

УДК 338

ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ СОВРЕМЕННЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ СТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

Почуева Д.С., обучающийся гр. СУмоз-201, I курс
Научный руководитель: Муромцева А.К., к.э.н., доцент
Кузбасский государственный технический университет
имени Т.Ф. Горбачева
г. Кемерово

Строительная отрасль играет значимую роль в развитии страны, так как является важным фактором ее стабильности, а также служит материальной основой постоянно развивающегося народного хозяйства, повышения материального и культурного уровня народа [2].

Одним из направлений в деятельности строительной отрасли выступает дорожное хозяйство - комплекс, объединяющий большое количество элементов, среди которых можно выделить собственно дороги, предназначенные для автомобильного транспорта, юридических и физических лиц, осуществляющих деятельность связанную с подготовкой и строительством, подготовкой и переквалификацией кадров, изготовлением и ремонтом дорожной техники, добычей и переработкой материалов и иной деятельностью, связанной со строительством, реконструкцией, ремонтом и содержанием автомобильных дорог.

В любом случае для современной России развитие дорожного хозяйства приобретает особенное значение, т.к. это позволит стимулировать, как развитие внутри страны, так и активизирует, и повысит эффективность экономического взаимодействия с другими субъектами глобальной экономики. Кроме того, от развития транспорта напрямую зависит степень развития государства в целом, его науки, возможностей и перспектив [5].

Если рассматривать дорожно-строительный комплекс, то он играет важнейшую роль в развитии транспорта в любой стране, в том числе России. При этом, он затрагивает не только строительство, но в том числе ремонт и эксплуатацию дорожного хозяйства. Указанные задачи осуществляются специально предназначенными для этого организациями [1]. Далее представим специфические черты, характерные для дорожного строительства:

- все дороги, предназначенные для автомобильного транспорта и сооружения, возводимые на них, являются неотъемлемой частью автомобильного транспорта и являются продукцией, потребляемой в процессе осуществления автомобильных перевозок;
- сооружения, возводимые на автомобильных дорогах, отличаются друг от друга, т.к. зависят от множества факторов, начиная от погодных

условий, заканчивая интенсивностью дорожного движения;

- все этапы дорожного строительства связаны со значительными финансовыми затратами;
- дорожное строительство сопровождается высоким уровнем затрат материалов и трудовых ресурсов;
- большая доля в структуре затрат дорожного строительства принадлежит транспортным расходам;
- в процессе строительных работ осуществляется постройка временных сооружений, коммуникаций;
- осуществление дорожного строительства сильно зависит от сезона, погодных факторов;
- дорожное строительство крупных объектов может затягиваться на длительные сроки, что увеличивает риски, снижает оборачиваемость капитала.

Если акцентировать внимание на текущем этапе развития дорожного хозяйства России, то можно выделить следующие его особенности:

- дороги, предназначенные для автомобильного транспорта, нуждаются в регулярном ремонте, исходя из чего необходимо обеспечивать эффективное соотношение финансирования на ремонт, эксплуатацию и строительство;
- дорожное строительство находится в сильной зависимости от средств, выделяемых на федеральном уровне;
- плотность автомобильных дорог недостаточно высокая, учитывая размеры страны;
- конфигурация дорожной сети нашей страны далека от оптимальных значений [3].

В процессе дорожного строительства, независимо от региона, размера объекта и других факторов, неизбежно возникают различные риски. Источники опасности и риски при строительстве представлены на рисунке 1.

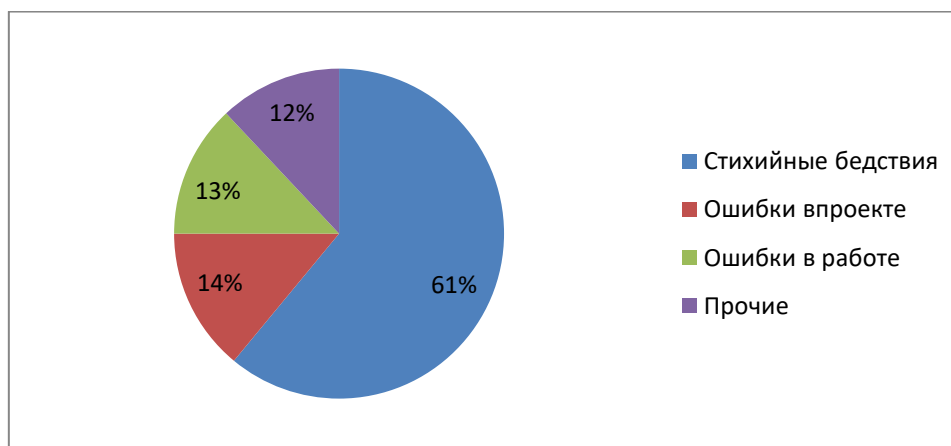


Рисунок 1 - Опасности и риски при строительстве автомобильных дорог

Дорожное строительство регламентируется целым рядом нормативных документов. Ключевым среди них является СНиП 2.05.02-85* «Автомобильные дороги». Он был впервые разработан еще в советское время. После этого, в него неоднократно вносились изменения.

Однако, в целом, он далеко не полностью отвечает современным требованиям, т.к. не учитывает многие характеристики, присущие современным автомобилям. Кроме того, в нем не принимаются в расчет современные материалы, которые могли бы улучшить качество, скорость, долговечность дорожного покрытия. Это негативно отражается на дорожном строительстве, приводит к его удорожанию и недостаточно быстрому выполнению. Помимо указанного документа, существует еще ряд нормативных актов, в той или иной степени регламентирующих сферу дорожного строительства и проектирования автомобильных дорог. Их можно наблюдать в таблице 1.

