

**ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ СЕМЕНА КУЗНЕЦЯ**

ФАКУЛЬТЕТ ЕКОНОМІКИ І ПРАВА

КАФЕДРА ЕКОНОМІКИ ПІДПРИЄМСТВА ТА ОРГАНІЗАЦІЇ БІЗНЕСУ

Пояснювальна записка

до дипломної роботи

МАГІСТР

(освітній ступінь)

на тему: «Особливості формування та управління витратами підприємства
дорожньої галузі»

Виконав: студент 2 року навчання,

групи 8.05.051.060.20.1 спеціальності 051 «Економіка»

ОПП «Економіка підприємства»

Супрун Д.Є.

Керівник: д.е.н., професор Калашнікова Т. В.

Рецензент: начальник філії «П'ятихатське ДЕП»

Овчаров В. О.

Харків – 2021 рік

РЕФЕРАТ

Дипломна робота містить 123 сторінки, 33 таблиці, 11 рисунків, список літератури з 61 найменування, 8 додатків.

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ ТА УПРАВЛІННЯ ВИТРАТАМИ ПІДПРИЄМСТВА ДОРОЖНЬОЇ ГАЛУЗІ

Метою магістерської дипломної роботи є узагальнення теоретико-методичних основ формування та управління витратами, розробка обґрунтованих заходів з ефективного управління витратами філії «П'ятихатське ДЕП» ДП «Харківський облавтодор».

Для досягнення поставленої мети необхідно вирішити наступні завдання:
розглянути сутність, роль та класифікацію витрат діяльності підприємства;
дослідити способи та методи управління витратами підприємства;
визначити методичні підходи до процесу формування витрат підприємств дорожньої галузі;

дати загальну характеристику діяльності філії «П'ятихатське ДЕП»;
проаналізувати техніко-економічні показники діяльності філії «П'ятихатське ДЕП»;

провести оцінку фінансового стану філії «П'ятихатське ДЕП»;
здійснити аналіз процесу формування витрат філії «П'ятихатське ДЕП»;
проаналізувати сучасний стан вітчизняної дорожньої галузі;
дослідити методичні підходи до управління витратами філії «П'ятихатське ДЕП»;

розробити заходи з оптимізації витрат філії «П'ятихатське ДЕП»;

Об'єктом дослідження є процес управління та формування витрат на підприємстві.

Предметом дослідження є методи оцінки, принципи та напрями управління витратами на підприємстві дорожньої галузі.

Базою для виконання магістерської дипломної роботи є філія «П'ятихатське ДЕП» дочірнього підприємства «Харківський облавтодор».

Рік виконання дипломної роботи 2021.

Рік захисту роботи 2021.

ЗМІСТ

ВСТУП	7
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ ТА УПРАВЛІННЯ ВИТРАТАМИ ПІДПРИЄМСТВ ДОРОЖНЬОЇ ГАЛУЗІ	9
1.1. Сутність, роль та класифікація витрат підприємства	9
1.2. Значення процесу управління витратами підприємства	16
1.3. Теоретико-методичні основи формування витрат підприємств дорожньої галузі	24
Висновки до розділу 1	34
РОЗДІЛ 2. ХАРАКТЕРИСТИКА ПОКАЗНИКІВ ДІЯЛЬНОСТІ ТА ФОРМУВАННЯ ВИТРАТ ФІЛІЇ “П’ЯТИХАТСЬКЕ ДЕП”	36
2.1. Характеристика діяльності філії “П’ятихатське ДЕП”	36
2.2. Аналіз основних техніко-економічних показників підприємства	46
2.3. Аналіз фінансового стану та фінансових ресурсів підприємства	56
2.4. Аналіз формування витрат підприємства філії “П’ятихатське ДЕП”	67
Висновки до розділу 2	72
РОЗДІЛ 3. ОБГРУНТУВАННЯ ШЛЯХІВ УПРАВЛІННЯ ВИТРАТАМИ НА ПІДПРИЄМСТВІ ДОРОЖНЬОЇ ГАЛУЗІ	74
3.1. Аналіз сучасного стану вітчизняної дорожньої галузі	74
3.2. Апробація методичних підходів до управління витратами у філії "П'ятихатське ДЕП"	84
3.3. Заходи оптимізації витрат з метою мінімізації впливу збитків операційної діяльності у філії "П'ятихатське ДЕП"	96
Висновки до розділу 3	109
ВИСНОВКИ	112
СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ	115
ДОДАТКИ	124

ВСТУП

Головною метою функціонування будь-якого підприємства є отримання прибутку, що представляє собою різницю між отриманими доходами та витратами. Особлива увага приділяється аналізу джерел формування витрат, який дозволяє визначити шляхи до оптимізації діяльності підприємства. Процес оптимізації витрат є одним з ключових методів щодо поліпшення фінансового стану компанії.

Процес формування витрат дорожньої галузі регламентується, перш за все, на законодавчому рівні. В основу виконання дорожніх робіт закладено нормативний підхід, який грає важливу роль під час формування витрат. В сучасних умовах в Україні особлива увага приділяється заходам щодо оптимізації системи управління якістю в дорожній галузі. Формування витрат та процес ціноутворення функціонує на основі актуальних Державних будівельних норм, Національних стандартів, Стандартів організації, кошторисних норм, технологічних карт та методичних вказівок, розроблених на замовлення «Укравтодору».

Об'єкт дослідження – процес формування та управління витратами на підприємстві дорожньої галузі.

Предмет дослідження – методи оцінки, принципи та напрями управління витратами на підприємстві дорожньої галузі.

Мета дослідження – дослідження теоретико-методичних основ формування витрат та розробка обґрунтованих заходів щодо їх оптимізації на підприємстві дорожньої галузі.

Методи дослідження: статистичний, графічний, спостереження, системний підхід, нормативний підхід, класифікація, аналіз, синтез, SWOT, PEST, ABC, CVR-аналіз та інші.

Завдання дослідження:

розглянути сутність, роль та класифікацію витрат діяльності підприємства;
дослідити способи та методи управління витратами підприємства;
визначити методичні підходи до процесу формування витрат підприємств дорожньої галузі;

дати загальну характеристику діяльності філії «П'ятихатське ДЕП»;
проаналізувати техніко-економічні показники діяльності філії «П'ятихатське ДЕП»;

провести оцінку фінансового стану філії «П'ятихатське ДЕП»;
здійснити аналіз процесу формування витрат філії «П'ятихатське ДЕП»;
проаналізувати сучасний стан вітчизняної дорожньої галузі;
дослідити методичні підходи до управління витратами філії «П'ятихатське ДЕП»;

розробити заходи з оптимізації витрат філії «П'ятихатське ДЕП»;

Науковий результат в магістерській роботі: удосконалення методичного підходу до процесу формування витрат на дорожньому підприємстві.

Новизна наукового результату: удосконалення методичного підходу відносно процесу формування витрат на дорожньому підприємстві.

Практична значимість наукового результату: можливість використання дорожнім підприємством удосконаленого методичного підходу формування витрат, який дозволить виявити методи до оптимізації витрат та підвищити ефективність діяльності.

База дослідження – філія "П'ятихатське ДЕП" дочірнього підприємства "Харківський облавтодор" ПАТ "Державна Акціонерна компанія" "Автомобільні дороги України".

Період дослідження – 2018-2020 р.р.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ ТА УПРАВЛІННЯ ВИТРАТАМИ ПІДПРИЄМСТВ ДОРОЖНЬОЇ ГАЛУЗІ

1.1. Сутність, роль та класифікація витрат діяльності підприємства

За своєю суттю, діяльність будь-якого підприємства передбачає виникнення витрат. Для забезпечення функціонування суб'єкту господарювання у сфері виробництва, надання послуг або виконання робіт необхідно мати як стартовий капітал, так і ефективний механізм контролю поточних витрат господарської діяльності.

В господарському кодексі під господарською діяльністю розуміється діяльність суб'єктів господарювання у сфері суспільного виробництва, яка спрямована на виготовлення та реалізацію продукції, виконання робіт чи надання послуг вартісного характеру, що мають цінову визначеність [1].

Згідно міжнародних стандартів введення бухобліку, всі доходи й витрати підприємства класифікуються за видами господарської діяльності. Загалом, передбачено три види за якими здійснюється класифікація [61]:

- 1) операційна діяльність;
- 2) фінансова діяльність;
- 3) інвестиційна діяльність.

Якщо фінансова діяльність підприємства спрямована на управління грошовими потоками всередині підприємства, а інвестиційна діяльність пов'язана зі здійсненням капіталовкладень у певні активи як всередині підприємства, так і в об'єкти зовнішнього середовища, то операційна діяльність пов'язана безпосередньо з діяльністю, що генерує основний грошовий потік на підприємстві.

Під операційною діяльністю слід розуміти діяльність підприємства, яка пов'язана з виробництвом та реалізацією суспільного продукту, що є головною метою створення підприємницької діяльності та забезпечує основну частку його доходів, а також види діяльності, які не відносяться до фінансової або інвестиційної [2].

Відповідно до виду господарської діяльності, можна сформулювати значення витрат [3]:

операційні витрати – це витрати основної діяльності підприємства (виробництво продукції, надання послуг, здійснення робіт та ін.);

інвестиційні витрати, що пов'язані капітальними інвестиціями як довгостроковими капітальними вкладеннями підприємства (капітальне будівництво) з метою придбання чи будівництва будинків, споруд, інших основних фондів, а також нематеріальних активів, які підлягають амортизації;

фінансові витрати – це витрати підприємства, пов'язані із запозиченнями (відсотки, витрати, пов'язані із залученням позикового капіталу; з випуском, утриманням та обігом власних цінних паперів тощо).

Враховуючи той факт, що операційна діяльність забезпечує основну частку витрат, приділяється особлива увага до джерел їх формування, розроблення механізмів контролю основних грошових потоків та їх розподілення. З розвитком виробничих процесів сфера економічної науки стає більш актуальною, одним з головних акцентів стає вивчення витрат одночасно зі шляхами щодо їх оптимізації. Розглядом економічної сутності витрат займалися ряд зарубіжних учених, метою яких було дослідження витрат як базової економічної категорії, їх впливу на економічні процеси та особливості.

Особливу увагу у дослідженні сутності витрат відображено у працях класиків політичної економії. Зокрема, А. Сміт впровадив у економічну науку поняття абсолютних витрат, а Д. Рікардо – порівняльних витрат. Під економічною суттю витрат вчені розуміли середні суспільні витрати на одиницю

продукції, тобто, яка вартість виробництва даного продукту становить на підприємстві або яка середня величина витрат на всіх підприємствах в галузі [4;5].

З часом відбулось розподілення витрат за джерелами виникнення. Так, окремо здійснювався аналіз за основною діяльністю підприємства, тобто, безпосередньо за виробничим процесом та за суміжними витратами. В першу чергу, робилась оцінка доцільності витрат, які не пов'язані з основною діяльністю підприємства та їх вплив на технологічний процес. Станом на сьогодні, при розробленні заходів щодо зниження або оптимізації витрат, концентрування та використання системного підходу до вивчення елементів витрат, використовується саме до виробничого процесу.

