

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА МЕХАНІЗМУ ВИЗНАЧЕННЯ ДОГОВІРНОЇ ЦІНИ НА ЕКСПЛУАТАЦІЙНЕ УТРИМАННЯ АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ

Лисенко А.О., к.е.н.

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Анотація. Статтю спрямовано на розвиток теоретичних засад управління витратами підприємств дорожнього господарства в межах формування договірної ціни на експлуатаційне утримання автомобільних доріг загального користування. Використання методу теоретичного узагальнення, наукової абстракції та структурно-логічного підходу дозволили окремо виділити одинадцять етапів в структурі механізму визначення договірної ціни, починаючи з встановлення кошторисних норм витрачання ресурсів на експлуатаційне утримання та завершуючи етапом формування кошторисного прибутку дорожнього підприємства. В роботі даний механізм представлено у вигляді графічної схеми, що наочно встановлює послідовність реалізації зазначених етапів з урахуванням покрокового додавання до суми кошторисної вартості робіт з експлуатаційного утримання автодоріг відповідних податків, коштів на покриття додаткових витрат, адміністративних витрат та кошторисного прибутку тощо. В ході дослідження структури механізму доведено, що групування експлуатаційних витрат дорожніми підприємствами здійснюється лише за елементами та статтями калькулювання, що має обмежений характер використання узагальненої класифікації витрат будівельного підприємства. Встановлено, що кошторисна вартість робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг розраховується за локальними кошторисами шляхом підсумовування прямих витрат (результату множення кошторисної трудомісткості робіт та кількості необхідних матеріально-технічних ресурсів на відповідну вартість – поточну ціну – витрачених ресурсів) та загальновиробничих витрат, що визначаються на підставі обґрунтованої їх величини і структури, характерної для дорожнього підприємства за попередній звітний період (рік) згідно бухгалтерської звітності та його завантаженості в межах показників, передбачених чинним законодавством в сфері кошторисного ціноутворення. Результати дослідження можуть бути використані підприємствами дорожнього господарства з метою удосконалення процесу управління витратами.

Ключові слова: витрати, дорожнє господарство, управління, структура, механізм, експлуатаційне утримання, автомобільні дороги

Постановка проблеми. Важливим інструментарієм управління витратами на підприємствах дорожнього господарства є специфічні методи їх формування та визначення. Вибір того чи іншого методу визначення витрат ускладнюється через низку об'єктивних факторів, що створюють передумови для розвитку відповідного методичного апарату.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Аналіз останніх досліджень та публікацій в сфері управління витратами дорожньої галузі зазначив, що до теперішнього часу практично відсутня процедура вибору для конкретного дорожнього підприємства найбільш прийняттого методу. Центральне місце серед існуючих належить нормативному методу визначення витрат як максимально можливого для використання при будівництві, ремонті та експлуатації автомобільних доріг.

Невирішені складові загальної проблеми. Управління витратами на підприємствах дорожнього господарства на засадах нормативного підходу, в тому числі й витратами на експлуатаційне утримання, формально зводиться до реалізації методу стандарт-кост, який обмежує пошук резервів зниження витрат на всіх етапах виробничого процесу та в усіх виробничих підрозділах підприємства. Крім того, використання нормативного методу у дорожньому виробництві ускладнено формуванням практичних уявлень у працівників таких підприємств щодо внутрішньої структури та послідовності реалізації процесу витратоутворення і визначення договірної ціни на експлуатаційне утримання автомобільних доріг загального користування.

Мета статті. Метою статі є розвиток теоретичних засад управління витратами підприємств дорожнього господарства шляхом побудови механізму визначення договірної ціни на експлуатаційне утримання автомобільних доріг загального користування.

Основний матеріал дослідження. Аналіз транспортно-експлуатаційного стану дорожньої мережі України показав, що останнім часом рівень розвитку дорожньої галузі в країні залишається на досить низькому рівні й значно відстає від темпів зростання транспортних витрат народного господарства. Це супроводжується виникненням таких негативних в цілому для дорожньої мережі явищ, як зниження показників якості та ефективності внутрішніх і тра-

нзитних пасажирських і вантажних перевезень, велика чисельність ДТП, значні обсяги недержавних ремонтів автодоріг, низький рівень розвитку транспортної інфраструктури тощо.