Таблица 1 – Нормативные документы

ГОСТ 52398-2005	«Классификация автомобильных дорог»
ГОСТ Р 52399-2005	«Геометрические элементы автомобильных дорог»
ГОСТ 32960-2014	«Дороги автомобильные общего пользования» «Нормативные нагрузки, расчетные схемы нагружения и габариты приближения»
ОДН 218.046-01	«Проектирование нежестких дорожных одежд» «Технические регламенты»

При этом, к обязательным можно отнести исключительно техрегламенты в то время, как все прочие документы относятся к категории необязательных.

Все вышесказанное позволяет утверждать о том, что нормативное регулирование дорожного строительства в России не отвечает современным требованиям, ухудшает возможности развития автомобильных дорог, не способствует внедрению современных технологий. Исправить это можно путем унификации всех регулирующих норм.

Кроме того, необходимо использовать Минтранс в качестве координатора всех процессов, связанных с дорожной сферой. Это особенно актуально в связи с тем, что в дорожном строительстве осуществляет свою деятельность крайне большое количество организаций и различных структур. Именно из-за низкой конкурентоспособности прекращают свою деятельность не отвечающие требованиям рынка предприятия и организации и остаются функционировать и развиваться только конкурентоспособные строительные предприятия.

Можно выделить несколько факторов, способных привести к росту конкурентоспособности организации, занятых в строительной сфере:

- разработка и внедрение стратегических планов развития компании, основанных на человеческом потенциале сотрудников;
- обеспечение постоянной взаимосвязи с клиентами, что позволит обеспечить увеличение качества предоставляемых услуг;
- максимально быстрая и гибкая реакция деятельности предприятия, отвечающая внешним и внутренним вызовам в условиях серьезной конкуренции, что в совокупности позволяет предприятию стабильно развиваться в любых условиях.

Кроме того, для любой организации, в том числе ведущей свою деятельность в сфере дорожного строительства важно четко определять ключевые направления развития. Именно это позволит добиться максимальной конкурентоспособности в долгосрочной перспективе [4].

Чтобы строительная компания могла не только плодотворно работать продолжительный период времени, но и развиваться, необходимо непрерывно повышать ее конкурентоспособность.

Список литературы:

1. Гавриш В. В. Экономика дорожного строительства. Часть 1. Учебное пособие. – "Издательство"" Проспект"", 2018.
2. Данилова В. Ю. Конкурентоспособность строительной организации // Молодой ученый. — 2018. — №44. — С. 67-70. — URL <https://moluch.ru/archive/230/53503>
3. Фаляхов, Р. Ф. Роль строительной отрасли в развитии экономики / Р. Ф. Фаляхов, Д. С. Брудель, А. К. Муромцева // Россия молодая : СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ XII ВСЕРОССИЙСКОЙ, НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ МОЛОДЫХ УЧЕНЫХ С МЕЖДУНАРОДНЫМ УЧАСТИЕМ, Кемерово, 21–24 апреля 2020 года. – Кемерово: Кузбасский государственный технический университет имени Т.Ф. Горбачева, 2020. – С. 84632.1-84632.3.
4. Белкина, С. А. Особенности применения инновационных строительных материалов / С. А. Белкина, А. К. Муромцева // Россия молодая : СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ XII ВСЕРОССИЙСКОЙ, НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ МОЛОДЫХ УЧЕНЫХ С МЕЖДУНАРОДНЫМ УЧАСТИЕМ, Кемерово, 21–24 апреля 2020 года. – Кемерово: Кузбасский государственный технический университет имени Т.Ф. Горбачева, 2020. – С. 84601.1-84601.4.
5. Коробицын Т.Г. Особенности и проблемы финансирования автодорожного строительства в Российской Федерации // Молодой ученый. Экономика и управление. 2017. №4:<https://moluch.ru/archive/27/2926/>
6. Оценка современного состояния и перспективы развития строительной отрасли Кемеровской области : монография / А. К. Муромцева, А. Н. Малюгин, Е. И. Колотовкина, А. Н. Плебух. – Кемерово : Кузбассвузиздат, 2009. – 163 с. – ISBN 5202003692.
7. Олькова М. А. Конкурентоспособность как объект управления / М.А. Олькова. Текст: непосредственный.// Научно-методический электронный журнал «Концепт». – 2018. – №8. – С. 57-59.

8. Муромцева, А. К. Расширение видов деятельности как инструмент повышения эффективности деятельности строительной организации / А. К. Муромцева, С. С. Степанов, В. А. Боровков // Россия молодая : СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ XII ВСЕРОССИЙСКОЙ, НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ МОЛОДЫХ УЧЕНЫХ С МЕЖДУНАРОДНЫМ УЧАСТИЕМ, Кемерово, 21–24 апреля 2020 года. – Кемерово: Кузбасский государственный технический университет имени Т.Ф. Горбачева, 2020. – С. 84623.1-84623.3.

9. Шутько Л.Г., Муромцева А.К., Малюгин А.Н. Развитие конкуренции, монополизм и монополизация в пореформенной России: теоретические и практические аспекты // Научные исследования и разработки. Экономика. 2020. Т. 8. № 4. С. 61-68.

10. Васильева, Е. К. Теоретические основы формирования инновационной активности строительных организаций / Е. К. Васильева, А. К. Муромцева // Сборник материалов IX Всероссийской научно-практической конференции молодых ученых с международным участием "Россия молодая" : Конференция проходит при поддержке Российского фонда фундаментальных исследований, Кемерово, 18–21 апреля 2017 года / Ответственный редактор Костюк Светлана Георгиевна. – Кемерово: Кузбасский государственный технический университет имени Т.Ф. Горбачева, 2017. – С. 76007.