Витрати виробничого процесу, за К. Марксом, передбачають витрати, які умовно діляться на постійний капітал та змінний, тобто – матеріально-виробничі втрати (спрямовані на забезпечення технологічного процесу) та витрати на заробітну плату. Німецький вчений пов'язував особливості процесу формування витрат з особливостями експлуатації найманої праці, а отже відображені у кінцевій вартості. [6].

Дослідження щодо визначення сутності витрат діяльності господарюючих суб'єктів підприємництва, дозволяють сформулювати головну мету визначення витрат – покращення ефективності розвитку підприємства. Позитивні фінансові результати організації, будуть стверджувати втілення головної місії підприємства, можливість реалізації власного потенціалу та його розвитку.

Ефективність розвитку підприємства – відношення між одержуваними результатами розвитку підприємства за певний проміжок й витратами на ці результати [7].

Підвищення ефективності розвитку діяльності надає господарюючому суб'єкту суттєві конкурентні переваги, відносно підвищення якості продукту, а також досягнення оптимальних результатів в інтересах споживачів за

мінімальних витрат, здійснюється повне та якісне доведення до кінцевого споживача свого продукту в оптимальні терміни, що характеризується мінімальними витратами на його виробництво та реалізацію. Крім цього, збільшуються показники рентабельності (прибутковості), як за рахунок оптимізації взаємодії всіх структурних елементів господарювання, так і за рахунок впровадження механізму гнучкого управління та розподілу матеріальних витрат відносно до структури процесу виробництва.

Як зазначено в більшості наукових статей та досліджень вітчизняних економістів, процес оптимізації витрат має передбачати цілеспрямований контроль над їх формуванням, рівню та економічного стимулювання до їх зниження [8].

Висока ефективність діяльності відображається, в першу чергу, в позитивних фінансових результатах діяльності підприємства. Чим вище фінансові показники діяльності підприємства, показники рентабельності та ефективності організації, тим кращі перспективи і тому постає актуальне питання у ефективному управлінні фінансовими результатами компанії.

В сучасних умовах процедура управління фінансовими результатами ставить перед собою цілі у визначенні чинників, які мають найбільший вплив на результати господарської діяльності, а також прийняття саме тих рішень, що призведуть, з одного боку, підвищенню дохідної частини, а з іншого – зниженню видатків [9].

Ефективне управління дозволить отримати високі показники платоспроможності, ділової активності та загальної ліквідності капіталу, чим вищі показники тим більша реальна фінансова стійкість підприємства. Особливу роль відіграє обраний підприємством підхід до обліку витрат, який суттєво впливає на отримані показники ліквідності, платоспроможності, оборотності активів підприємства, рентабельності його діяльності [10]. Забезпечення

позитивних фінансових показників є ключовим критерієм для забезпечення реальної фінансової стійкості підприємства.

Реальна фінансова стійкість організації виявляється при оцінці вартості бізнесу та процесу купівлі-продажу [11]. Забезпечення високих фінансових результатів дозволить підвищити зацікавленість інвесторів у залученні фінансових ресурсів. Для досягнення високих результатів необхідне ефективне співвідношення отриманого доходу до витрат на виробничий процес та допоміжних витрат.

Для повної та достовірної оцінки доцільності окремих видів витрат здійснюється класифікація даних витрат за окремими групами, що дозволяє підійти до вивчення даного питання за допомогою системного підходу та виявити причинно-наслідкові зв'язки витрат, взаємозв'язок між окремими елементами як цілої системи та розробити заходи щодо оптимального використання наявних ресурсів.

Класифікація витрат передбачає собою групування витрат за певними ознаками. Дана процедура спрощує розуміння суті витрат, вивчення порядку їх формування та загальну мету використання [12].

В першу чергу, класифікацію витрат здійснюють за видами діяльності підприємства. Системний підхід дозволяє виявити вплив витрат, які понесені не в наслідок безпосередньо технологічного процесу виробництва певного виду продукції; оцінити ефективність використання ресурсів на виробництво продукту.

Процес створення витрат відбувається під час використання ресурсів для досягнення певної мети. Витрати, які можуть бути понесені можуть бути розподілені на: інвестиційні та поточні (операційні) витрати, що пов'язані з основною діяльністю підприємства – виробництво продукції, виконання робіт або надання послуг [13]. На підприємствах більша частка витрат формується внаслідок основної діяльності підприємства, тому постає актуальне питання

щодо детальної класифікації витрат, які були понесені на виробництво продукції або надання послуг. На рис. 1.1 відображено класифікацію витрат основної діяльності підприємства, залежно від різних факторів виробництва [14, 21].



Рис. 1.1. Класифікація витрат виробництва

По відношенню до собівартості продукції відносять прямі витрати, які було витрачено безпосередньо на виробництво конкретної продукції. Такі витрати включаються до собівартості продукції, найбільш розповсюдженими є витрати на сировину, оплату праці робітників, які виробляли продукцію. В свою чергу, непрямі витрати необхідні для забезпечення технологічного циклу, але, які не

можна включати до безпосередньої собівартості конкретної продукції. До подібних витрат відносять утримання адміністративного та загальновиробничого персоналу, знос адміністративних будівель і т.п.

Особливу роль грають обсяги виробництва, які дозволяють визначити класифікацію витрат на умовно-постійні та змінні. Дана класифікація дозволяє здійснити розрахунок точки беззбитковості, тобто кількість одиниць продукції, які необхідні для забезпечення ефективного функціонування підприємства.

Для виявлення продуктивних (ефективних) та не продуктивних витрат організації може використовувати, наприклад, класифікацію витрат за центрами відповідальності, що дозволить розглянути витрати за окремими елементами, а можливість контролю виявить доцільність окремих витрат під час виробничого процесу.

Витрати на виробництво групують і вивчають за двома взаємодоповнюючими напрямками – за елементами витрат та за калькуляційними статтями [15]. Загальними стандартами класифікації витрат операційної діяльності підприємства є Національне положення (стандарт) бухгалтерського обліку 16 «Витрати» від 31.12.1999 р. Згідно п(с)бо 16 Витрати операційної діяльності групуються за такими економічними елементами [16]:

- матеріальні витрати;
- витрати на оплату праці;
- відрахування на соціальні заходи;
- амортизація;
- інші операційні витрати.

Матеріальні витрати операційної діяльності включають в себе витрати на сировину, енергію, паливо, матеріали та інші витрати, які відносяться до матеріальних. Особлива увага надається аналізу матеріальних витрат у підприємствах, які характеризуються високими показниками матеріалоемності продукції.

Окрема увага приділяється витратам на оплату праці. Регулювання середньої заробітної платні відбувається не лише на ринкових умовах, а й на законодавчому рівні. У показниках витрат на оплату праці звертається увага на показники продуктивності праці, що показує відношення виробленої продукції або виконаних робіт на одного працівника. Відповідно, сума відрахувань на соціальні заходи має пряму залежність від фонду оплати праці в організації.

Амортизаційні відрахування пов'язі з будівлями, спорудами, машинами, механізмами та іншими основними фондами підприємства. Амортизація передбачає поступове зниження цінності необоротних активів внаслідок їх зношування. Амортизаційні відрахування на рівні з прибутком є основними джерелами формування власних ресурсів підприємства. За допомогою коштів отриманих від амортизації може бути реалізована розробка та освоєння технологічних інновацій, створення автоматизованих процесів технологічного циклу.

1.2. Значення процесу управління витратами підприємства

В сучасних умовах ринкової моделі економіки, стрімкими темпами зростає роль ефективних економічних методів управління. Організації функціонують на основних принципах ринкового середовища, і перед будь-яким підприємством постає питання зростання прибутковості виробничого циклу. Одним із найбільш успішних методів підвищення прибутковості господарської діяльності є ефективне управління витратами. Необхідність ефективного управління витратами обумовлено від їх участі та впливу у формуванні основних фінансових показників підприємства.

Враховуючи високу актуальність теми управління витрат господарської діяльності, багатьох вітчизняних економістів, вчених та науковців турбують методи скорочення собівартості продукції або наданих послуг, а також питання

щодо можливостей пошуку резервів відносно скорочення видатків. В Україні даній проблемі свої праці присвятили такі економісти та науковці, як Давидюк [56], Гаврись [57], Радіонова [58], Пчелинська [59], Дерій [60], які концентрували увагу на мінливість зміни особливості управління витратами залежності від галузі, але схожими методами реалізації оптимізації витрат.

У своїх роботах науковці приділяють увагу технологічному циклу, що спричиняє формування витрат за окремими елементами. Результатом таких досліджень, переважно, є шляхи до зниження витрат на підприємстві або їх оптимізації. Одним з акцентів є те, що зниження витрат не завжди свідчить про забезпечення стійкої конкурентної позиції. Зниження стратегічно важливих елементів витрат, які забезпечують конкурентну перевагу призведе до недоцільності діяльності. Саме тому здійснюється аналіз повного життєвого циклу продукції для визначення складових елементів.

Управління витратами здійснює охоплення повного життєвого циклу продукції, починаючи від етапу формування ідеї до здійснювання вимірювання ефективності витрат та реалізації продукту [17]. Для охоплення всього циклу виробничого процесу розробляють відповідні механізми управління витратами підприємства. Механізм управління представляє собою систему чи сукупність взаємопов'язаних структурних елементів технологічного циклу та управління організацією, в якій проходять основні економічні процеси та явища, керуючи якими можна досягти певного позитивного результату відносно оптимізації витрат метою яких є забезпечення функціонування господарської діяльності на підприємстві.

Таким чином, можна сформулювати процес управління витратами як метод досягнення підприємством певного економічного ефекту, який характеризується впливом суб'єкта управління на його об'єкт у вигляді виробничих процесів та елементів управління. Ключові принципи управління витрат зазначені на рис. 1.2 [18].

