

При этом необходимо, чтобы система показателей эффективности управления расходами бюджетов субъектов Российской Федерации удовлетворяла следующим требованиям:

– конечный результат и его количественное изменение должны в полной мере зависеть от деятельности органов государственной власти и подведомственных им учреждений;

– исключить формальность отражения конечных результатов, вызванную административным влиянием или коррупционной составляющей, без фактического повышения качества предоставляемых услуг;

– все направления расходования бюджетных средств органами государственной власти субъекта Российской Федерации должны отражаться в утверждаемой системе показателей их деятельности;

– применяемые в оценке показатели и их результаты должны интерпретироваться однозначно с точки зрения характеристики эффективности.

Соблюдение данных условий, а также прозрачность бюджета в части расходов, выделенных на содержание государственного аппарата, и их зависимость от конечных результатов деятельности органов исполнительной власти, на наш взгляд, будет способствовать повышению эффективности управления расходами бюджетов субъектов Российской Федерации.

Список литературы

1. Бюджетное послание президента РФ «О бюджетной политике в 2014–2016 годах» // Советник бухгалтера бюджетной сферы. – 2013. – № 8 (128). – С. 10-21.
2. Гогин А.А. К вопросу о формах реализации функций государства // Вектор науки Тольяттинского государственного университета. Серия: Юридические науки. – 2014. – № 1 (16). – С. 35-38.
3. О структуре органов исполнительной власти Оренбургской области // Указ Губернатора Оренбургской области от 05 июля 2010 года № 128-ук (с изменениями от 03.04.2014 № 199-ук): Электронный фонд. – Интернет ресурс: <http://docs.cntd.ru/document/952013120>
4. Об утверждении Указаний о порядке применения бюджетной классификации Российской Федерации // Приказ Минфина России от 01.07.2013 № 65н (ред. от 26.09.2014): Консультант Плюс. – Интернет источник: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=169926;fld=134;from=158982-34;md=0.7460633006412536>
5. Министерство Финансов Оренбургской области // Официальный сайт: http://www.minfin.orb.ru/budget/performance_reports
6. Министерство экономического развития, промышленной политики и торговли Оренбургской области // Официальный сайт: <http://www.oreneconomy.ru/statistic/socstatistic/ecopokazmonth.php>

ТРАНСПОРТНАЯ ПРОБЛЕМА В РОСТОВЕ-НА-ДОНУ И ПУТИ ЕЕ РЕШЕНИЯ

Матросова В.А.

*Ростовский государственный строительный университет,
Ростов-на-Дону, e-mail: vik.matrosova@yandex.ru*

Проблема пробок на сегодняшний день является наиболее актуальной для всех крупных городов. Ростов – на – Дону не является исключением. Эта проблема оказывает негативное влияние на экономический, социальный и экологический потенциал страны, региона и города.

Неэффективность системы организации автостоянок имеет дифференциальный характер и включает в себя следующие подразделы:

- снижение эффективности труда и потеря экономических возможностей;
- перегруженность на дорогах и нерациональный расход энергоресурсов;
- загрязнение окружающей среды;
- нервное напряжение и неадекватное поведение;

Основной причиной возникновения пробок является большое скопление личного автотранспорта на дорогах.

Площадь города Ростова-на-Дону составляет 348,5 км². В настоящее время индекс автомобилиза-

ции города составляет 373 автомобиля на 1000 жителей, с учетом транспорта, въезжающего в город, включая транзитный, – 485 автомобилей на 1000 жителей [1]. Общее количество транспорта на улицах – составляет 488 тыс. Одно парковочное место занимает от 18 до 30 м², значит, всего под стоянки требуется 8,784 – 14,640 км² или 2,5 – 4,2% городской территории. Каждый автомобилист за сутки меняет от 1 до 5 мест стоянки, что предполагает дополнительно резерв мест на стоянках порядка 15-20%.

В настоящее время, проблему пробок пытаются решить, в основном, за счет увеличения стояночных мест, расширением улиц, снятием с части дорог трамвайных путей, устройством выделенных съездов. При строительстве современных торговых центров и жилых комплексов закладываются подземные парковки, такие как в ТРЦ РИО и многоэтажных жилых домах на углу пересечения улиц Пушкинская Чехова, переулок Гвардейский 13, переулок Халтуринский 206В/106 и т.д., устраиваются парковочные карманы.

Решением данной проблемы, на мой взгляд, является строительство специализированных многоуровневых парковок. Для города Ростова-на-Дону будут актуальны парковки наземного башенного типа с привлечением инвестора.

