены на рисунке 3.1 в диаграмме Ганта.

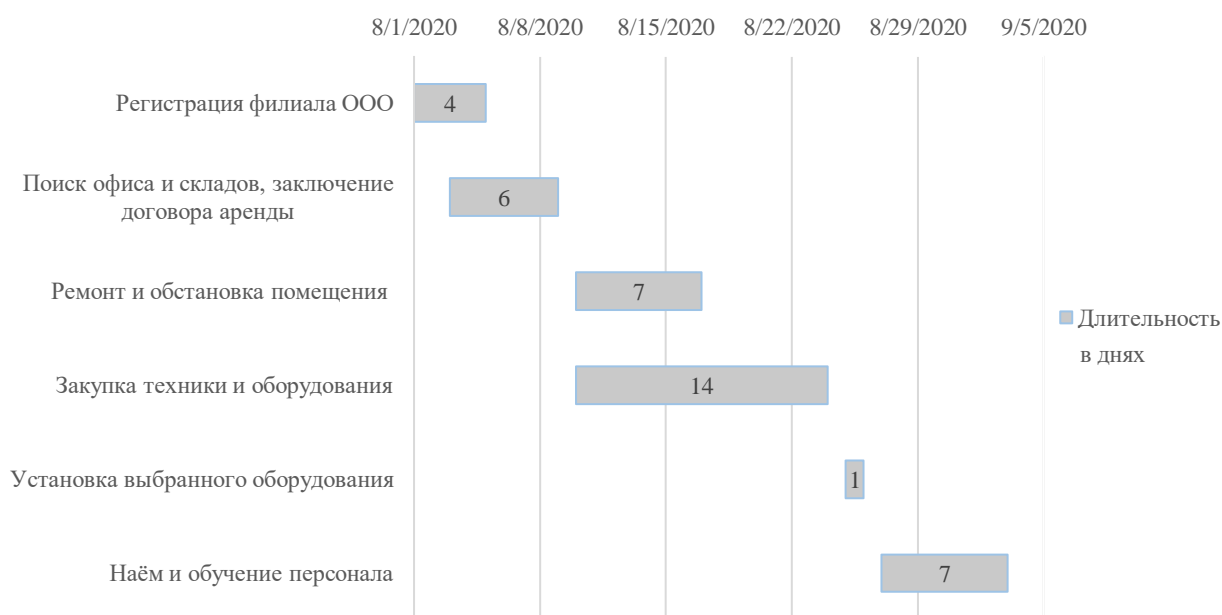


Рисунок 3.1 – Диаграмма Ганта

Для реализации данного проекта будет арендован офис 30 м². в бизнес-центре «Garderob» Челябинская область, Челябинск, р-н Центральный, ул. Труда, 91. Аренда составит 24 000 руб./мес.

Также для хранения материалов и техники будут арендованы складские помещения. Необходимо 2600 м². Для хранения основной части материалов, техники и транспорта понадобится 2000 м² склада открытого типа. Для данной задачи подходит открытая асфальтированная площадка по адресу Челябинская область, г. Челябинск, Строительная ул., 6А район Metallургический. Стоимость аренды составит 100 000 руб. в месяц. Для материалов, требующих специальные условия хранения, понадобится 600 м² складского помещения закрытого типа. Данный объект можно арендовать по адресу Челябинская область, г. Челябинск, район Metallургический, Хлебозаводская улица, 7А. Стоимость аренды составляет 3 900 руб. за м² в год, что при наших условиях равно 2 340 000 руб. в год. Данные склады были выбраны в связи с тем, что имеют удобные подъездные пути для большегрузных машин, площадки для маневрирования транспорта, и близость к крупным транспортным развязкам что обеспечивает удобную связь со всеми

районами города. А также огромным плюсом является то, что данные складские помещения находятся в непосредственной близости друг от друга.

Для осуществления своей деятельности предприятию необходимо закупить оборудование. Данные о необходимом оборудовании и его цена перечислены в таблице 3.2.

Таблица 3.2 – Затраты на оборудование

Оборудование	Количество, шт.	Стоимость, руб.	Общая сумма, руб.
Лазерные уровни	2	5 000	10 000
Шуруповёрты	4	5 000	20 000
Перфораторы	2	5 000	10 000
Автомобильный кран КС-55713-4	1	–	–
Канат пеньковый (50м)	2	2 500	5 000
Мобильный кран КС-65713	1	11 000 000	11 000 000
Теодолит	1	50 000	50 000
Автобетоно-смеситель 58147А ТЗА	1	–	–
Набор инструментов	4	1 500	4 500
Штроборез	1	8 000	8 000
Болгарка	2	4 500	9 000
Лопастная мешалка	1	20 000	20 000
Сварочный аппарат	2	5 000	5 000
ПК	4	30 000	120 000
Стол	4	3000	12 000
Офисное кресло	4	2 500	10 000
Шкаф	1	10 000	10 000
Конструкция «Строительные леса»	1	20 000	20 000
Гидроэлеватор	1	5 000	5 000
Вибратор глубинный для бетона	1	15 000	15 000
Прочее (вкл. Перчатки, каски, рулетка, угольник, шпатель, лопаты, ведра)	1	50 000	50 000
Итого	–	–	12 178 000

Среди затрат на оборудование, основными являются затраты на приобретение спец техники, а именно, мобильный кран КС-65713 (11 000 000 руб.). На головном предприятии простаивает, а, следовательно, приносит убытки, необходимая нам техника, такая как Автомобильный кран КС-55713-4, автобетоносмеситель

58147А ТЗА и экскаватор-погрузчик JCB 3СХ ЕСО Super. Поэтому они будут предоставлены нашему филиалу. Рыночная стоимость крана составляет 6 000 000 руб., и автобетономесителя 5 000 000 руб.

Амортизация на приобретённое оборудование не начисляется, если первоначальная стоимость укладывается в рамки предельной величины, не превышающей 40 000 руб. (п. 5 ПБУ 6/01).

В нашем случае амортизация начисляется на два мобильных крана и Автобетоносмеситель.

Расчёт амортизации осуществляется по формуле (формула 3.1)

$$A = ПС \cdot (100\% / СПИ), \quad (3.1)$$

где ПС – первоначальная стоимость,

СПИ – срок полезного использования в годах.

Срок полезного использования Мобильного крана КС-65713 составляет 15 лет. Значит, ежегодно сумма амортизации равна 733 334 рублей. Срок полезного использования автомобильного крана КС-55713-4 составляет 12 лет. Значит, ежегодно сумма амортизации равна 500 000 рублей. Срок полезного использования автобетоносмесителя 58147А ТЗА составляет 10 лет. Следовательно, годовая сумма амортизации будет равной 500 000 рублей. Ежегодная сумма амортизации. Расчёт амортизации представлен в таблице 3.3.

Таблица 3.3 – Амортизация приобретённого оборудования

Наименование	Стоимость	Количество	Срок амортизации, год	Амортизация в год, руб.
Мобильный кран КС-65713	11 000 000	1	15 лет	733 334
Автомобильный кран КС-55713-4	6 000 000	1	12 лет	500 000
Автобетоносмеситель 58147А ТЗА	5 000 000	1	10 лет	500 000
Итого	–	–	–	1 733 334

Для функционирования строительного комплекса необходимо сформировать штат из следующих специалистов:

- штатный персонал: управляющий, бухгалтер, диспетчер, охранник;
- наёмный персонал: 2 бригадира, геодезист, 3 машиниста, 8 рабочих, инженер-проектировщик.

