

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ КОШТОРИСНОЇ ВАРТОСТІ ДОРОЖНІХ РОБІТ

Шевченко А.С., ст. групи Д-51-23;

Мезенцев О.П., ст. групи Д-52-23,

reptiloid0118@gmail.com

Науковий керівник: Догадайло Я.В., к.е.н., доцент

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Розвиток транспортної інфраструктури є найважливішою складовою економічного розвитку в Україні, що в результаті відображається на якості соціального життя та міжнародних економічних відносинах. Особливе місце має захист автомобільних доріг від передчасного руйнування шляхом покращення її експлуатаційних показників. Ефективне розподілення матеріальних ресурсів відповідно до можливостей фінансування, що враховують особливості періоду будівництва, географічних показників ділянки є гарантією збільшення ефективності використання бюджетних коштів. Доцільне застосування наявних ресурсів – матеріальних, економічних – являється запорукою конкурентної спроможності, пришвидшує обіг капіталу, спрямовує виробництво на застосування інновацій та новітніх методів, зменшує витрати господарства [1]. Результативність будівництва характеризується не лише якісними показниками виконаних робіт, а й також обраним підходом до ціноутворення. Порівняльний аналіз існуючої системи ціноутворення з досвідом міжнародних практик дозволить удосконалити підхід, що використовується. Останнє в свою чергу дозволить отримати більш об'єктивні дані щодо витрат на дорожні роботи та забезпечить високу результативність управління проектами. Але спочатку необхідно отримати чітке уявлення про процес формування вартості дорожніх робіт за існуючим підходом. Під дорожніми роботами розуміються роботи з будівництва, реконструкції, ремонту та експлуатаційного утримання автомобільних доріг

Після завершення робіт необхідно здійснити підрахунок та визначення вартості наданих послуг відповідно до вимог чинних нормативних документів. Розрахунок вартості має ґрунтуватися на об'єктивних даних щодо обсягу та складності виконаних робіт з урахуванням витрат матеріалів, людських та технічних ресурсів. Для цього необхідно скласти кошторис із зазначенням усіх складових наданих послуг. Визначення вартості робіт відбувається шляхом застосування чинних нормативів, настанов та методик розрахунку вартості відповідних видів робіт у галузі, що забезпечує обґрунтованість розрахунків та їх відповідність прийнятим стандартам. Система ціноутворення у будівництві ґрунтується на нормативно-розрахункових показниках та поточних цінах на трудові й матеріально-технічні ресурси.

Вартість дорожніх послуг включає:

– прямі витрати - витрати, безпосередньо пов'язані з наданням послуги (визначається на підставі кількості трудових та матеріально-технічних ресурсів, необхідних для виконання запланованих обсягів);

– загальновиробничі витрати – витрати на управління та обслуговування виробництвом;

– адміністративні витрати – витрати на управління та обслуговування діяльності будівельної організації в цілому, які не включаються безпосередньо до собівартості конкретних будівельних робіт чи об'єктів.;

– прибуток підприємства;

– витрати на покриття ризиків;

– інші витрати – кошти на перевезення працівників до місця виконання робіт; доплати працівникам, пов'язані з витратою часу на перевезення; виплати за роз'їзний характер робіт; відрядження працівників, перебазування будівельної техніки та ін).

Кошторисні норми використовуються як підґрунтя для подальшого переходу до вартісних показників. Кошторисні норми призначені для: визначення складу та кількості ресурсів під час виконання робіт з поточного ремонту й експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування; обчислення прямих витрат у вартості робіт з поточного ремонту та експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування та розрахунків за обсяги виконаних робіт.

Кошторисна вартість дорожніх робіт визначається завдяки складанню зведеного кошторисного розрахунку, якому передують складання локальних кошторисів, що визначають прямі та загальновиробничі витрати за певними видами робіт. Кошторисна заробітна плата, зазначена в прямих витратах у локальних кошторисах, обчислюється окремо для працівників, зайнятих на керуванні та обслуговуванні дорожніх машин і механізмів, дорожніх робітників, а також робітників, задіяних на керуванні та обслуговуванні транспортних засобів під час перевезення ґрунту, сміття та дорожніх матеріалів (кам'яних матеріалів, піску, сумішей тощо). Розрахунок кошторисної заробітної плати здійснюється на підставі трудовитрат, визначених нормативно та вартості людино-години, що відповідає середньому нормативному розряду робіт для ланки робітників-будівельників, а також середньому нормативному розряду ланки працівників, зайнятих на керуванні та обслуговуванні дорожніх машин і механізмів, та робітників, що здійснюють керування і обслуговування транспортних засобів та тракторів. Поточні ціни на матеріальні ресурси для робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг визначаються франко-приоб'єктний склад і на встановлену одиницю виміру враховують такі складові вартості: відпускну ціну (включно з вартістю тари, упаковки та маркування, а також вартістю вантажних робіт); вартість транспортування; заготівельно-складські витрати. Як приоб'єктний склад при визначенні кошторисної вартості робіт приймається: для матеріалів, які зберігаються просто неба, - майданчик, що використовується для їх розміщення на території об'єкта; для матеріалів, що є компонентами під час приготування сумішей (асфальтобетону, цементобетону,

