

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://stuservis.ru/kursovaya-rabota/90585>

Тип работы: Курсовая работа

Предмет: Экономика

Содержание

Введение 3

1. Теоретические основы формирования эффективности дорожной отрасли 4

1.1. Экономическая сущность эффективности дорожной отрасли 4

1.2. Методы анализа эффективности дорожного хозяйства 9

2. Экономическая эффективность предприятия ПАО «Мостотрест» 11

2.1 Организационно-экономическая характеристика ПАО «Мостотрест» конкуренция на рынке 11

2.2 Выявление проблем в ПАО «Мостотрест» 17

3 Решение проблем управления проектными рисками в ПАО «Мостотрест» 20

Заключение 34

Список использованной литературы 35

налогообложения, чистая прибыль. Они характеризуют абсолютную прибыль хозяйствования. Размер прибыли, несомненно, имеет большое значение, но только по абсолютным показателям прибыли безотносительно к обороту или величине активов предприятия невозможно дать объективную оценку финансового результата.

Из данных таблицы 2.1 видно, что на протяжении 2016-2018 годов выручка от реализации продукции ПАО «Мостотрест» ежегодно увеличивается: в 2017 году на 8897 тыс.руб., в 2018 году на 9771 тыс.руб. При этом себестоимость реализованной продукции также подвержена увеличению на 4522 и 5944 тыс.руб. соответственно по годам. Положительным фактором является тенденция роста выручки при более высоких темпах (141,37% и 132,14%), чем темпы роста себестоимости продукции (129,46% и 129,91%) на протяжении всего анализируемого периода. Валовая прибыль предприятия в 2017 году увеличивается на 4405 тыс.руб. (темп роста 171,57%), в 2018 году на 3797 тыс.руб. (135,96%).

Таблица 2.1 – Динамика прибыли ПАО «Мостотрест» за 2016-2018 годы, тыс.руб.

Показатели	Годы	Абсолютные отклонения	Темп роста, %				
	2016	2017	2018	В 2017 году	В 2018 году	В 2017 году	В 2018 году
Выручка	21506	30403	40174	8897	9771	141,37	132,14
Себестоимость	15351	19873	25817	4522	5944	129,46	129,91
Валовая прибыль	6155	10560	14357	4405	3797	171,57	135,96
Коммерческие расходы	0	3395	5815	3395	2420	-	171,28
Управленческие расходы	2463	4224	4021	1761	-203	171,50	95,19
Прибыль от продаж	3692	2941	4521	-751	1580	79,66	153,72
Проценты к уплате	118	95	47	-23	-48	80,51	49,47
Прочие доходы	214	234	680	20	446	109,35	290,60
Прочие расходы	1308	1061	1354	-247	293	81,12	127,62
Чистая прибыль	2480	2019	3790	-461	1771	81,41	187,72

Также следует заметить, что в 2016 году отсутствуют коммерческие расходы, в 2017 году они составили 3395 тыс.руб., а в 2018 году увеличились на 2420 тыс.руб. и составляют 5815 тыс.руб. Если в 2017 году управленческие расходы увеличились при темпе роста 171,5%, то в 2018 году они снижаются при темпе роста 95,19% (положительный фактор) на 203 тыс.руб. Ввиду таких изменений, прибыль от продаж подвержена снижению в 2017 году с 3692 тыс.руб. до 2941 тыс.руб., то есть на 751 тыс.руб., а в 2018 году – увеличению до 4521 тыс.руб., то есть на 1580 тыс.руб. при темпе роста 153,72%.

На протяжении всего анализируемого периода проценты к уплате ежегодно снижаются: на 23 тыс.руб. в 2017 году и на 48 тыс.руб. в 2018 году. Темп роста составили 80,51% и 49,47%, что следует оценивать

положительно. Отрицательной тенденцией является превышение величины прочих расходов над величиной прочих доходов на протяжении 2016-2018 годов. Однако следует заметить, что темпы роста прочих доходов (109,35% и 290,6%) превышают темпы роста прочих расходов (81,12% и 127,62%).

