

## **ФОРМИРОВАНИЕ ИЗДЕРЖЕК НА ПРЕДПРИЯТИЯХ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА**

*Шенцова А.С.*

*Научный руководитель: Лысенко А.А., к.э.н., доцент  
Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет*

В условиях экономического кризиса, сопровождающегося недостаточными объемами финансирования отраслей народного хозяйства Украины, в том числе и стратегически важных, особую актуальность приобретают вопросы формирования эффективной системы управления издержками предприятий дорожного комплекса.

Дорожное строительство является одной из основных производственных сфер, обеспечивающей решение социально-экономических задач на макро- и микроэкономических уровнях, которая оказывает непосредственное влияние на основные экономические показатели. Цель функционирования дорожного комплекса Украины – создание национальной транспортной системы, интегрированной в международные транспортные коридоры, при этом дорожное строительство содержит в себе строительство, реконструкцию, эксплуатацию и содержание автомобильных дорог и сопутствующей им придорожной инфраструктуры. Особенности деятельности дорожных предприятий и организаций обуславливаются, прежде всего, спецификой подрядного дорожно-строительного рынка, охватом исключительно широкого круга дорожно-строительных работ и сопутствующих услуг.

Многообразие научно-теоретических и методических подходов к трактованию и построению классификации издержек как экономической категории свидетельствует о том, что до сегодняшнего дня не существует единого мнения относительно формирования универсального перечня издержек того или иного предприятия. Однако в большинстве случаев для предприятий, занимающихся производственной деятельностью, такая классификация сводится к их разделению по экономическим элементам и калькуляционным статьям, т.е. к прямому выражению издержек предприятия в виде себестоимости его продукции (работ, услуг). Кроме того, по роли в процессе производства принято различать прямые (основные) и накладные расходы (издержки).

При определении экономических показателей дорожного строительства различают: сметную стоимость объекта, плановую и фактическую себестоимость строительно-монтажных работ.

Сметная стоимость объекта – это выраженный в денежной форме лимит затрат, определенный на основании проектных материалов, сметных норм и цен, учитывающих усредненные условия и методы дорожного строительства.

Плановая себестоимость строительно-монтажных работ характеризует качество проекта и должна быть ниже сметной стоимости. При ее определении исходят из максимального использования конкретных условия каждого строительства, не учитываемых средними сметными нормами.

Фактическая себестоимость равна сумме действительных затрат дорожно-строительного предприятия на строительство данного объекта. Ее определяют после окончания строительства, характеризует качество оперативного руководства строительством и выполнения проектов организации и производства работ.

Прямые издержки – это расходы, которые прямо на основании первичных документов относятся на производственную себестоимость, т.е. для предприятий дорожного хозяйства – это расходы, отраженные в себестоимости дорожно-строительных работ. Что касается накладных расходов (издержек), то в их состав входят многие статьи затрат, которые распределяются по четырем группам: административно-хозяйственные расходы; расходы на обслуживание работников дорожного строительства; расходы по организации работ на дорожных объектах; прочие накладные расходы. Кроме того, существуют расходы, которые не учитываются в нормах накладных расходов, но относятся на накладные расходы: расходы по созданию страховых фондов; затраты и платежи по обязательному и добровольному страхованию; расходы на сертификацию продукции и услуг; расходы на НИОКР и т.д.

Таким образом, одной из главных задач строительства и эксплуатации автомобильных дорог является снижение себестоимости дорожно-строительных работ в плановом порядке, например за счет внедрения более экономичных технологий производства; повышения производительности труда; путем снижения транспортных издержек за счет рационального размещения предприятий производственной базы; при помощи повышения уровня механизации и автоматизации дорожных работ и сокращения количества работников или при досрочном вводе дороги в эксплуатацию.

Литература:

1. Могилевич В.М. Основы организации дорожно-строительных работ. Учебн. пособие для вузов. Изд. 2-е, перераб. и доп. – М.: «Высшая школа», 1975. – 288 с.
2. Арdziнов В.Д. Ценообразование и составление смет в строительстве. – СПб: Питер, 2006. – 240 с.

## **ПРО НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЕЛЕКТРОННИХ ГРОШЕЙ В УКРАЇНІ**

*Щукін А.В.*

*Науковий керівник: Ковальова Т.В., к.е.н., доцент  
Харківський національний автомобільно-дорожній університет*

Гроші – це унікальний товар, який є загальним еквівалентом вартості усіх товарів та послуг. В Україні населення під поняттям "грошові" розуміє паперові банкноти або металеві монети. Населення розвинених країн світу розуміє поняття гроші більш широко, оскільки вони користуються таким різновидом грошей як електронні гроші.