

мы, которые в дальнейшем могут способствовать формированию полных программ, либо могут быть трансформированы в самостоятельные образовательные программы.

Неотъемлемыми составляющими любой краткосрочной образовательной программы являются:

- проведение лекционных и практических занятий по тематике программы;
- языковая подготовка;
- изучение кросс-культурных аспектов коммуникации;
- посещение предприятий, специфика работы которых соответствует направленности конкретной программы;
- организация студенческих мероприятий;
- организация культурной программы (обзорные экскурсии, посещение музеев и др.);
- выдача сертификатов при успешном завершении программы обучения.

Подобные программы позволяют их участникам за короткий промежуток времени познакомиться с культурой страны; улучшить уровень владения иностранным языком; получить информацию об условиях ведения бизнеса в разных странах; познакомиться с историческими достопримечательностями и др. Реализация совместных мероприятий с участием студентов и преподавателей из разных стран также создает условия для знакомства со студенческой жизнью в разных странах, обмена опытом и ведет к формированию кросс-культурных компетенций.

Перспективным направлением развития программ академической мобильности с точки зрения формирования кросс-культурной компетенции бакалавров и магистров является привлечение иностранных преподавателей к учебному процессу, что позволяет существенно увеличить аудиторию участников подобной программы, минимизировать расходы студентов на участие в программе, получить актуальную профессиональную информацию, улучшить языковые знания и умения и др.

Таким образом, высшие учебные заведения в приграничных регионах должны использовать комплексный подход в процессе формирования кросс-культурных компетенций бакалавров и магистров для повышения их востребованности как на российском, так и мировом рынках труда.

*О.В. ВИНОГРАДОВА*

## **ПРОБЛЕМЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ**

По результатам исследования приводится классификация проблем функционирования предприятий дорожного строительства. Определяется детализация проблем и проявление их влияния.

Деятельность предприятий дорожного строительства в современных условиях сопряжена с необходимостью решения проблем, которые могут препятствовать их успешному функционированию. Под проблемой в данной статье будем понимать сложную практическую задачу, для решения которой не определены общепринятые методы.

Над изучением проблем функционирования строительных предприятий работали известные экономисты: В.В. Бузырев, Н.С. Куприянов [1, 2]. Основными итогами их исследований являлось разделение проблем функционирования на проблемы макроокружения и проблемы микроокружения с последующим ранжированием на компоненты и факторы. Изучению проблем дорожного строительства уделено меньшее внимание.

Проблемы функционирования дорожно-строительных предприятий требуют научного изучения, с целью выработки путей решения. Причинами возникновения проблем является влияние ряда факторов, возникших вследствие экономического спада, высокого уровня инфляции, малого опыта работы в условиях конкуренции. Классификация проблем позволит выявить причины их возникновения и наметить пути решения про-

блем. Представляется целесообразным классифицировать проблемы функционирования дорожно-строительных предприятий на два уровня экзогенные и эндогенные.

К экзогенным отнесём проблемы макроокружения, существующие независимо от производственной деятельности предприятий дорожного строительства и присущие всем субъектам предпринимательства.

К эндогенным отнесём проблемы микроокружения, внутренние проблемы, связанные с функционированием непосредственно дорожно-строительных предприятий.

Используя данные статистического наблюдения, проведенного Росстатом, ранжируем факторы, ограничивающие деловую активность строительных организаций, определенные респондентами из общего списка предложенных факторов. Приведём их в таблице 1 [4].

