

УДК 69.003:65.014

Е.В. Савоскина

О.Д. Бурлакова

МЕРЫ УПРАВЛЕНЧЕСКИХ ВОЗДЕЙСТВИЙ, ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ В ПРОЦЕССЕ РЕАЛИЗАЦИИ ИНВЕСТИЦИОННОГО ПРОЕКТА (НА ПРИМЕРЕ СТРОИТЕЛЬНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ)

Аннотация. В статье дается описание влияния факторов, являющихся наиболее значимыми в Самарской области: подорожание строительных материалов, снижение покупательской активности, которые не позволят резко нарастить объемы строительно-монтажных работ, а значит строительная отрасль в течение последующих лет будет находиться в состоянии рецессии. Проведенный авторами анализ практической деятельности строительной организации, функционирующей в рамках Самарского региона и выполняющей функции заказчика-застройщика, реализующей проекты с разными схемами финансирования, показал, что предприятию для выживания на строительном рынке необходимо реализовывать разнопрофильные проекты и в своем численном составе задействовать специалистов по разным направлениям. Наряду с объектами, финансируемыми из бюджета, в портфель заказов следует включать проекты, финансируемые из других источников.

Ключевые слова: бюджетное финансирование, риск, коммерческое финансирование, метрополитен, рентабельность продаж.

Elena Savoskina

Olga Burlakova

MEASURES OF MANAGEMENT ACTIONS USED IN THE PROCESS OF IMPLEMENTATION OF THE INVESTMENT PROJECT (FOR EXAMPLE, THE CONSTRUCTION ORGANIZATIONS OF SAMARA REGION)

Annotation. The article gives a description of the factors that are most significant in the Samara region – price hike of construction materials, reduced buying activity, which won't drastically increase construction and installation work, which means the construction industry during the next years will be in recession. The authors conducted the analysis of practical activities of construction organizations performing the functions of customer-builder and implementing projects with different funding schemes, which showed that the company for survival in the construction market is necessary to implement various projects and in its numerical strength to provide expertise in different areas. The organization should be included in the portfolio of projects funded from other sources, except for facilities financed from the budget.

Keywords: budget Finance, risk, commercial Finance, metro, profitability of sales.

В последние годы под влиянием внутренних негативных факторов (недостаточность финансирования, высокие налоги, неплатежеспособность заказчиков и рост стоимости строительных материалов) происходит снижение эффективности деятельности строительного комплекса Самарской области [8, с. 184]. Оценивая ситуацию, сложившуюся в строительной отрасли за последние три года,

можно сказать, что 2014 г. для строителей был довольно успешным. Крупные и средние строительные компании Самарской области были обеспечены заказами на 8 месяцев вперед. Из всего количества зарегистрированных строительных организаций загруженность составляла [2]:

- 64 % имеют загруженность в соответствии с производственными мощностями;
- 7 % организаций загружены менее чем на 30 % своих мощностей;
- 12 % были загружены на 90 %.

Под влиянием факторов, сдерживающих рост строительства (высокий уровень налогов назвали 39 % опрошенных, большое количество конкурентов назвали 30 % респондентов, неплатежеспособность населения назвали 27 % руководителей) скорее всего, строительный рынок ожидает спад на 15–20 % [7]. Среди прочих факторов, являющихся наиболее значимыми, – подорожание строительных материалов в связи с введенными санкциями, снижение покупательской активности.

В последующие годы ожидается снижение объемов строительно-монтажных работ (СМР) по крупным объектам не только за счет сложившихся условий, описываемых ранее, но и за счет проблем, связанных с нехваткой собственных финансовых ресурсов и ресурсов в бюджетах различных уровней. Это окажет решающее влияние на деловую активность и не позволит резко нарастить объемы СМР, а значит можно говорить о том, что в течение последующих лет строительная отрасль будет находиться в состоянии рецессии.

В связи с кризисными условиями все больше строительных организаций стремятся к тому, чтобы выстроить свою деятельность на основе государственно-частного партнерства в этом случае финансовые потоки формируются, в том числе на основе бюджетного финансирования. Конечно, финансирование из бюджета привлекательно тем, что наверняка будут оплачены работы в полном объеме, в установленные и согласованные сроки.