піщано-сольових сумішей, бітумних емульсій тощо), конструкцій та інших матеріалів на підсобних господарствах дорожніх організацій - територія підсобних господарств чи окремих майданчик (полігон); для інших матеріалів - склад (місце складування) для даного об'єкта.

Відповідно до чинного законодавства, на даний момент існують два типи договірних – тверда та динамічна. Тверда договірна ціна передбачає фіксацію вартості продукції на весь термін дії договору. Динамічна договірна ціна може змінюватися протягом дії договору залежно від узгоджених сторонами факторів (наприклад, індексу інфляції). Відповідно до попередньої практики ціноутворення у будівництві, переважно використовувалася динамічна модель договірних цін. Вона передбачає можливість коригування вартості будівельних робіт протягом дії договору залежно від зміни цін на ресурси, інфляції тощо. При застосуванні динамічної моделі договірного ціноутворення в будівництві підрядник зобов'язаний надавати обґрунтування всіх складових калькуляції вартості робіт. Зокрема, необхідне підтвердження рівню цін на матеріали, вироби та послуги сторонніх організацій, фактичні відстані перевезення, зміни у заробітній платі працівників, розмір загальновиробничих витрат самого підрядника та ін. Оскільки ринкові ціни на ресурси постійно коливаються, це призводить до численних дискусій між підрядником та замовником щодо обґрунтованості придбання матеріалів чи послуг за вказаними цінами. Коливання цін на ресурси сприяють постійним дискусіям перевіряючих організацій, замовників та виконавців робіт щодо правомірності та обґрунтованості закупівлі матеріалу чи послуг за визначеною ціною. Такі суперечки щодо складових вартості ускладнюють процес узгодження змін до договірної ціни в процесі будівництва. Натомість динамічна ціна має деякі переваги порівняно з твердою. До них відносяться: гнучкість – дає змогу оперативно реагувати на зміни кон'юнктури ринку і коригувати вартість робіт відповідно до поточних цін на ресурси; захист інтересів підрядника – дозволяє відшкодувати фактичні витрати на матеріали та заробітну плату; стимулювання здешевлення будівництва – зацікавлює підрядника в пошуку більш дешевих ресурсів; зручність для складних проектів – доцільна для будівництва, що триває роками і потребує гнучкості ціноутворення.

Кошторисна вартість будівельних робіт, відповідно до прийнятого закону 1881-IX [2] 16 листопада 2021 року, який набрав чинності 10.12.2021, що вносить зміни до статей 17 «Про інвестиційну діяльність» та 7 «Про ціни і ціноутворення» визначається на підставі методик і правил, затвердженими Міністерством інфраструктури України. Згідно наказу від 07.10.2022 № 753 затверджено Методику визначення вартості дорожніх робіт та послуг [3]. Система ціноутворення відповідно до [3] складається з:

- правил визначення вартості будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування [4];
- даної Методики;
- інших методик для розрахунку вартості виконаних робіт;

- індивідуальних розрахунків витрат, розрахунків галузевих витрат ресурсів, підприємств.

Натомість, згідно до конституційного принципу заборони зворотної дії нормативно-правових актів та законів, не поширюються на правові відносини, врегульовані до набрання чинності нових нормативних документів. Відповідно, договори з розрахованими кошторисами вартості будівництва, що були заключенні до набрання чинності дії Методики - 7 жовтня 2022 року продовжують свою дію в часі. Експлуатаційне утримання автомобільних шляхів загального користування в таких випадках продовжують регулюватися стандартом організації України з визначенням їх вартості [5]. Тому доцільно провести аналіз розрахунку очікуваних виконання робіт за допомогою перелічених методів. Відповідно, із прийняттям Методики визначення вартості система ціноутворення зазнала змін. Відповідно до нових вимог застосовується модель твердої договірної ціни, яка фіксує вартість робіт на весь період будівництва і допускає коригування лише у виняткових випадках. В результаті прийняття Методики закріплює перехід від гнучкого механізму динамічного ціноутворення до більш жорсткої моделі твердих договірних цін будівельно-дорожній галузі. Це має підвищити стабільність та передбачуваність вартості будівництва.