Именно такого минимального количества персонала необходимо для полноценного функционирования данного филиала. Расчеты расходов на штатный персонал представлены в таблице 3.4.

Таблица 3.4 – Фонд оплаты труда штатного персонала

Должность	ФОТ, руб.	Кол-во сотрудников, чел.	Итого ФОТ, руб.
Управляющий	90 000	1	90 000
Бухгалтер	40 000	1	40 000
Диспетчер	40 000	1	40 000
Охранник	25 000	1	25 000
Итого	195 000	4	195 000

Расчеты расходов на наёмный персонал представлены в таблице 3.5.

Таблица 3.5 – Фонд оплаты труда наёмного персонала

Должность	ФОТ, руб.	Кол-во сотрудников, чел.	Итого ФОТ, руб.
Бригадир	45 000	2	90 000
Инженер-проектировщик	40 000	1	40 000
Геодезист	40 000	1	40 000
Машинист	30 000	3	90 000
Рабочие (монтажники)	30 000	8	240 000
Итого		15	500 000

Затраты на штатный персонал составил 195 000 руб. в месяц, в год 2 340 000 руб. Фонд оплаты труда наёмного персонала равен 500 000 руб. в месяц, что равно 6 000 000 руб. в год. Затраты на весь персонал составили 695 000 в месяц,

в год они составят 8 340 000 рублей. Количество штатного персонала составляет 4 человека, наёмного 15 человек.

Рассчитаем отчисления во внебюджетные фонды, которые включают взносы за пенсионное, социальное и медицинское страхование. Согласно НК РФ, в 2020 году отчисления во внебюджетные фонды составляют 30% от ФОТ (обязательное пенсионное страхование – 22%, обязательное социальное страхование на случай временной нетрудоспособности – 2,9%, обязательное медицинское страхование – 5,1%). А также фондом социального страхования предусмотрены взносы за травматизм, для кода действует ставка 0,2% (первый класс профессионального риска). Расчёты для штатного персонала представлены в таблице 3.6.

Таблица 3.6 – Отчисления во внебюджетные фонды (штатный персонал)

Должность	Фонд оплаты труда в месяц, руб.	Взносы в месяц, руб.	Итого год, руб.
Управляющий	90 000	27 000	324 000
Бухгалтер	40 000	12 000	144 000
Диспетчер	40 000	12 000	144 000
Охранник	25 000	7 500	90 000
Итого	195 000	58 500	702 000

Фонд социального страхования за травматизм для наёмного персонала составит 0,9%. Так как данная группа входит в 8 класс риска. Итого отчисления составят 30,9%. Расчёты отчислений во внебюджетные фонды для наёмного персонала представлены в таблице 3.7.

Таблица 3.7 – Отчисления во внебюджетные фонды наёмный персонал

Должность	Фонд оплаты труда в месяц, руб.	Взносы в месяц, руб.	Итого год, руб.
Бригадир (2)	90 000	27 810	333 720
Инженер-проектировщик	40 000	12 360	148 320
Геодезист	40 000	12 360	148 320
Машинист (3)	90 000	27 810	333 720
Рабочие (монтажники) (8)	240 000	74 160	889 920
Итого	500 000	154 500	1 854 000

Таким образом, отчисления во внебюджетные фонды штатного персонала составили 58 500 рублей в месяц, что составляет 702 000 рублей в год. А отчисления во внебюджетные фонды наёмного персонала 154 500 рублей в месяц или 1 854 000 рублей в год.

Рассмотрим итог всех инвестиционных затрат (таблица 3.8). В стоимость оборотных средств входит арендная плата и ФОТ.

Таблица 3.8 – Инвестиционные затраты

Вид издержек	Сумма, руб.
Регистрация филиала ООО	800
Изготовление печати	600
Закупка техники и оборудования	12 178 000
Создание веб-сайта	100 000
Плата за аренду офиса	24 000
Плата за аренду складов	295 000
Итого	12 598 400

В итоге для реализации проекта понадобятся первоначальные инвестиции в размере 12 598 400 рублей. Источником финансирования выступит собственный капитал ООО «ТРАНСТРОЙ».

Необходимо учитывать постоянные и переменные затраты предприятия. Общая сумма переменных и постоянных затрат предприятия составляет суммарные затраты производства. В общей сумме затрат предприятия переменные занимают большую долю, а постоянные лишь малую часть.

Постоянные затраты будут увеличиваться примерно на 10 % каждый год. Итоговые затраты представлены в таблице 3.9.

Таблица 3.9 – Постоянные затраты предприятия

Наименования	Сумма в месяц, руб.	Итого за 1-й год, руб.	Итого за 2-й год, руб.	Итого за 3-й год, руб.
Аренда офиса	24 000	288 000	316 800	348 480
Аренда складских помещений	295 000	3 540 000	3 894 000	4 283 400
Заработная плата (штат. персонал)	195 000	2 340 000	2 574 000	2 831 400

Окончание таблицы 3.9

Наименования	Сумма в месяц, руб.	Итого за 1-й год, руб.	Итого за 2-й год, руб.	Итого за 3-й год, руб.
Отчисления во внебюджетные фонды (штат. персонал)	58 500	702 000	772 200	849 420
Амортизация	194 445	1 733 334	1 906 667	2 097 334
Затраты на средства связи	6 000	72 000	79 200	87 120
Итого	772 445	8 675 334	9 542 867	10 497 154

Из таблицы видно, что постоянные затраты составляют 8 675 334 рублей за 1-й год, 9 542 867 рублей за 2-й год и 10 497 154 рублей за 3-й год.

Переменные затраты меняются в зависимости от изменения объемов производства. Рассчитаем переменные затраты.

На постройку одного пешеходного перехода уходит в среднем 3 месяца. Поэтому расчёты были произведены с учётом данного периода. Данные были сформулированы на основе средней сметной стоимости (таблица 3.10).

Таблица 3.10 – Переменные затраты

Наименование	Сумма в месяц, руб.	Итого за 3 месяца, руб.
Основные строительные конструкции:		
Опоры (с учётом производства и доставки) (без НДС)	12 500 000	12 500 000
Пролёты (с учётом производства и доставки) (без НДС)	10 000 000	10 000 000
Мостовое полотно (с учётом производства и доставки)	11 000 000	11 000 000
Лестничные марши (с учётом производства и доставки) (без НДС)	1 000 000	1 000 000
Перильные ограждения (с учётом производства и доставки) (без НДС)	200 000	200 000
Остальное:		
Заработная плата наёмного персонала	500 000	1 500 000
Отчисления во внебюджетные фонды	160 000	480 000
Обстановка и принадлежности дороги	1 000 000	1 000 000
Энергозатраты (ГСМ, электричество)	500 000	500 000
Расходные материалы	720 000	720 000
Непредвиденные расходы	200 000	200 000
Итого		39 100 000

В год планируется строить по 3 надземных пешеходных перехода. Значит за 12 месяцев переменные затраты составят 117 300 000 руб.

