

УДК 338.53

Безуглий А.О., канд. екон. наук, <http://orcid.org/0000-0003-3883-7968>

Бібік Ю.М., <https://orcid.org/0000-0002-7197-8909>

Стасюк Б.О., <https://orcid.org/0000-0003-2504-6577>

Державне підприємство «Державний дорожній науково-дослідний інститут імені М.П. Шульгіна» (ДП «ДерждорНДІ»), м. Київ, Україна

МЕТОДИЧНІ АСПЕКТИ СИСТЕМИ МОНІТОРИНГУ ЦІН НА ДОРОЖНЬО-БУДІВЕЛЬНІ МАТЕРІАЛИ

Анотація

Вступ. В Україні склалися передумови необхідності вирішення питання, пов'язаного з удосконаленням системи моніторингу цін на основні дорожньо-будівельні матеріали, вироби та конструкції, які застосовуються під час нового будівництва, реконструкції, капітального та поточного ремонтів, а також робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування.

Проблематика. Під час здійснення інвестиційного процесу, як замовниками так і підрядниками, мають використовуватись актуальні ціни на основні дорожньо-будівельні матеріали для раціонального використання бюджетних ресурсів. При складанні ціни тендерної пропозиції учасника процедури закупівлі (договірної ціни) на виконання дорожніх робіт, вартість матеріальних ресурсів повинна прийматися підрядником за найменшою ціною, визначеною на підставі його проведеного моніторингу цін на ринку дорожньо-будівельних матеріалів в регіоні з врахуванням їх якісних характеристик, строків та обсягів постачання. Визначення мінімальних, середніх та максимальних регіональних цін здійснюється шляхом проведення моніторингу, аналізу та дослідження цін на основні дорожньо-будівельні матеріали, що використовуються при виконанні робіт з нового будівництва, реконструкції, капітального і поточного ремонтів та експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування.

Мета. Метою роботи є удосконалення в Україні до рівня європейських стандартів системи моніторингу цін на основні дорожньо-будівельні матеріали, вироби та конструкції, які застосовуються під час нового будівництва, реконструкції, капітального та поточного ремонтів, а також робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування в розрізі окремого регіону країни.

Матеріали та методи. Надано аналіз вітчизняного та зарубіжного методів моніторингу цін для визначення найбільш актуальних способів його здійснення для подальшої можливості контролювати вартість об'єкту дорожньо-будівельних робіт в цілому. Під час моніторингу цін важливо використовувати сучасні методи статистичного аналізу. Для того, щоб проводити аналіз та обирати найменші ціни, рекомендовано здійснити перевірку достатності обсягу вибірки та усунути з вибірки «грубі помилки» – такі ціни, які суттєво відрізняються від найменшої/найвищої ціни в масиві даних.

Результати. Результатом проведення моніторингу цін на ринку в області має бути своєчасна і якісна інформація про реальний стан розвитку цінової ситуації на місцевому ринку, вироблення стратегії їх розвитку, розробки конкретних заходів з запобігання негативних тенденцій щодо ціноутворення. Механізм моніторингу цін на основні дорожньо-будівельні матеріали, вироби та конструкції повинен ґрунтуватися на таких основних принципах як достовірність інформації про стан споживчого ринку, об'єктивність, своєчасність та оперативність, репрезентативність.

Висновки. Враховуючи те, що вартість матеріалів займає у структурі вартості дорожніх робіт близько 60 %, використання оптимальних (як правило, найменших за всіх рівних характеристик) цін дозволить раціонально використовувати бюджетні кошти.

Ключові слова: дорожньо-будівельні матеріали, моніторинг, вартість будівельних робіт.

Вступ

В Україні під час здійснення інвестиційного процесу, як замовниками (проектними організаціями), так і підрядниками доречно використовувати сучасні методи моніторингу цін на основні дорожньо-будівельні матеріали, вироби та конструкції. Існуючий в Україні порядок кошторисного ціноутворення не регламентує порядок моніторингу цін, а тому існує необхідність деталізації цього процесу.

