

АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ КАБАРДИНО-БАЛКАРСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

Калов З.А., Мазлоев Р.Б., Азмурзаев А.И.

Правительство Кабардино-Балкарской Республики,
ООО «Рамзес»,

Кабардино-Балкарского государственного университета

В данной работе авторами проведен анализ состояния дорожной отрасли Кабардино-Балкарской Республики, рассмотрена динамика основных показателей, определены приоритетные пути дальнейшего развития.

На государственных дорогах общего пользования Кабардино-Балкарской Республики с 2001 по 2005 годы выполнено работ на сумму 3208 млн. руб., в т.ч. на объектах федерального значения - 1235 млн. руб.; на территориальных объектах - 1972 млн. руб.

Введено в эксплуатацию 830,5 км дорог и 4554,9 п.м. мостов, в том числе на федеральных дорогах – соответственно 264,73 км и 1066,8 п.м.; на территориальных – 568,3 км и 3488,1 п.м.

Удельный вес от общего объема инвестиций в развитие дорожной отрасли республики по уровням бюджетной системы составил: из федерального бюджета и федеральным налоговым источникам ТДФ - 90,3 % , а собственных региональных средств всего на - 9,7 %.

Общая сумма недофинансирования от уровня собранных средств в целевой дорожный фонд КБР по состоянию на 1 января 2006 года составила 260,8 млн. руб. (рисунок 1).

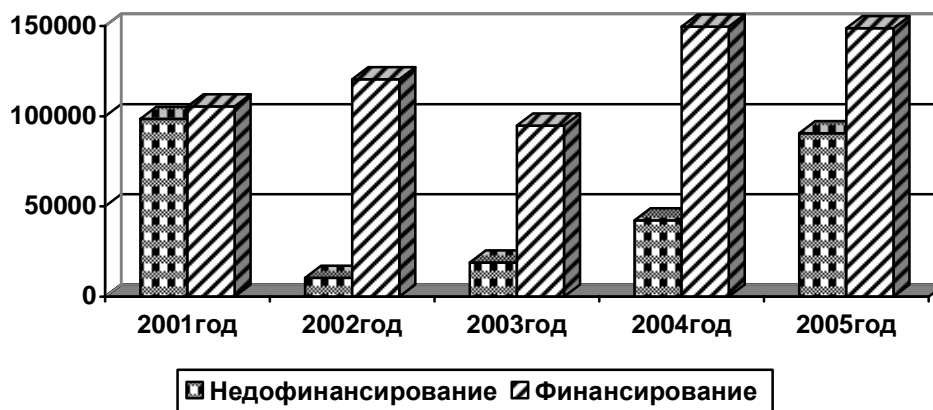


Рисунок 1. Динамика финансирования дорожного фонда КБР, тыс. руб.

Это привело к образованию кредиторской задолженности за выполненные работы в размере более 207 млн. руб., в т.ч. из республиканского бюджета более –

178,7 млн. руб.; органов местного самоуправления – 28,6 млн. руб.; налог на имущество в отношении дорог общего пользования - 7,6 млн. руб. (рисунок 2).