Ниже представлены суммарные расходы предприятия (таблица 3.11)

Таблица 3.11 – Суммарные затраты предприятия

Название	1-й год	2-й год	3-й год
Постоянные	8 675 334	9 542 867	10 497 154
Переменные	117 300 000	129 030 000	141 933 000
Итого	125 975 334	138 572 867	152 430 154

По таблице видно, что итоговые затраты за 1й год составляют 125 975 334 рублей, за 2й год 138 572 867 рублей, за 3й год 152 430 154 рублей. Данные затраты будут являться себестоимостью предприятия.

Теперь высчитаем себестоимость надземного пешеходного перехода. Так как на возведение 1-го строения уходит около 3 месяцев, следовательно, для получения себестоимости мы должны сложить постоянные и переменные затраты за этот период. А также, с учётом планирования возведения 3-х строений в год, у нас остаётся 3 свободных месяца, в каждый из которых осуществляются поиски и получение необходимых тендеров. На каждый месяц поисков приходится три месяца строительных работ. Так как в это время не осуществляется производство продукции, следовательно, учитываются только постоянные затраты.

В итоге, чтобы посчитать себестоимость одной единицы продукции, мы должны учесть 3 месяца переменных и 4 месяца постоянных затрат:

$$\text{Себестоимость ед. прод.} = 39\,100\,000 + 3\,089\,780 = 42\,189\,780 \text{ руб.}$$

Средняя стоимость тендеров составляет 50–60 млн руб. С учётом всех затрат, а также исходя из средней стоимости продукции мы можем сформировать свою наценку и высчитать конечную стоимость:

- наценка на ед. продукцию: $42\,189\,780 \cdot 25\%/100\% = 10\,547\,445$ руб.;
- конечная стоимость ед. продукции: $42\,189\,780 + 10\,547\,445 = 52\,737\,225$ руб.

Исходя из этого, рассчитаем прогнозную выручку предприятия. С учётом роста постоянных затрат (таблица 3.12)

Таблица 3.12 – Прогнозируемая выручка, в руб.

Период	1-й год	2-й год	3-й год
Выручка	158 221 675	174 042 843	191 447 127

Рассчитаем налоги. В качестве системы налогообложения у нас ОСНО

Предприятие на ОСНО выплачивает следующие налоги:

- налог на имущество (недвижимое имущество отсутствует);
- НДС в размере 20%;
- налог на прибыль в размере 20%;
- транспортный налог.

Расчёты предоставлены в таблице 3.13.

Таблица 3.13 – Налоги по общей системе налогообложения(ОСНО)

Наименование	1-й год	2-й год	3-й год
НДС (на покупку основных строительных конструкций)	20 820 000	22 902 000	25 192 200
НДС (аренда)	765 600	842 160	926 376

Транспортный налог рассчитан отдельно с учётом мощности двигателя и ставок по области (таблица 3.14).

Таблица 3.14 – Налог на транспорт

Наименование	Мощность двигателя, л.с.	Налог, руб.
Мобильный кран КС-65713	400	60 000
Автомобильный кран КС-55713-4	240	18 000
Автобетоносмеситель 58147А ТЗА	280	42 000
Итого		120 000

Рассчитаем НДС:

- НДС полученный:

Планируемая выручка за 1-й год 158 221 675 руб., НДС =20%, отсюда следует, что:

$$\text{НДС} = 158\,221\,675 / 120 \cdot 20 = 26\,370\,279 \text{ руб.}$$

Эту сумму ожидает государство, но часть ее уже заплатили расплачиваясь за товар и аренду:

– НДС уплаченный:

$$20\,820\,000 + 765\,600 = 21\,585\,600 \text{ руб.};$$

– заплатить в бюджет:

$$26\,370\,279 - 21\,585\,600 = 4\,784\,679 \text{ руб.}$$

Рассчитаем налог на прибыль:

– выручка за вычетом НДС:

$$158\,221\,675 - 4\,784\,679 = 153\,436\,996 \text{ руб.}$$

Стоимость товара без НДС = $34\,700\,000 \cdot 3 = 104\,100\,000$ руб.

Стоимость аренды без НДС = $3\,828\,000$ руб.

Прочие расходы (нет НДС) = $18\,047\,334$ руб.

– прибыль до налогообложения (15):

Выручка за вычетом НДС – Стоимость товара (без НДС) – Аренда (без НДС) –
Прочие расходы (нет НДС) – Транспортный налог, (15)

$$153\,436\,996 - 104\,100\,000 - 3\,828\,000 - 18\,047\,334 - 120\,000 = 27\,341\,662 \text{ руб.}$$

Ставка налога на прибыль 20%, поэтому:

$$27\,341\,662 \cdot 20 / 100 = 5\,468\,333 \text{ руб.}$$

По вышесказанным расчетам, организация должна выплатить следующие налоги:

- НДС = 4 784 679 руб.;
- налог на прибыль – 5 468 333 руб.;
- налог на транспорт – 120 000 руб.

Налоговая нагрузка за первый год составляет:

$$4\,784\,679 + 5\,468\,333 + 120\,000 = 10\,373\,012 \text{ руб.}$$

Таким же методом посчитаем налоги за последующие 2 года и внесем данные в таблицу. Рассчитаем чистую прибыль организации (таблица 3.15).

Таблица 3.15 – Чистая прибыль организации

Показатель	0-й год	1-й год	2-й год	3-й год
Инвестиции	12 598 400	–	–	–
Выручка	–	158 221 675	174 042 843	191 447 127
Себестоимость	–	125 975 334	138 572 867	152 430 154
Прибыль до налогообложения	–	27 341 662	30 075 828	33 083 411
НДС (20%)	–	4 784 679	5 263 147	5 789 467
Налог на прибыль (20%)	–	5 468 333	6 015 166	6 616 683
Налог на транспорт	–	120 000	120 000	120 000
Чистая прибыль	–	16 968 650	18 677 515	20 557 261

Произведем расчет денежных потоков в таблице 3.16.

Таблица 3.16 – Расчет денежных потоков, в руб.

Показатель	1-й год	2-й год	3-й год
Амортизация	1 733 334	1 906 667	2 097 334
Чистая прибыль	16 968 650	18 677 515	20 557 261
Денежный поток	18 701 985	20 420 449	22 310 751

Из таблицы 3.16 можно сделать вывод, что денежный поток увеличивается с течением времени.

3.2 Оценка инвестиционной привлекательности проекта

Чтобы отразить инвестиционную привлекательность или непривлекательность проекта нужно провести оценку эффективности. Рассмотрим эффективность используя простые и дисконтируемые показатели. Расчет будет проведен по данным с предыдущих пунктов. На основании рассчитанных денежных потоков оцениваются показатели эффективности, инвестиционной привлекательности проекта.

Чистый доход (NV) рассчитаем по формуле (1) из раздела один:

$$NV = (18\,701\,985 + 20\,420\,449 + 22\,310\,751) - 12\,598\,400 = 48\,834\,786 \text{ руб.}$$

Вывод: критерием приемлемости проекта является положительный чистый доход, то есть $NV > 0$, значит, наш проект по данному методу является приемлемым, так как $48\,834\,786 > 0$. Таким образом, чистый доход проекта составляет 48 834 786 руб.

