

10. Методичні рекомендації щодо виявлення ознак неплатоспроможності підприємства та ознак дій з приховування банкрутства, фіктивного банкрутства чи доведення до банкрутства : Наказ 19.01.2006 р. № 14 (у редакції наказу від 26.10.2010 р. № 1361) [Електронний ресурс] / Міністерство економіки України. – Режим доступу : <http://www.profiwins.com.ua/uk/letters-and-orders/ministry-of-economy/1343-1361.html>

11. Фінансовий аналіз : навч. посіб. / К. В. Ізмайлова – 2-е вид. – К. : МАУП, 2001. – 152 с.

12. Мочалина З. Н. Моделирование операционной деятельности предприятия с целью обеспечения стабильного финансового результата / З. Н. Мочалина, Е. В. Павленко // Коммун. хоз-во городов. Сер. Экон. науки. – 2005. – Вып. 62. – С. 180-186.

Стаття надійшла: 14.06.2015 р.

Рецензент: д.н. держ упр., доц. Маліков В.В.

УДК 338.47

JEL Classification: L20

## ГАЛУЗЕВІ ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ ДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА

Деділова Т.В., к.е.н., доцент

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

**Анотація.** В роботі удосконалено теоретичні основи управління процесом розвитку на підприємствах дорожнього господарства шляхом визначення його основних галузевих особливостей функціонування. Використання структурно-логічного підходу та методу порівняльного аналізу дозволило встановити такий перелік напрямів розвитку підприємств дорожнього господарства, як взаємозв'язок з національною економікою; нормативно-правове регулювання діяльності; ринок будівельно-монтажних робіт; фінансування; інноваційна діяльність; ресурсозбереження; виробнича діяльність; продукція. В межах такого переліку було виокремлено групи факторів, що відображаються у вигляді певної класифікації за фінансово-економічною, інвестиційною, ресурсною, техніко-технологічною ознаками. В роботі відмічається, що фактори розвитку підприємств дорожнього господарства можна об'єднати у дві групи: екстенсивні (фактори, що відображають збільшення кількості ресурсів виробництва) і інтенсивні (фактори, що відображають використання інновацій). Співвідношення екстенсивності й інтенсивності розвитку підприємства дорожнього господарства виражається в показниках використання його виробничих і фінансових ресурсів. Обґрунтовано, що підприємства дорожнього господарства поєднують в собі одночасно характерні риси промислових будівельних підприємств і підприємств сфери обслуговування. Наслідком цього є прикордонний характер напрямів розвитку таких підприємств, що викликає необхідність комплексного підходу до вивчення їх факторів, і надає їм специфічні риси, не характерні для більшості виробничих підприємств. Встановлено, що характерні риси підприємств будівельного комплексу є присутніми в більшості напрямів розвитку, характерних для функціонування підприємств дорожнього господарства. Результати дослідження можуть бути використані підприємствами дорожнього господарства з метою удосконалення процесу управління їх розвитком.

**Ключові слова:** підприємство, управління, розвиток, напрями, фактори, дорожнє господарство, будівельний комплекс

## BRANCH FEATURES OF ROAD ECONOMY ENTERPRISES DEVELOPMENT

Tetyana Dedilova, PhD in Economics, Associate Professor

Kharkiv National Automobile and Highway University

**Summary.** The article is devoted to the theoretical problems of development management enterprises of road economy by definite its key industry functioning features. Using of structural-and-logical approach and method of comparative analysis has allowed to identify the such list of areas of development enterprise of road economy, as the interrelation with the national economy; normative and legal regulation of activity; market of construction works; financing; innovation; resource saving; production activities; products. Within this list have separated groups of factors that appear in the form of a classification of the financial and economic, investment, resource, technical and technological features. The article has observed that factors of road management enterprises can be grouped into two groups: extensive (factors that reflect the increase of production resources) and intensive (factors that reflect the use of innovation). The ratio between extensivity and intensity of development of the enterprises of road economy is reflected in the indicators of production and financial resources. In article was proved that the contract-

*ing enterprise of road economy combines both characteristics of industrial construction enterprises and the service sector. The result of cross-border character of the development of enterprises requires an integrated approach to the study of factors and gives them specific features are not typical for most manufacturing companies.*