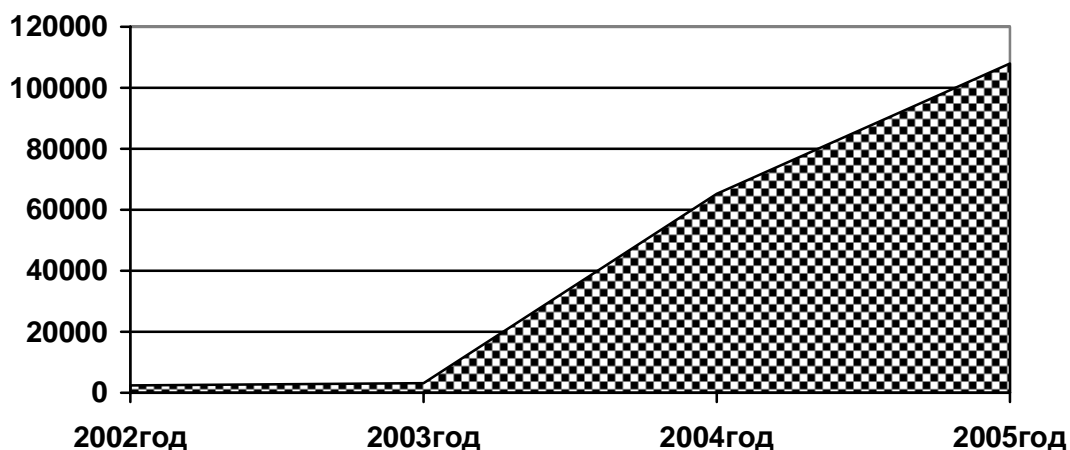


Рисунок 2. Динамика задолженности республиканского бюджета за выполненные подрядные работы, тыс. руб.

Следует отметить, что фактически предприятия дорожного хозяйства республики с 2001 по 2005 годы, осуществляли свою деятельность за счет привлеченных кредитов и собственных оборотных средств, несмотря на то, что выполнение работ было предусмотрено за счет регионального бюджета. В пересчете на текущую дату по ставкам рефинансирования ЦБ РФ указанная сумма составляет не менее 260 млн. руб.

Ежегодное недофинансирование предприятий дорожного хозяйства крайне негативно отражается на их финансово-хозяйственной деятельности.

Задолженность предприятий по платежам в бюджеты всех уровней и внебюджетные фонды по состоянию на 1 января 2006 г. составляет 52,2 млн. руб. Структура задолженности представлена на рисунке 3.

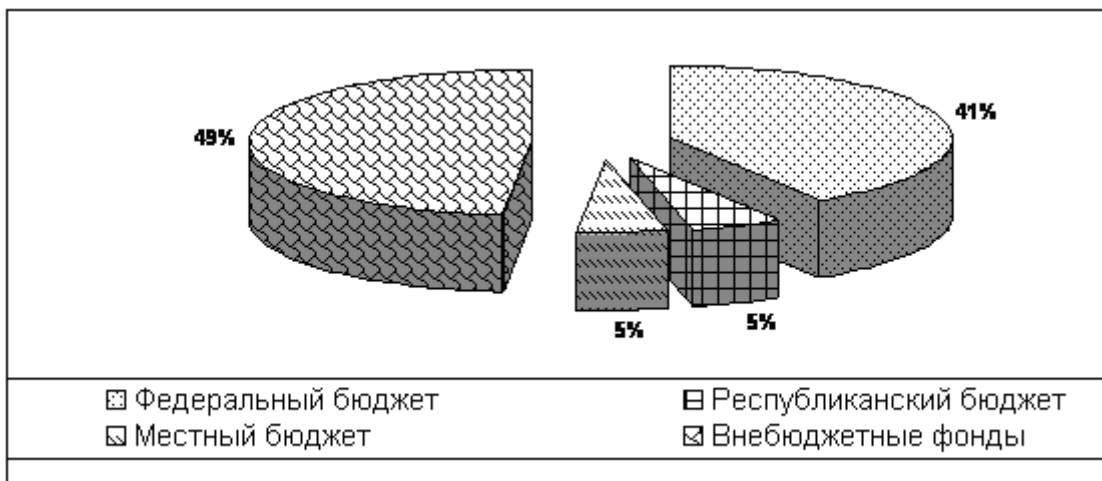


Рисунок 3. Структура задолженности предприятий дорожного хозяйства в бюджеты всех уровней, %.

Из-за несвоевременных платежей в бюджеты всех уровней растут пени и

штрафные санкции, их сумма с 2003 по 2005 годы составила 22,1 млн. руб.

Кредиторская задолженность дорожных организаций за поставленные дорожно-строительные, горюче-смазочные материалы субподрядным организациям, по платежам за энергоносители и т.д. на 1 января 2006 года составила 263 млн. руб. при дебиторской задолженности, равной 220,6 млн. руб.