Из данных таблицы 2.2 видно, что в структуре выручки предприятия себестоимость имеет достаточно высокую долю. Однако в динамике она в 2017 сокращается с 71,38% до 65,37%, а в 2018 году до 64,26%, что следует оценивать положительно. Если в 2016 году коммерческие расходы не имели доли, то в 2017 году доля составила 11,17%, а в 2018 году – 14,47%. Доля управленческих расходов в 2016 году увеличивается на 2,44%, а в 2018 году сокращается на 3,88%.

Таблица 2.2 – Структура формирования прибыли ПАО «Мостотрест» за 2016-2018 годы, %

Показатели	Годы	Абсолютные отклонения			
	2016	2017	2018	В 2017 году	В 2018 году
Выручка	100	100	100	0	0
Себестоимость	71,38	65,37	64,26	-6,01	-1,10
Валовая прибыль	28,62	34,73	35,74	6,11	1,00
Коммерческие расходы	0,00	11,17	14,47	11,17	3,31
Управленческие расходы	11,45	13,89	10,01	2,44	-3,88
Прибыль от продаж	17,17	9,67	11,25	-7,49	1,58
Проценты к уплате	0,55	0,31	0,12	-0,24	-0,20
Прочие доходы	1,00	0,77	1,69	-0,23	0,92
Прочие расходы	6,08	3,49	3,37	-2,59	-0,12
Чистая прибыль	11,53	6,64	9,43	-4,89	2,79

Удельный вес процентов к оплате сокращается на 0,24% и 0,2%, прочих расходов на 2,59% и 0,12% соответственно по годам. Доля прочих доходов в 2017 году сокращается на 0,23%, а в 2018 году увеличивается на 0,92%. Доля валовой прибыли подвержена ежегодному увеличению: в 2017 году с 28,62% до 34,73%, в 2018 году до 35,74%, что следует оценивать положительно. Отрицательными тенденциями в 2017 году являются снижения доли прибыли от продаж на 7,49%, чистой прибыли на 4,89%. Однако в 2018 году происходит их рост на 1,58% и 2,79%, что следует оценивать положительно.

Для того чтобы провести оценку конкурентного потенциала ПАО «Мостотрест», была проведена оценка каждого из показателей КФУ.

Таблица 2.3 - Оценка по частным коэффициентам КФУ относительно лидера локального рынка и эталона
 Параметры КФУ ПАО «Мостотрест» «Строй-Инвест» «БИТ» К_и по конкуренту К_и по эталону

Соотношение цена/качество	9	10	10	0,9	0,9
Степень вертикальной интеграции (отсутствует, частичная, полная)	10	8	10	1,25	1
Номенклатура (широкая, ограниченная, узкая)	9	10	10	0,9	0,9
Наличие консультантов	9	10	10	0,9	0,9
Связь с клиентами	9	9	10	1	0,9
Использование каналов распределения (один, несколько, все)	9	7	10	1,29	0,9
Набор предлагаемых дополнительных услуг (отсутствует, ограниченный, полный)	9	10	10	0,9	0,9
Репутация	7	10	10	0,7	0,7
Итого	71	74	80	1,7	1,61

Как может увидеть из сведений таблицы 2.3, на момент исследования занимает устойчивого характера среднюю конкурентную позицию на рынке (71 балл). С целью оценки приоритетности факторов развития необходимым является построение «цепочки ценностей», которая предоставляет возможность выявления тех видов деятельности, которые выступают в качестве определяющих для удовлетворения нужд заказчиков и успеха на рынке.

Анализ конкурентных возможностей методом «цепочки ценностей» продемонстрировал: в качестве главной ценности в процессе реализации деятельности выступает удовлетворение потребностей заказчика в качестве продукции.

По результатам анализа конкурентоспособности можно увидеть, что занимает среднюю позицию в привлекательном сегменте рынка. К проблемам конкурентоспособности могут быть отнесены такие: общее сокращение уровня платежеспособного спроса на строительном рынке; большая зависимость от сектора физических лиц, это может вызвать неустойчивое как финансовое, так и рыночное положение; строительная организация не задействует всех рыночных возможностей.

2.2 Выявление проблем в ПАО «Мостотрест»

Являясь одной из функциональных областей управления проектом, управление рисками включает в себя задачи и процедуры, позволяющие определить возможные риски в проекте, а также разработать эффективные меры реагирования на них при осуществлении проекта.