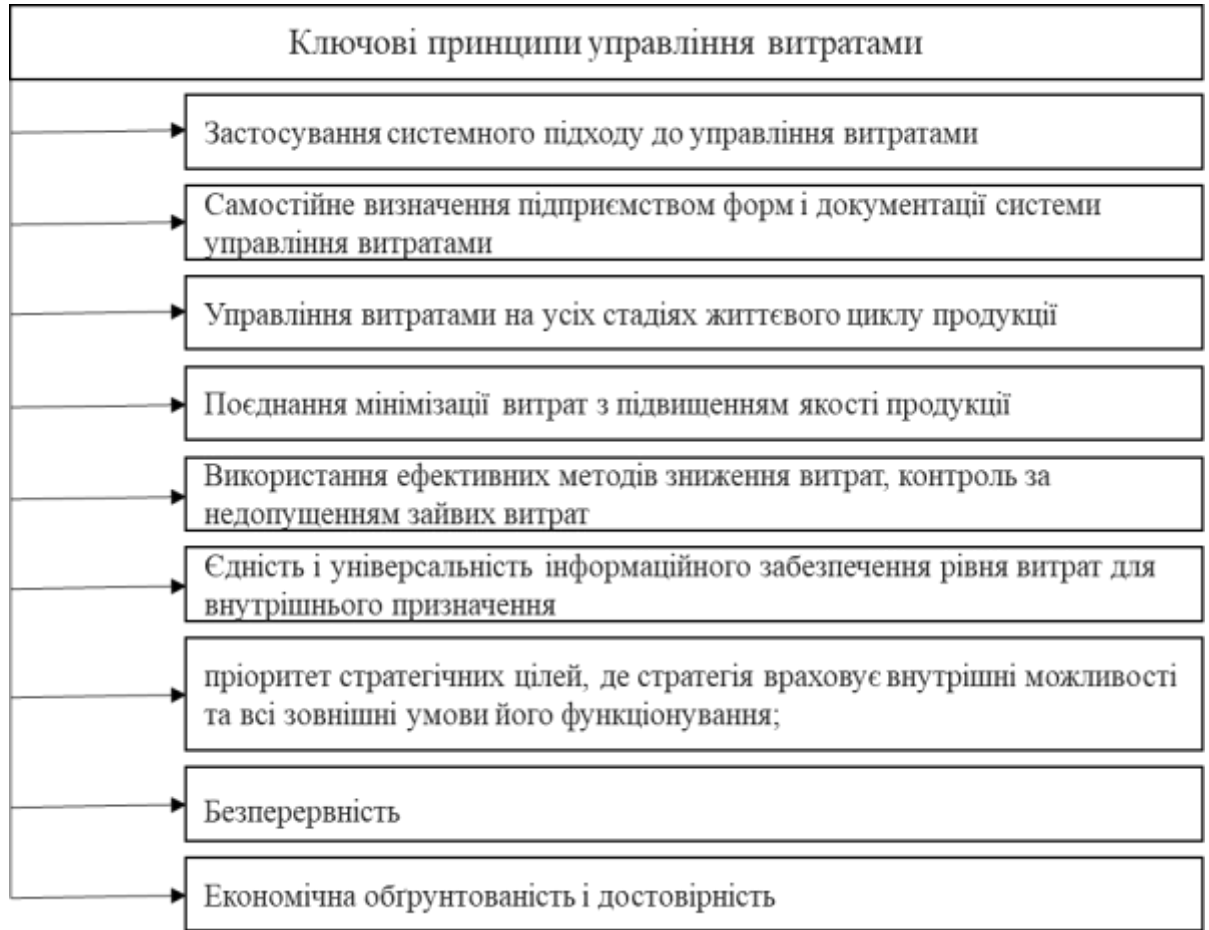


Рис. 1.2. Ключові принципи управління витратами

Базовим принципом ефективного управління витратами є охоплення усіх стадій життєвого циклу продукції та мінімізація витрат, спрямованих на збереження якості продукції. Дотримуючись базисних принципів важливо одночасно з ефективним використанням наявних ресурсів, також утримувати наявні конкурентні позиції. Інструментом до реалізації ефективного управління витрат є системний підхід до управління.

Системний підхід передбачає під собою підхід до управління витратами як сукупність взаємопов'язаних структурних елементів, в яких відокремлюються причинно-наслідкові зв'язки, визначаються механізми, які взаємодіють між

структурними елементами, за допомогою яких досягається поставлений ефект [19].

Відповідно до класифікації витрат, для того щоб ефективно організувати процес управління, необхідно розкласти на складові елементи собівартість виробництва продукції чи виконання робіт. Виходячи з Національних стандартів організації бухгалтерського обліку, можна сформулювати основні напрямки процесів управління витрат: управління матеріалами, управління витратами на утримання і розвиток персоналу та процес управління основними фондами підприємства.

При формуванні системи управління матеріальними ресурсами здійснюється планомірний вплив суб'єкта управління на сировину та матеріали, які використовуються у виробничому циклі для забезпечення господарській діяльності підприємства спрямованої для досягнення певного результату [20].

Головна аксіома управління матеріальними витратами – при оптимальних витратах забезпечити стійке конкурентне положення на ринку. Приділяється увага моніторингу постачальників сировини за принципами оптимальної ціни та високої якості. Грає роль також обладнання, при якому за однакову одиницю часу буде використано меншу частку матеріальних витрат. Прикладом такого обладнання може слугувати модернізація транспорту, що призводить до меншого витрачання пального під час транспортування сировини, наслідком стає зменшення первісної вартості матеріалу.

Як один з методів оптимізації витрат використовується контроль за виробничим процесом, який забезпечує зменшення кількості браку та мінімізує частку недоцільного використання ресурсів.

Здійснення контролю витрат на виробництво та реалізацію є стратегічно важливим для управління операційної діяльності підприємства. Процес характеризується високою трудомісткістю процесів, особлива увага надається зосередженості, дослідження нормативної бази та відхилення від фактично

отриманих показників. Весь контроль можна умовно поділити на дві групи: внутрішній та зовнішній контроль витрат виробництва. У зовнішньому контролі розглядається підхід до моніторингу та налагодження зв'язків з постачальниками, метою якого є отримання мінімальної ціни на сировину. Функції внутрішнього контролю, можна відобразити як певний алгоритм взаємозалежних дій з аналізу, планування, організації, мотивації, обліку, контролю і регулювання ключових факторів виробництва [55].

Управління витратами на утримання основних засобів дозволяє отримувати інформацію відносно стану наявних основних фондів та виявлення більш ефективного підходу до визначення розрахунку амортизаційних відрахувань. Також, процес дозволяє контролювати поточні витрати на обслуговування, здійснювати контроль над страховими полісами, завантаженість обладнання та інше. Висока інтенсивність завантаження основних засобів передбачає зменшення умовно-постійних витрат на одиницю продукції.

Останнім ключовим напрямком є процес управління витрат на утримання та розвиток персоналу. Ключовими показниками ефективності використання трудових ресурсів є високий показник продуктивності праці. Висока ефективність використання трудових ресурсів забезпечує високі показники отриманих фінансових результатів, а ефективне управління витратами на персонал дозволить збільшити прибутковість діяльності.

Відмінною якістю процесу управління витратами на утримання і розвиток персоналу на відміну від загального управлінського процесу є принципово безперервний характер, який характеризується значним тиском ряду зовнішніх та внутрішніх чинників впливу зовнішнього середовища [22].

Під впливом зовнішнього середовища витрати на персонал є досить мінливими, а у випадку скорочення фонду оплати праці є високий ризик до зниження загальної продуктивності та ефективності виробництва. Проблемою більшості підприємств те, що персонал часто приймають за змінні чи умовно-

постійні витрати в собівартості, які потрібно зменшувати, а не як головний ресурс, від якого залежить загальна ефективність [23]. Тому головною метою управління витратами на персонал є не скорочення видатків, а ефективний розподіл фонду спрямований на покращення системи стимулювання працівників.

Контроль процесів формування витрат вимагає обов'язкового періодичного аналізу. Аналіз витрат є ключовим інструментом для визначення заходів щодо оптимізації витрат. Основні етапи аналізу витрат зазначені на рис. 1.3 [24]:



Рис. 1.3. Етапи аналізу витрат

Аналіз собівартості продукції або виконаних робіт починається з аналізу загальної суми витрат необхідних на виробництво продукції. Здійснюється аналіз середніх витрат на одну одиницю продукції, формується інформація та порівняльна характеристика витрат досліджуваного підприємства з головним

конкурентом. Наступний етап характеризується аналізом витрат за окремими елементами, здійснюється порівняльний аналіз за структурними елементами, оцінюється існуюча динаміка, за допомогою інструментів фокусування витрат, таких як ABC-аналіз, визначаються витрачені ресурси за ступенем їх важливості у виробничому циклі. Після виявлення окремих елементів, робиться оперативний аналіз, що характеризується системою постійного вивчення виконання поставлених завдань з метою оперативного втручання у необхідних випадках в процес виробництва та розробки заходів, що дозволять забезпечити безперервне та ефективне функціонування господарського комплексу організації спрямований на довгострокову перспективу.

Управління витратами слід розглядати як комплексну систему, яка має за собою функціональний та організаційний аспекти.

Процес управління витратами, за допомогою якої визначається місце формування витрат, а також центрів відповідальності за їх дотриманням, дослідження системний зв'язків у ієрархічній побудованій системи є головною функцією організаційного аспекту управління витратами. [25]. Даний аспект передбачає встановлення відповідальних, організацію та здійснення контролю над процесом формування витрат.

Функціональний аспект управління витратами передбачає систематичне використання управлінських функцій у виробничого циклу для здійснення контролю за безпосереднім формуванням витрат на підприємстві. Ключові елементи функціонального аспекту управління витратами підприємства відображено на рис. 1.4 [17]:



Рис. 1.4. Ключові елементи функціонального аспекту

Об'єктом управління витратами виступають витрати, що понесені на виробництво продукції підприємства, відповідно, суб'єктом управління є керуюча система. Поміж аналізу поточних витрат, які були понесені на виробництво продукції, сучасні умови вимагають планування витрат та їх розподілення у короткостроковій та довгостроковій перспективі. Ефективне планування забезпечить пошук та використання найбільш оптимальної кількості ресурсів, що забезпечать високу якість продукту та отримання максимального прибутку з його реалізації.

Планування витрат – планомірний процес обґрунтування та прийняття рішень, за допомогою виникає можливість до більш ефективного

функціонування та раціонального використання ресурсів у тривалій перспективі [26].

У процесі планування формується як оперативне так і стратегічне планування. Оперативне планування витрат спрямоване на забезпечення поточної діяльності підприємства та забезпечити безперебійне виробництво продукції при оптимальному використанні наявних ресурсів. Стратегічне планування спрямоване на розробку комплексу заходів та програм щодо пріоритетних завдань на більш довгострокову перспективу.

В сучасних умовах у вітчизняній та зарубіжній науках, а також на практиці стратегічного планування ряду підприємств, можна спостерігати недостатньо розвинений функціональний підхід у формуванні та управлінні витратами. На сучасному етапі підхід обмежується, здебільшого, плануванням лише окремих категорій витрат, що пов'язані з виконанням будь-якої виробничо-господарської діяльності. До цього слід віднести, зокрема, транспортно-заготівельні витрати, витрати на підготовку та освоєння виробничого процесу, нових видів та особливостей продукції та технологій, комерційних витрат і т. п. Для успішного вирішення даних проблем необхідно, в першу чергу, правильне складання прогнозів відносно розвитку економічної ситуації підприємства як всередині так і у зовнішніх умовах. Керівник має прогнозувати майбутній стан ситуації на своєму підприємстві та своєчасно здійснювати оцінку, можливості розвитку у тривалій перспективі. Ключову увагу у зв'язку з цим підприємець має приділяти витратам, які супроводжують у стратегічних планах.

1.3. Теоретико-методичні основи формування витрат підприємств дорожньої галузі

Сучасний стан діяльності вітчизняних підприємств дорожньої галузі свідчить про недосконалість існуючих методичних підходів та стандартів щодо

встановлення основних положень втілення управлінських рішень стосовно витрат, які формуються під час ремонту та експлуатаційного утримання автомобільних доріг.