Прямі витрати в локальних кошторисах обчислюють шляхом множення визначеної за ресурсними елементними кошторисними нормами кількості трудових і матеріально-технічних ресурсів, необхідних для виконання обсягів робіт на відповідні поточні ціни цих ресурсів.

Загальновиробничі витрати розраховуються відповідно до кошторисної трудомісткості, що визначають за допомогою усереднених показників переходу від нормативно розрахункових трудовитрат до трудомісткості інженерно-технічних працівників. Під час визначення їх розподіляють у три блоки:

- I блок - витрати на заробітну плату працівників, що враховується у загальновиробничих витратах, що для експлуатаційного утримання становить 0,377;

- II блок – кошти на відрахування соціальних заходів;

- III блок - решта статей загальновиробничих витрат, усереднений показник становить 8,9.

Усереднені показники переходу від нормативно-розрахункових трудовитрат до трудомісткості інженерно-технічного персоналу, для визначення прибутку та адміністративних витрат становлять 4,92 та 16,10 відповідно. Під час проведення розрахунків, відповідно до [5] рекомендовано приймати поточні ціни на матеріальні ресурси за найменшими цінами на підставі проведеного аналізу цін на ринку матеріалів у регіоні. Витрати на доставку матеріальних ресурсів можуть обчислюватися за усередненими показниками вартості транспортних витрат на 1 тонну відповідного будівельного вантажу за середньою відстанню перевезень, або калькуляційним методом.

При розрахунках вартості експлуатації дорожніх машин і механізмів, якщо через об'єктивні причини роботи планується виконувати із застосуванням

наявних у підрядній організації машин і механізмів, які не передбачені в інвесторській кошторисній документації, вартість таких робіт визначається з урахуванням змінених умов виконання робіт та відповідними технічними і економічними обґрунтуваннями.

Необхідно відмітити, що з кінця 2022 року в Україні з метою уніфікації підходів до ціноутворення у дорожній галузі до міжнародних стандартів відбувається перехід до застосування міжнародної системи вимірювання дорожніх робіт та послуг CESMM4 [6,7]. Ця система не має не має системного та уніфікованого характеру стосовно особливостей умов господарювання в Україні. А саме: відсутній єдиний затверджений перелік робіт за CESMM4, якого б обов'язково дотримувалися всі учасники українського ринку; не вироблено єдиних підходів до визначення вартості робіт згідно з CESMM4 та ув'язування її з національною системою класифікації та кодифікації будівельних робіт. Як наслідок існує потреба в розробленні комплексної концепції впровадження CESMM4 в Україні, яка б визначала уніфіковану структуру робіт, порядок їх ціноутворення та взаємозв'язок з чинною нормативною базою. Це дозволить системно перейти на застосування CESMM4 та отримати всі переваги міжнародних стандартів у сфері вимірювання та вартості дорожніх робіт.

Література

1. Андрусь О.І. Аналіз проблем сучасного ціноутворення в Україні та обґрунтування шляхів підвищення його ефективності. *Ефективна економіка*. 2013. № 5. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2027> (дата звернення 25.03.2024).

2. Про внесення змін до деяких законів України щодо передачі повноважень з нормативного регулювання ціноутворення у галузі будівництва автомобільних доріг загального користування : Закон України від 16.11.2021 р. № 1881-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1881-20#Text> (дата звернення: 26.12.2023).

3. Методика визначення вартості дорожніх робіт та послуг щодо визначення вартості нового будівництва, реконструкції, ремонтів та експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування : затв. наказом М-ва інфраструктури України від 07 жовт. 2022 р. № 753. 2022. 96 с. URL: <http://online.budstandart.com/ru/catalog/document.html?iddoc=98980> (дата звернення: 25.12.2023).

4. Про затвердження Правил визначення вартості будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування : Наказ М-ва інфраструктури України від 02.05.2022 р. № 273. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0527-22#Text> (дата звернення: 21.12.2023).

5. СОУ 42.1-37641918-085:2018. Автомобільні дороги. Правила визначення вартості робіт з поточного ремонту та експлуатаційного утримання. Київ : ДП «ДерждорНДІ», 2018. 42 с. (Стандарт Організації України) URL: <http://online.budstandart.com/ru/catalog/document.html?iddoc=80818> (дата звернення: 25.12.2023).

6. CESMM4 Стандартний метод вимірювання в цивільному будівництві Видання четверте, переглянуте. Переклад з оригіналу (англійської мови) за домовленістю з Thomas Telford Ltd. Київ, 2023. 99 с.

7. Каськів В. Застосування міжнародних систем вимірювання дорожніх робіт (на прикладі CESMM). *Регіональні тренінги з ціноутворення*. Київ: ДП «ДерждорНДІ», 2023. 75 с.