

У кінці звітної періоду розрахована фактична собівартість санаторно-курортних послуг списується на рахунок 903 «Собівартість реалізованих робіт, послуг».

Використання запропонованого порядку формування фактичної собівартості санаторно-курортних послуг знизить трудомісткість робіт з розрахунку незавершеного виробництва, а також забезпечить економічно обґрунтоване формування ціни санаторно-курортної путівки на основі визначення перехідних ліжко-днів.

## **ОСОБЛИВОСТІ ОРГАНІЗАЦІЇ УПРАВЛІНСЬКОГО ОБЛІКУ НА ДОРОЖНЬОБУДІВЕЛЬНИХ ПІДПРИЄМСТВАХ**

*Костенко Ю.О., к.т.н., доцент*

*Харківський національний автомобільно-дорожній університет*

Рівень розвитку та технічний стан дорожньої мережі істотно та різноманітно впливають на економічний та соціальний розвиток країн та окремих їх регіонів. Автомобільні дороги є комплексом інженерних споруд, призначених для забезпечення цілорічного, безперервного, зручного і безпечного руху автомобілів з розрахунковим навантаженням і встановленими швидкостями в будь-яку пору року і в будь-яких погодних умовах. У зв'язку з лідерством автомобільних доріг за протяжністю у світовій транспортній системі автотранспорт відіграє провідну роль у перевезеннях пасажирів (забезпечує 80% світового пасажирообігу).

Ефективно керувати та розпоряджатися наявними фінансовими ресурсами дорожньобудівельних підприємств дозволяє впровадження управлінського обліку. На сьогодні управлінський облік – це не лише облік витрат підприємства, а й добре організований аналітичний облік. Управлінський облік дорожніх організацій передбачає витрати на придбання матеріалів та запасів, будівництво та реконструкцію доріг, ремонт робочих машин, виробництво будівельних матеріалів тощо.

Управлінський облік - це процес виявлення, вимірювання, накопичення, аналізу, підготовки, інтерпретації та передачі інформації, яка використовується менеджерами різних рівнів управління підприємством для планування, оцінки та контролю його діяльності та прийняття рішень [1].

Дорожнє господарство – це єдиний виробничо-господарський комплекс, до складу якого входять автомобільні дороги загального користування та інженерні споруди на них, а також підприємства та організації, що здійснюють будівництво, реконструкцію, ремонт, експлуатаційне утримання автомобільних доріг та іншу діяльність, пов'язану із забезпеченням функціонування та розвитку мережі автомобільних шляхів [2].

Можна виділити цілу низку факторів, що впливають на організацію управлінського обліку в дорожньому господарстві України.

Слід зазначити, що з дорожнього господарства України характерний значний рівень державного регулювання:

- при виробництві дорожньо-будівельних робіт в обов'язковому порядку необхідно застосовувати ДБН («Державні будівельні норми»), а також дотримуватись санітарних та пожежних вимог та техніки безпеки;

- більшість підприємств та організацій дорожнього господарства підпорядковані державі;

- в більшості випадків дорожні роботи проводяться на замовлення держави, тому пошук та вибір підрядника на проведення дорожніх робіт здійснюється тільки шляхом проведення тендеру (правила проведення якого також встановлюється державою).

Для проведення дорожньо-будівельних робіт обов'язково складання проектно-кошторисної документації є обов'язковим для кожного об'єкта будівництва, а від якісного складання кошторису на етапі планування в кінцевому підсумку залежить фінансовий результат проекту.

Технологія будівництва, реконструкції, ремонту та утримання доріг має певну специфіку, пов'язану з виконанням робіт просто неба та великими обсягами земляних робіт, а також з необхідністю концентрації людських ресурсів, обладнання, техніки, матеріалів на будівельних ділянках, віддалених від місць поселення [2]. Тому для дорожнього будівництва характерний тривалий, уривчастий (обмеження за температурними режимами) інвестиційний цикл. Це призводить до значної кількості незавершеного виробництва. Крім того, кожен об'єкт дорожнього будівництва унікальний, тому кожен проект повинен розроблятися індивідуально, в тому числі з урахуванням геофізичних особливостей місця будівництва.