В результате расчетов чистый доход получился положительным. Это говорит о том, что проект является приемлемым.

Норму прибыли рассчитаем по формуле (2) из раздела один:

$$ARR = \frac{20\,477\,728}{12\,598\,400} \cdot 100\% = 162,54\%$$

Определенного критерия приемлемости проекта нет, но чем выше значение показателя, тем лучше.

Недисконтированный срок окупаемости рассчитаем по формуле (3) из раздела один:

$$PB = \frac{12\,598\,400}{20\,477\,728} = 0,62 \cdot 12 \approx 8 \text{ мес.}$$

Так как горизонт планирования 3 года, а недисконтированный срок окупаемости 8 месяцев, что намного меньше горизонта планирования, то можно сделать вывод, что проект приемлем.

Недисконтированный индекс доходности рассчитаем по формуле (4) из раздела один:

$$PI = 1 + \frac{48\,834\,786}{12\,598\,400} = 4,88.$$

Исходя из полученных расходов видно, что недисконтированный индекс доходности больше 1. Это говорит о том, что проект приемлем. Также можно сделать вывод, что на каждый рубль вложенных инвестиций приходится 4,88 руб. чистого дохода.

Представим все полученные значения недисконтированных показателей в таблице 3.17.

Таблица 3.17 – Значения недисконтированных показателей

Показатель	Полученное значение	Нормативное значение
Чистый доход, руб.	48 834 786	$NV > 0$
Норма прибыли, %	162,54	$ARR \geq$ среднеотраслевого значения
Недисконтированный срок окупаемости, мес.	8	$PB < T$
Недисконтированный индекс доходности	4,88	$PI > 1$

Из таблицы 3.17 видно, что все полученные значения соответствуют нормативным значениям. Это говорит о том, что проект является эффективным и его можно реализовывать.

Помимо недисконтированных показателей, рассчитаем также дисконтированные показатели. Для этого необходимо рассчитать ставку дисконтирования. Для ее расчета воспользуемся сокращенной формулой Фишера.

За минимальную реальную доходность возьмем ставку рефинансирования (ключевую ставку). В июне 2020 ставка ЦБ РФ составляет 4,5%. Реальный уровень инфляции составляет 4,00%. Исходя из этого, ставка дисконтирования будет равняться. Премия за риск при повышении объема продаж существующей продукции, согласно таблице находится от 8 до 10%. Возьмем максимальное значение – 10%:

$$r = 4,5 + 4 + 10 = 18,5\%.$$

Для дальнейших расчетов продисконтируем денежные потоки по годам по ставке 18,5%:

$$CF_1 = \frac{18\,701\,985}{(1 + 0,185)^1} = 15\,782\,265 \text{ руб.};$$

$$CF_2 = \frac{20\,420\,449}{(1 + 0,185)^2} = 14\,542\,149 \text{ руб.};$$

$$CF_3 = \frac{22\,310\,751}{(1 + 0,185)^3} = 13\,407\,850 \text{ руб.}$$

Рассчитаем дисконтированные показатели.

Чистый дисконтированный доход рассчитаем по формуле (5) из раздела один:

$$NPV = 15\,782\,265 + 14\,542\,149 + 13\,407\,850 - 12\,598\,400 = 31\,133\,865 \text{ руб.}$$

В результате расчетов чистый дисконтированный доход оказался больше нуля. Это говорит о том, что проект приемлем.

Дисконтированный индекс доходности рассчитаем по формуле (6) из раздела один:

$$DPI = 1 + \frac{31\,133\,865}{12\,598\,400} = 3,47.$$

Исходя из расчетов видно, что один рубль вложенных инвестиций предприятию будет приносить 3,47 руб. чистого дисконтированного дохода. Данное значение больше единицы, следовательно, проект приемлем.

Дисконтированный срок окупаемости рассчитаем по формуле (7) раздела один:

$$DPB = \frac{12\,598\,400}{14\,577\,422} = 0,86 \approx 12 \text{ мес.}$$

В результате расчетов дисконтированный срок окупаемости получился 18 месяцев. Так как горизонт планирования 3 года, то можно сделать вывод, что проект приемлем.

Внутреннюю норму доходности рассчитаем методом подбора. Результаты представлены в таблице 3.18.

Таблица 3.18 – Зависимость чистого дисконтированного дохода от ставки дисконтирования

г, %	48,13687	96,27374	144,41061	192,54748	240,68435
NPV, руб.	16 195 054	5 181 632	0	-2 928 488	-4 785 249

Из таблицы 3.18 видно, что чистый дисконтированный доход равен нулю при ставке дисконтирования равной 144,41061%. Представим данный результат из таблицы 3.18 графически на рисунке 3.2.

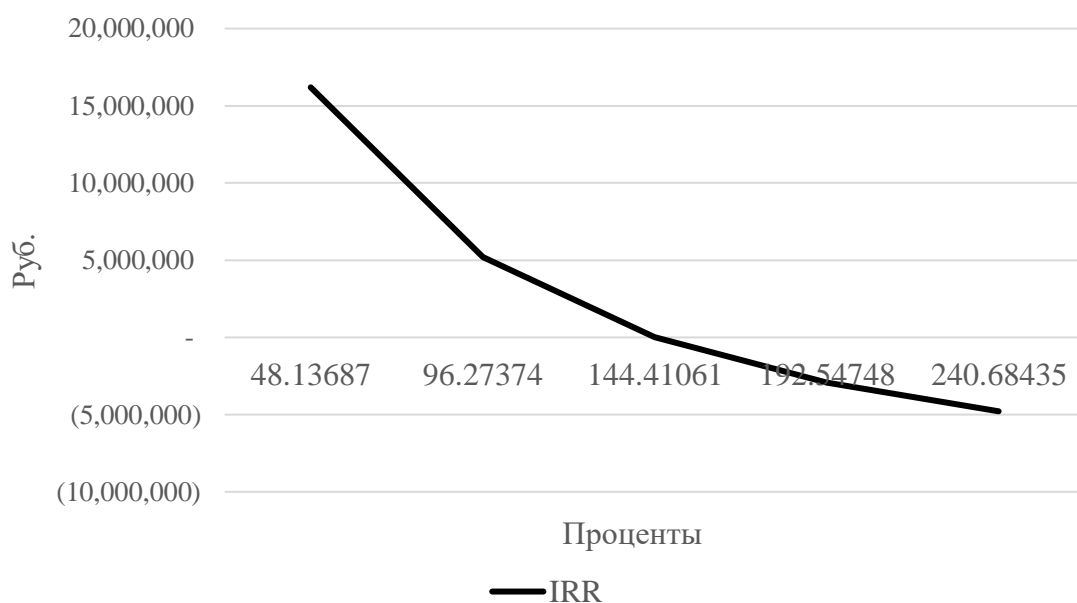


Рисунок 3.2 – График внутренней нормы доходности

Представим все полученные значения дисконтированных показателей в таблице 3.19.