Разница нерегулярного финансирования в этих двух видах состоит в том, что при бюджетном финансировании денежные средства поступают только при наполняемости местного бюджета, а при коммерческом – строительство объекта начинается, только если у заказчика есть собственные и заемные денежные средства, т.е. он полагается только сам на себя.

Проанализируем соотношение трудностей, возникающих при коммерческом финансировании. Как видно из диаграммы (см. рис. 1), наибольшее влияние на задержку строительства оказывает нерегулярное финансирование строительства, а наименьшее – большие затраты на переквалификацию сотрудников.

Проводя сопоставление факторов между двумя вариантами финансирования можно сделать вывод, что решающее влияние на мнение руководителей строительных организаций оказывает фактор нерегулярного финансирования. При бюджетном финансировании его влияние снижается в 2 раза. Несмотря на то, что бюджетное финансирование является привлекательным, есть определенные трудности и риски, рассмотрим их историю образования на примере строительства метрополитена [6] в Самаре. Его строительство было начато в 1982 г. строительной фирмой Куйбышевметрострой, с целью доставки рабочих из центра города к заводам в район Юнгородок [6]. В нем располагались такие крупные заводы, как Авиационный, «Гидроавтоматики», Государственный подшипниковый, завод им. Фрунзе и др. Финансирование стройки велось в основном за счет федерального бюджета. В последующие годы, начиная с 2002 г., финансирование строительства метро велось из областного и федерального бюджета в равных долях. Но в 2008 г. последовал кризис, и на уровне Правительства Российской Федерации было принято решение до 2013 г. финансирование из федерального бюджета приостановить. Однако до настоящего времени денежные средства на строительство метро выделяются лишь из областного бюджета.



Рис. 1. Трудности, возникающие при коммерческом финансировании
(составлено по данным опроса строительных организаций Самарской области)

В случае бюджетного финансирования строительства распределение факторов более равномерное (см. рис. 2).



Рис. 2. Трудности, возникающие при бюджетном финансировании
(составлено по данным опроса строительных организаций Самарской области)

Заказчиком на строительстве метро выступает Министерство строительства Самарской области. Метро является дорогостоящим и уникальным объектом [1]. Учитывая то, что финансирование стройки ведется только из областного бюджета, поэтому средства выделяются по мере его наполняемости, т.е. в начале года средств практически не бывает, и увеличивается финансовое обеспечение к концу года. Однако строительство объекта необходимо вести непрерывно, т.е. генеральный подрядчик в начале года из-за отсутствия финансирования вынужден привлекать собственные оборотные средства, а также заемные, а в конце года при увеличении лимита финансирования ему приходится

привлекать субподрядчиков для полного освоения выделенных средств. Поэтому планировать работы необходимо не на один год, а как минимум на три-четыре года, так как строительство связано с ограничением жизнедеятельности города, городских служб, с безопасностью близлежащих зданий и сооружений. Также необходимо осуществлять своевременное проектирование, позволяющее зарезервировать под строительство земельные участки, которые в последние годы необоснованно занимались под жилищное строительство и прокладку инженерных коммуникаций.

Предприятию, чтобы выжить на строительном рынке, необходимо заниматься многопрофильными строительными работами, переквалифицируя рабочих, а также иметь в своем численном составе специалистов по разным направлениям в строительстве. Поэтому необходимо наряду с объектами, финансируемыми из бюджета, искать работы, финансируемые (субсидированные) из других источников. Ранее упомянутая строительная фирма Куйбышевметрострой вела работы исключительно на строительстве метро, в результате чего это привело к банкротству. В 2002 г. на строительство метро был привлечен другой генеральный подрядчик – ГК «Волгатрансстрой» и, в частности, была создана фирма АО «Волгатрансстрой-Метро» [6].

АО «Волгатрансстрой-Метро» ежегодно в начале января подписывает дополнительные соглашения и графики к государственным контрактам на строительство метро в Самаре, где определяется лимит финансирования на текущий год. На момент подписания этих документов, АО «Волгатрансстрой-Метро» не имеет полной информации об объеме бюджетных средств, которые будут выделены для реализации государственных контрактов и необходимость освоения которых в текущем году предстоит государственному подрядчику. Поэтому наряду со строительством метро она начала заниматься другими работами: в 2014–2015 гг. занималась строительством на Нефтеперерабатывающем заводе в г. Сызрань, с 2014 г. и по настоящее время ведет работы в г. Новокуйбышевск также на Нефтеперерабатывающем заводе, строительством метро в г. Москва.