**Key words:** *enterprise, management, development, directions, factors, road economy, construction sector*

**Постановка проблеми.** Створення розгалуженої мережі автомобільних доріг як невід'ємної складової транспортної системи України є основним призначенням вітчизняного дорожнього будівництва. Саме виробнича діяльність підприємств дорожнього господарства спрямована на досягнення перспективних стратегічних соціально-економічних цілей на макро- та мікрорівнях шляхом забезпечення сталого народногосподарського ефекту, вираженого у таких показниках, як ВВП, ринкові ціни, видатки та доходи бюджету, обсяги перевезень тощо. Тип розвитку підприємств дорожнього господарства формується безпосередньо під впливом галузевих факторів, а отже якість робіт з будівництва, ремонту та експлуатації автомобільних доріг є логічним результатом такого впливу.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Окремі аспекти щодо визначення поняття «розвиток» в контексті функціонування українського дорожнього господарства висвітлювали у своїх роботах такі вітчизняні економісти, як І.А. Дмитрієв [1], О.М. Криворучко [2], Р.Б. Тянь [3], С.О. Ушацький [4], В.Г. Шинкаренко [5]. Однак у їхніх роботах повною мірою не зазначаються відмінності між напрямками й факторами розвитку підприємств дорожнього господарства й підприємств будівельного комплексу.

**Невирішені складові загальної проблеми.** Необхідність розробки відповідного теоретико-методичного забезпечення управління процесом розвитку на підприємствах дорожнього господарства на основі визначення його основних галузевих особливостей обумовила вибір теми даного дослідження, визначила коло теоретичних і практичних завдань, обумовила його актуальність.

**Мета статті.** Метою статті є визначення галузевих особливостей розвитку підприємств дорожнього господарства шляхом їх порівняння з основними напрямками розвитку підприємств будівельного комплексу.

**Основний матеріал дослідження.** Розвиток підприємств дорожнього господарства являє собою досить складний, різноспрямований і багатогранний процес, що має потребу в безперервному управлінні на засадах стратегічного менеджменту. Класифікація факторів розвитку таких підприємств повинна враховувати специфіку їхньої діяльності: особливості функціонування на підрядному ринку; недостатнє фінансування, у більшості випадків, за рахунок державного бюджету; складність техніко-технологічного процесу ремонту й будівництва автомобільних доріг; наявність значної по масштабах нормативної бази, що регламентує виробничу діяльність підприємств дорожнього господарства.

Форма й зміст розвитку підприємства дорожнього господарства визначаються новими комбінаціями факторів, які виникають, і тим, як вони здійснюються. Ці комбінації можуть бути результатом: нового будівельного виробництва; нового методу будівельного виробництва; освоєння нового підрядного ринку; одержання нового джерела необхідних ресурсів; проведення реорганізації тощо.

Згідно Класифікатора видів економічної діяльності України (КВЕД) [6] діяльність підприємств дорожнього господарства визначається за Секцією F «Будівництво»; Розділ 42 – вид економічної діяльності «Будівництво споруд»; Група 42.1 «Будівництво доріг і залізниць»; Клас 42.11 «Будівництво доріг і автострад»

В загальному вигляді Розділ 42 «Будівництво споруд» включає будівництво інженерних споруд; нове будівництво, ремонтні роботи, розширення та реконструкцію, зведення споруд зі збірних конструкцій на місці ведення робіт (не залежно від того, чи є ці конструкції власного виготовлення), а також будівництво тимчасових споруд. Сюди відносять будівництво важких конструкцій, таких як автостради, вулиці, дороги, мости, тунелі, залізниці, аеродроми, порти та інші водні споруди, іригаційні системи, промислові споруди, трубопроводи та лінії електропередач, відкриті спортивні комплекси тощо. Ці роботи здійснюються як за власний рахунок, так і за винагороду або на основі контракту. Частина робіт, а іноді всі види робіт можуть передаватися субпідряднику на умовах аутсорсингу.

В свою чергу, Клас 42.11 «Будівництво доріг і автострад» включає: будівництво автострад, вулиць, доріг, інших транспортних і пішохідних доріжок; укладання повер-

хонь вулиць, доріг, автострад, мостів або тунелів: асфальтування доріг; фарбування та маркування доріг; у становлення аварійних загороджень, світлофорів та іншого подібного устаткування; будівництво злітно-посадкових смуг [6].