Таблица 3.19 – Значения дисконтированных показателей

Показатель	Полученное значение	Нормативное значение
Чистый дисконтированный доход, руб.	31 133 865	NPV>0
Дисконтированный индекс доходности	3,47	DPI>1
Дисконтированный срок окупаемости, мес.	12	DPB<T
Внутренняя норма доходности, %	144,41061	IRR>r

Из таблицы 3.19 видно, что все значения недисконтированных показателей соответствуют нормативным значениям. Следовательно, проект является эффективным и его можно реализовывать.

Представим все полученные значения недисконтированных и дисконтированных показателей в сводную таблицу 3.20.

Таблица 3.20 – Значения недисконтированных и дисконтированных показателей

Показатель	Полученное значение	Нормативное значение
Недисконтированные показатели		
Чистый доход, руб.	48 834 786	NV>0
Норма прибыли, %	162,54	ARR ≥ среднеотраслевого значения
Недисконтированный срок окупаемости, мес.	8	PB<T
Недисконтированный индекс доходности	4,88	PI>1
Дисконтированные показатели		
Чистый дисконтированный доход, руб.	31 133 865	NPV>0
Дисконтированный индекс доходности	4,64	DPI>1
Дисконтированный срок окупаемости, мес.	12	DPB<T
Внутренняя норма доходности, %	144,41061	IRR>r

Из таблицы 3.20 видно, что полученные значения дисконтированных и недисконтированных показателей соответствуют нормативным значениям. Это говорит о том, что данный проект является приемлемым и эффективным. Его можно реализовывать.

3.3 Анализ рисков проекта

Проведем анализ рисков проекта с помощью анализа точки безубыточности и анализа чувствительности.

Для начала рассчитаем точку безубыточности в натуральном выражении по формуле (13) из раздела один. Средняя стоимость 1-го моста – 52 737 225 руб., постоянные затраты в первый год составили 8 675 334, переменные – 117 300 000 руб. Планируемое количество строительных работ в первый год – 3 объекта.

$$Q_{кр.} = \frac{8\,675\,334}{52\,737\,225 - \left(\frac{117\,300\,000}{3}\right)} = 1 \text{ объект.}$$

Следовательно, для обеспечения безубыточного производства в год предприятию необходимо выполнять один заказ на постройку надземного перехода. Рассчитаем точку безубыточности в денежном выражении по формуле (14) из раздела один. При расчете будем учитывать, что выручка за первый год работы составит 158 221 675 руб.

$$Q_{кр.} = \frac{158\,221\,675 \cdot 8\,675\,334}{158\,221\,675 - 117\,300\,000} = 33\,542\,759 \text{ руб.}$$

Следовательно, при годовой выручке равной 33 542 759 руб. предприятие не будет нести ни прибыли, ни убытков.

На рисунке 3.3 представлено графическое изображение точки безубыточности проекта.

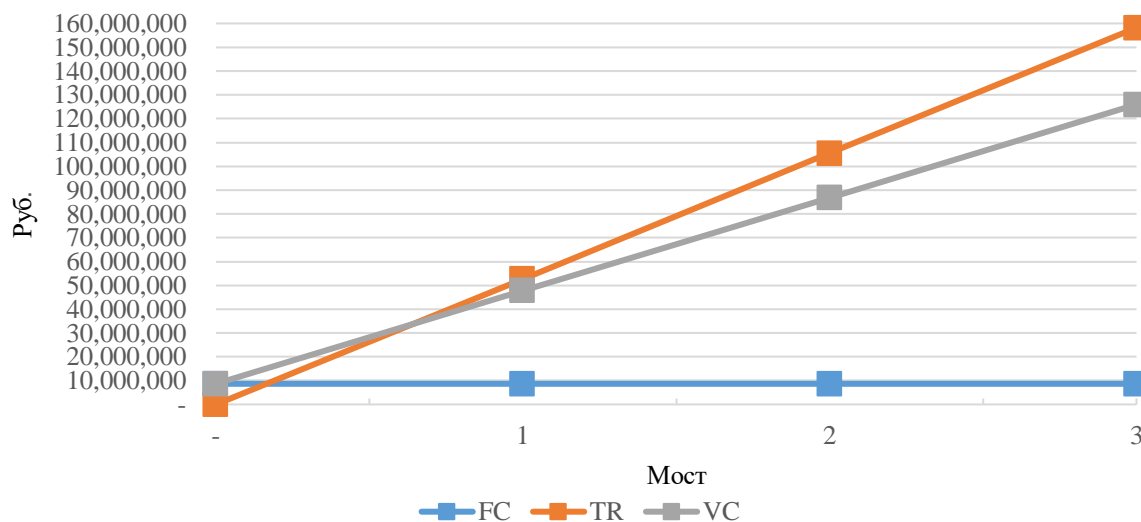


Рисунок 3.3 – График точки безубыточности

Анализ чувствительности заключается в оценке влияния изменения исходных параметров проекта на его конечные характеристики NPV.

Проведем оценку следующих факторов: чувствительность проекта к изменению выручки, к изменению уровней постоянных и переменных затрат.

В качестве выручки, постоянных и переменных затрат возьмем значения, полученные за первый год работы предприятия.

В таблице 3.21 представлен анализ чувствительности к изменению уровня выручки.

Таблица 3.21 – Анализ чувствительности к изменению выручки

Изменение фактора	В, руб.		NPV, руб.		Изменение NPV, %
	До изменения	После изменения	До изменения	После изменения	
20%	158 221 675	189 866 010	31 133 865	90 736 417	191,44
10%	158 221 675	174 043 843	31 133 865	60 935 142	95,72
-10%	158 221 675	142 399 508	31 133 865	1 332 590	-95,72
-20%	158 221 675	126 577 340	31 133 865	-28 468 687	-191,44

В таблице 3.22 представлен анализ чувствительности к изменению уровня постоянных затрат.

Таблица 3.22 – Анализ чувствительности к изменению постоянных затрат

Изменение фактора	FC, руб.		NPV, руб.		Изменение NPV, %
	До изменения	После изменения	До изменения	После изменения	
20%	8 675 334	10 410 401	31 133 865	27 865 842	-10,50
10%	8 675 334	9 542 867	31 133 865	29 499 854	-5,25
-10%	8 675 334	7 807 801	31 133 865	32 767 876	5,25
-20%	8 675 334	6 940 267	31 133 865	34 401 888	10,50

В таблице 3.23 представлен анализ чувствительности к изменению уровня переменных затрат.

Таблица 3.23 – Анализ чувствительности к изменению переменных затрат

Изменение фактора	VC, руб.		NPV, руб.		Изменение NPV, %
	До изменения	После изменения	До изменения	После изменения	
20%	117 300 000	140 760 000	31 133 865	-13 053 377	-141,93
10%	117 300 000	129 030 000	31 133 865	9 040 244	-70,96
-10%	117 300 000	105 570 000	31 133 865	53 227 486	70,96
-20%	117 300 000	93 840 000	31 133 865	75 321 106	141,93

Результаты анализа чувствительности на графике выглядят следующим образом (рисунок 3.4).