На відміну від підприємств, метою яких є виробництво та реалізація продукції, для підприємств дорожньої галузі витрати діяльності являють собою якісні показники діяльності, причиною чого є вплив факторів зовнішнього середовища, який спрямований на впровадження нормативного підходу у формуванні витрат дорожнього господарства.

Особливістю нормативного підходу до формування витрат є розробка заходів до відповідності елементів виробничого процесу до нормативів матеріальних ресурсів, праці, капіталовкладень, які встановлені галуззю та використовуються під час планування робіт, аналізу фінансового стану підприємства [28].

Вибір даного методу для підприємств дорожньої галузі обумовлений специфікою галузі. Для підприємств державної форми власності нормативний підхід дозволяє керувати якістю виконаних робіт на законодавчому рівні та ввести ефективний розподіл коштів в галузі, здійснюючи довгострокові плани та можливості щодо фінансового забезпечення дорожнього господарства в країні.

Розподіл коштів на будівництво, реконструкцію, ремонт та утримання автомобільних доріг загального користування здійснюється з метою забезпечення сталого функціонування та збалансованого розвитку мережі автомобільних доріг загального користування в регіонах Згідно встановлених пріоритетів, які визначені на державному рівні враховуючи фактичний стан автомобільних доріг, здійснюється фінансовий розподіл коштів на різні напрямки дорожнього господарства, такі як: будівництво, реконструкція, ремонт, експлуатаційне утримання та обслуговування мережі автомобільних доріг.

Перелік чинних будівельних норм, національних стандартів, нормативних та технічних документів для дорожнього господарства встановлюються та

регулюються на державному рівні [30]. Запровадження даних стандартів спрямовано як на забезпечення високої якості виконаних робіт, так і на забезпечення методичних вказівок, стандартів та норм управління витратами для підприємств дорожньої галузі, в основу яких закладено нормативний підхід до формування витрат.

Кожного року, періодично відбувається зміна особливостей введення та формування витрат на підприємствах дорожнього господарства. Зміни в стандартах та методичних вказівках України здійснюються з метою забезпечення достовірних та обґрунтованих техніко-економічних і кошторисних розрахунків на різних стадіях інвестиційного процесу, а також задля оновлення нормативно-кошторисної бази у зв'язку з появою та використанням нових технологій в дорожньому будівництві. Вихідними даними для розроблення цих стандартів стали [31]:

технічні рішення в проєктній документації;

технологія будівельного виробництва і технічні характеристики будівельних машин та механізмів;

чинні стандарти на матеріали, вироби і конструкції, а також устаткування.

Сформовані витрати за елементами та категоріями для підприємств дорожньої галузі відображаються у відповідних кошторисах. Кошторисні розрахунки здійснюється під час складного комплексу робіт, а також у разі встановлення кращого варіанту виконання планового проєкту з вибірки [32]. Списання матеріалів та розпис робочого графіку повинен відповідати кошторису який був пред'явлений замовнику робіт. У кошторисах зазначені встановлені норми, які передбачають норму витрат на одиницю виконаних робіт.

Для підприємств дорожньої галузі, які займаються роботами виключно з експлуатаційного утримання автомобільної дороги групування за елементами відбувається за такими групами [33]:

1) земляне полотно та водовідвід;

- 2) дорожній одяг та покриття;
- 3) організація та безпека дорожнього руху;
- 4) штучні споруди;
- 5) зимове утримання;
- 6) озеленення;
- 7) лінійні будівлі та споруди автотранспортної служби, об'єкти благоустрою, облаштування доріг.

До зведеного кошторисного розрахунку вартості об'єкта поточного ремонту, експлуатаційного утримання та обслуговування після підсумку глав 1 – 6 включаються [34]:

кошторисний прибуток (покриття збитків, які не враховуються кошторисом);

адміністративні витрати (покриття витрат на утримання будівельної організації);

покриття ризиків учасників дорожніх робіт;

покриття додаткових витрат, пов'язаних з інфляційними процесами (у випадку довгострокового проекту);

податки, збори та обов'язкові платежі згідно чинного законодавства, які не враховані в кошторисі.

У випадку відсутності робіт і витрат, що передбачаються відповідною главою, ця глава пропускається без зміни номерів наступних глав.

У структурі зведеного кошторисного розрахунку після розрахунків кожної групи робіт окремо, здійснюється підсумовування загальних прямих витрат за кошторисом. Вони включають в себе витрати, які були понесені на виконання робіт у вигляді: витрачених людино-годин та їх нормативна ціна, норми витрат на прямі матеріали які були понесені під час виконання робіт та вартість експлуатації машин та механізмів розрахованих на підприємстві. Сума прямих витрат за кошторисом має пряму залежність від обсягу виконаних робіт.

Форма договірної ціни (акту приймання робіт) передбачає наявність розрахунків та робіт, що обґрунтовують статті витрат, зокрема, прямі витрати. Здійснення обчислення розрахунків прямих витрат здійснюється на основі видів робіт, що виконується підрядником. Таким чином, зазначені в кошторисних розрахунках обсяги та види робіт надають інформацію про предмет договору відповідно до законодавства [35].

Прямі витрати визначаються в локальних кошторисах шляхом множення визначеної за ресурсними елементними кошторисними нормами кількості трудових і матеріально-технічних ресурсів, необхідних для виконання об'ємів робіт, обчислених за проектною документацією або дефектним актом, на відповідні поточні ціни цих ресурсів. Встановлення цін на трудові та матеріальні ресурси або експлуатації механізм в кошторисній документації приймаються за цінами замовника або чинної нормативної бази [36].

Наступною позицією у зведеному кошторисі виступають загальновиробничі витрати. Головною особливістю загальновиробничих витрат у кошторисі дорожнього господарства є прямолінійна залежність від обсягу виконаних робіт. Дана особливість обумовлена тим, що замовник здійснює оплату виключно за безпосереднє виконання робіт, а тому фактичні загальновиробничі витрати підприємства вище і для компенсування витрат на загальновиробничі цілі організації необхідно забезпечувати високу інтенсивність робіт.

У кошторисі відбувається виокремлення із загальновиробничих витрат окремо заробітної плати загальновиробничого персоналу. А також передбачена сума на покриття витрат відносно інших загальновиробничих витрат, таких як: знос складів та ангарів, дотримання правил охорони праці, витрати на малоцінні, швидкозношувані предмети та інші.

Трудомісткість витрат робітників, які зайняті загальновиробничою діяльністю, визначаються за формулою (1) [37]:

$$T_{звв} = T_{нв} \times K, \quad (1)$$

де $T_{звв}$ - трудовитрати працівників, люд.год;

$T_{нв}$ - нормативно-розрахункова кошторисна трудомісткість робіт, які передбачаються в прямих витратах;

K - усереднений коефіцієнт переходу від нормативно-розрахункової кошторисної трудомісткості робіт, які передбачаються в прямих витратах, до трудовитрат працівників.

Під час визначення понесених коштів на заробітну плату у складі кошторису вартість розрахунку людино-години визначається з урахуванням рівня середньомісячної заробітної плати, рекомендованого центральним органом виконавчої влади, який забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері робіт з експлуатаційного утримання та обслуговування автомобільних доріг.

Наступною за групою витрат є кошти які були понесені на зведення та розбирання тимчасових будівель і споруд. Розмір згаданих коштів визначається калькуляційним методом за даними проекту організації будівництва (ПОБ) або за усередненими відсотковими показниками. Показники, які обчислені за видами робіт та виражені у відсотках від вартості дорожніх робіт за підсумком глав для підприємств, які займаються саме будівництвом доріг, визначаються витрати на тимчасові споруди необхідні для проведення будівельних робіт, обслуговування працівників, що враховують можливість пристосування до зовнішніх умов та інтенсивність використання для потреб робіт з будівництва [38].

Заключним елементом витрат сформованого кошторису є адміністративні витрати. Кошти на покриття адміністративних витрат підприємства-підрядника визначаються на основі усереднених показників. Для підприємств, які займаються експлуатаційним утриманням адміністративні витрати розраховуються за нормативним методом. Відносно робіт пов'язаних з мостами, дорожнього будівництва та утримання автомобільних доріг норми встановлюються Державним агентством автомобільних доріг України. Так, в 2020 році рівень адміністративних витрат встановлений на рівні 5,50 грн за 1

розрахунку на одну людино-годину загальної кошторисної трудомісткості за підсумком глав зведеного кошторисного розрахунку [39].

На покриття витрат, які не зазначені в позиціях вище, в кошторисі передбачено кошторисний прибуток. Так, в 2020 році рівень прибутку встановлений на рівні 16,10 грн з розрахунку на одну людино-людину [39]. Фактично, кошти отримані від кошторисного прибутку спрямовуються на покриття збитку, отриманого від різниці фактичної вартості матеріалів, машин, механізмів та їх граничної вартості, встановленої Укравтодором. Коригування граничної вартості не відбувається на суму загальноновиробничих витрат, витрат на оплату праці та адміністративних витрат.

Регулювання та особливості нормативного підходу до формування витрат на окремі види робіт здійснюється за допомогою окремих ресурсних елементів кошторисних норм на ремонтно-будівельні роботи.

Ресурсні елементи кошторисних норм визначають середньогалузевий рівень витрат ресурсів на прийнятну дорожню техніку, технологію та організацію виконання робіт і можуть використовуватися всіма замовниками і підрядниками незалежно від форми власності. Дані, які отримані під час розрахунків на підставі РЕКН можуть бути використані для визначення тривалості робіт, поточних витрат на роботи, визначення їх норм та списання матеріалів [41].

Ресурсні елементи кошторисних норм (РЕКН) на будівельні роботи призначені для [40]:

визначення виду та пріоритет використання ресурсів при будівництві дорожнього полотна, так і його реконструкції або ремонту будівель та споруд;

здійснення розробки ресурсних витрат за окремими елементами та видами робіт на поточну одиницю виміру, а також за окремими розцінками;

встановлення прямих витрат в інвесторському кошторисі, для визначення нормативів використання ресурсів.

Кожна розцінка в інвестиційно-кошторисній документації має ряд особливостей, таких як коригування коефіцієнтів залежності від умов під час яких здійснюється виконання. Як приклад, під час виконання робіт на одній половині проїзної частини дороги, з рухом транспорту по другій половині з інтенсивністю більше 150 авт/добу встановлюється на норми трудо-витрат та машино-годин коефіцієнт 1,2, що означає збільшення кількості нормативних годин роботи, які повинні бути оплачені замовником [42].

Розглянемо особливості формування витрат дорожньої галузі за нормативним методом на прикладі ямкового ремонту з розламуванням та обрубанням країв площею ремонту до 1 м² та при глибині вибоїн до 5, 6 та 7 см. В таблиці 1.1 відображено нормативні витрати на забезпечення ямкових робіт.