Діяльність будівельних підприємств класифікується переважно як Секція F «Будівництво»; Розділ 41 – вид економічної діяльності «Будівництво будівель»; Група 41.2 «Будівництво житлових і нежитлових будівель»; Клас 41.20 «Будівництво житлових і нежитлових будівель».

Розділ 41 «Будівництво будівель» включає загальні та спеціалізовані роботи з будівництва усіх видів будівель. Ця діяльність включає нове будівництво, ремонтні роботи, розширення та реконструкцію, зведення будівель зі збірних конструкцій на місці ведення робіт (не залежно від того, чи є ці конструкції власного виготовлення), а також будівництво тимчасових об'єктів. До цього розділу включають будівництво цілісних житлових комплексів, офісних будівель, магазинів та інших громадських і комунальних або сільськогосподарських будівель тощо.

Клас 41.20 «Будівництво житлових і нежитлових будівель» включає:

- будівництво всіх типів житлових будівель: одноквартирних будівель; багатоквартирних будівель, у т.ч. багатоповерхових;
- будівництво всіх типів нежитлових будівель: будівель для промислового використання, наприклад, фабрик, заводів, майстерень, складальних цехів тощо; лікарень, шкіл, офісних будівель; готелів, магазинів, торговельних пасажів, ресторанів; будівель аеропортів; критих спортивних комплексів; гаражів, у т.ч. підземних; складів;
- будівель релігійного призначення;
- монтаж та установлення збірних конструкцій на будівельних майданчиках (не залежно від того, чи є ці конструкції власного виготовлення);
- реконструкцію, реставрацію та ремонт житлових будівель [6].

Таким чином, підрядні підприємства дорожнього господарства поєднують в собі одночасно характерні риси промислових будівельних підприємств і підприємств сфери обслуговування. Наслідком цього є прикордонний характер напрямів розвитку таких підприємств, що викликає необхідність комплексного підходу до вивчення їх факторів, і надає їм специфічні риси, не характерні для більшості виробничих підприємств.

Порівняльний аналіз основних специфіки діяльності підприємств будівельного комплексу та підприємств дорожнього господарства дозволив укрупнено виділити вісім основних напрямів розвитку (табл. 1).

Оскільки характерні риси підприємств будівельного комплексу є присутніми в більшості таких напрямів, слід окремо зупинитися на таких принципових відмінностях, характерних для функціонування підприємств дорожнього господарства:

- державній формі власності на автомобільні дороги загального користування та інженерні споруди на них;
- підпорядкованості структурних одиниць дорожнього господарства Державному агентству автомобільних доріг України;
- монополії ПАТ «ДАК «Автомобільні дороги країни» на виконання робіт з поточного ремонту й експлуатаційного утримання автомобільних доріг;
- фінансуванні діяльності підприємств дорожнього господарства з загального фонду державного бюджету України за залишковим принципом відповідно до Закону України «Про Державний бюджет України на 2015 рік», а також змінами до Податкового та Бюджетного кодексів України;
- низькому рівні конкуренції, зумовленому функціонуванням на ринку, переважно, дочірніх підприємств ПАТ «ДАК «Автомобільні дороги України»;
- рухомому характері БМР з будівництва, реконструкції, ремонту та експлуатації автомобільних доріг;
- експлуатації автомобільних доріг загального користування здійснюється на безкоштовній основі, окрім проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів;
- відсутності нарахування амортизаційних відрахувань на автомобільні дороги як об'єкти основних засобів, що постійно знаходяться в експлуатації й підлягають фізичній зношеності.

