

**А.А. Барановская, А.А. Куксина**  
 БНТУ (Минск)  
**Научный руководитель О.С. Голубова**  
 (канд. экон. наук, доцент)

## СТРУКТУРА СТОИМОСТИ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖИЛЫХ ЗДАНИЙ

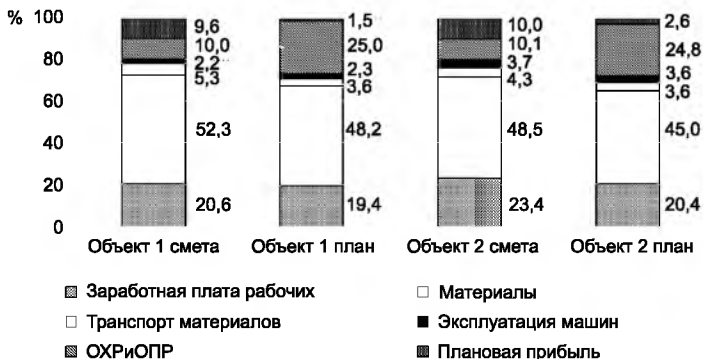
На строительный комплекс Республики Беларусь возложено решение важнейших задач обеспечения жильем населения, создания доступных и комфортных жилых районов. Доступность жилья определяется, с одной стороны, уровнем доходов населения, а с другой стороны, стоимостью строительства. Целью данной работы был анализ структуры стоимости строительства двух многоэтажных жилых домов, сопоставление сметных и плановых затрат на их возведение.

В качестве объектов исследования были взяты два жилых дома. Первый объект — жилой дом — здание, представленное одним температурным блоком, в состав которого входят две секции разной этажности (14 и 16 этажей). Общее количество квартир — 140. Конструктивная схема представлена поперечными несущими стенами из блоков стен подвалов.

Жилой дом № 2 имеет в плане прямоугольную форму с размерами в осях 127,6 на 21,3 м. Дом запроектирован 6-секционный, 10-этажный на 198 квартир. Каркас выполнен из монолитных железобетонных колонн квадратного сечения и монолитных железобетонных безбалочных перекрытий с заполнением из мелкоштучных материалов.

Анализ структуры стоимости строительства позволяет подрядным организациям при формировании цены предложения на подрядных торгах быстро выделить основные капиталоемкие виды затрат, определять для них пути снижения, формировать плановую стоимость строительства и рассчитывать плановую прибыль от реализации проекта.

Структура сметной и плановой стоимости строительства по двум жилым домам приведены на рисунке.



Сметная и плановая структура стоимости строительства двух жилых домов

Анализ структуры стоимости строительства в разрезе статей затрат наглядно показывает, что в организации величина общехозяйственных и общепроизводственных затрат значительно превышает сметные значения. Вся экономия, достигаемая снижением стоимости материалов и транспортных расходов на их доставку, заработной платы рабочих, эксплуатации машин и механизмов съедается общехозяйственными расходами. Но даже экономия прямых затрат не позволяет строительной организации получить прибыль, предусмотренную сметной документацией. В таких условиях главной задачей управления должны стать мероприятия, направленные на снижение общехозяйственных и общепроизводственных расходов.

Еще один вывод, который можно сделать из этих расчетов заключается в том, что структура затрат по различным объектам строительства зависит от их конструктивной характеристики. Для монолитного жилого дома доля заработной платы выше, а удельный вес материалов в стоимости строительства — ниже. Однако в целом изменения в структуре стоимости гораздо больше зависят от управления затратами в организации, чем от конструктивных особенностей объекта строительства.

*М.А. Бардонова, Е.В. Демко*

*БГЭУ (Минск)*

**Научный руководитель Г.А. Бондаренко**

*(канд. экон. наук, доцент)*

## **ДОСТОИНСТВА И НЕДОСТАТКИ БРЕНДИНГА АВИАКОМПАНИЙ В СТРАНАХ СНГ**

Интенсивное развитие авиакомпаний в странах СНГ обусловлено остаточными производственными мощностями и внушительным авиапарком, доставшимся в наследство после развала СССР. Однако на слуху у потенциальных пассажиров лишь те, кто умеют правильно позиционировать себя на рынке.

Одним из противоречивых примеров брендинга является ОАО «Авиакомпания Белавиа». Основной проблемой является то, что зачастую заявленный компанией уровень комфорта пассажиров не соответствует действительности, что негативно влияет на облик компании и качество бренда в целом. Также ценовая политика компании не выдерживает конкуренции. С другой стороны, в 2016 г. авиакомпания осуществила ребрендинг, что дало ей возможность составлять конкуренцию на мировом рынке. Еще одной отличительной чертой «Белавиа» стало увеличение веса провозимого багажа для пассажиров в сравнении с нормами, принятыми в мировом сообществе. Стандартная норма провоза багажа в самолете составляет около 20–30 кг в багаже и 5–8 кг в ручной клади. В то же время Белавиа предоставляет своим клиентам бесплатный провоз багажа весом от 20 кг (для эконом-класса) до 30 кг (для бизнес-класса),