Таблица 1

Оценка факторов, ограничивающих деловую активность строительных организация (в процентах от общего числа строительных организаций)

	2000	2007	2009	Изменение за период с 2000 по 2009 г.
Высокий уровень налогов	81	42	40	-41
Неплатежеспособность заказчиков	81	27	43	-38
Высокая стоимость материалов, конструкций, изделий	53	42	32	-21
Недостаток заказов на работы	29	12	27	-2
Конкуренция со стороны других строительных фирм	16	35	29	+13
Недостаток квалифицированных рабочих	14	26	16	+2
Нехватка и изношенность машин и механизмов	19	7	3	-16
Высокий процент коммерческого кредита	14	13	18	+4

Экзогенный характер имеют факторы изображенные на рисунке 1. Эндогенный характер имеют факторы, изображенные на рисунке 2. Сгруппировав факторы, ограничивающие деятельность предприятий дорожного строительства, можно сделать вывод, что основную угрозу для деятельности предприятий в сфере дорожного строительства представляют экзогенные факторы. Поскольку рассматривались факторы, определенные Росстатом, возможно внутренние проблемы предприятий остались без внимания, так как были поставлены цели выявления факторов макроуровня.

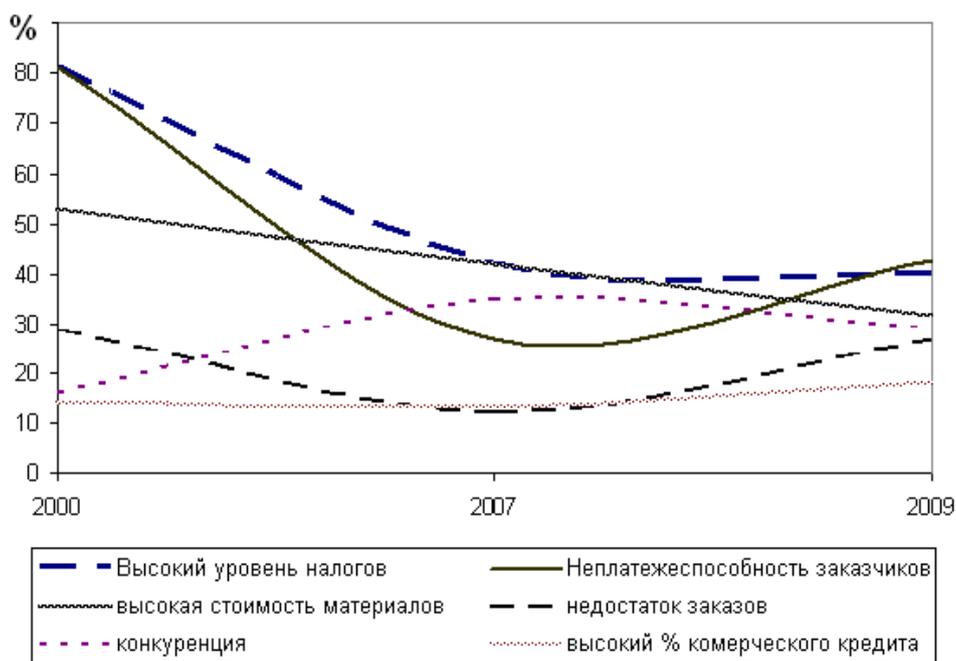
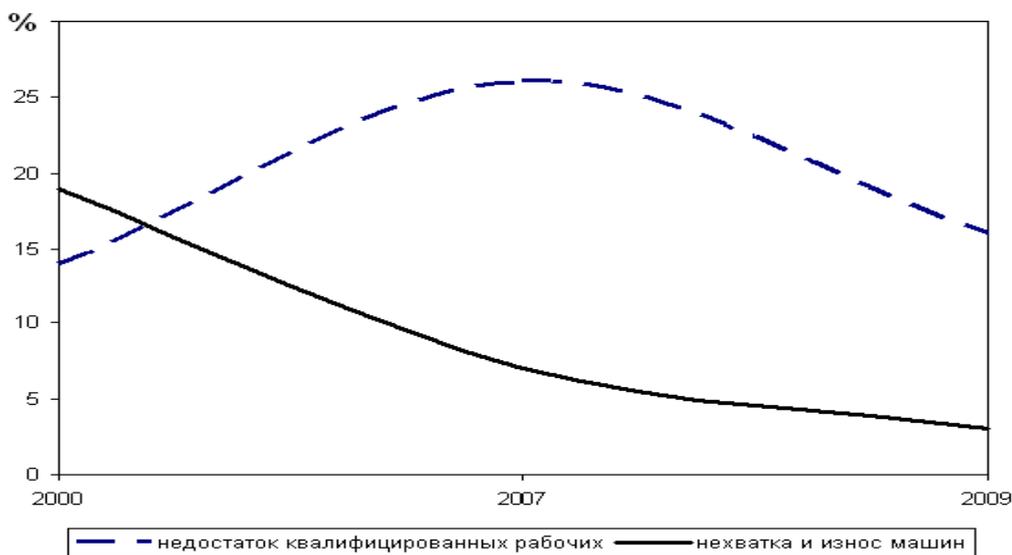