Рассмотрим опыт строительства подобных сооружений на примере Москвы. В 2009 году в Москве, на территории телецентра «Останкино», открылся первый в России 9-этажный автоматизированный паркинг. Система эксплуатации: автомобиль заезжает на первый этаж, и четыре электродвигателя поднимают платформу с ним на свободный ярус менее чем за 50 секунд. Машиномест в данном паркинге 34. Себестоимость – 12 000 евро. [2]

Так же для Москвы актуальны капитальные наземные неотапливаемые многоуровневые строения с открытыми стенками из «сетки-рабицы». Стоимость одного машиноместа здесь составляет 350 000 рублей. Кроме того, с владельца взимается ежемесячная плата за использование данной стоянкой, стоимость которой вирируется от условий использования (например, охрана).

По расчетам, парковки для Ростова не только решат проблему с загруженностью дорог и нерациональностью трат рабочего времени, но так же дадут новые экономические возможности, так как стоимость проекта превышает инвестиционную примерно вдвое.

Экономический эффект от строительства специализированной парковки будет зависеть от способов ее эксплуатации. Чтобы финансовые вложения в проект были окупаемыми, данная парковка должна либо дорого стоить для конечного потребителя, что снизит ее ликвидность (так как люди будут парковаться рядом), либо должна дополнительно использоваться. На пересечении улиц Красноармейская Журавлева есть пятно под застройку, площадью около 2000 м². Данную площадь можно использовать не только для прямого назначения, но и для иных целей, что увеличит экономические показатели самого проекта. Строительство специализированной парковки планируется на 200 машиномест. На ней следует возвести эксплуатируемую кровлю и разместить наверху спортивный комплекс. Улица Красноармейская и параллельная ей Пушкинская пользуются скоплением машин и большой проходимостью людей. Для этого необходимо сделать на первом этаже торговое пространство, где можно разместить супермаркеты и магазины повседневных товаров импульсного спроса.

Анализ строительства подобных объектов показал, что стоимость многоуровневого паркинга с учетом аренды составит – 140 995 тыс. руб., учитывая сто-

имость строительство, которое составит 50 995 тыс. руб., стоимость материалов – 50 000 тыс. руб., аренда 40 000 тыс. руб.

Заработная плата сотрудников в год – 6 039 792 руб., а расходы на коммунальные платежи – 1 392 840 руб.

Средняя стоимость аренды под магазин, офис, спортзал и т.д. на рынке в центре города Ростова-на-Дону составляем от 400 до 550 руб. в сутки, соответственно стоимость аренды 1 м² можно принять 500 руб в сутки. Тогда прибыли от сдачи в аренду в год двух этажей объекта составит:

$1600 \times 500 \times 365 \times 2 = 584\,000$ тыс. руб. в год.

При расчете окупаемости такого проекта были рассмотрены следующие ситуации:

Полный выкуп машиномест на разных этапах строительства.

1. Продажа 52 машиномест по стоимости 600 тыс. руб. в подземной части с учетом последующей аренды. Стоимость аренды одного машиноместа в сутки 90 руб.

2. Продажа 92 машиномест по стоимости 800 тыс. руб. в надземной части с учетом последующей аренды. Стоимость аренды одного машиноместа в сутки 90 руб.

3. Продажа 56 части машиномест по стоимости 1 000 000 руб. в течении одного года после сдачи объекта с учетом последующей аренды. Стоимость аренды одного машиноместа в сутки 150 руб.

При полной эксплуатации здания чистая рентабельность составит 79,84%, а рентабельность продаж 62,08%, что говорит о экономической эффективности данного проекта. Срок окупаемости 6 месяцев. Чистая прибыль – 206 791 120 руб.

Выкуп машиномест на половину на разных этапах строительства.

1. Продажа 49 машиномест по стоимости 600 тыс. руб. в подземной части с учетом последующей аренды. Стоимость аренды одного машиноместа в сутки 90 руб.

2. Продажа 49 машиномест по стоимости 800 тыс. руб. в надземной части с учетом последующей аренды. Стоимость аренды одного машиноместа в сутки 90 руб.

3. Не куплено 102 машиноместа. Стоимость аренды одного машиноместа в сутки 250 руб.

При эксплуатации здания на 50% чистая рентабельность составит 80%, а рентабельность продаж 56,50%, что говорит о экономической эффективности данного проекта. Срок окупаемости 9 месяцев. Чистая прибыль – 97 116 880 руб.