За 2005 год предприятиями дорожной отрасли выполнен объем строительно-монтажных работ по генподряду в размере 648,6 млн. рублей или 169,6% к 2004 году, из них:

- 307,7 млн. рублей - объем работ, выполненный собственными силами указанных организаций, что составляет к уровню 2004 года 97,8 %;

- 340,9 млн. рублей - объем работ, выполненный силами субподрядных организаций, который превысил уровень выполненных работ за 2004 год в пять раз.

Как видно из приведенных данных, более 50% программы дорожных работ выполняют привлеченные организации независимо от форм собственности и ведомственной подчиненности (14 организации).

В 2005 г. среднесписочная численность работающих составила 1021 чел., в том числе рабочих - 762 чел. По сравнению с 2004 г. среднесписочная численность работающих уменьшилась на 234 чел., рабочих, соответственно, на 183 чел.

Несмотря на то, что в 2005 г. на предприятиях дорожной отрасли наблюдался кадровый отток, эффективность использования персонала увеличилась. Среднемесячная выработка на 1 работающего возросла по сравнению с 2004 г. на 20,2 %.

За счет увеличения производительности труда объем строительно-монтажных работ возрос на 51,7 млн. рублей. Фондовооруженность в 2005 г. по сравнению с 2004 г. снизилась на 3,8 %.

Увеличить производительность труда, соответственно, и объем производства по предприятиям дорожного комплекса возможно повышая степень оснащения труда.

В 2005 г. фонд заработной платы по предприятиям дорожной отрасли снизился на 3,0 млн. руб. и составил 59,5 млн. руб.

Вместе с тем, среднемесячная заработная плата на 1 работающего по сравнению с 2004 г. выросла на 16,9 %, в том числе по рабочим на 13,9 %.

Наблюдается опережение роста производительности труда по сравнению с ростом средней заработной платы на 2,8%, коэффициент опережения равен 1,028. Данный факт - один из источников, обеспечивающих снижение себестоимости продукции и увеличения прибыли, повышения рентабельности и эффективности производства.

Несмотря на положительную тенденцию в росте средней заработной платы, она невысока для специфики отрасли и значительно уступает уровню оплаты труда в других регионах.

По состоянию на 1 января 2006 г. задолженность по заработной плате возросла на 2,4 млн. руб. (или 46,8%) и составила 7,5 млн. рублей.

Повышение интенсификации производства во многом зависит от эффективности использования основных производственных фондов.

На предприятиях дорожной отрасли в 2005 г. стоимость основных средств по сравнению с 2004 г. уменьшилась на сумму 32,97 млн. руб., и составила 117,0 млн. руб., что связано с выбытием основных средств полностью использовавших свой ресурс.

Стоимость введенных в эксплуатацию в 2005 г. машин и оборудования составил 445 тыс. рублей. Это настолько незначительное увеличение основных средств по сравнению с их общей стоимостью, что коэффициент обновления практически равен 0 (0,008).

Коэффициент износа возрос по сравнению с 2004 г. по основным средствам на 6,3 %, по их активной части (машины, оборудование и транспортные средства) - на 15,1% и составил в 2005г. 0,65 в целом по основным средствам, и 0,78 по активной части.

Потребность дорожных организаций в приобретении дорожно-эксплуатационной техники для осуществления работ по содержанию и ремонту автодорог общего пользования составляет более 100 млн. рублей.

Эффективность использования основных средств характеризуется уровнем фондоотдачи, которая в 2005 году, несмотря на указанные проблемы, возросла и составила 2,6 руб. против 2,1руб. в 2004 году. За счет повышения фондоотдачи объем строительно-монтажных работ увеличился на 61,5 млн. руб.

Выручка от продажи товаров, продукции, работ, услуг (без НДС) по предприятиям дорожного комплекса определяется после оплаты отгруженной продукции. В 2005 году она выросла на 79,3% по сравнению с 2004 годом и составила 756,4 млн. руб. или 179,3% к 2004 году.

Потенциал дорожных организаций позволяет выполнить дорожные работы в объеме 1 млрд. руб. за год, то есть загруженность предприятий дорожного хозяйства в текущем году составит в среднем не более 30%.

Важнейшим показателем экономической эффективности производства, отражающим все стороны хозяйственной деятельности и аккумулирующим результаты использования производственных ресурсов, является себестоимость продукции. От ее уровня зависят финансовое состояние, результаты деятельности предприятий, темпы расширенного воспроизводства.