Таблиця 1.1

Кошторисні норми витрат на 1 м² для ямкового ремонту

Найменування ресурсу	Одиниця виміру	До 50 мм	До 60 мм	До 70 мм
1	2	3	4	5
Витрати праці				
Витрати праці робітників-будівельників	люд.год	1,27	1,54	1,82
Середній розряд робіт		2,8		
Витрати праці машиністів		0,23	0,27	0,31
Машини та механізми				
Машина дорожня комбінована КДМ-130 на базі автомобіля ЗіЛ	маш.год	0,18	0,22	0,26
Коток дорожній самохідний вібраційний гладковальцевий Hamm HD 110, маса 10,6 т		0,05	0,05	0,05
Матеріали				
Суміші асфальтобетонні дорожні гарячі	тон	0,12	0,144	0,168
Бітуми нафтові дорожні БНД-90/130, перший сорт		0,0008	0,0008	0,0008

Формування витрат на нормативні значення витрат праці робітників-будівельників на 1 м^2 змінюється залежно від глибини вибоїн, що обумовлено збільшенням трудомісткості та обсягу робіт. Було розраховано нормативним методом середній розряд у робітників-будівельників, який включає в себе висококваліфіковані роботи (обрубування кромek вибоїни) та роботи, що не передбачають у вимогах наявність високої кваліфікації (заповнення вибоїн асфальтобетонною сумішшю). Фактичне витрачання людино-годин може переважати нормативне значення, а також бути менше за нормативне значення, що стверджує про високу продуктивність праці робітників.

Витрати праці машиністів автомобілів-самоскидів, бортового автомобілю тісно пов'язані з глибиною вибоїн так як це передбачає збільшення внутрішньо будівельних витрат на переміщення сировини на об'єкті, а отже додаткові витрати пов'язані з холостим ходом основних засобів. Виключенням є лише коток, причиною цього слугує незалежність роботи котку на роботах з ущільнення через відсутності впливу глибини вибоїн. Фактичні отримані машино-години не повинні бути значно менше нормативних значень, дане явище показує про низьку якість виконання робіт.

Якщо, показники витрат часу носять більш рекомендований характер, тобто можливе фактичне відхилення від нормативних показників, то норми витрати матеріалу є обов'язковими до фактичного їх використання та списання. Через те, що асфальтобетон є заповнюючою речовиною існує пряма залежність між глибиною вибоїн та необхідною кількістю асфальтобетону. Для того щоб латка була міцною, дно і стінки ями краще просочені бітумом, що має залежність від кількості м^2 , але від глибини нормативне показник витрат не змінюється, фактичне витрачання бітуму також не має сильних відхилень від нормативних.

Коригування розцінки елементів витрат, може класифікуватися не лише за особливостями виконання робіт, а й за видами використаного обладнання. Використання іншого виду обладнання дозволяється виключно, якщо дана

можливість допущена у нормативній базі дорожнього господарства. На прикладі робіт з укріплення узбіч щебнем площею виконання 100 м², що допускає можливість використання різних видів обладнання. В таблиці 1.2 було досліджено зміну нормативних витрат при використанні двох різних типів автогрейдерів: середнього (99 кВт) та важкого (173 кВт).

Таблиця 1.2

Кошторисні норми витрат на 100 м² для укріплення узбіч щебнем

Найменування ресурсу	Одиниця виміру	99 кВт (135 к.с.) На 10 см	173 кВт (235 к.с.) На 10 см	Коригування на 1 см
1	2	3	4	5
Машини та механізми				
Автогрейдер	маш.год	0,31	0,21	-
Котки дорожні самохідні вібраційні гладковальцеві, маса 8 т		0,50	0,50	-
Матеріали				
Щебінь із природного каменю для будівельних робіт, фракція 20-40 мм, марка М1000 і більше	м ³	12,8	12,8	1,28

Під час виконання робіт передбачається, що використання більш потужного автогрейдера призведе до збільшення ефективності виконаних робіт, а отже понесені фактичні витрати будуть менше. Через те, що робота з укріплення узбіч передбачає холостий хід та простої, у роботу закладено поміж машино-годин також людино-години.

Використання щебню під час робіт передбачено 12,8 м³ на 100 м² при товщині шару 10 см, що передбачає саме таке використання та списання щебню. У випадку, коли підприємство не має необхідної фракції або іншої марки щебню, наприклад, в наявності підприємства є лише щебінь фракції 40-70 або суміш декількох фракцій, даний момент обговорюється з технічним відділом замовника та дозвіл на використання. Використання щебню марки, що нижче передбаченої

в нормативах не допускається через можливий низький корисний строк експлуатації узбіччя. У випадку здійснення коригування, коли товщина становить менше або більше 10 см, змінюється лише величина необхідного щебню, в свою чергу, через залежність годин виключно від m^2 , а не від товщини, коригування годин не відбувається.

Нормативний підхід у формуванні витрат підприємств дорожньої галузі, дозволяє контролювати якість процесу виконання робіт, а оптимізація витрат полягає у досягненні нормативних показників в галузі. Використання певних машин, матеріалів у роботах закладено в Національних стандартах. У випадку, коли використовується матеріал низької якості, замовник має право вимагати перероблення робіт, а у випадку коли використовується матеріал високої якості або машина більшої потужності, замовник може сплачувати лише граничну вартість тієї машини, яка передбачена у нормативній базі.

Висновки до розділу 1

Під час функціонування суб'єкту господарювання виникає процес формування витрат, який потребує ефективного механізму контролю. Тому в теоретичному розділі було досліджено сутність та значення витрат діяльності підприємства, що відображається у співвідношенні отриманих результатів та понесених витрат. На основі праць науковців та економістів було систематизовано підходи до класифікації витрат підприємства.

Одним із найбільш популярних методів підвищення прибутковості господарської діяльності є ефективне управління витратами. В дослідженні виявлено роль та значення управління витратами у визначенні фінансового результату. Розглянуто процес управління витратами як цілісний комплекс дій за їх структурними елементами.

Побудовано модель процесу аналізу витрат. Визначено 3 етапи, під час першого виявлено базу дослідження – підприємство дорожньої галузі. Відповідно досліджено особливості формування витрат в дорожній галузі. Відносно етапів аналізу витрат побудовано план дослідження в магістерській роботі. Другий етап передбачає здійснення аналітичних заходів та оцінка об'єкту дослідження, що закладено у аналітико-дослідницькому розділі, а заходи 3 етапу щодо оптимізації витрат спрямовано у 3 розділі даної роботи.

Підприємства дорожньої галузі мають особливий критерій у формуванні та управлінні витратами, в основі яких лежить нормативний підхід. Процес контролю та управління витратами здійснюється згідно чинних Національних стандартів та нормативів. Апробовано методичний підхід до формування витрат та визначення нормативних показників виконаних робіт на підприємствах дорожньої галузі. Даний підхід дозволяє здійснити підбір витрат матеріалів, праці, машин та механізмів, які обговорюється з замовниками робіт. Враховуючи, що для державних підприємств дорожньої галузі головною метою є якість робіт, а не максимізація прибутку, сформульовано мету формування витрат дорожньої галузі, яка полягає у досягненні усереднених нормативних показників в галузі.

Запропонований методичний підхід сформований на нормативних засадах, що обумовлюється дорожньою галуззю. Досліджено умови для дотримання ефективності використання ресурсів під час виконання дорожніх робіт.

РОЗДІЛ 2

ХАРАКТЕРИСТИКА ПОКАЗНИКІВ ДІЯЛЬНОСТІ ТА ФОРМУВАННЯ ВИТРАТ ФІЛІЇ “П’ЯТИХАТСЬКЕ ДЕП”

2.1. Характеристика діяльності філії "П'ятихатське ДЕП"

У 2001 році замість державної корпорації "Укравтодор", яка включала в собі функції як замовника, так і підрядчика, були утворені натомість дві структури: Державна служба автомобільних доріг України і Державна акціонерна компанія "Автомобільні дороги України". Державна служба автомобільних доріг виступає представником власника доріг та замовником робіт, а ПАТ «Автомобільні дороги України» підрядником-виконавцем. В Харківській області «Харківський облавтодор» виступає підрядником в обслуговуванні та ремонті автомобільних доріг загального користування в Харківській області, а виконавцями робіт виступають відповідні філіали. Замовником робіт доріг державного значення виступає служба автомобільних доріг України в Харківській області, а для доріг місцевого значення – ДП «Дороги Харківщини».

Служба автомобільних доріг у Харківській області має в своїй структурі автошляхи державного значення, загальною протяжністю – 2343,9 км., в т.ч. 617,4 км – міжнародні; 108,2 – національні; 639,1 км – регіональні; 979,2 км – територіальні [47]. Автомобільні дороги загального користування державного значення, які знаходяться на балансі Служби автомобільних доріг у Харківській області, мають стратегічне значення для економіки регіону в цілому. Висока якість доріг державного значення приводить до підвищення ефективності роботи промисловості, сільськогосподарського виробництва та забезпечує стійке економіко-соціальне становище.

Служба автомобільних доріг області є єдиним замовником по виконанню дорожніх робіт на дорогах загального користування державного значення в

Харківській області. В свою чергу, 1 березня 2019 всі дороги місцевого значення в Харківській області, були передані на баланс державного підприємства «Дороги Харківщини». Виконання робіт на місцевій мережі з експлуатаційного утримання покладено на ДП «Харківський облавтодор», а на роботу з капітальним ремонтом дорожнього полотна здійснюється звернення до приватних осіб.

ДП «Дороги Харківщини» виступають замовником робіт автомобільних доріг місцевого значення протяжністю 7328,9 км, з яких: обласні -1275,9 км, районні - 6053,0 км [48]. В ході реформ до зміни підходу управління дорожнім господарством для підвищення ефективності обслуговування автомобільних доріг загального користування відбулася децентралізація повноважень та перехід до формування нової системи фінансування дорожніх робіт, завдяки чому відбулося збільшення концентрації фінансових ресурсів, які спрямовані на відновлення та модернізацію дорожньої галузі.

Роботи з будівництва, реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг покладено на приватні компанії. Роботами з поточного ремонту та утримання доріг займається ДП «Харківській облавтодор» у вигляді відповідних філіалів. Філіали в Харківській області розташовані по всій області, щоб охопити всі мережі автомобільних доріг як державного, так і місцевого значення. Райавтодори спрямовані більше на обслуговування доріг місцевої мережі та складаються з одного підрозділу, а дорожньо-експлуатаційні підприємства (ДЕП) на дороги державного значення, які охоплюють до 4 ШРП (шляхово-ремонтні пункти). На рис. 2.1 наведено дані про відокремлені підрозділи дочірнього підприємства «Харківський облавтодор» станом на 2020 рік [49].



Рис. 2.1. Філіали підприємства ДП «Харківський облавтодор», 2020 р.

Виконання робіт з експлуатації та утримання автомобільних доріг державного і місцевого значення м. Харкова та області відбувається за рахунок 19 Райавтодорів, а також 6 дорожньо-експлуатаційних підприємств. Переважно під час робіт відбувається кооперація філій ДП «Харківський облавтодор». Як приклад, досліджуване підприємство володіє значним автопарком, що робить його одним з ключових перевізників матеріалів в області, часто машини залучаються до робіт разом з іншими філіалами.