Державне регулювання техніко-економічних норм та правил експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування здійснюється шляхом розробки та впровадження відповідних нормативних документів, що визначають кошторисно-нормативну базу дорожнього будівництва. Саме кошторисні норми та визначення кошторисної трудомісткості (нормативної та розрахункової) є інструментом переходу до розрахунку вартісних показників оцінки виконаних робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування. Основними нормативними актами, що регламентують діяльність будівельного виробництва в Україні є П(С)БОУ 9 «Запаси» [1], П(С)БОУ 16 «Витрати» [2], П(С)БОУ 18 «Будівельні контракти» [3]. Означені Положення встановлюють загальні принципи формування витрат будівельних підприємств і організацій при визначенні вартості будівельно-монтажних робіт (БМР).

Механізм визначення договірної ціни на експлуатаційне утримання автомобільних доріг загального користування можна представити у вигляді схеми (рис. 1).

В даному випадку під механізмом будемо розуміти таку сукупність послідовних кроків процесу ціноутворення на експлуатаційне утримання автомобільних доріг загального користування та способів їх поєднання, яка є керованим ресурсом загального процесу управління витратами на дорожньому підприємстві.

Вихідною позицією при формуванні договірної ціни експлуатації автомобільних доріг є об'єктивна система кошторисних норм і правил, що розробляється науковими установами, підпорядкованими Міністерству інфраструктури України, зокрема Державним дорожнім науково-дослідним інститутом імені М.П. Шульгіна (ДерждорНДІ), який є провідною організацією з питань ціноутворення у дорожньому господарстві.

На основі нормативних документів, які є основою для складання технологічної документації, визначаються склад і кількість ресурсів (прямі витрати) при виконанні робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування (Етап 1). Крім того, використані при плануванні робіт з експлуатаційного утримання кошторисні норми можуть бути використаними для встановлення норм списання матеріалів і визначення тривалості робіт.

Другий етап механізму (рис. 1) містить визначення загальної кошторисної трудомісткості робіт (кількості трудових ресурсів), яка складається з суми її нормативного й розрахункового значення, а також визначення обсягів необхідних матеріально-технічних ресурсів на основі використання відомих ресурсних елементних кошторисних норм.

В свою чергу, нормативна кошторисна трудомісткість опосередковується в прямих витратах у складі кошторисної вартості робіт на експлуатаційне утримання автодоріг за допомогою розрахунку трудовитрат зайнятих при їх виконанні працівників на підставі ресурсних елементних кошторисних норм, й трудовитрат працівників, що керують і обслуговують будівельні машини і механізми.

Розрахункова кошторисна трудомісткість виражається також в прямих витратах кошторисної вартості при перевезенні ґрунту, будівельного сміття, дорожніх матеріалів, і реалізується за допомогою трудовитрат робітників, що керують й обслуговують автотранспорт. Крім того, така трудомісткість міститься у загальновиробничих витратах зведеного кошторису, де визначається на основі усереднених розрахункових показників, зокрема коштів на тимчасові будівлі і споруди й додаткових витрат на виконання робіт з експлуатаційного утримання у зимовий або літній періоди, які відповідають вимогам п. 2.13, п. 2.15 та п. 2.16 «Порядку визначення вартості будівництва, реконструкції, капітального та поточного ремонтів автомобільних доріг загального користування» (ВБН Д.1.1-218-1-2001) [4].

Наступним кроком при формуванні договірної ціни на експлуатаційне утримання («Етап 3» розробленого механізму) є розрахунок кошторисної вартості робіт, що міститься у відповідній кошторисній документації (локальних кошторисах та відомості ресурсів до них; зведеному кошторисному розрахунку вартості робіт; кошторисних розрахунках на окремі види витрат).

Кошторисна вартість робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг розраховується за локальними кошторисами шляхом підсумовування прямих витрат та загальновиробничих витрат, що визначаються на підставі обґрунтованої їх величини і структури, характерної для дорожнього підприємства за попередній звітний період (рік) згідно бухгалтерської звітності та його завантаженості в межах показників, передбачених чинним законодавством в сфері кошторисного ціноутворення.