Більшість учасників ринку дорожньо-будівельних робіт є вертикально та горизонтально інтегрованими структурами. Наприклад, до складу публічного акціонерного товариства «Державна акціонерна компанія «Автомобільні дороги України» входять 33 дочірні підприємства, які діють у всіх областях України та мають більше 350 філій (райавтодори, ДЕУп, ДЕУ) [3].

Не можна не відзначити, що для багатьох підприємств та організацій дорожньої галузі характерні консервативність управлінського персоналу та досить часто його невисока кваліфікація. Тому впровадження різних управлінських технологій, наприклад бюджетування, може закінчитися невдачею через відсутність у керівника підприємства (власника бюджету) розуміння призначення та суті бюджетування, а також через неможливість внаслідок цього використати складений ним бюджет для ухвалення управлінських рішень.

Перелічені вище особливості підвищують ризики під час здійснення планування фінансової складової діяльності. Зменшити ці ризики можна шляхом створення ефективної системи управління кожного підприємства та організації шляхового господарства, а саме – впровадження системи управлінського обліку та бюджетування.

#### Література:

3. Управлінський облік : підручник / Г.О. Партін, А.Г. та ін.; Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2013. 280 с.
4. Шинкаренко В.Г. Бурмака М.М. Галузеві особливості розвитку дорожнього господарства. *Економіка транспортного комплексу*. 2011. Вип. 18. С. 143-153.
5. ДАК «Автомобільні дороги України» : веб-сайт. URL: <https://adu.com.ua/pro-kompaniiu/>

### **ОСОБЛИВОСТІ НОРМУВАННЯ ВИТРАТИ ПАЛИВА ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ДЛЯ ПІДПРИЄМСТВ НЕ АВТОМОБІЛЬНОЇ ГАЛУЗІ**

*Кривошапов С.І., к.т.н., доцент  
Харківський національний автомобільно-дорожній університет*

Підприємства мають здійснювати облік матеріальних ресурсів, які є у господарській діяльності. Якщо на балансі підприємства знаходяться дорожньо-транспортні засоби, то необхідно проводити облік споживання паливно-мастильних матеріалів у натуральному та вартісному вигляді. Також витрати на паливо можуть враховуватися для автомобілів які взяти в оренду.

Нормування палива автомобільним транспортом закріплено на законодавчому рівні [1]. Цей закон є обов'язковим для виконання для всіх підприємств, які мають безпосереднє підпорядкування до Міністерства інфраструктури України.

Норми [1] визначають базову норму витрати палива для різних марок транспортних засобів, але їх кількість дуже обмежена. Норми [1] не змінювались більш 10 років, отже у них відсутні дані для нових автомобілів.

Проте закон [1] не пройшов реєстрацію у Міністерстві юстиції України. Отже, вважатимуться, що це норми не мають міжвідомчий характер, тобто не поширюється на підприємства, які не підпорядковуються Міністерству інфраструктури України.

Згідно з листом Міністерства юстиції України № 1112-0-4-14/10.1 від 28.02.2014 року, було внесено пояснення, що наказ [1] є актом нормативно-технічного характеру та відповідно до положення [2] «державної реєстрації в Міністерстві юстиції не підлягає та є чинним без такої».

Згідно з листом Головного контрольно-ревізійного управління України № 20-14/1232 від 11.08.2010 року, рекомендовано що «іншими центральними органами виконавчої влади, підприємствами, установами, організаціями повинні бути розроблені власні нормативні документи щодо нормування витрат палива та мастильних матеріалів відповідно до законодавства».

Галузеві норми витрати палива були розроблені для машин будівельної галузі [3] та на роботу дорожньо-будівельних і спеціальних машин для Державного агентства автомобільних доріг України [4].