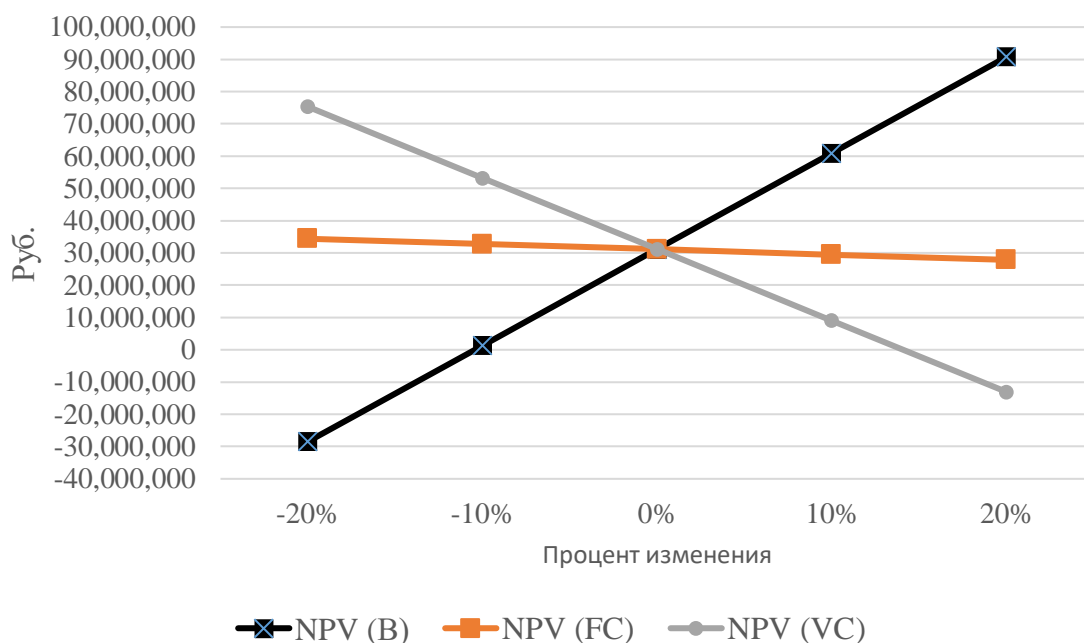


Рисунок 3.4 – Анализ чувствительности

Из рисунка 3.4 можно сделать вывод, проект наиболее чувствителен к изменению уровней выручки и величины переменных затрат.

В то же время проект наименее чувствителен к изменению уровня постоянных затрат. При снижении значения выручки и увеличения величины переменных затрат на 20% проект становится нецелесообразным и экономически невыгодным.

Выводы по разделу три

В данном разделе был разработан проект по открытию филиала ООО «Транстрой» в г. Челябинск. Для реализации данного проекта предприятию необходимы инвестиции в размере 12 648 400 руб. В качестве инвестора выступил собственный капитал ООО «Транстрой»

Была произведена оценка эффективности реализуемого проекта. Чистый доход составил 43 605 026 руб. При этом инвестиции окупятся за 12 месяцев. Также на каждый рубль вложенных инвестиций в среднем проект будет приносить

предприятию 4,5 руб. прибыли. При этом норма прибыли составила 148%, что существенно выше, чем в среднем по отрасли. По результатам расчета недисконтированных показателей, был сделан вывод, что проект является эффективным и его можно реализовывать.

Помимо недисконтированных показателей, были рассчитаны дисконтированные показатели. Для их расчета была использована ставка дисконтирования равная 18,5%, посчитанная по сокращенной формуле Фишера. Чистый дисконтированный доход составил 27 378 331 руб. Расчет срока окупаемости показал, что инвестиции окупятся за 18 месяцев. Также каждый рубль вложенных инвестиций будет приносить предприятию 3,2 рублей дисконтированной прибыли. Ставка, при которой чистый дисконтированный доход будет равен нулю, составила 94,1%. В результате расчёта дисконтированных показателей, был сделан вывод, что проект является эффективным.

Помимо этого, был проведен анализ рисков проекта с помощью расчета точки безубыточности и проведения анализа чувствительности. Точка безубыточности в натуральном выражении составила 1 шт., при этом выручка предприятия составит 33 542 759 руб. Анализ чувствительности показал, что проект наиболее чувствителен к изменению выручки. В целом, проект по открытию филиала ООО «Транстрой» в Челябинске является эффективным и его можно реализовывать.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Реализация любой бизнес идеи требует качественную и внимательную разработку. Это дает возможность определить эффект от реализации бизнес-идеи, а также просчитать возможные риски проекта.

Цель данной выпускной квалификационной работы заключалась в разработке проекта открытия филиала ООО «Транстрой» в г. Челябинске и оценка ее эффективности. Для этого в первом разделе были разобраны основные теоретический аспекты инвестиционной деятельности. Также были рассмотрены такие понятия, как инвестиционный анализ, бизнес-план и бизнес планирование. Существует 2 группы методов, которые применяют для того, чтобы оценить эффективность проекта, это динамические и статистические методы. Также была рассмотрена структура бизнес-плана, включающая в себя 8 основным пунктов. Анализ рисков проекта включает в себя анализ безубыточности и анализ чувствительности.

Инвестиционный проект считается эффективным, если по итогу работы, все цели, которые были поставлены перед началом проекта, а также экономические показатели, соответствуют тем, которые были запланированы в бизнес-плане.

Во втором разделе был проведен анализ зарубежного, российского и челябинского рынка строительной отрасли, была выявлена её динамика развития. Проведенные исследования показали, что данная отрасль медленно, но набирает темп.

В третьем разделе был разработан проект открытия строительного филиала «Транстрой» в г. Челябинск. Была проведена оценка эффективности данного проекта дисконтированными и недисконтированными методами, а также проведена оценка рисков данного проекта.

Для реализации данного проекта предприятию необходимы инвестиции в размере 12 598 400 руб. Собственный капитал ООО «Транстрой» позволяет покрыть сумму инвестиций своими силами.

Для расчета была использована ставка дисконтирования равная 18,5%, посчитанная по сокращенной формуле Фишера.

Чистый дисконтированный доход составил 27 378 331 руб. Расчет срока окупаемости показал, что инвестиции окупятся за 11 месяцев. Также каждый рубль вложенных инвестиций будет приносить предприятию 4,09 рублей дисконтированной прибыли. Ставка, при которой чистый дисконтированный доход будет равен нулю, составила 105,9%. В результате расчёта дисконтированных показателей, был сделан вывод, что проект является эффективным.

Анализ рисков показал, что точка безубыточности в натуральном выражении составила 1 шт., при этом выручка предприятия составит 33 542 759 руб.

Анализ чувствительности показал, что проект наиболее чувствителен к изменению среднего чека и переменных затрат, а наименее чувствителен к изменению уровня постоянных затрат. При снижении величины среднего чека на 20% проект становится нецелесообразным и экономически невыгодным.

В целом, проект по открытию филиала ООО «Транстрой» в г. Челябинске является эффективным и можно его реализовывать.