Досліджуване підприємство – філія "П'ятихатське ДЕП" дочірнього підприємства "Харківський облавтодор" ПАТ "Автомобільні дороги України". В літній період філія займається ліквідацією вибоїн та ямковості, прибиранням сміття, ремонтом лотків, заміною та демонтажем знаків, фарбуванням автопавільйонів та бортових каменів, вирубкою порослі і т. п. Восени, відбувається підготовка до зимового періоду, заготовлюється пісок природний та сіль в великих обсягах. Під час робіт залучаються піскорозкидувачі, навантажувачі, автогрейдери, солерозподільники та навісне обладнання.

На підприємстві спостерігається дефіцит фінансування, внаслідок чого машини та механізми які за період працюють з великим понаднормовим

навантаженням поступово зношуються як фізично, так і морально, але через брак фінансових ресурсів оновлення основних засобів відбувається досить повільними темпами. Для зменшення наслідків проблеми в організації здійснюється планування на декількох рівнях: щоквартально, щомісячно, щотижнево та щоденно. В кожному з шляхово-ремонтних пунктів (ШРП) проводиться аналіз фактичних та запланованих обсягів навантаження транспорту, їх розподіл та шляхи до оптимального завантаження техніки. Планування проводиться щодо робіт з дорожнього полотна (ліквідація вибоїн, ямковості, планування узбіч, послуги з перевезення, здійснення ущільнення дорожнього одягу та ін.) Планування здійснюється відносно робіт де необхідна дорожня техніка, у випадку таких ручних робіт як вирубка порослі, планування узбіч, прибирання сміття узгоджується адрес робіт, кількість робочих та відведений час на виконання даних робіт.

Філія «П'ятихатське ДЕП» ДП «Харківський облавтодор» обслуговує автомобільні дороги державного значення [50]:

- 1) «Київ-Харків-Довжанський»;
- 2) «Підходи до м. Харкова з боку Довжанського»;
- 3) «Харків-Щербаківка».

Основні види діяльності [51]:

52.21 Допоміжне обслуговування наземного транспорту

42.11 Будівництво доріг і автострад

49.41 Вантажний автомобільний транспорт

52.24 Транспортне оброблення вантажів

68.20 Надання в оренду й експлуатацію власного чи орендованого нерухомого майна

77.11 Надання в оренду автомобілів і легкових автотранспортних засобів

Юридична адреса підприємства: Харківська обл., Дергачівський р-н, с. Черкаська Лозова, Київське Шосе, буд. 1. Є суб'єктом середнього

підприємництва. Філія за структурою складається з 3-х шляхово-ремонтних пунктів:

1) ШРП-1. Місцезнаходження – селище П'ятихатки. Здійснює контроль за станом доріг: Харків-Щербаківка (км. 10-38) та Київ-Харків-Довжанський (км 472-516). Крім основних доріг підрозділ працює на місцевих мережах Харківського, Дергачівського та Чугуївського районах та має найбільший автопарк у порівнянні з іншими пунктами.

2) ШРП-2. Місцезнаходження – м. Валки. Здійснює контроль за станом дороги Київ-Харків-Довжанський (км. 420-447). Підрозділ інколи працює на місцевих мережах доріг Валківського району, але здебільшого роботи відбуваються виключно на а/д КХД.

3) ШРП-3. Місцезнаходження – м. Люботин. Здійснює контроль за станом дороги Київ-Харків-Довжанський (км. 447-472). Підрозділ працює на місцевих мережах Харківського та Дергачівського району.

Кожного періоду підприємство під оплату відправляє оформлений кошторис виконаних робіт до відповідних інстанцій. В кошторисі зазначаються понесені прямі витрати (матеріальні, трудові, експлуатацію механізмів), загальновиробничі витрати, адміністративні витрати, кошторисний прибуток та ПДВ. Всі витрати розраховуються згідно чинним стандартам (СОУ 42.1-37641918-071:2018 – Ресурсні елементні кошторисні норми на роботи з експлуатаційного утримання). Завчасно обсяги робіт які закладено в кошторисі погоджується з відділом технічного контролю, а потім кошторис перевіряється інвестиційно-кошторисним відділом. Для оцінки динаміки обсягів виконаних робіт доцільно провезти аналіз декількох періодів. На рис. 2.2 зображено вартість обсяг виконаних робіт зданих під оплату за 2018-2020 роки, за кварталами.

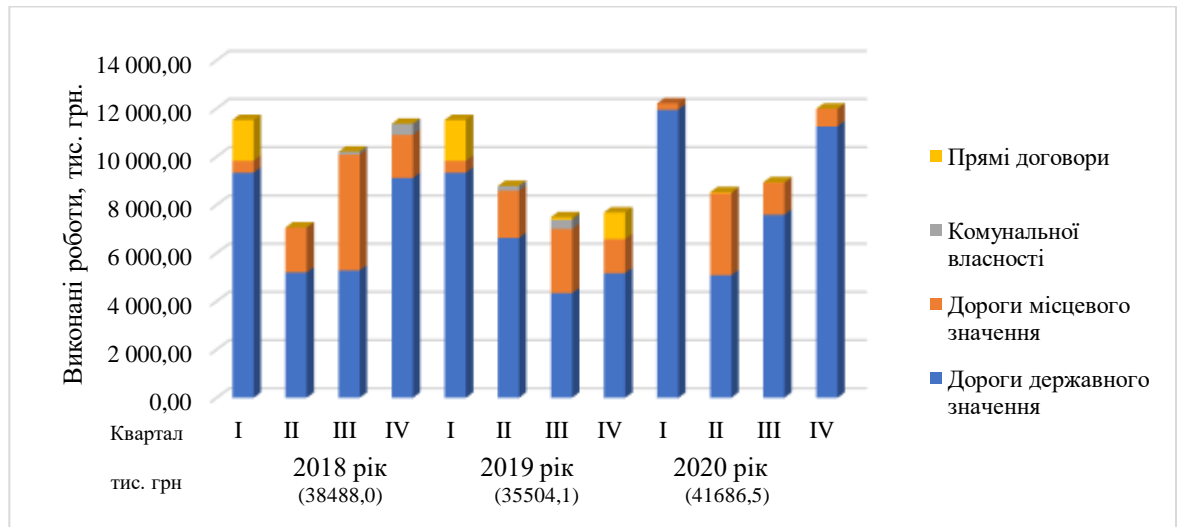


Рис. 2.2. Вартість виконаних робіт філією «П'ятихатське ДЕП», 2018-2020 роки

На підприємстві сформована щорічна стала тенденція виконання робіт за кварталами. Найбільші обсяги спостерігаються у зимовий період (грудень-лютий). Даний обсяг обумовлений саме за рахунок того, що для підтримання задовільного стану автомобільних доріг залучається багато устаткування, здійснюється заготівля ПСС (піщано-соляної суміші), що активно використовується під час посипання дорожнього покриття. Навесні через несприятливі погодні умови, ямковий ремонт здійснюється лише на відповідних відрізках дороги, а загалом на підприємстві займаються демонтажем та встановленням знаків, що характеризується низькою трудомісткістю та залучається лише транспорт необхідний для переміщення робітників. В літній період переважають ямкові ремонти, але завантаженість устаткування та трудомісткість робіт недостатньо висока, що зумовлює необхідність у виконанні робіт на дорогах місцевого значення для забезпечення безперервних робіт, підвищення інтенсивності та завантаження устаткування. Загалом, на протязі 2018-2020 років роботи відбувались на дорогах державного значення, переважно, на дорозі КХД. Інколи є прямі договори з приватними особами на предмет

виконання дорожніх робіт. Прямі договори не є пріоритетними для підприємства, хоча їх виконання є більш прибутковим для підприємства через особливості ціноутворення та складення кошторису, що не обмежується граничними вартостями у порівнянні з державними дорогами.

Роботи на місцевій мережі автомобільних доріг виконуються переважно влітку. Найбільш популярним є ліквідація ямковості на дорозі, як вручну так і машиною УЯР. Великим попитом на місцевій мережі також користується скошування трави косаркою на базі МТЗ та планування узбіч автогрейдером. В таблиці 2.1 відображено вартість виконаних дорожніх робіт філією «П'ятихатське ДЕП» зданих під оплату ДП «Дороги Харківщини» за районами.

Таблиця 2.1

Обсяг виконаних робіт філією по місцевій мережі, 2019-2020 р.

Найменування району	2019 рік, тис. грн.			2020 рік, тис. грн.		
	I півріччя 2019р.	за 2019р.	Частка, %	I півріччя 2020р.	за 2020 р.	Частка, %
Балаклійський		111,8	1,7			0,0
Богодухівський		15,4	0,2		7,2	0,1
Валківський	141,4	826,9	12,8	161,2	370,8	6,5
Вовчанський	33,6	64,2	1,0		122,9	2,1
Дергачівський	53,1	608,5	9,4	2319,7	3350,6	58,3
Дворічанський	55,0	55,0	0,8			0,0
Зміївський	30,2	330,6	5,1			0,0
Золочівський		116,3	1,8	9,5	9,5	0,2
Кегичівський		175,2	2,7			0,0
Коломацький		192,8	3,0		138,0	2,4
Краснокутський		40,5	0,6			0,0
Купянський	120,1	120,1	1,9			0,0
Печеніжський	134,0	630,8	9,7	43,9	126,0	2,2
Сахновщанський		216,9	3,4			0,0
Харківський	430,2	1780,7	27,5	331,3	1011,3	17,6
Чугуївський	872,1	1187,0	18,3	333,8	609,6	10,6
Всього:	1869,5	6472,6	100,0	3199,4	5745,9	100,0

Загалом за 2019-2020 роки, можна спостерігати найбільш популярні райони підприємства для виконання ремонтних робіт. Основними районами є:

Валківський, Дергачівський, Харківський та Чугуївський райони. Це обумовлено приналежністю ШРП до відповідних районів. Кожного року пріоритетні райони змінюються, так в 2019 році пріоритетним був Харківський район, що займав 27,5% від загального обсягу виконаних робіт, а в 2020 році пріоритет змінився на Дергачівський район, переважно, через великі обсяги ямкового ремонту у другому кварталі на початку літа. Регулярною практикою є залучення бригад дорожньо-експлуатаційних підприємств до районів в яких планується великі обсяги робіт з якими не здатні впоратися відповідні райавтодори через низьку чисельність працюючих.

Щодо доріг державного значення через зниження інтенсивності в літній період виконуються роботи на мережах: Коломак – Шелестове – Колонтаїв, Харків – Золочів, Харків – Охтирка та інших а/д. В зимовий період до сфери відповідальності підприємства поміж доріг КХД та Харків-Щербаківка є також Пересічна – Березівське. На рис. 2.3 відображено частки обсягів виконаних робіт Службі автомобільних доріг в 2020 році.