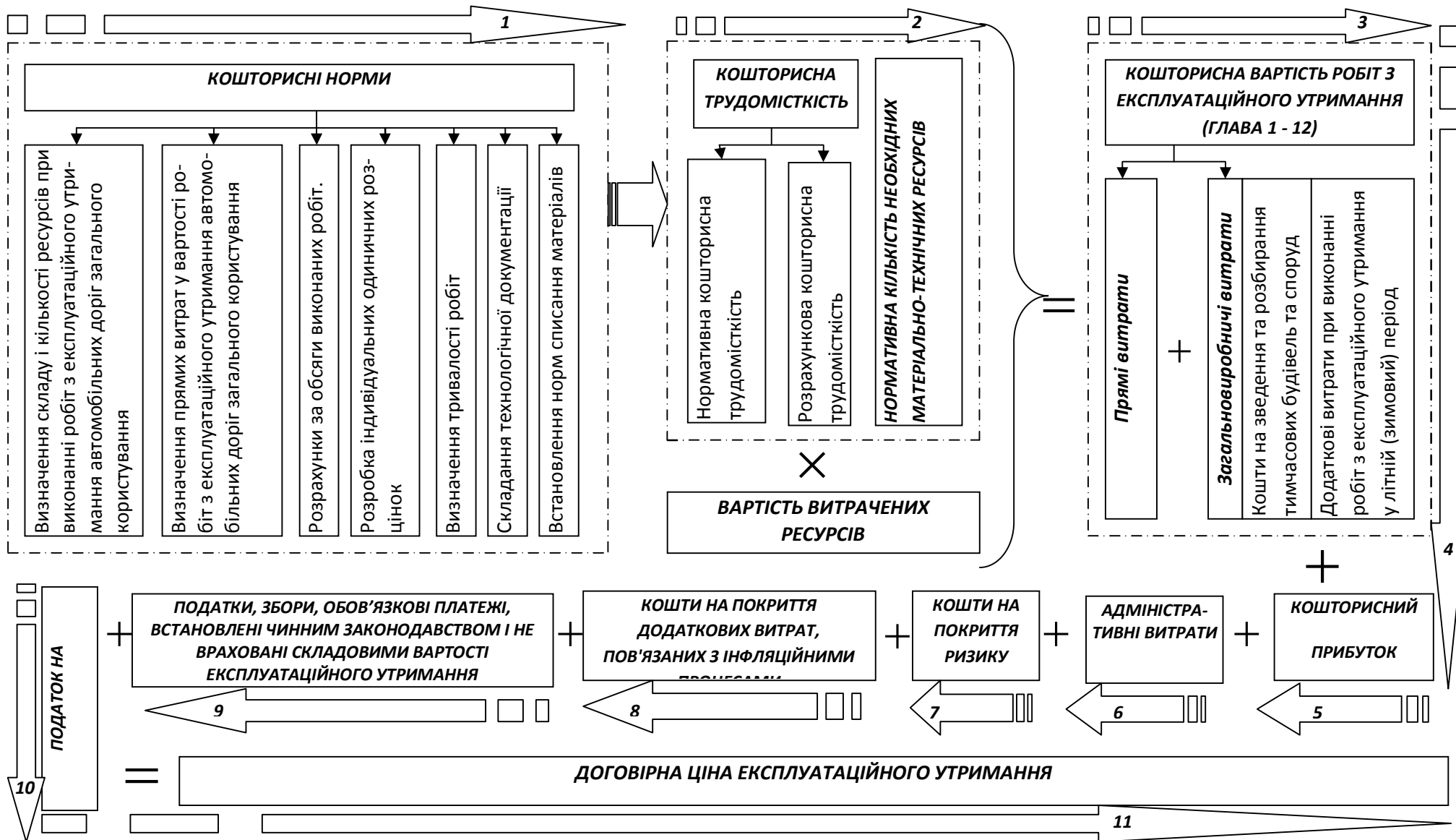


Рисунок 1 – Схема механізму визначення договірної ціни на експлуатаційне утримання автомобільних доріг загального користування (ро- зроблено за результатами дослідження автора)

Після визначення кошторисної вартості у зведеному кошторисі за результатами витрат Глав 1 – 12, згідно Правил [5], враховуються:

- кошторисний прибуток («Етап 5»), який визначається за усередненим показником Додатка №2 й враховує трудовитрати на 1000 грн. прямих витрат;
- кошти на покриття адміністративних витрат («Етап 6»), що розраховуються в гривнях аналогічно за Додатком №2 в розрахунку на одну людину-годину загальної кошторисної трудомісткості й не враховують витрати на збут та інші операційні витрати дорожнього підприємства, які не відносяться до експлуатаційного утримання;
- кошти на покриття ризику всіх учасників робіт («Етап 7») – це кошти, які призначені для відшкодування зростання вартості робіт, що виникають й уточнюються в процесі їх виконання, а також для компенсації зростання вартості робіт внаслідок зміни держстандартів в галузі дорожнього будівництва, та які визначаються у розмірі 3,6% від підсумку за Главами 1 – 12 зведеного кошторисного розрахунку;
- кошти на покриття додаткових витрат, пов'язаних з інфляційними процесами («Етап 8») визначаються шляхом експертної оцінки, виходячи з термінів проекту, прогнозованого рівня інфляції та відповідних показників щодо змінення вартості трудових та матеріально-технічних ресурсів у будівництві, які надаватимуться Держбудом та Укравтодором щоквартально [4];
- податки, збори, обов'язкові платежі, встановлені чинним законодавством і не враховані складовими вартості робіт («Етап 9»).

Формування податку на додану вартість («Етап 10») у зведеному кошторисному розрахунку документально проводиться окремим рядком й визначається у розмірі фіксованої відсоткової ставки згідно діючого законодавства України.

Завершальним етапом механізму визначення договірної ціни на експлуатаційне утримання автомобільних доріг загального користування є розрахунок договірної ціни експлуатаційного утримання («Етап 11»), яка зазначається у договорі підряду й визначається як «кошторис вартості підрядних робіт, за яку підрядна організація, визначена виконавцем робіт, згодна виконати об'єкт замовлення» [6].

Висновки. Таким чином, розглянувши процес формування витрат з експлуатаційного утримання на підприємствах дорожнього господарства, можна зробити висновок, що нормативне регулювання процесу формування та визначення експлуатаційних витрат дорожнього підприємства має низку суттєвих переваг й недоліків, зокрема групування витрат за економічними елементами та статтями калькулювання має уніфікований характер, що значно спрощує процедуру кошторисного ціноутворення й обліку прямих й непрямих (загальновиробничих) витрат, з одного боку, з іншого боку – такий підхід директивно нав'язує підприємствам галузі єдині усереднені відомчі ресурсні кошторисні норми, не зважаючи на ринкову кон'юнктуру, що складається на регіональному ринку будівельних послуг

Перелік посилань.

1. Наказ Міністерства фінансів України «Про затвердження Положення (стандарту) бухгалтерського обліку 9 «Запаси» № 246 від 20.10.99 [Електронний ресурс] / Матеріали офіційного сайту «Законодавство України». – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0751-99>.
2. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 16 «Витрати» [Чинний від 2000-01-19 зі змінами й доповненнями], [Електронний ресурс] // Податки та бухгалтерський облік. Інформаційно-аналітична газета. – Режим доступу : <http://www.nibu.factor.ua/ukr/info/instrbuh/>.
3. Наказ Міністерства фінансів України «Про затвердження Положення (стандарту) бухгалтерського обліку 18 «Будівельні контракти» № 205 від 28.04.2001 [Електронний ресурс] / Матеріали офіційного сайту «Законодавство України». – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0433-01>.
4. Порядок визначення вартості будівництва, реконструкції, капітального та поточного ремонтів автомобільних доріг загального користування (державного та місцевого значення): ВБН Д.1.1-218-1-2001. – Офіц. вид. – К. УДВТП «Укрдортехнологія», 2004. – 23 с. – (Відомчі будівельні норми України).
5. Правила визначення вартості робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування: ВБН В.3.2-218-180-2003. – Офіц. вид. – К. УДВТП «Укрдортехнологія», 2003. – 26 с. – (Відомчі будівельні норми України).
6. Методика розрахунку загальновиробничих та адміністративних витрат при складанні кошторисної документації (проект) / [розроб.: В.М. Нагайчук, А.О. Безуглий, Ю.М. Бібик]. – К.: ДерждорНДІ, 2011. – 45 с.

Стаття надійшла: 25.10.2014 р.

Рецензент: д.е.н., проф. Горелов Д.О.