Дослідженням питань кошторисного ціноутворення займалися такі науковці як О.Є. Сичова, А.В. Беркута, Г.А. Римар, Л.О. Лисенко, Л.М. Сус [1-5]. Проблемні питання кошторисного ціноутворення в будівництві розглядалися в [6-7], крім того було надано ряд пропозицій, які мали позитивний вплив на галузь ціноутворення, проте розвиток даних питань залишається відкритим і вимагає постійного його дослідження. При цьому не вирішеними в повній мірі залишається питання, пов'язане з удосконаленням системи моніторингу цін на основні дорожньо-будівельні матеріали, вироби та конструкції, які застосовуються під час нового будівництва, реконструкції, капітального та поточного ремонтів, а також робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування.

Основна частина

Процес моніторингу цін на дорожньо-будівельні матеріали дуже важливий з огляду на те, що у загальній структурі вартості дорожніх робіт вартість дорожньо-будівельних матеріалів (рисунок 1). Використання оптимальних (як правило, найменших за всіх рівних характеристик) цін дозволить раціонально використовувати бюджетні кошти та контролювати вартість об'єкту дорожньо-будівельних робіт в цілому.

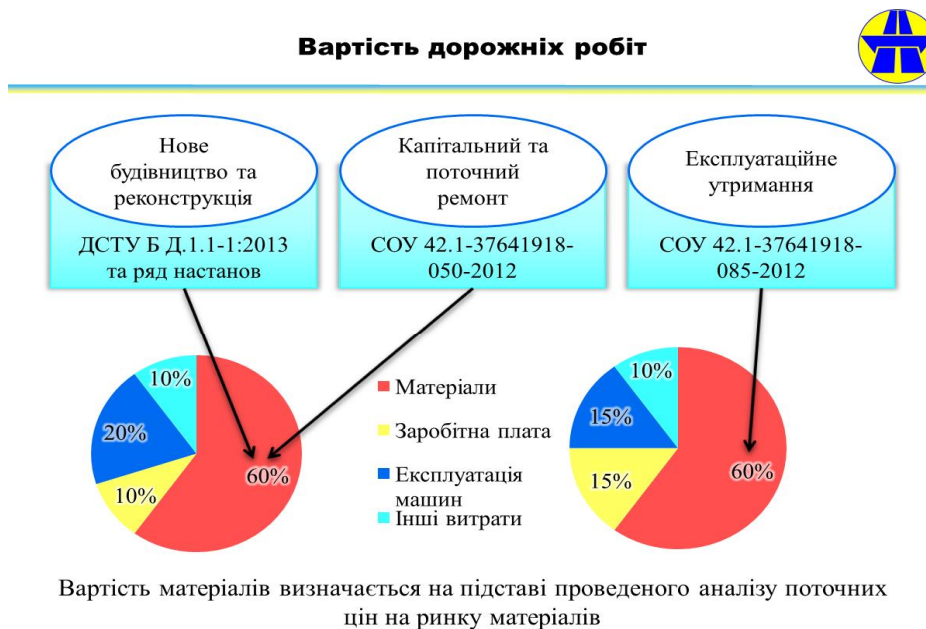


Рисунок 1 – Структура вартості дорожніх робіт

Відповідно до Тематичного плану НДДКР Державного агентства автомобільних доріг України (Укравтодор), ДП «ДерждорНДІ» виконував дослідно-конструкторську роботу з розроблення інформаційно-аналітичної системи моніторингу цін на матеріально-технічні ресурси у визначеному регіоні. В рамках даної роботи було виділено ряд основних положень щодо правильної організації моніторингу цін як замовниками дорожньо-будівельних робіт, так і підрядними організаціями.