Таблиця 1 – Порівняльний аналіз основних напрямів розвитку підприємств будівельного комплексу та підприємств дорожнього господарства (складено автором за [5], [4] та [7])

Напрямок розвитку	Фактори розвитку	
	Підприємства дорожнього господарства	Підприємства будівельного комплексу
1	2	3
Взаємозв'язок з національною економікою	Функціонування підприємств дорожнього господарства у складі транспортно-дорожнього комплексу України	Функціонування підприємств будівельного комплексу у складі будівельної галузі та ЖКГ України
	Державна форма власності на автомобільні дороги загального користування та інженерні споруди на них	Різні форми власності на об'єкти будівництва житлових і нежитлових будівель
	Участь підприємств дорожнього господарства у формуванні народногосподарського ефекту на рівні країни шляхом забезпечення потреб всього населення та виробництва у внутрішньодержавних і міжнародних перевезеннях	Участь підприємств будівельного комплексу у формуванні народногосподарського ефекту на рівні країни шляхом забезпечення потреб всього населення та виробництва у житлових і нежитлових будівлях
Нормативно-правове регулювання діяльності	Розвиток та вдосконалення законодавчої та нормативної бази відповідно до впровадження світового досвіду будівництва автомобільних доріг на принципах державно-приватного партнерства, а також до реформування загальнодержавної системи управління транспортно-дорожнім комплексом	Розвиток та вдосконалення законодавчої та нормативної бази у сфері будівництва, промисловості будівельних матеріалів, архітектури і містобудування відповідно до міжнародних галузевих стандартів
Ринок будівельно-монтажних робіт (БМР)	Підпорядкованість структурних одиниць дорожнього господарства Державному агентству автомобільних доріг України (Укравтодор)	Підпорядкованість структурних одиниць будівельного комплексу Міністерству регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України
	Пошук та вибір виконавця на проведення БМР на основі проведення тендерних торгів	Пошук та вибір виконавця на проведення БМР на основі проведення тендерних торгів
	Виконання БМР лише при наявності відповідного заказу держави або юридичних й фізичних осіб за договорами підряду	Будівництво житлових і нежитлових будівель відбувається в межах державних і регіональних програм розвитку інфраструктури, а також при наявності відповідного заказу держави або юридичних й фізичних осіб за договорами підряду
	Монополія ПАТ «ДАК «Автомобільні дороги країни» на виконання робіт з поточного ремонту й експлуатаційного утримання автомобільних доріг	Високий рівень конкуренції в галузі, що зумовлений функціонуванням на ринку значної кількості будівельних підприємств і організацій
	Низький рівень конкуренції, що зумовлений функціонуванням на ринку, переважно, дочірніх підприємств ПАТ «ДАК «Автомобільні дороги України»	

Продовження табл.1

1	2	3
Фінансування	Фінансування діяльності підприємств дорожнього господарства з загального фонду державного бюджету України за залишковим принципом відповідно до ЗУ «Про Державний бюджет України на 2015 рік», а також змінами до Податкового та Бюджетного кодексів України	Фінансування діяльності підприємств будівельного комплексу переважно за рахунок коштів приватних інвесторів та залученого капіталу, а також за рахунок коштів спеціальних фондів держбюджету України відповідно до цільових напрямів їх використання
	Значні обсяги систематичного недофінансування дорожнього господарства за рахунок бюджетних коштів	Значні обсяги систематичного недофінансування державних житлових програм
	Низький ступінь залучення приватних інвесторів до фінансування проектів Укравтодора	Високий ступінь залучення приватних інвесторів до фінансування будівельних проектів
Інноваційна діяльність	Створення і нарощування потенціалу національної індустрії виробництва дорожньо-будівельних матеріалів на основі сировини українських родовищ і виробників	Створення і нарощування потенціалу національної індустрії сухих будівельних сумішей на основі сировини українських родовищ і виробників
	Розвиток системи підготовки наукових кадрів для дорожнього господарства та фахівців дорожнього будівництва	Розвиток системи підготовки наукових кадрів для будівельної галузі та фахівців будівництва
	створення інноваційних моделей, методів і комп'ютерних технологій управління проектами об'єктів дорожнього будівництва та експлуатації	Створення інноваційних моделей, методів і комп'ютерних технологій управління проектами об'єктів архітектури та будівництва
	Підвищення наукоємності дорожнього будівництва за рахунок технічної оснащеності науки, широкого використання галузевих і територіальних баз і банку даних з їх послідовним об'єднанням у єдину інформаційну та обчислювальну мережу, створення єдиної бази даних дефектів об'єктів експлуатації автомобільних доріг	Підвищення наукоємності будівництва за рахунок технічної оснащеності науки, широкого використання галузевих і територіальних баз і банку даних з їх послідовним об'єднанням у єдину інформаційну та обчислювальну мережу
Ресурсозбереження	Вирішення науково-технічних проблем енергоспоживання дорожньо-будівельних машин та механізмів при виробництві та укладанні гарячих сумішей	Вирішення науково-технічних проблем будівельної теплотехніки, що забезпечить енергозбереження як у ЖКГ, так і у промисловості
	Розробка і впровадження нових ресурсозберігаючих технологій з виробництва дорожньо-будівельних матеріалів	Розробка і впровадження нових ресурсозберігаючих технологій з виробництва будівельних матеріалів і виробів
	Наукове обґрунтування та розробка нових енергозберігаючих технологій дорожнього будівництва та експлуатації автомобільних доріг і технічних споруд на них	Наукове обґрунтування та розробка нових енергозберігаючих технологій будівництва та експлуатації споруд