При строительстве так же существуют вопросы по сносу жилья. Например, для строительства метро Самарская необходимо снести дома по нечетной стороне ул. Самарская от № 219 до № 269. Всего необходимо переселить 119 семей из 21 дома. Ориентировочная стоимость отселения находится в пределах 250 млн руб. Кроме того, необходимо произвести снос домов № 215 и № 207 по ул. Самарская, которые являются памятниками культуры.

Анализ объектов, реализуемых АО «Волгатрансстрой-Метро» в течение последних трех лет, позволяет сопоставить рентабельность продаж по коммерческим и бюджетным проектам. Этот показатель определяют налоговики при проведении проверок, он характеризует долю прибыли в каждом вложенном рубле [3]. Расчет фактических значений в разрезе проектов представлен в таблице 1.

Полученные в организации данные говорят, что самым доходным проектом, несмотря на все трудности, связанные с его реализацией, становятся проекты, финансируемые за счет средств бюджета.

Таблица 1

Характеристика реализуемых к 2016 г. проектов*

Наименование	Условие оплаты	Себестоимость, тыс. руб.	Прибыль от продаж, тыс. руб.	Рентабельность продаж, %
«Метро в г. Самаре»	Выделение аванса на приобретение материалов в пределах 30 % от плана работ, оплата выполненных работ в начале следующего месяца в течение 5 дней после подписания КС-2 и КС-3	420 215	265 036	63,07

Окончание таблицы 1

Наименование	Условие оплаты	Себестоимость, тыс. руб.	Прибыль от продаж, тыс. руб.	Рентабельность продаж, %
«Метро в г.Москве»	Выделение аванса на приобретение материалов в пределах 30 % от плана работ, оплата выполненных работ в начале следующего месяца в течение 5 дней после подписания КС-2 и КС-3	37 470	-3 199	-8,54
«Новокуйбышевский нефтеперерабатывающий завод (ННПЗ)»	Аванс не выделяется, оплата в течение 45 дней после подписания КС-2 и КС-3	9 872	-875	-8,86
«Сызранский нефтеперерабатывающий завод (СНПЗ)»	Аванс не выделяется, оплата в течение 45 дней после подписания КС-2 и КС-3	43 951	4 985	11,34
«Кардиоцентр монолит»	Оплата после подписания КС-2 и КС-3 в течение 20 дней	67 719	5 886	8,69
«Кардиоцентр кровля»	Оплата после подписания КС-2 и КС-3 в течение 20 дней	11 034	133	1,21
«Дом на 2-й просеке»	Оплата после подписания КС-2 и КС-3 в течение 20 дней	11 395	-4 023	-35,30
«Прочие СМР»	Оплата после подписания КС-2 и КС-3 в течение 20 дней	2142727	81 287	3,79
Итого по текущей деятельности		2744383	349 230	12,73

* Данные представлены руководством АО «Волгатранстрой-Метро»

В целом по реализуемым к началу 2017 г. объектам себестоимость составляет 2744383 тыс. руб., выручка – 349230 тыс. руб. Рассчитанный показатель рентабельности продаж – 12,7 % сравним с соответствующими общеотраслевыми показателями. Их отклонения от общеотраслевых значений (5,4 %) [5, с. 420] составляет 7,7 % в сторону увеличения, процент отклонения составляет 42,5 %.

В случае трех проектов («Новокуйбышевский нефтеперерабатывающий завод», «Метро в г.Москва», «Дом на 2-й просеке») рентабельность продаж имеет отрицательные значения, т.е. в ходе их реализации у организации сформировался отрицательный денежный поток. По проекту «Прочие объекты СМР» рентабельность продаж не превышает среднеотраслевых значений – 3,79 % – на 10 %. Для организации это чревато дополнительными рисками, нужно заранее обдумывать и отказываться от таких объектов, которые могут принести убытки или небольшую прибыль.

Анализ движения денежных средств АО «Волгатранстрой-Метро» за три года коэффициентным методом показывает, что значение коэффициента Бивера у компании в 2016 г. составляло 0,29, что на 0,15 больше, чем в 2014 г., при нормативе в 0,4–0,45, платежеспособность компании на низком уровне (см. табл. 2).