Таким образом, задачи выпускной квалификационной работы выполнены, а цель достигнута. Выполненная работа имеет практическую ценность, так как в ней рассмотрен проект, который рекомендован к реализации.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Compound annual growth rate noun (среднегодовой темп роста) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.linguee.com/englishrussian/translation/compound+annual+growth+rate+cagr.html>. – (Дата обращения 21.04.2020).
2. Invest in Russia [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ru.investin-russia.com/news>. – (Дата обращения: 03.04.2020 г.).
3. United States Construction Industry Report 2019: Size & Forecast (2014–2023) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.globenewswire.com/fr/news-release/2019/12/19/1963040/0/en/United-States-Construction-Industry-Report-2019-Size-Forecast-2014-2023-by-Value-Volume-across-40-Market-Segments-Updated-in-Q3-2019.html>. – (Дата обращения: 04.04.2020 г.).
4. Абрамс, Р. Бизнес-план на 100%: Стратегия и тактика эффективного бизнеса. 2-е изд. / Р. Абрамс. – М.: Альпина Паблишер, 2015. – 486 с.
5. Анализ безубыточности проекта [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.monographies.ru/en/book/section?id=1270>. – (Дата обращения: 28.02.2020 г.).
6. Анализ чувствительности [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D0%BD%D0%B0%D0%BB%D0%B8%D0%B7_%D1%87%D1%83%D0%B2%D1%81%D1%82%D0%B2%D0%B8%D1%82%D0%B5%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%B8. – (Дата обращения: 25.02.2020 г.).
7. Артеменко, В.Г. Финансовый анализ: учеб. пособие / В.Г. Апонасенко, М.В. Белендир. – М.: ДИС НГАЭиУ, 2016. – 129 с.
8. Багиев, Е.Г. Методология адаптации механизмов и форм взаимодействия бизнес-субъектов в корпоративных образованиях промышленности / Е.Г. Багиев. – 2018.
9. Безрукавая И.В., Власенко Н.А., Дехтяр Е.Е. Строительство в России. 2018: Стат. сб. / Росстат. - М., С863 2018. – 119 с. [Электронный ресурс]. – Режим

доступа: https://www.gks.ru/free_doc/doc_2018/stroit-2018.pdf. – (Дата обращения: 15.04.2020).

10. Бернштейн, Л.А. Анализ финансовой отчетности / Л.А. Бернштейн. – М.: – Финансы и статистика, 2016. – 624 с.

11. Бизнес план [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.grandars.ru/college/ekonomika-firmy/biznes-plan.html>. – (Дата обращения: 28.02.2020 г.).

12. Бизнес планирование [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://kartaslov.ru/книги/Бекетова_О_Бизнес-планирование_конспект_лекций. – (Дата обращения: 18.03.2020 г.).

13. Бизнес-план: назначение, структура и содержание [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://bmanager.ru/articles/biznes-plan-naznachenie-struktura-i-soderzhanie.html>. – (Дата обращения: 18.02.2020 г.).

14. Богатин, Ю.В. Экономическая оценка эффективности работы предприятия: учеб. пособие / Ю.В. Богатин. – М.: ИНФРА-М, 2015. – 223 с.

15. Боумэн, К. Основы стратегического менеджмента: учеб. пособие / К. Боумэн. – М.: ЮНИТИ, 2016. – 182 с

16. Виленский, П.Л. Оценка эффективности инвестиционных проектов. Теория и практика: учеб. пособие / П.Л. Виленский, В.Н. Лившиц, С.А. Смоляк. – М.: Дело, 2016. – 386 с.

17. Габуева, Л.А. Экономика ЛПУ: экономическая эффективность и бизнес-планирование: учеб. пособие / Л.А. Габуева. – М.: Грантъ, 2017. – 465 с.

18. Горбова И.Н., Караева Е.Н., Туряница Е.А. Направления и перспективы на рынке жилой недвижимости России. – Вестник ОрелГИЭТ. –2017. – № 4 (42). – С. 138–141.

19. Государственное предпринимательство в строительстве. В книге: Государственное предпринимательство в строительстве (государственный строительный заказ). – 2015. – С. 13–65.

20. Гришин, В.В. Разрабатываем бизнес-стратегию. Практическое пособие:

учеб. пособие / В.В. Гришин, В.Г. Гришина. – М.: Дашков и К, 2015. – 234 с.

21. Гумба Х.М., Доктор экономических наук, 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (по отраслям и сферам деятельности); Борисова Л.А., Кандидат экономических наук, 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (по отраслям и сферам деятельности).

22. Дарушин, И.А. Финансовый инжиниринг: инструменты и технологии / И.А. Дарушин. – М.: Проспект, 2017. – 162 с.

23. Динамика количества предприятий торговли г. Челябинск [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://cheladmin.ru/sites/default/files/n/page/16831/upload/itogirazvitiyapotrebitelskogorynkav2018.pdf>. – (Дата обращения: 14.04.2020 г.).

24. Для чего нужен бизнес-план? [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.smb24.ru/nachinayuschim_svoj_biznes/razrabotka_biznesplana/dlya_chego_nuzhen_biznesplan. – (Дата обращения: 28.02.2020 г.).

25. Дубровин, И.А. Бизнес-планирование на предприятии: Учебник для бакалавров, 2-е изд.(изд:2) / И.А. Дубровин. – М.: ИТК Дашков и К, 2016. – 432 с.

26. Дьякова, О.В. Состояние строительного комплекса России в сложных геополитических условиях // Строительство – 2015: современные проблемы строительства. – С. 242–245.

27. Ефремов, В.С. Стратегическое планирование: учеб. пособие / В.С. Ефремов. М.: Финпресс, 2016. – 240 с.

28. Ефремов, В.С. Стратегия бизнеса. Концепции и методы планирования: учеб. пособие / В.С. Ефремов. – М.: Финпресс, 2016. – 198 с.

29. Закат эпохи гипермаркетов [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://profi-merch.ru/?p=3575>. – (Дата обращения: 28.03.2020 г.).

30. Зеленская С.Г., Перцев Ю.А. Становление нового технологического уклада: финансовые аспекты регионального инновационного развития в 2015 г. Энергия. – XXI век. – 2012. – № 1–2 (82). – С. 107–130.

31. Игониная, Л.Л. Инвестиции: учеб. пособие / Л.Л. Игониная. – М.: Эконо-

мисть, 2017. – 247 с.

32. Инвестирование в современной экономической ситуации [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://edrij.ru/article/31-05-17>. – (Дата обращения: 22.02.2020 г.).

33. Инвестиции, инвестиционная деятельность [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://studref.com/312559/ekonomika/investitsii_investitsionnaya_deyatelnost. – (Дата обращения: 02.03.2020 г.).

34. Инвестиционный анализ: как провести? [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.fd.ru/articles/159428-investitsionnyu-analiz-kak-provesti>. – (Дата обращения: 21.02.2020 г.).

35. Калашников С.А., Корнев В.М., Агафонова В.В., Елистратов И.О. Особенности и перспективы развития строительных услуг в России и за рубежом. Вопросы экономики и права. – 2017. – № 111. – С. 37–40.

36. Ковалева, Т.М. Коммерческая оценка инвестиций / Т.М. Ковалева. – М: КНОРУС, 2017. – 704 с.

37. Коммерческая оценка инвестиционных проектов [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://altrc.ru/library/9/kommercheskaya-otsenka-investitsionnykh-proektov/>. – (Дата обращения: 28.02.2020 г.).