Рис. 1. Экзогенные факторы, ограничивающие деятельность дорожно-строительных предприятий

Обобщив данные статистического наблюдения, можно сделать вывод о том, что влияние факторов, ограничивающих деловую активность строительных организаций за период с 2000 по 2009 год сократилось. Ряд предпринятых мер государственного регулирования экономики позволило снизить уровень налоговой нагрузки, что положительно повлияло на улучшение финансового положения предприятий.

Стимулирование спроса и инвестиции в строительную отрасль значительно укрепили платежеспособность заказчиков. Снижение уровня инфляции, развитие производства привели к снижению стоимости строительных материалов. За исследуемый период усилилась конкурентная борьба на строительном рынке. Данный фактор предлагаю рассматривать и как проявление проблемы, и как стимул к повышению эффективности производства.

Эндогенные факторы, ограничивающие деятельность дорожно-строительных предприятий, в условно-обобщенном понятии к 2009 году снизили свое влияние. Произошло это за счет резкого снижения недостатка строительных машин и механизмов. Однако в 2007 году строительные предприятия испытывали недостаток квалифицированных кадров. С увеличением объемов производства строительной продукции влияние этого фактора может увеличиться.



**Рис. 2.** Эндогенные факторы, ограничивающие деятельность дорожно-строительных предприятий

Ранжируем экзогенные проблемы и отразим их влияние в таблице 2. Основными из экзогенных, с точки зрения нашего исследования, являются экономические проблемы. Они имеют самые выраженные проявления: снижение спроса на продукцию и как следствие снижение объемов, удорожание строительной продукции и понижение в связи с этим уровня рентабельности производства.

Не менее значимыми для успешного функционирования дорожно-строительных предприятий являются технологические проблемы, проявляющиеся в применении устаревших технологий, изношенной техники и снижении качества продукции. Концентрированность на решении основных проблем, не должны оставлять без внимания проблемы, имеющие правовой и социальный характер.

Классифицируем эндогенные проблемы функционирования предприятий дорожного строительства и отразим их влияние в таблице 3.

Наибольшее влияние оказывают финансово-экономические проблемы, которое проявляется в увеличении себестоимости продукции, замедлении темпов роста производства, недостаточности оборотных средств и как следствие неэффективной деятельности предприятий дорожного строительства.