Згідно з 5.5 [8]; 5.5, 5.6 [9]; 5.6 [10] на стадії складання інвесторської кошторисної документації на дорожньо-будівельні роботи поточні ціни на матеріали приймаються за даними замовника за обґрунтованою (як правило, найменшою при всіх рівних характеристиках) ціною на підставі проведеного аналізу поточних цін на ринку у регіоні. На стадії складання ціни тендерної пропозиції учасника процедури закупівлі (договірної ціни) та при проведенні взаєморозрахунків за обсяги виконаних дорожніх робіт поточні ціни на матеріали приймаються за обґрунтованими, як правило, найменшими (при всіх рівних характеристиках) цінами, визначеними на підставі проведеного претендентом (підрядником) аналізу цін на ринку в регіоні. Таким чином, процес моніторингу цін на дорожньо-будівельні матеріали здійснюється замовником та проектною організацією на стадії проектування, а на стадії визначення претендента (виконавця) дорожніх робіт – самою підрядною організацією.

Під час моніторингу цін виникають певні умови щодо його проведення. Такими умовами є технічні характеристики з закупівлі конкретного виду матеріалу, основними з яких є необхідний обсяг матеріалів, вартісні показники (відпускна ціна, вартість транспортування), термін відстрочки платежу, термін поставки матеріалів та розмір необхідного авансу. Для коректного здійснення моніторингу цін необхідно визначити питому вагу кожної технічної характеристики, тобто визначити наскільки сильно впливає та чи інша характеристика на прийняття рішення щодо закупівлі матеріалу.

Коефіцієнт вагомості для вартісних показників приймається з урахуванням Статті 28, пункту 3 [11], – 70 балів зі 100, або 70 %, або 0,70. Розрахунок інших коефіцієнтів вагомості проведемо з використанням бальної оцінки, з урахуванням методу дисконтування грошових потоків та економічно обґрунтованих припущень. Враховуючи те, що найчастіше взаєморозрахунки за обсяги виконаних дорожніх робіт (послуг) здійснюються щомісячно, то приймаємо за основу наступних розрахунків термін 30 календарних днів. Для використання методу дисконтування грошових потоків врахуємо прогнозний індекс споживчих цін на 2017 (згідно з [12]) у розмірі 112,7 % та рівень депозиту, який пропонує державний банк при вкладі на рік у розмірі 117,5 %.

Для щоденного терміну індекс споживчих цін складатиме:

$$(112,7-100) / 365 / 100 = 1,035.$$

Для щоденного терміну рівень депозиту складатиме:

$$(117,5-100) / 365 / 100 = 1,048.$$

Виходячи з того, що підрядник може користуватись матеріальними ресурсами безкоштовно протягом певного періоду часу, гроші, які призначались на витрати для придбання матеріалів, можна інвестувати в інше діло. Припустимо, що підрядник мав витратити N кількість грошей для придбання матеріалів. З кожним днем відстрочки платежу вартість його вільних (невитрачених) грошей знецінюється. Математично такий процес можна описати наступною формулою:

$$N / 1,035^t, \quad (1)$$

де t – термін відстрочки у днях.

З формули (1) видно, що чим більший термін відстрочки, тим більший коефіцієнт знецінення грошей. Але для коректного порівняння необхідно враховувати можливий прибуток від вкладення таких коштів на банківський депозит. Таким чином, формула (1) набуде вигляду:

$$N \times 1,048^t - N / 1,035^t, \quad (2)$$

Розрахуємо середній розмір збільшення фінансових ресурсів за розрахунковий термін 30 календарних днів. Припустимо, що $N = 1000$ грн., і складемо таблицю 1:

Таблиця 1**Розрахунок розміру збільшення фінансових ресурсів**

день	депозит	інфляція	результат	день	депозит	інфляція	результат
1	1048,0	966,2	81,8	16	2117,3	576,7	81,8
2	1098,3	933,5	164,8	17	2218,9	557,2	164,8
3	1151,0	901,9	249,1	18	2325,4	538,4	249,1
4	1206,3	871,4	334,8	19	2437,0	520,2	334,8
5	1264,2	842,0	422,2	20	2554,0	502,6	422,2
6	1324,9	813,5	511,4	21	2676,6	485,6	511,4
7	1388,4	786,0	602,5	22	2805,1	469,2	602,5
8	1455,1	759,4	695,7	23	2939,7	453,3	695,7
9	1524,9	733,7	791,2	24	3080,9	438,0	791,2
10	1598,1	708,9	889,2	25	3228,7	423,1	889,2
11	1674,8	684,9	989,9	26	3383,7	408,8	989,9
12	1755,2	661,8	1093,5	27	3546,1	395,0	1093,5
13	1839,5	639,4	1200,1	28	3716,3	381,7	1200,1
14	1927,8	617,8	1310,0	29	3894,7	368,7	1310,0
15	2020,3	596,9	1423,43	30	4081,7	356,3	1423,43

Середньоденний розмір збільшення фінансових ресурсів складе 1629,71 грн. Таким чином, середній відсоток збільшення грошей у порівнянні з початковою сумою становитиме:

$$1629,71 / 1000,00 = 62,97 \%$$

Термін поставки матеріалів прямо впливає на можливість вчасно виконати дорожні роботи (послуги), в іншому випадку виникає затримка у їх виконанні. За несвоєчасне виконання дорожніх робіт (послуг) підрядник сплачує пеню в розмірі облікової ставки Національного банку України від суми зобов'язань за кожний день прострочення, яка згідно з [13] складає 14 %. Таким чином, величину втрат підрядника можна розрахувати за формулою (3):

$$N - N \times 1,084^t, \quad (3)$$

Розрахуємо середній розмір втрат фінансових ресурсів за розрахунковий термін 30 календарних днів. Припустимо, що $N = 1000$ грн., і складемо таблицю 2:

Таблиця 2

Розрахунок розміру втрат фінансових ресурсів

день	результат	день	результат	день	результат	день	результат
1	-84,0	3	-273,8	5	-496,7	7	-758,8
2	-175,1	4	-380,8	6	-622,5	8	-906,5
9	-1066,6	15	-2353,0	21	-4440,2	27	-7826,5
10	-1240,2	16	-2634,7	22	-4897,2	28	-8568,0
11	-1428,4	17	-2940,0	23	-5392,5	29	-9371,7
12	-1632,4	18	-3271,0	24	-5929,5	30	-10242,9
13	-1853,5	19	-3629,7	25	-6511,6		
14	-2093,2	20	-4018,6	26	-7142,6		

Середньоденний розмір втрат фінансових ресурсів становить 3406,07 грн. Таким чином, середній відсоток втрати грошей у порівнянні з початковою сумою становитиме:

$$3406,07 / 1000 = 340,61\%.$$

У випадку, коли підряднику необхідно закупити матеріали на умовах сплати авансу, відбувається обернено пропорційна ситуація до розрахунку коефіцієнта вагомості для терміну відстрочки платежу. Єдина відмінність полягає у тому, що замість вигід підрядник буде отримувати втрати. Таким чином формула (2) набуде вигляду:

$$N \times 1,035^t - N / 1,048^t, \quad (4)$$

Середній відсоток втрат грошей у порівнянні з початковою сумою складе 62,97 %, аналогічно до розрахунку коефіцієнту вагомості для терміну відстрочки платежу.

Узагальнюючи отримані результати, необхідно відзначити, що фактор терміну відстрочки платежу дає підряднику додаткові кошти, а фактори терміну поставки матеріалів та розміру авансу – збитки. Враховуючи умови недостатнього фінансування, здійснимо економічне припущення щодо максимального уникнення втрат у підрядника.