Интегральный характер управления рисками проектов, как показывает анализ исследований, обусловлен комплексом функций, решаемых данной деятельностью:

- защитная функция связана с обеспечением целостности проекта, его базовых характеристик;
- стимулирующая обусловлена необходимостью разработки в условиях риска новых механизмов и инструментов по его управлению;
- компенсирующая, связана с возникновением в условиях риска новых возможностей, в том числе конкурентных преимуществ ПАО «Мостотрест»;
- предупредительная, ориентирована на разработку превентивных мер, которые способны снизить возможные потери;
- инновационная, связанная с разработкой новых методов проектирования инновационной деятельности с учетом воздействия риска;
- социально-психологическая, обеспечивающая формирование команд и выявление менеджеров проектов, способных работать в условиях риска.

Анализ проектов, реализованных ПАО «Мостотрест» показал, что управление рисками является достаточно сложной и проблемной областью управления инновационными проектами. Исследование особенностей управления рисками в проектах позволило нам выявить ряд проблем, имеющих в данной деятельности:

1. В процессе идентификации рисков не в полной мере учитывается структура рисков проекта, происходит «смешение» причин риска, самого рисковогого события и его последствий, что зачастую приводит к недостаточной эффективности выбранных методов реагирования на риск. Ранжирование рисков осуществляется без должного учета мнений всех заинтересованных участников проекта, вероятности свершения того или иного рисковогого события, величины ущерба, которая может быть нанесена проекту указанным событием. Значительно усложняют процедуру идентификации латентность рисков, что создает у команды проекта иллюзию отсутствия опасности.
2. В ходе оценки рисков используются преимущественно качественные методы, недостаточное внимание отводится количественным методам, позволяющим определить финансово-экономические последствия воздействия того или иного риска проектов отсутствуют четкие и единообразные критерии для определения допустимой степени риска при их реализации.
3. При разработке плана реагирования на риски и возможности о его содержании уведомляются не все заинтересованные стороны (прежде всего

Список использованной литературы

1. Анисимова А.В. Методические подходы к оценке финансовых рисков фирмы в современных рыночных условиях. – 4-е изд., перераб. и доп. – М.: ЮНИТИ, 2018. – 367 с.
2. Афанасьева, Н. В. Логистические системы и российские реформы. — СПб.: СПбУЭФ. – 2019. — 379 с.
3. Кириллов, Ю.В. Методика оценки коммерческой эффективности инвестиционных проектов // Экономический анализ: теория и практика. – 2013. – №32. – С. 127-132.
4. Кулешов, В.В. Заселение восточных районов страны: сибирское притяжение // Формирование благоприятной среды для проживания в Сибири. – 2018. №. 4. – С. 45-52.
5. Лившиц, В.Н. Проектный анализ: методология, принятая во Всемирном банке // Экономика и математические методы. – 2015. – № 3. – С. 37-50.
6. Огурцова, А.Н. Федеральные целевые программы как инструмент государственной инвестиционной политики // Финансы и кредит. – 2015. №10. – С. 178. 72
7. Савченко Е. Т., Максин М. О. Анализ целесообразности строительства асфальтобетонных и цементобетонных автомобильных дорожных покрытий // Молодой ученый. — 2016. — №21. — С. 204-207.
8. Спицына Т. А. Особенности оценки эффективности инвестиционных проектов в сфере инфраструктуры // Финансы: Теория и Практика. – 2017. – №4. – С. 12.
9. Разгильдяева М. П., Орехов С. А., Дергунов С. А., Емельянова А. Ю. Перспективы строительства цементобетонных дорог // Молодой ученый. — 2017. — № 21. — С. 152-153.
10. Риполь-Сарагоси, Ф. Б. Основные инструментарию оценки инвестиционных проектов/ Ф. Б. Риполь-

- Сарагоси, Е. В. Михайлюк// Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки.– 2015. – №1.
11. Рыбина И.А. Оценка инвестиционных проектов: учебно-методическое пособие. – Воронеж: НАУКА-ЮНИПРЕСС. – 2015. – С. 27-29.
12. Упоров И.В. Актуальные проблемы в сфере дорожного хозяйства и пути их решения методом административно-правового регулирования.// Транспортное право. – 2016. – №4. – С.21-25.

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://stuservis.ru/kurovaya-rabota/90585>