Если машиноместа не выкупаются, стоимость аренды одного машиноместа составит 250 руб. в сутки. При полной эксплуатации здания чистая рентабельность составит 80%. Срок окупаемости 13 месяцев. Чистая прибыль – 119 610 960 руб.

Данное экономическое обоснование будет привлекательно для инвестора, так как имеет не только прямую, но и косвенную направленность.

Как приучить население города Ростова-на-Дону пользоваться новым видом парковочных комплексов? Ведь большинство владельцев автомобилей, оплачивая страховку и бензин, не готовы к расходам за парковку, так как оставляют машину у своего дома бесплатно. Для этого в первую очередь необходимо ввести систему жестких штрафов за парковку в неположенном месте и ликвидировать ряд парковок по 2 полосы проезжих частей улиц, что увеличить пропускную способность на 30-50%. Второе, сделать проезд на общественном транспорте более комфортным. Кроме того, необходимо поднять социальный вопрос данной проблемы – человек не должен стесняться

того, что он ездит, например, в трамвае или автобусе, даже если его зарплата выше среднестатистической.

В настоящее время на долю автомобильного транспорта приходится больше половины всех вредных выбросов, которые являются главным источником загрязнения атмосферы города Ростова-на-Дону. Среднем при пробеге 15 тыс. км. за год каждый автомобиль сжигает 2 т. топлива и около 26 – 30 т. воздуха, в том числе 4,5 т. кислорода, что в 50 раз больше потребностей человека. При этом автомобиль выбрасывает в атмосферу (кг/год): угарного газа 700, диоксида азота – 40, несгоревших углеводородов 230 и твердых веществ – 2 – 5. Кроме того выбрасывается много соединений свинца из-за применения в большинстве своем этилированного бензина. [3]

Уровень загрязнения ПАУ принято оценивать по содержанию бензапирена в почве. На 2014 года доля данного вещества составляет 50% от выявленных загрязнений. Бензапирен – вещество первого класса опасности, обладает выраженным канцерогенным и мутагенным действием. Для человека является опасным даже в малой концентрации, так способен к кумуляции. Согласно российскому нормативу ГН 2.1.7-2041-06 ПДК бензапирен в почве – 0,02 мг/кг. [4]

Выброс вредных веществ происходит при ремонте, строительстве дорог, что связано с работой строительной дорожной техники и свойствами используемых строительных материалов (выделение углеводородов, радиоактивность и т.д.). Наибольший выброс продуктов неполного сгорания происходит при задержках машин у светофоров, при трогании с места и форсировании работы мотора. Следовательно, чтобы уменьшить выбросы выхлопных газов, необходимо устранить препятствия на пути свободного движения потока машин. Для этого нужны специальные автомобильные магистрали, непересекающиеся с другими магистралями на одном уровне и движением машин или пешеходов. Необходимы переходы на всех пунктах скопления машин, а так же эстакады или тоннели для разгрузки больших перекрывающихся потоков транспорта.

В завершении, следует отметить, что строительство специализированных многоуровневых парковок разрешит три основные проблемы нашего города: экологическую, социальную и экономическую.

Список литературы

1. Ключников А. Наши пробки: проблема в дорогах или в дураках?: вразумительного ответа на этот вопрос донские чиновники до сих пор не дали // Аргументы и факты. – 2013. – №56.
2. Лебедев А. Схема размещения механизированных парковок в Москве [Электронный ресурс]: информационный портал, посвященный автомобильной жизни в Московском регионе. – М., 2013-2014. – Режим доступа: <http://www.ProTaxi.ru/> (09.08.2014).
3. Официальная статистика окружающей среды города Ростова-на-Дону [Электронный ресурс]: официальный портал Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Ростовской области. – 2013. – Режим доступа: <http://rostov.gks.ru/> (16.10.2013).
4. Федеральная служба по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека [Электронный ресурс] / Библиотека ГОСТов и нормативов. – М., 2014. – Режим доступа: <http://ohranatruda.ru/> (01.02.2014).

МЕРОПРИЯТИЯ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ЭФФЕКТИВНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ БАНКА НА РЫНКЕ ИПОТЕЧНОГО КРЕДИТОВАНИЯ

Маутова Д.С., Сазонов С.П.

*Волгоградский государственный
технический университет, Волгоград,
e-mail: dianka.mautova@mail.ru*

В статье рассматриваются мероприятия по повышению эффективности деятельности банка на рынке