Залишок балів вагомості (100 балів – 70 балів = 30 балів) необхідно розподілити між трьома факторами. Припустимо, що фактор вагомості для терміну відстрочки платежу має забезпечити відшкодування середніх втрат від факторів вагомості для терміну поставки матеріалів та розміру авансу. Таким чином, $62,97\% \text{ доходів мають покрити } (340,61\% + 62,97\%) / 2 = 201,79\% \text{ втрат, тобто співвідношення факторів має складати } 62,97\% : 201,79\% = 1:3,20$. Співвідношення фактору вагомості для терміну поставки матеріалів до вагомості для розміру авансу розрахунково складає $340,61\% : 62,97\% = 5,41:1$. Розрахуємо відносну структуру трьох факторів і складемо таблицю 3:

Таблиця 3

Розрахунок відносної структури факторів

Показник	Вагомість розрахункова	Структура
Термін відстрочки	1,0	23,81%
Терміни поставки	$3,2 - 0,5 = 2,7$	64,29%
Розмір авансу	$3,2 / 6,41 = 0,5$	11,90%
Разом	4,2	100,00%

Загальний розподіл вагомості усіх факторів наводиться у таблиці 4:

Таблиця 4

Розрахунок коефіцієнтів вагомості

Фактор	Коефіцієнти вагомості (розрахункові)	Коефіцієнти вагомості (округлені)
Вартісний показник	70,00 %	70
Термін відстрочки	$30 \times 23,81 \% = 7,14 \%$	7
Терміни поставки	$30 \times 64,29 \% = 19,29 \%$	20
Розмір авансу	$30 \times 11,90 \% = 3,57 \%$	3
Загалом	100 %	100

Висновки

Відповідно до чинного порядку кошторисного ціноутворення поточні ціни на матеріали для дорожніх робіт в інвесторській кошторисній документації приймаються за вихідними даними замовника, виходячи з їх найменшої вартості, визначеної на підставі власного проведеного аналізу ринку матеріалів у регіоні.

Моніторинг цін на дорожньо-будівельні матеріали – це оперативне дослідження рівня цін на основні дорожньо-будівельні матеріали у регіонах України, визначення та аналіз їх динаміки, що здійснюється на підставі інформації, яка надається службами автомобільних доріг в областях. Метою проведення моніторингу цін на дорожньо-будівельні матеріали є вивчення рівня, структури та динаміки цін на окремі матеріали і внесення, за можливості, на підставі отриманих даних від служб, пропозицій щодо стабілізації цінової ситуації на ринку. Результатом проведення такого моніторингу цін на ринку має бути своєчасна і якісна інформація про реальний стан розвитку цінової ситуації на місцевому ринку, вироблення стратегії їх розвитку, розробки конкретних заходів по запобіганню негативних тенденцій щодо ціноутворення.

Список літератури

1. Сичова О.Є. Формування цінової політики на продукцію підприємств будівельної галузі. *Економічний простір*. Дніпропетровськ, 2013. N 75 С. 230–239.
2. Беркута А.В. Сучасний стан та деякі напрями реформування будівельної галузі у 2002-2004 роках. *Будівництво України*. Київ, 2002. N 2. С. 2–5.
3. Римар Г.А. Ціноутворення в Україні: стан та перспективи розвитку. *Проблеми теорії та методології бухгалтерського обліку, контролю і аналізу*. Житомир, 2012. N 1. С. 309 – 314. DOI: [https://doi.org/10.26642/pbo-2012-1\(22\)-309-314](https://doi.org/10.26642/pbo-2012-1(22)-309-314)
4. Лисенко Л.О. Методичні засади формування та визначення витрат на експлуатаційне утримання автомобільних доріг загального користування. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. Харків, 2012. N 39 С. 133–138.
5. Сус Л.М. Особливості цінової політики та ціноутворення в Україні. *Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки*. Хмельницький, 2016. N 1. С. 272–275.
6. Безуглий А.О., Бібик Ю.М., Бельська О.Л. Кошторисне ціноутворення в дорожньому господарстві: вітчизняна практика та міжнародний досвід. *Дорожня галузь України*. Київ, 2017. N 4. С. 45–48.