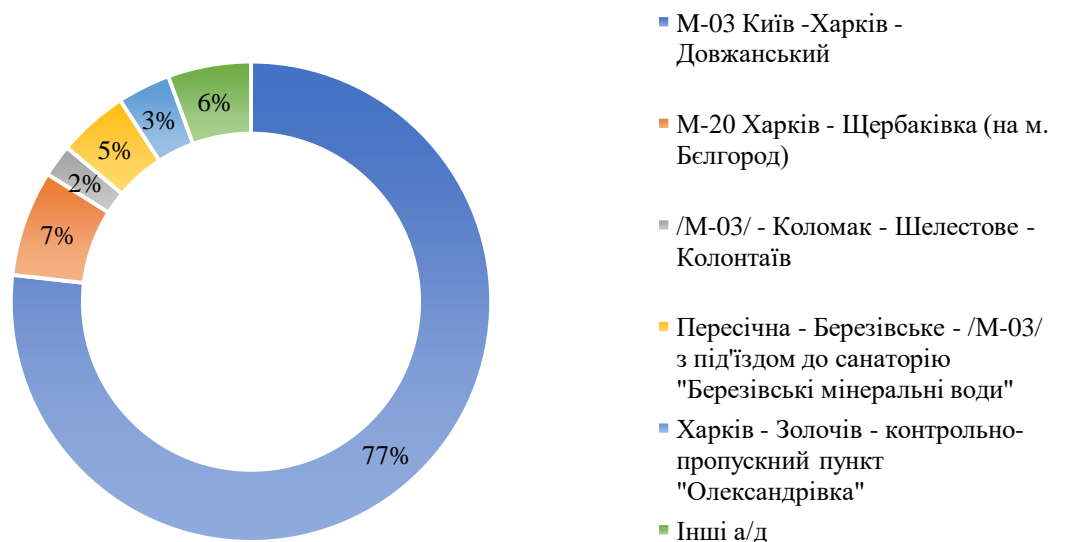


Рис. 2.3. Обсяг виконаних робіт на дорогах державного значення філією, за 2020 рік

КХД та Харків-Щербаківка є головними сферами відповідальності підприємства. На інших дорогах переважають роботи зі скошування трави косаркою на базі МТЗ, роботи машини УЯР та роботи автогрейдера. Для більш детального аналізу було проведено аналіз обсягу виконаних робіт за видами в натуральному та вартісному виразі за 2020 рік, отримані обсяги зазначено в таблиці 2.2.

Таблиця 2.2

Обсяг виконаних робіт філією за видами, 2020 рік

Види робіт		Всього					
		державного значення	місцевого значення	інших	Всього	Частка	
<i>1</i>		<i>2</i>	<i>3</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>	
1. Ліквідація деформацій і руйнувань покриття, поновлення профілю щелевних та гравійних покриттів	Всього виконано, тис.м2		-	0,6	-	0,586	-
	Всього виконано, тис.грн.		-	121,6	-	121,6	0,29
	із них прийнято замовником	тис.м2	-	0,6	-	-	-
		тис.грн.	-	121,6	-	-	-
2. Ліквідація ямковості	Всього, тис.м2		29,065	7,377	0,039	36,482	-
	Всього, тис.грн.		12 834,7	4 019,8	39,6	16 894,1	40,53
	із них прийнято	тис.м2	28,933	7,377	0,039	-	-
		тис.грн.	12 657,8	4 019,8	39,6	-	-
3. Ремонт штучних споруд	тис.грн.		32,7	-	-	32,7	0,08
	із них прийнято	тис.грн.	32,7	-	-	-	-
4. Влаштування засобів організації дорожнього руху	тис.грн.		1 282,3	-	-	1 282,3	3,08
	із них прийнято	тис.грн.	1 274,3	-	-	-	-
5. Ремонт та встановлення бар'єрних огорожень	тис.грн.		1 406,9	77,5	-	1 484,4	3,56
	із них прийнято	тис.грн.	1 406,9	77,5	-	-	-
6. Роботи по зимовому утриманню (без чергування)	тис.грн.		10 754,4	161,2	-	10 915,6	26,18
	із них прийнято	тис.грн.	9 661,2	55,8	-	-	-
7. Чергування при зимовому утриманні	тис.грн.		2 850,3	-	-	2 850,3	6,84
	із них прийнято	тис.грн.	2 850,3	-	-	-	-
8. Вирубка порослі, дерев, кущів	тис.грн.		641,9	296,7	-	938,6	2,25
	із них прийнято	тис.грн.	634,8	279,7	-	-	-
9. Покос трав	тис.грн.		469,5	130,6	0,8	600,9	1,44
	із них прийнято	тис.грн.	469,5	130,6	0,8	-	-
10. Інші роботи	тис.грн.		5 622,4	938,5	5,1	6 566,0	15,75
	із них прийнято	тис.грн.	5 606,6	938,5	5,1	-	-
ВСЬОГО	Всього виконано, тис.грн.		35 895,1	5 745,9	45,5	41 686,5	100,00
	із них прийнято	тис.грн.	34 594,1	5 623,5	45,5	-	-

73,5% від загальних обсягів виконаних робіт займає ліквідація ямковості та роботи з зимового утримання. Серед робіт з влаштування засобів організації дорожнього руху переважають встановлення та демонтаж знаків. До інших робіт які займають 15,75% від загальної структури складають, переважно, роботи з укріплення узбіч з залученням автогрейдеру та котка, планування узбіч, прибирання сміття на узбіччях та автопавільйонів, роботи з фарбування опор знаків та бортових каменів, улаштування лотків та інші роботи пов'язані з земляним полотном.

У загальній структурі виконаних робіт найбільшу частку займають роботи з ліквідації вибоїн ямковим методом. Дані роботи потребують відповідного обладнання, а саме: фреза навісна або відбійний молоток (для розпушування дорожнього полотна або обрубубування країв), віброплита або каток (для ущільнення асфальтобетонної суміші) та Краз (для перевезення асфальтобетонної суміші). Ліквідації ямковості відбувається також за рахунок залучення спец. транспорту на підприємстві, таких як УЯР-01 та ТУРБО-5000. Ямкові роботи потребують суттєвих матеріальних витрат (бітумна емульсія, а/б суміш), трудові (ямкові ремонти найбільш трудомісткі у літній період), а також вартість використання додаткової техніки, що робить позиції ямкового ремонту найбільш вартісними.

Для забезпечення безперебійних робіт у зимовий період вже восени здійснюється закупівля та підготовка матеріалів (сіль, пісок) у відповідних резервуарах. З піску та солі робиться ПСС з місткістю солі в суміші – 20%. Недостатність ПСС у зимовий період може нести за собою катастрофічні наслідки та збільшити кількість ДТП на дорозі. Слід зазначити, що для підтримання стану дорожнього покриття в зимовий період здійснюється постійне чергування водіїв піскорозкидувачів, навантажувачів та автогрейдерів, це робить зимовий період досить виснажливим, внаслідок чого підвищується попит на водіїв на ринку праці.

2.2. Аналіз основних техніко-економічних показників підприємства

Дослідження техніко-економічних показників полягає у поділі економічних явищ та процесів на складові елементи, визначення причино–наслідкового зв'язку між складовими елементами, і виведення висновків з оцінки.

Техніко-економічний аналіз підприємства доцільно почати з аналізу ефективного використання трудових ресурсів на підприємстві. Для цього необхідно провести аналіз структури витрат робочого часу на виконаних роботах. Під час виконання робіт, ключовим моментом стає контроль за використанням робочого часу, який був витрачений на виконання робіт. В даному випадку особлива увага повинна приділятися найбільш трудомістким операціям на досліджуваному підприємстві та відповідність фактичним витратам.

Аналізуючи використання трудових ресурсів в таблиці 2.3 було проаналізовано структуру трудомісткості робіт з обслуговування та експлуатації автомобільної дороги Київ - Харків - Довжанський (червень-серпень 2020 рік).

Таблиця 2.3

Трудомісткість виконаних робіт філією в літній період 2020 р.

Категорії виконаних робіт, а/д Київ - Харків - Довжанський	Люд.год.	%
Земляне полотно та водовідвід	1343,9	17,78
Дорожній одяг та покриття	3915,4	51,8
Організація та безпека дорожнього руху	1131,2	14,97
Штучні споруди	3,9	0,05
Озеленення	1125,2	14,89
Лінійні будівлі та споруди автотранспортної служби, об'єкти благоустрою, облаштування доріг	38,6	0,51
Всього	7558,1	100,00

На а/д КХД км. 420-472 найбільш трудомісткою виступає категорія дорожнього одягу (ліквідація ямковості, робота машини УЯР-01, очищення проїзної частини, укладання бетонної суміші і т.п.), яка складає найбільшу частину від загальних витрачених годин на обслуговування автомобільної дороги. Роботи пов'язані з земляним полотном (ремонтне планування та укріплення узбіч, засипання промоїн і просідань, прибирання сміття) займають майже 18% від загальної трудомісткості та користуються попитом цілий рік, як і категорія з організації та безпеки дорожнього руху, що займає 15% від загальної кількості годин. Озеленення (вирубка порослі, скошування трави) є найбільш актуальним лише в літній період, а взимку переважають роботи з зимового утримання. Найменшою трудомісткістю характеризуються штучні споруди (роботи з лотками) і лінійні будови та споруди (роботи з прибирання та влаштування зупиночних комплексів).

Одним з найбільш важливих показників використання трудових ресурсів є продуктивність праці. Для детальної оцінки продуктивності праці використовують співвідношення виконаних робіт за період на середньорічну чисельність підприємства. Слід зауважити, що не завжди збільшення продуктивності праці на підприємстві може свідчити про високу ефективність використання трудових ресурсів, так як для підприємства ознакою ефективної організації робіт та правильної мотивації працівників є переважання темпів росту продуктивності праці робітників над ростом середньорічної заробітної плати. Найкращим співвідношенням вважається якщо ріст продуктивності праці переважає над ростом заробітної плати працівників.

В таблиці 2.4 здійснено аналіз ефективності праці, а також аналіз співвідношення продуктивності праці із середньою заробітною платою працівника за періоди 2018-2020 роки та динаміку росту у порівнянні з 2020 роком.

Аналіз продуктивності праці філії, 2018-2020 р.

Показники	2018 рік	2019 рік	2020 рік	Темпи росту, % (до 2018 р.)	Темпи росту, % (до 2019 р.)
1. Вартість виконаних робіт (без ПДВ), тис. грн.	32073,30	29586,70	34738,70	8,31	17,41
2. Середньооблікова чисельність, осіб	82,00	77,00	86,00	4,88	11,69
3. Фонд оплати праці, тис. грн.	7921,20	9120,70	9820,30	23,97	7,67
4. Середньорічна заробітна плата, тис. грн./роб.	96,60	118,45	114,19	18,21	-3,60
5. Продуктивність праці персоналу, тис. грн./роб.	391,14	384,24	403,94	3,27	5,13

За 2020 рік відбулося збільшення фонду оплати праці на 7,67% відносно 2019 року та 4,88% у порівнянні в 2018 роком, що пов'язано зі збільшенням чисельності працюючих, але порівнюючи середню заробітну плату з минулими періодами слід зауважити, що відносно 2019 року ситуація покращилась, але вона не стабілізувалася на рівні 2018 року. Темпи продуктивності праці 2020 року перевищують за попередні періоди, але аналізуючи загальну тенденцію, слід зауважити, що по відношенню до 2018 року значно зросла заробітна плата працівників, але їх продуктивність збільшилась лише 3,27%, що є негативним чинником використання трудових ресурсів.