Экзогенные проблемы функционирования дорожно-строительных предприятий

Экзогенные проблемы	Детализация проблемы	Влияние проблемы на деятельность предпринимательских структур
Экономические	Экономические спады	Резкое снижение спроса на продукцию
	Установление высоких налоговых ставок	Удорожание строительной продукции, ухудшение финансового положения
	Дефицит государственного бюджета	Сокращение государственных инвестиций в ремонт и строительство автодорог
	Высокая степень зависимости от поставщиков	Нестабильность поставок материалов, замедление темпов работ, удорожание строительной продукции
	Высокая степень зависимости от заказчиков	Низкий уровень обеспеченности заказами, снижение объёмов производства
	Усиление конкуренции	Вытеснение с рынка
Правовые	Отсутствие законодательной базы по формированию рынка земли	Отсутствие свободных участков под застройку
	Отсутствие накопленного юридического опыта работы	Предпринимательские риски, правовая нестабильность
Социальные	Рост миграции населения	Отток высококвалифицированных кадров
	Снижение уровня подготовки	Проблемы освоения новых технологий
	Повышение социальной ответственности предприятий	Рост затрат на повышение социальных гарантий персоналу и повышение качества строительных работ
Технологические	Научно-технический прогресс в области строительства автомобильных дорог	Рост затрат на модернизацию техники, внедрение информационных технологий
	Разработка и применение прогрессивных технологий и строительных материалов	Рост затрат на НИОКР, усиление технологической конкуренции, рост затрат на охрану окружающей среды

Немаловажную роль занимают организационные проблемы, проявляющиеся в низком уровне организации работ, неэффективном распределении обязанностей и ответственности, отсутствием стратегической маркетинговой политики. Одним из самых тяжелых последствий влияния организационных проблем является снижение производительности труда и объёмов производства продукции.

Производственные и кадровые проблемы имеют не меньшее значение. Результатом влияния кадровых проблем является недостаток квалифицированных работников и вызванное этим снижение производительности труда.

Производственные проблемы в данном исследовании разделены на два вида технических и технологические. Причинами возникновения технических проблем являются высокий уровень износа техники, недостаточность средств на модернизацию. Характерным проявлением влияния данных проблем являются простои техники из-за внеплановых ремонтов, снижение качества продукции из-за низких технических характеристик. Технологические проблемы связаны с применением устаревших технологий, низким уровнем контроля качества продукции. Основными проявлениями их влияния являются низкий уровень качества продукции и наличие брака, высокая материалоемкость и энергоёмкость производства дорожно-строительных работ.

Эндогенные проблемы функционирования дорожно-строительных предприятий

Эндогенные проблемы	Детализация проблемы	Влияние проблемы на деятельность предпринимательских структур
Финансово-экономические	Низкий инвестиционный потенциал	Недостаточный уровень капитальных вложений
	Низкая доходность	Недостаточный уровень оборотных средств
	Отсутствие планирования, низкий уровень контроля	Высокая себестоимость продукции, замедление темпов работ
Производственные	Технологические	Высокая энергоёмкость и материалоемкость
		Применение устаревших технологий; отсутствие современных разработок
		Неэффективная система контроля качества
	Технические	Нехватка и изношенность строительных машин
		Низкая загруженность основных средств
Кадровые	Отсутствие системы переподготовки	Нехватка профессиональных кадров
	Неэффективная система мотивации	Низкая производительность труда
Организационные	Маркетинговые	Снижение объёмов продаж
	Неэффективное распределение обязанностей и ответственности	Снижение объёмов строительной продукции
	Неэффективные методы организации работ	Низкая производительность труда

Подводя итоги исследования проблем функционирования предприятий дорожного строительства в современных условиях, приходим к следующим выводам.

1. Изучение проблем предприятий дорожного строительства, позволило выявить и охарактеризовать экзогенные и эндогенные проблемы, препятствующие их успешному функционированию.

2. Приведенная классификация проблем функционирования предприятий дорожного строительства позволила выявить причины их возникновения и определить последствия проявления.

3. Проведенное исследование проблем функционирования позволит наметить пути, способствующие решению проблем и обеспечить высокий уровень конкурентоспособности предприятий дорожного строительства.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Бузырев В.В. Экономика строительства: учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений / 3-е изд., стер. – М.: Издательский центр «Академия», 2010. – 336 с.
2. Стратегический менеджмент в строительстве: учеб. пособие / Куприянов Н.С., Михненко О.В., Щербакова Т.С. – М.: ИНФРА-М., 2004. – 336 с.
3. Электронный ресурс: Соруight Федеральная служба государственной статистики.