7. Безуглий А.О., Бібик Ю.М., Цинка М.А. Пропозиції щодо вдосконалення системи кошторисного ціноутворення. Дорожня галузь України. Київ, 2017. № 6. С. 41–43.
8. ДСТУ-Н Б Д.1.1-2:2013 Настанова щодо визначення прямих витрат у вартості будівництва. Київ, 2013. 21с. (Інформація та документація).
9. СОУ 42.1-37641918-050:2012 Порядок визначення вартості капітального ремонту автомобільних доріг загального користування (державного та місцевого значення). Київ, 2014. 31 с. (Інформація та документація).
10. СОУ 42.1-37641918-085:2012 Правила визначення вартості робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування, мостів та інших транспортних споруд. Київ, 2017. 44 с. (Інформація та документація).
11. Про публічні закупівлі: Закон від 25.12.2015 № 922-VIII // База даних Законодавство України / ВР України. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/922-19> (дата звернення: 17.07.2018).
12. Про схвалення Прогнозу економічного і соціального розвитку України на 2017 рік та основних макропоказників економічного і соціального розвитку України на 2018 і 2019: Постанова Кабінету Міністрів України від 01.07.2016 №399 // База даних Законодавство України / Кабінет Міністрів України. URL: <https://www.kmu.gov.ua/ua/npas/249169883> (дата звернення: 17.07.2018).
13. Про розмір облікової ставки: Рішення Правління Національного банку України від 26.01.2017 року № 49-рш // База даних Законодавство України / Правління НБУ. URL: http://cct.com.ua/2017/26.01.2017_49.htm (дата звернення: 17.07.2018).
14. ДСТУ Б Д.1.1-1:2013 Правила визначення вартості будівництва. Київ, 2013. 88 с. (Інформація та документація).

REFERENCES

1. Sychova O.Ye. Formuvannya tsinovoï polityky na produktsiiu pidpriemstv budivelnoi haluzi. *Ekonomichnij prostir*. Dnipropetrovsk, 2013. 75. P. 230–239. [in Ukrainian].
2. Berkuta A.V. Suchasnyi stan ta deiaki napriamy reformuvannya budivelnoi haluzi u 2002-2004 rokakh. *Budivnytstvo Ukrainy*. Kiev, 2002. 2. P. 2–5. [in Ukrainian].
3. Rymar H.A. Pricing in Ukraine: state and perspectives development. *Problemi teorii ta metodologii buhgalters'kogo obliku, kontrolu i analizu*. Zhytomyr, 2012. 1: P. 309–314. DOI: [https://doi.org/10.26642/pbo-2012-1\(22\)-309-314](https://doi.org/10.26642/pbo-2012-1(22)-309-314) [in Ukrainian].
4. Lysenko L.O. Metodychni zasady formuvannya ta vyznachennia vytrat na ekspluatatsiine utrymannya avtomobilnykh dorih zahalnoho korystuvannya. *Visnik ekonomiki transportu i promislovosti*. Kharkiv, 2012. 39. P. 133–138. [in Ukrainian].
5. Sus L.M. Peculiarities of price policy and price formation in Ukraine. *Visnik Hmel'nic'kogo natsional'nogo universitetu. Ekonomichni nauki*. Khmelnytskyi, 2016. 1. P. 272–275. [in Ukrainian].
6. Bezuhlyi A.O., Bibyk Yu.M., Belska O.L. Koshtorysne tsinoutvorennia v dorozhnomu gospodarstvi: vitchyzniana praktyka ta mizhnarodnyi dosvid. *Dorozhnia haluzi Ukrainy*. Kiev, 2017. 4. P. 45–48. [in Ukrainian].
7. Bezuhlyi A.O., Bibyk Yu.M., Tsynka M.A. Propozytsii shchodo vdoskonalennia systemy koshtorysnoho tsinoutvorennia. *Dorozhnia haluzi Ukrainy*. Kiev, 2017. 6. P. 41–43. [in Ukrainian].
8. State Standard of Ukraine (DSTU-N B D.1.1-2: 2013 Nastanova shchodo vyznachennia priamykh vytrat u vartosti budivnytstva. Kyiv, 2013. 21 p. (Information and documentation) [in Ukrainian].
9. Standard of organization of Ukraine (COU 42.1-37641918-050:2012) Poriadok vyznachennia vartosti kapitalnoho remontu avtomobilnykh dorih zahalnoho korystuvannya

(derzhavnoho ta mistsevoho znachennia). Kyiv, 2014. 31 p. (Information and documentation) [in Ukrainian].

