

для того чтобы строить с ними деловые отношения на более выгодных для обеих сторон условиях.

Однако если государство всерьез рассчитывает и дальше иметь валютный доход от транзитных автомобильных перевозок, оно должно быть заинтересовано, с одной стороны, в укреплении конкурентоспособности отечественных автотранспортных предприятий, а с другой – в создании максимально привлекательного по сравнению с соседями режима транзитного пересечения Беларуси иностранными перевозчиками.

Литература:

1. Котлер Ф. Основы маркетинга. – СПб., 1994г;
2. Кучевский Н.Г. Тенденции развития рынка транспортных услуг // «Белорусский журнал международного права и международных отношений», 2003г. - № 2;
3. Кучинский С.Н. Темпы роста экспорта транспортных услуг могут снизиться, если не исправить ситуацию // газета «Мир тяжелых моторов», 2004г. - № 19.

ПРОБЛЕМЫ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ УПРАВЛЕНИЯ СТРОИТЕЛЬНЫМИ ПРЕДПРИЯТИЯМИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Н.В. Носко

*УО «Брестский государственный технический университет»,
Республика Беларусь*

Управление строительным бизнесом во всем мире является весьма сложным видом деятельности. Его качество определяет как рост эффективности производства, так и степень удовлетворения потребностей людей.

Переход к рыночным формам хозяйствования, развитие конкуренции повышают требования к качеству управления строительным комплексом республики.

Строительное производство - структурообразующая составляющая народного хозяйства. Важным стратегическим направлением этой отрасли является ориентирование на решение социальных проблем, и, прежде всего, развитие жилищного строительства.

По нашему мнению, эффективная система управления строительными организациями должна быть построена на использовании принципов рыночной экономики, рационального сочетания методов и форм управления. Поиск оптимального сочетания рыночной свободы и государственного регулирования является одной из важных проблем происходящих преобразований (рис. 1).

Современный этап развития отечественной экономики обусловил необходимость совершенствования существующих методик управления строительными предприятиями и организациями, адекватных сегодняшним условиям хозяйствования.

Эффективная система управления строительным комплексом должна включать управление градостроительством, строительным комплексом города, жилищной политикой, содержанием жилищного фонда (рис. 2).



Рис. 1. Эффективное управление строительством

Источник: *Собственная разработка*

В настоящее время нет обоснованных организационных форм, целей, задач и функций органов управления строительством с учетом новых экономических отношений. Наблюдается отрыв по функциям управления аппарата управления от объектов управления, деятельность которых почти не зависит от вышестоящих органов ввиду несовершенства правового и юридического регулирования, слабой организационно-нормативной базы.

Вся система управления строительным комплексом должна отвечать требованиям противозатратности, восприимчивости к достижениям научно-технического прогресса, к социальным потребностям общества, трудового коллектива и конкретного человека [1]. Реализация указанных требований, раскрытие экономических взаимосвязей между составными частями комплекса находятся в зависимости от соответствующей организационной структуры управления, гибкости ее построения.



Рис. 2. Возможный вариант управления строительным комплексом
 Источник: *Собственная разработка*

Таким образом, в соответствии с новыми экономическими условиями необходима реструктуризация строительных предприятий, основным направлением которой является переход к новым структурам управления.

Литература

1. Лычкин Ю., Костецкий Н. Капитальное строительство: состояние и перспективы развития // Экономист. – 2000. – № 2. – С. 10-14.

АНАЛИЗ РЫНКА АВТОМОБИЛЕЙ ИНОСТРАННОГО ПРОИЗВОДСТВА В РОССИИ

А.А. Нусинов

ГК «Независимость», Москва, Россия

С начала 90-х годов XX столетия в России значительно возросло количество личных автомобилей, например, в столице РФ более чем в 3-и раза. Сегодня в Москве насчитывается около трех с половиной миллионов личных автомобилей, причем тенденция интенсивного роста сохраняется и в настоящее время.

Автосервисная сеть Москвы развивается быстрыми темпами. За период 2001 – 2004 гг. в городе появилось 12 крупных автосервисов, 550 автомоек, 46 пунктов государственного технического осмотра автомобилей.