Себестоимость проданных товаров, продукции, работ, услуг по предприятиям дорожного комплекса за 2005 год составила 776,3 млн. рублей.

Изменения в структуре расходов по элементам затрат проданных товаров, продукции, работ, услуг в процентном представлении на рисунке 4.

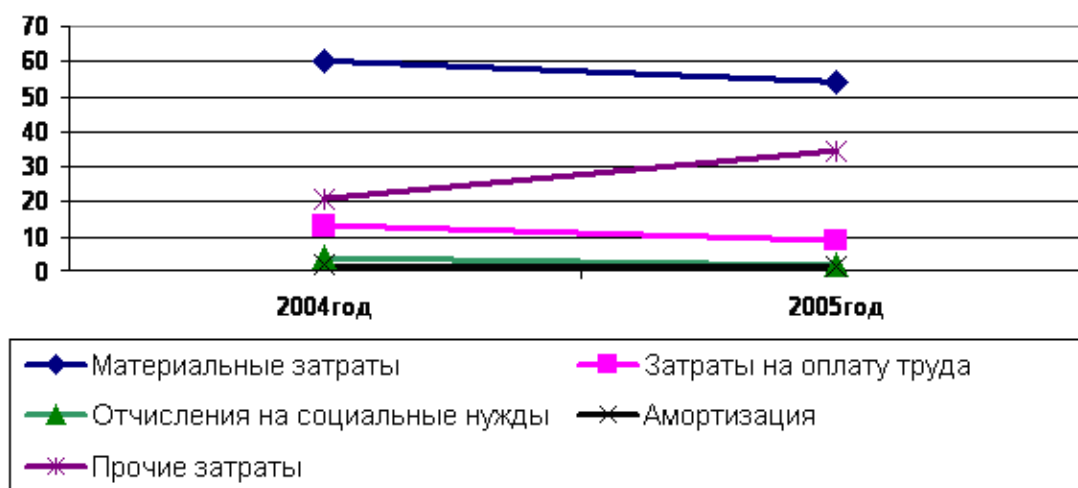


Рисунок 4. Динамика структуры расходов по элементам затрат.

Затраты на рубль реализованной продукции, характеризующие уровень затратоемкости продукции в 2005 году составили 1,03 руб. Данный факт говорит об отсутствии рентабельности в целом по дорожной отрасли КБР. По итогам деятельности за 2005 г. только два предприятия из 13 имели прибыль в сумме 1,9 млн. рублей.

По сравнению с 2004 годом уровень затратоемкости уменьшился на 0,03руб., в результате чего убытки от реализации продукции сократились на 4,4 млн. рублей.

Факторами, повлиявшими на формирование отрицательного финансового результата, являются:

- неритмичный расчет заказчиков с подрядными организациями за выполненные работы, дестабилизирующий плановый производственный цикл дорожных работ и влияющий на возникновение в связи с этим недостатков в организации производства работ, технологическом процессе, материально-техническом снабжении, использовании оборудования и рабочей силы;

- увеличение затрат по содержанию и эксплуатации строительных машин и механизмов в связи с ее крайней изношенностью;

- отсутствие средств для своевременного приобретения запасных частей и, как следствие, длительные простои техники на ремонте;

- рост удельного веса затрат по оплате труда административно- хозяйственного персонала в объеме выполненных работ, который по сравнению с 2004 годом возрос на 4,9 %;

- приобретение материалов для производства объемов строительных и ремонтных работ по действующим фактическим ценам выше, чем заложенные в проектно-сметной документации и утвержденные индексы – дефляторы не покрывающие рост цен на материалы - фактор существенно влияющий на увеличение фактических затрат высокоматериалоемких дорожных работ;

- текучесть кадров, вызванная несвоевременной выплатой заработной платы из-за недофинансирования предприятий и, как следствие, ухудшение квалифицированного кадрового состава, влияющего на производительность труда.