10. Standard of organization of Ukraine (COY 42.1-37641918-085:2012) Pravyla vyznachennia vartosti robit z ekspluatatsiinoho utrymannia avtomobilnykh dorih zahalnoho korystuvannia, mostiv ta inshykh transportnykh sporud. Kyiv, 2017. 44 p. (Information and documentation) [in Ukrainian].

11. Pro publichni zakupivli: Law of December 25, 2015 N 922-VIII // Database Legislation of Ukraine / Verkhovna Rada of Ukraine. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/922-19> (Lastaccessed: 17.07.2018) [in Ukrainian].

12. Pro skhvalennia Prohnozu ekonomichnoho i sotsialnoho rozvytku Ukrainy na 2017 rik ta osnovnykh makropokaznykiv ekonomichnoho i sotsialnoho rozvytku Ukrainy na 2018 i 2019: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated 01.07.2016 N 399 // Database Legislation of Ukraine / Cabinet of Ministers of Ukraine. URL: <https://www.kmu.gov.ua/ua/npas/249169883> (Lastaccessed: 17.07.2018) [in Ukrainian].

13. Pro rozmir oblikovoi stavky: Decision of the Board of the National Bank of Ukraine dated January 26, 2017 N 49-rsh, // Database Legislation of Ukraine / Board of the NBU. URL: http://cct.com.ua/2017/26.01.2017_49.htm (Lastaccessed: 17.07.2018).

14. State Standard of Ukraine (DSTU B D.1.1-1: 2013) Pravyla vyznachennia vartosti budivnytstva. Kyiv, 2013. 88 p. (Information and documentation) [in Ukrainian].

Artem Bezuglyi, *Ph.D in Economics*, <http://orcid.org/0000-0003-3883-7968>

Yuliya Bibyk, <https://orcid.org/0000-0002-7197-8909>

Bohdan Stasiuk, <https://orcid.org/0000-0003-2504-6577>

M.P. Shulgin State Road Research Institute State Enterprise – DerzhdorNDI SE, Kyiv, Ukraine

METHODOLOGICAL ASPECTS OF PRICE MONITORING SYSTEM ON ROAD BUILDING MATERIALS

Abstract

Introduction. In Ukraine, there are the preconditions for the need to address the issue on improving the price monitoring system on basic road building materials, products and structures used during the new construction, reconstruction, overhaul and current repairs and operational maintenance of public roads.

Problem statement. During the investment process, current prices on basic road building materials should be used by both, customers and contractors for ensuring the rational use of budget resources. When compiling the tender offer price of a tenderer during the procurement procedure (contract price) for the performance of road works, the cost of material resources must be accepted by the contractor at the lowest price that was determined based on his monitoring of prices in the market of road building materials in the region and taking into account their qualitative characteristics, terms and supply volumes. The determination of the minimum, average and maximum regional prices is carried out by monitoring, analyzing and studying the prices on the basic road building materials used during new construction, reconstruction, overhaul and current repairs and operational maintenance of public roads.

Purpose. The purpose of the study is updating the price monitoring system on basic road building materials, products and structures used during the new construction, reconstruction, overhaul and current repairs and operational maintenance of public roads, as well as bringing it in compliance with the European Standards and taking into account the specifics of each individual region of Ukraine.

Materials and methods. The analysis of domestic and foreign methods of prices monitoring is given to determine the most relevant ways of its implementation for further possibility to control the cost of the facilities of road construction works in general. During prices monitoring, it is important to use modern methods of statistical analysis. In order to conduct analysis and select the lowest prices, it is recommended to check the sufficiency of the sampling amount and eliminate the «gross errors» from the sample - such prices that are significantly different from the lowest / highest price in the data file.