Продовження табл.1

1	2	3
Виробнича діяльність	Рухомий характер БМР з будівництва, реконструкції, ремонту та експлуатації автомобільних доріг	Стаціонарний характер БМР з будівництва, реконструкції, ремонту та експлуатації житлових і нежитлових будівель
	Наявність власної виробничої бази для приготування високоякісних матеріалів, напівфабрикатів, збірних залізобетонних елементів, у тому числі й на пересувних виробничих підприємствах	Наявність власної виробничої бази для приготування високоякісних матеріалів, напівфабрикатів, збірних залізобетонних елементів
	Складність управління виробничим процесом через значну розтягненість БМР на довгих ділянках автомобільних доріг	Зосередженість управління виробничим процесом переважно на одному об'єкті будівництва
	Можливість виконання БМР на декількох ділянках однієї автомобільної дороги одночасно	Можливість виконання БМР на декількох ділянках одного об'єкта будівництва одночасно
	Сезонний характер виконання БМР	Сезонний характер виконання БМР
	Значні обсяги незавершеного виробництва БМР при будівництві та реконструкції автомобільних доріг	Значні обсяги незавершеного виробництва БМР при будівництві
	Вплив природних факторів на виробничий процес	Вплив природних факторів на виробничий процес
	Можливість участі у виробництві БМР різних підприємств і організацій, які створюють як окремі конструктивні елементи автомобільної дороги та інженерних споруд	Можливість участі у виробництві БМР різних підприємств і організацій, які створюють як окремі конструктивні елементи об'єкта будівництва та інженерних споруд
Продукція	Територіальна приналежність продукції та послуг підприємств дорожнього господарства	Територіальна приналежність продукції та послуг будівельних підприємств і організацій
	Експлуатаційна специфіка автомобільних доріг загального користування відповідно до кліматичних і рельєфних умов певної географічної місцевості, інтенсивності транспортного потоку	Експлуатаційна специфіка житлових і нежитлових будівель відповідно до кліматичних умов певної географічної місцевості, а також їх функціонального призначення
	Експлуатація автомобільних доріг загального користування здійснюється на безкоштовній основі, окрім проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів	Експлуатація житлових і нежитлових будівель здійснюється на платній основі, відповідно до чинних тарифів ЖКГ
	Автомобільні дороги відносяться до основних засобів, які постійно знаходяться в експлуатації, отже є присутньою фізична зношеність, водночас амортизаційні відрахування на такі об'єкти не нараховуються	Житлові і нежитлові будівлі відносяться до основних засобів, які постійно знаходяться в експлуатації, отже є присутньою фізична зношеність, економічну сутність якої представляють амортизаційні відрахування, нараховані відповідно до діючих стандартів бухгалтерського обліку
	Створення та використання ефективних дорожньо-будівельних конструкцій і матеріалів, використання полімерних матеріалів	Створення та використання ефективних будівельних конструкцій і матеріалів, використання полімерних матеріалів

**Висновки.** Таким чином, порівняльний аналіз основних напрямів розвитку підприємств будівельного комплексу та підприємств дорожнього господарства дозволив встановити наступний перелік напрямів: взаємозв'язок з національною економікою; нормативно-правове регулювання діяльності; ринок будівельно-монтажних робіт; фінансування; інноваційна діяльність; ресурсозбереження; виробнича діяльність; продукція. В межах такого переліку можна виокремити групи факторів, що відображаються у вигляді певної класифікації за фінансово-економічною, інвестиційною, ресурсною, техніко-технологічною ознаками тощо. Означені фактори розвитку можна об'єднати у дві групи: екстенсивні (фактори, що відображають збільшення кількості ресурсів виробництва) і інтенсивні (фактори, що відображають використання інновацій). Співвідношення екстенсивності й інтенсивності розвитку підприємства дорожнього господарства виражається в показниках використання його виробничих і фінансових ресурсів.