38. Корховая, Е.А. Реализация экономической стратегии государства посредством приоритетных национальных программ / Е.А. Корховая. – 180 с.

39. Кочиева, А.К. Специфика составления бизнес-плана инновационного проекта: зарубежный подход и российская практика / А.К. Кочиева // Проблемы экономики и менеджмента, 2016. – № 7 (59). – С.53–58.

40. Куркова А.С. Анализ мирового и внутреннего строительного рынка. Международный журнал гуманитарных и естественных наук. – 2017. – № 11. – С. 170–174.

41. Лимитовский, М.А. Основы оценки инвестиционных и финансовых решений: учеб. пособие / М.А. Лимитовский. – М.: ДеКА, 2017. – 157 с.

42. Лукасевич, И.Я. Инвестиции: Учебник / И.Я. Лукасевич. – М.: Вузовский

учебник: НИЦ Инфра-М, 2016. – 413 с.

43. Маленков, Ю.А. Новые методы инвестиционного менеджмента: учеб. пособие / Ю.А. Маленков. – СПб.: Бизнес-пресса, 2017. – 106 с.

44. Махмудов А.М. Совершенствование программно-целевого управления развитием социально-трудовой сферы / Махмудов А.М. – 2018.

45. Мельников, Р.М. Экономическая оценка инвестиций: учебное пособие / Р.М. Мельников. – М.: Проспект, 2016. – 264 с.

46. Меренкова, К.А. Вероятностная оценка эффективности и риска проектов инновационного воспроизводства основных средств / К.А. Меренкова. – М.: Дело, 2016. – 171 с.

47. Методические подходы к оценке инвестиционной привлекательности предприятия [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://studfile.net/preview/4431750/page:7/>. – (Дата обращения: 22.04.2020 г.).

48. Методы анализа и оценки рисков [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://studopedia.info/7-78566.html>. – (Дата обращения: 12.04.2020 г.).

49. Методы оценки эффективности инвестиционных проектов [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://finance-place.ru/finansovjy-analiz/investicionnye-proekty/ocenka-effektivnosti.html>. – (Дата обращения: 12.03.2020 г.).

50. Мустафин Н.Ш., Лагута И.В. Стратегия и модель бизнес-плана. Схема процесса бизнес планирования [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://regrazvitie.ru/strategiya-i-model-biznes-plana-shema-protssessa-biznes-planirovaniya/>. – (Дата обращения: 26.03.2020 г.).

51. Нидзий Е. Н. Проблемы и перспективы развития строительной отрасли в условиях экономического кризиса// Вестник МГСУ. – № 5. – 2016.

52. Оборот розничной торговли в г. Челябинск [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://cheladmin.ru/sites/default/files/n/page/16831/upload/itogirazvitiyapotrebitel-skog-orynkav2018.pdf>. – (Дата обращения: 22.04.2020 г.).

53. ООО СК «ИНТ-ЭКС» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.int-ext.ru/kalkulyator-remonta-ofisa.htm> – (Дата обращения:

25.04.2020 г.).

54. Организационный план в бизнес-плане [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://icqinfo.ru/raznoe/organizacionnyj-plan-v-biznes-plane-primer-organizacionnyj-plan-biznes-plana-struktura-soderzhanie-primery.html>. – (Дата обращения: 15.04.2020 г.).

55. Орлова, П.И. Бизнес-планирование: Учебник для бакалавров, 2-е изд., перераб. и доп.(изд:2) / П.И. Орлова. – М.: ИТК Дашков и К, 2016. – 288 с.

56. Проблемы развития строительного комплекса Китая [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/problemy-razvitiya-stroitel'nogo-kompleksa-kitaya>. – (Дата обращения: 20.04.2020).

57. Прогнозируемый уровень инфляции в 2020 году [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://ria.ru/20190826/1557929316.html>. – (Дата обращения: 30.05.2020 г.).

58. Рыкова И.Н., Кораблев Д.В., Губанов Р.С. Оценка влияния факторов на финансовые результаты деятельности промышленных компаний России с учетом государственной поддержки отраслевой экономики. Корпоративные финансы. – 2016. – № 2 (38). – С. 51–69.

59. «Сибстрой». Развитие строительства в Челябинской области [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.sibstroy74.ru/news/196/>. – (Дата обращения: 29.04.2020 г.).

60. Стратегия развития строительной отрасли Российской Федерации до 2030 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.garant.ru/files/3/7/1334573/strategiya-razvitiya-stroitel'noy-otrasli-rossiyskoj-federacii-do-2030-goda.pdf>. – (Дата обращения: 25.05.2020).

61. Страховые взносы за индивидуального предпринимателя [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.nalog.ru/rn77/ip/in_premip/. – (Дата обращения: 29.05.2020 г.).

62. Семененко В.Ю. Проблемы ведения международного бизнеса строительных услуг России в странах с развивающимися рынками. Наука и бизнес: пути развития. – 2019. – № 1 (91). – С. 144–148.

63. Системотехника управления целевыми строительными программами: Научное издание. – М.: Издательство АСВ, 2015. – 224 с.

64. Ставка рефинансирования ЦБ на сегодня в 2020 году [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.26-2.ru/art/355149-stavka-refinansirovaniya-tsb-rf-na-segodnya-v-2020-godu-tablitsa>. – (Дата обращения: 30.05.2020 г).

65. Тарифы страховых взносов [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_28165/a3f603ffd57b1431ed51e1693ba710093347235d/. – (Дата обращения: 29.05.2020 г).

66. УСН «Доходы» в 2020 году: как отчитываться и сколько платить [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://e-kontur.ru/enquiry/46>. – (Дата обращения: 29.05.2020 г).

67. Фокина З.Т. Синергетические сценарии социально-экономического развития России управление строительством. Вестник МГСУ. – 2015. – № 5. – С. 122–132.

68. Цаллагова, С.Ю. Управление развитием региональной телекоммуникационной инфраструктуры / С.Ю. Цаллагова. – 138 с.

69. Чернявский О.И. Финансовый контроль за формированием и использованием бюджетных ассигнований дорожных фондов субъектов Российской Федерации. Вестник АКСОР. – 2017. – № 3–4 (43). – С. 209–219.

70. Шарипов, М.Р. Организационно-экономический механизм формирования потенциала роста строительного предприятия / М.Р. Шарипов. – 158 с.

71. Центральный Банк Российской Федерации [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://cbr.ru/>. – (Дата обращения: 28.05.2020).

72. Чернов, В.А. Инвестиционный анализ: учебное пособие для вузов / В.А. Чернов; Под ред. М.И. Баканов. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2018. – 159 с.

73. Четыркин, Е.М. Методы финансовых и коммерческих расчетов: учебник / Е.М. Четыркин. – М.: Дело, 2015. – 366 с.

74. Шеремет, А.Д. Методика финансового анализа деятельности коммерческих организаций: практическое пособие / А.Д. Шеремет, Е.В. Негашев – М.: ИНФРА-М, 2016. – 208 с.

75. Юзвович, Л.И. Инвестиции: учебник / Л.И. Юзвович. – 2-е изд., испр. и доп. – Екатеринбург: Изд-во Урал. Ун-та, 2018. – 610 с.