Таблица 2

Коэффициентный анализ денежного потока АО «Волгатранстрой-Метро»**

Наименование	Анализируемые периоды (данные на начало года)		
	2014 г.	2015 г.	2016 г.
Коэффициент Бивера	0,14	0,473	0,29

Окончание таблицы 2

Наименование	Анализируемые периоды (данные на начало года)		
	2014 г.	2015 г.	2016 г.
Коэффициент покрытия краткосрочных обязательств притоком денежных средств	0,148	0,473	0,299
Платежеспособность организации	1,002	1,330	1,233
Показатель обеспеченности денежными средствами	6,389	-7,955	-11,678
Показатель интервала самофинансирования	-0,212	-0,188	-0,229
Достаточность денежного потока по текущим операциям для финансирования инвестиционных операций	2,094	-0,623	-0,782
Достаточность денежного потока по текущим операциям для погашения обязательств	0,512	-0,273	-2,083
Коэффициент рентабельности денежного потока по текущей деятельности	0,079	0,143	0,046
Коэффициент рентабельности денежного потока по инвестиционной деятельности	0,438	0,133	-0,934
Коэффициент рентабельности денежного потока по финансовой деятельности	0,117	-0,298	-0,384

** Рассчитано по данным бухгалтерской отчетности АО «Волгатрансстрой-Метро»

Показатель обеспеченности денежными средствами за последние три года резко падает с 6,389, т.е. организация в среднем 6 дней могла работать без притока дополнительных денежных средств, до минус 11. На сегодняшний момент организация сама не способна финансировать строительство не только за счет имеющегося остатка денежных средств, но и за счет краткосрочных финансовых вложений и дебиторской задолженности.

В целом по данным анализа движения денежных потоков по инвестиционным проектам организации можно утверждать, что предприятие не сможет эффективно функционировать, т.е. может наступить реальная угроза банкротства.

Реализация коммерческих проектов в сложившейся микро- и макроэкономической ситуации в стране малоэффективна, необходимо адаптировать существующие подходы к формированию структуры источников финансирования проектов строительства, определяя их ключевые критерии, необходимо вести учет при расчете стоимости и формировании структуры источников финансирования специфических рисков. Высокоэффективным методом построения оптимальных схем финансирования проектов является сценарный подход к формированию структуры источников финансирования строительства с учетом мероприятий по снижению специфических рисков и использованием контрактов совместного инвестирования, а также дальнейшее развитие форм государственно-частного партнерства. Таким образом, строительным организациям, если они хотят «выжить» на рынке, необходимо постоянно держать в зоне внимания все источники рисков.

Библиографический список

1. Абдуллаев, Г. И. Повышение организационно-технологической надежности строительства линейно-протяженных сооружений методом прогнозирования отказов / Г. И. Абдуллаев // Magazine of Civil Engineering. – 2013. – № 3. – С. 43.
2. Евтюкова, К. С. Состояние строительной отрасли в Российской Федерации [Электронный ресурс] / К. С. Евтюкова // Современные проблемы науки и образования. – Режим доступа: <https://science-education.ru/ru/article/view?id=7285> (дата обращения: 16.02.2017).

3. Малкова, О. А. Экспресс-анализ доходности бизнеса [Электронный ресурс] / О. А. Малкова // Главная книга. – Режим доступа : http://glavkniga.ru/elver/2014/12/1506-ekspress_analiz_dokhodnosti_biznesa.html (дата обращения : 16.02.2017).
4. Нынешний экономический кризис в России: причины и последствия [Электронный ресурс] // Финансовый журнал. – Режим доступа : <http://investobox.ru/nyneshnij-ekonomicheskij-krizis-v-rossii-prichiny-i-posledstviya/> (дата обращения : 10.02.2017).
5. Россия в цифрах : крат. стат. сб. // М. : Росстат. – 2016. – 543 с.
6. Хроника метро [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://metrosamara.ru/about/history/> (дата обращения : 16.02.2017).
7. Экономика России, цифры и факты [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://utmagazine.ru/posts/9939-ekonomika-rossii-cifry-i-fakty-chast-1-stroitelstvo> (дата обращения : 16.02.2017).
8. Явкин, А. В. Актуальные вопросы развития строительного комплекса Самарской области Инновационные стратегии развития экономики и управления : сб. статей / А. В. Явкин ; отв. ред. М. И. Бальзанников, К. С. Галицков. – Самара : СГАСУ, 2014. – С. 181–185.