#### **Перелік посилань**

1. Дмитрієв І.А. Сучасний стан та перспективи розвитку мережі автомобільних доріг загального користування / І.А. Дмитрієв, М.М. Бурмака // Проблеми і перспективи розвитку підприємництва: Збірник наукових праць Харківського національного автомобільно-дорожнього університету. – №1(4). – 2013. – Харків. – ХНАДУ, 2013. – С. 64-73.
2. Криворучко О.М. Оцінювання важливості бізнес-процесів для досягнення цілей підприємства / О.М. Криворучко, Ю.О. Козут // Стандартизація, сертифікація, якість. – №4(71). – 2011. – С. 50-56.
3. Основы конкурентных преимуществ и инновационного развития: монограф. / [Холод Б.И., Ткаченко В.А., Тянь Р.Б. и др.]. – Днепропетровск: ДУЭП, «Монолит», 2008. – 292 с.
4. Інноваційні концептуальні та формально-аналітичні інструменти обґрунтування, підготовки та впровадження будівельних інвестиційних проектів: монографія / [Поколенко В.О., Ушацький С.А., Лазутін Г.В. та ін.]. – Київ. нац. ун-т буд-ва і архіт. – К.: Вид-во Європ. ун-ту, 2008. – 208 с.
5. Шинкаренко В.Г. Галузеві особливості розвитку дорожнього господарства / В.Г. Шинкаренко, М.М. Бурмака // Економіка транспортного комплексу. – Х.: ХНАДУ. – 2011. – Вип. 18. – С. 143-153.
6. Класифікація видів економічної діяльності [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.evrovektor.com/kved/2010/>
7. Парфьонова А.А. Сучасний стан та перспективи розвитку будівельної галузі України / А.А. Парфьонова [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.repository.hneu.edu.ua>

Стаття надійшла: 01.07.2015 р.

Рецензент: д.е.н., доц. Горюхін Д.А.



УДК 338.512

JEL Classification: M 210

#### **УДОСКОНАЛЕННЯ МЕТОДИЧНОГО ПІДХОДУ ДО ОЦІНКИ РІВНЯ І СТРУКТУРИ ІНФОРМАЦІЙНИХ ВИТРАТ ПЕРЕРОБНИХ ПІДПРИЄМСТВ**

Замула О.О., к.т.н. доцент

Замула О.В.

Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут»

**Анотація.** Разом зі зростанням інформаційного ринку відбувається активізація процесів придбання (використання) інформаційних продуктів, споживання (здійснення) інформаційних послуг промисловими підприємствами, що супроводжується збільшенням рівня інформаційних витрат. В науковій літературі вони розглядаються у вузькому розумінні цього поняття, як витрати на інформатизаційно-комунікаційні технології або витрати на пошук інформації про потенційні об'єкти ринкових трансакцій. Якщо говорити про інформацію, що поєднує в собі такі поняття як повідомлення, дані, знання та ідеї, інформаційні витрати поділяються на інформатизаційні, інноваційні та інтелектуальні відповідно до специфіки продуктів і послуг, на придбання (виготовлення), споживання (здійснення) яких використовуються ресурси підприємства. Однак узагальнюючого підходу, який би дозволив оцінити рівень і структуру витрат на інформацію у широкому розумінні цього терміна, що включає використання ресурсів для отримання повідомлень, даних, знань та ідей, у науковій літературі немає. Цим обумовлена мета статті, яка полягає у розробці таких методичних рекомендацій з визначення рівня інформаційних витрат, які стануть узагальнюючими і відповідатимуть багатогранності поняття «інформація». Зважаючи на акту-