Results. The monitoring of prices in the market of the region should result in timely and qualitative information on the real status of the development of the price situation in the local market; lead to the formation of a strategy for the prices development and to the development of specific measures to prevent negative trends related to pricing. The mechanism for monitoring the prices on basic road building materials, products and structures should be based on such main principles as the reliability of information on the state of the consumer market, objectivity, timeliness and efficiency, representativeness.

Conclusions. Taking into account that the cost of materials makes about 60 % in the structure of the cost of road works, the use of optimal (as a rule, the lowest of all equal characteristics) prices will allow rational use of budget funds.

Key words: road building materials, monitoring, cost of construction works.

Безуглый А.А., канд. экон. наук, <http://orcid.org/0000-0003-3883-7968>

Бибик Ю.Н., <https://orcid.org/0000-0002-7197-8909>

Стасюк Б.А., <https://orcid.org/0000-0003-2504-6577>

Государственное предприятие «Государственный дорожный научно-исследовательский институт имени Н.П. Шульгина» (ГП «ГосдорНИИ»), г. Киев, Украина

МЕТОДИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ СИСТЕМЫ МОНИТОРИНГА ЦЕН НА ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНЫЕ МАТЕРИАЛЫ

Анотация

Введение. В Украине сложились предпосылки необходимости решения вопроса, связанного с совершенствованием системы мониторинга цен на основные дорожно-строительные материалы, изделия и конструкции, применяемые во время нового строительства, реконструкции, капитального и текущего ремонтов, а также работ по эксплуатационному содержанию автомобильных дорог общего пользования.

Проблематика. При осуществлении инвестиционного процесса, как заказчиками, так и подрядчиками должны использоваться актуальные цены на основные дорожно-строительные материалы для рационального использования бюджетных ресурсов. При составлении цены тендерного предложения участника процедуры закупки (договорной цены) на выполнение дорожных работ, стоимость материальных ресурсов принимается подрядчиком по наименьшей цене, определенной на основании его проведенного мониторинга цен на рынке дорожно-строительных материалов в регионе с учетом их качественных характеристик, сроков и объемов снабжения. Определение минимальных, средних и максимальных региональных цен осуществляется путем проведения мониторинга, анализа и исследования цен на основные дорожно-строительные материалы, используемые при выполнении работ по новому строительству, реконструкции, капитальному и текущему ремонтам и эксплуатационному содержанию автомобильных дорог общего пользования.

Цель. Целью работы является совершенствование в Украине до уровня европейских стандартов системы мониторинга цен на основные дорожно-строительные материалы, изделия и

конструкции, применяемые во время нового строительства, реконструкции, капитального и текущего ремонтов, а также работ по эксплуатационному содержанию автомобильных дорог общего пользования в разрезе отдельного региона страны.

Материалы и методы. Предоставлен анализ отечественного и зарубежного методов мониторинга цен для определения наиболее актуальных способов его осуществления для дальнейшей возможности контролировать стоимость объекта дорожно-строительных работ в целом. Во время мониторинга цен важно использовать современные методы статистического анализа. Для того, чтобы проводить анализ и выбирать цены, рекомендуется осуществить проверку достаточности объема выборки и убрать из выборки «грубые ошибки» – такие цены, которые существенно отличаются от малейшей / высокой цены в массиве данных.

Результаты. Результатом проведения мониторинга цен на рынке в области должно быть своевременная и качественная информация о реальном состоянии развития ценовой ситуации на местном рынке, выработка стратегии их развития, разработки конкретных мер по предотвращению негативных тенденций в ценообразовании. Механизм мониторинга цен на основные дорожно-строительные материалы, изделия и конструкции должен основываться на следующих основных принципах как достоверность информации о состоянии потребительского рынка, объективность, своевременность и оперативность, репрезентативность.

Выводы. Учитывая, что стоимость материалов занимает в структуре стоимости дорожных работ около 60 %, использование оптимальных (как правило, меньше всех равных характеристик) цен позволит рационально использовать бюджетные средства.

Ключевые слова: дорожно-строительные материалы, мониторинг, стоимость строительных работ.