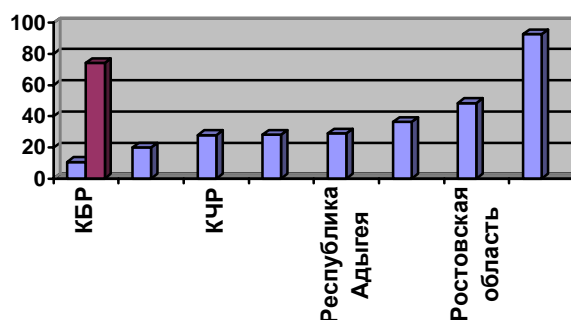
Анализ показателей ликвидности позволяет судить о платежеспособности предприятий. Фактическое значение коэффициента текущей ликвидности в целом

по отрасли ниже рекомендуемых значений, что свидетельствует о неудовлетворительной структуре баланса, неплатежеспособности предприятий, нерациональном вложении средств и неэффективном их использовании.

С учетом накопившегося «недоработки» сети дорог ежегодная потребность в средствах на проведение ремонта территориальных дорог и искусственных сооружений на них составляет около 360-380 млн. руб., утвержденной программой дорожных работ на текущий год на ремонт дорог предусмотрено лишь 16 млн. руб. (чуть более 4% от потребности). Ежегодная потребность на финансирование работ по нормативному содержанию действующей сети составляет более 190 млн. руб., в текущем году на указанные работы предусмотрено 35 млн. руб. (18,4 % от потребности).

Работы по содержанию и ремонту территориальных автодорог не являются привлекательными для подрядных организаций. Участие организаций в конкурсах обеспечивается административными методами.

Лимиты финансирования на содержание 1 км территориальных автодорог по КБР составляют 10,7 тыс. руб., в то время как в соседних республиках в 2-3 раза, а в Краснодарском крае и на федеральной сети в 8-10 раз выше (рисунок 5).



■ Лимит на содержание 1 км территориальных автодорог
 ■ Расчетный норматив на содержание 1 км территориальных автодорог

Рисунок 5. Лимиты финансирования на содержание 1 км территориальных автодорог по субъектам ЮФО, тыс. руб.

Также самыми низкими в Южном федеральном округе являются показатели расходов республики на дорожную отрасль в общем объеме ВРП.

Если уровень финансирования дорог останется прежним, то в ближайшем будущем возможен необратимый процесс разрушения автодорог и необходимость перевода части дорог общего пользования с асфальтобетонным покрытием в дороги с гравийно-щебеночным покрытием. При этом восстановление дорог и искусственных сооружений на них обойдется значительно дороже, чем затраты на ремонт и нормативное содержание при своевременном их проведении.

Следует отметить, что программа дорожных работ на 2006 год в рамках бюджета территориального дорожного фонда в сумме 419,6 млн. руб. реально имеет дефицит в 59,6 млн. руб. Связано это с низким уровнем сбора транспортного налога, являющийся единственным региональным источником дохода ТДФ. При этом ставки по транспортному налогу одни из самых низких по РФ.

Неудовлетворительное финансовое состояние большинства отраслевых дорожных организаций, негативно сказывается на социально-экономическом положении работников дорожных предприятий. Обозначенные проблемы дорожной отрасли в большинстве своем имеют общероссийский характер. Для их устранения необходимо проведение следующих мероприятий:

- восстановление целевого финансирования дорожного хозяйства через систему дорожных фондов;

- обеспечение увеличения финансирования дорожного хозяйства до уровня, позволяющего поддерживать в нормативном состоянии существующую сеть автомобильных дорог;

- обеспечить устойчивого развития дорожного хозяйства в соответствии с потребностями общества;

- утвердить законодательно-нормативную базу деятельности дорожного хозяйства.

The analysis of the condition of road branch of the kabardino-balkarian republic

Kalov Z.A., Mazloev R.B., Atmurzaev A.I.

Governmental body of the Kabardino-Balkarian Republic, Open Company " Ramzes ", Kabardino-Balkarian state university

In the given work as authors the analysis of a condition of road branch of the Kabardino-Balkarian Republic is lead, dynamics of the basic parameters is considered, priority ways of the further development are certain.