Під час аналізу продуктивності праці робітників доцільно брати до уваги основні засоби (будівлі, машини, транспортні засоби) так як вони безпосередньо впливають на загальний рівень продуктивності праці. Для більш детального аналізу використання основних засобів було досліджено їх структуру та визначено групу основних засобів яку можна віднести до групи безпосередньо створення матеріальних благ, які що беруть участь у виконанні робіт з

обслуговування доріг. В таблиці 2.5 представлено аналіз структури основних засобів підприємства [61].

Таблиця 2.5

Аналіз структури основних засобів філії, 2020 р.

Групи основних засобів	Вартість, тис. грн.		Питома вага, %		Темп зростання, %	Відхилення в стрі, %
	Попер. Період	Звітний період	Попер. Період	Звітний період		
1. Будівлі, споруди та передавальні пристрої	1745,8	2278,8	9,05	10,91	30,53	1,86
2. Машини та обладнання	6550,0	7072,3	33,96	33,87	7,97	-0,09
3. Транспортні засоби	10204,5	10581,3	52,91	50,67	3,69	-2,24
4. Інструменти, оснащення, інвентар	708,5	802,6	3,67	3,84	13,28	0,17
5. Бібліотечні фонди	61,5	61,5	0,32	0,29	0,00	-0,02
6. Малоцінні необоротні матеріальні активи	17,3	87	0,09	0,42	402,89	0,33
Всього	19287,6	20883,5	100,00	100,00	8,28	0,00

В структурі основних засобів більшу частку займають транспортні засоби. У структурі підприємства транспортні засоби займають стратегічне значення у перевезенні як робітників, так і перевезення вантажу (сіль, асфальт, щебінь, асфальтогранулят і т.п.). У роботах з земляним полотном зайняті машини та обладнання, що складають понад третину від загальної вартості основних засобів підприємства (автогрейдери, трактори, котки і т.п.).

Аналіз рівню зносу основних засобів дозволить зробити висновки щодо їх придатності на наступний період. Чим нижче коефіцієнт, тим кращий стан основних засобів для експлуатації, але ключову роль відіграє не тільки фізичний знос, а й моральний, коли обладнання застаріває та не є конкурентоспроможним у порівнянні з сучасними моделями та їх поточні витрати на утримання внаслідок

цього не є доцільними. В таблиці 2.6 представлено аналіз технічного рівня використання основних засобів (додаток А).

Таблиця 2.6

Аналіз технічного рівня використання основних засобів філією, 2018-2020 р.

Показник	2018 р.	2019 р.	2020 р.	Відхилення,%	
				До 2018 р.	До 2019 р.
Первісна вартість, тис. грн.	19228	20883	22488	16,95	7,69
Залишкова вартість, тис. грн.	10228	11078	11511	12,54	3,91
Знос, тис. грн.	9060	9806	10977	21,16	11,94
Коефіцієнт зносу	0,47	0,47	0,49	0,02	0,02
Коефіцієнт придатності	0,53	0,53	0,51	-0,02	-0,02

Аналіз технічного стану основних засобів свідчить, що під час технологічного процесу машини та механізми підприємства сильно зношуються, як наслідок, виникає потреба у терміновому ремонті машин та обладнання для підтримання їх стану. За звітній період коефіцієнт придатності сягає 51%, а в динаміці у порівнянні з попередніми періодами зменшився на 2%.

Під час здійснення аналізу про використання основних засобів дуже важливо звернути увагу на такі показники як фондоозброєність, фондovіддача та фондомісткість. Фондовіддача показує скільки гривень товарної продукції (виконаних робіт) припадає на 1 грн. основних засобів, відповідно, фондомісткість показник абсолютно протилежний та показує скільки гривень основних засобів припадає на 1 грн. виконаних робіт. Ефективним співвідношенням вважається: фондovіддача > фондомісткість. Фондоозброєність показує скільки основних засобів припадає на працівника. Чим вище цей показник тим краще для підприємства, висока оснащеність дозволяє автоматизувати та підвищити ефективність виконання робіт. В таблиці 2.7 був проведений аналіз ефективності використання основних засобів підприємства за 2018-2020 роки.

Таблиця 2.7

Аналіз ефективності використання основних засобів філією, 2018-2020 р.

Показник	2018 р.	2019 р.	2020 р.	Темпи росту, % (до 2018 р.)	Темпи росту, % (до 2019 р.)
Виконані роботи, тис. грн.	32073,30	29586,70	34738,70	8,31	17,41
Валовий прибуток, тис. грн.	233,70	52,40	449,20	92,21	757,25
Середньорічна вартість основних засобів, тис. грн.	18932,00	20085,50	21685,50	14,54	7,97
Середньооблікова чисельність персоналу, осіб	82,00	77,00	86,00	4,88	11,69
Фондовіддача, грн./грн.	1,69	1,47	1,60	-5,44	8,75
Фондомісткість, грн./грн.	0,59	0,68	0,62	5,76	-8,05
Фондоозброєність, тис. грн./ос.	230,88	260,85	252,16	9,22	-3,33
Рентабельність основних засобів, %	1,23	0,26	2,07	0,84	1,81

Використання основних засобів відбувається більш ефективно у порівнянні з 2019 роком так як темпи фондovіддачі збільшились на 8,75%, а, відповідно, фондомісткість зменшується 8%, але відносно 2018 року темпи нарощування основних засобів перевищують темпи виконаних робіт більше ніж на 6%. Вартість основних фондів збільшується стабільними темпами, але через сильну плінність кадрів показник фондоозброєності характеризується сильними коливаннями.

Для оцінки економічних показників доцільно звернути увагу на структуру витрат за елементами і зробити оцінку використання матеріальних витрат підприємства. Для оцінки витрат використовуються такі показники як матеріалovіддача та матеріалoємність. Матеріалovіддача показує відношення вартості виконаних робіт до матеріальних витрат, чим вище для підприємства є цей показник тим краще. Матеріалoємність є показником повністю обернено пропорційним по відношенню до показника матеріалovіддачі. В таблиці 2.8

відображено аналіз структури витрат за економічними елементами і оцінка ефективності використання матеріальних витрат підприємства за 2018-2020 роки.

Таблиця 2.8

Аналіз структури витрат за економічними елементами і оцінка ефективності використання матеріальних витрат філії, 2018-2020 р.

Найменування показника	2018 рік		2019 рік		2020 рік	
	Значення, тис. грн.	питома вага, %	Значення, тис. грн.	питома вага, %	Значення, тис. грн.	Питома вага, %
Матеріальні витрати	21569,9	63,39	18420,6	58,2	21389,2	56,9
Витрати на оплату праці	7921,2	23,28	9120,7	28,8	9820,3	26,1
Відрахування на соціальні заходи	1734,3	5,1	2006,6	6,3	2160,5	5,7
Амортизація	1061,7	3,12	974,1	3,1	1051,3	2,8
Інші операційні витрати	1741,4	5,12	1120,6	3,5	3182,7	8,5
Разом:	34028,5	100	31642,6	100	37604	100
Виконані роботи	32073,3	-	29586,7	-	34738,7	-
МВ, грн. / грн.	1,49	-	1,61	-	1,62	-
МС, грн. / грн.	0,67	-	0,62	-	0,62	-

За 2020 рік можна спостерігати збільшення сукупних операційних витрат на 18,8% у порівнянні з 2019 роком та на 10,5% у порівнянні з 2018 роком. Це відбулося за рахунок збільшення видатків на оплату праці та інших операційних витрат. До категорії інших операційних витрат слід віднести збільшення видатків на утримання ОАД (664,4 тис. грн у звітному періоді), оплата робіт і послуг, що надаються сторонніми підприємствами (юридичних, аудиторських, зв'язку, транспорту) – 1659,2 тис. грн., відрахування дочірніх підприємств на утримання апарату компанії (318,5 тис. грн) та невикористане забезпечення на оплату відпусток працівникам і залишок резерву відпусток (285,6 тис. грн.).

Один з найбільш популярних та ефективних методів оцінки потенціалу підприємств та зовнішнього середовища є SWOT-аналіз. SWOT аналіз – це метод оцінки потенціалу, або конкурентоспроможності підприємства на основі аналізу чотирьох факторів, якими є:

1. Сильні сторони ("S" – від англ. *strenghts*),
2. Слабкі сторони ("W" – від англ. *weakness*),
3. Можливості ("O" – від англ. *opportunities*),
4. Загрози ("T" – від англ. *threats*).

При проведенні SWOT-аналізу для підприємств дорожньої галузі необхідно приділяти особливу увагу властивостям дорожнього господарства, що притаманні для досліджуваної галузі. Дочірні підприємства ПАТ «Автомобільні дороги України» відповідальні за якість виконаних робіт та повинні поміж замовника контролювати поточний стан дорожнього полотна, що створює залежність від державних стандартів, норм та вимог. Багато підприємств оформлюють прямі договори з приватними особами щодо надання в оренду певного обладнання або виконання певних робіт з експлуатації, середнього або поточного ремонту дорожнього покриття, що в свою чергу, вимагає від підприємств мати стійку конкурентну позицію відносно приватних підприємств. Філіали облавтодорів створені для підтримання задовільного стану та обслуговування доріг, а в свою чергу, будівництво нових автомобільних доріг здійснюють відповідні приватні дорожні компанії. Все це обумовлює велику роль зовнішнього середовища у формуванні політики підприємств дорожнього господарства.

В таблиці 2.9 було проведено аналіз сильних і слабких сторін підприємств, а також найбільш суттєвих можливостей і загроз для діяльності філії «П'ятихатське ДЕП». Фактори внутрішнього та зовнішнього середовища є актуальним станом на 2020 рік.

SWOT-аналіз філії «П'ятихатське ДЕП»

<p>Сильні сторони</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Наявність технічного оснащення 2. Чиста прибутковість підприємства 3. Стабільне постачання сировини 4. Широкий спектр виконання робіт 5. Позитивна динаміка продуктивності 6. Один з найбільших штатів державного дорожнього підприємства в Харківській області 7. Фондовіддача збільшується 8. Виконання робіт на державній і місцевій мережі автомобільних доріг 	<p>Слабкі сторони</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Висока плинність кадрів 2. Неналагоджений зв'язок з приватними компаніями 3. Великий знос машин та механізмів 4. Високий середній вік працівників 5. Недостатній виробіток працівників 6. Операційна діяльність збиткова
<p>Можливості</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Зростаючі темпи фінансування дорожнього господарства 2. Високе значення для населення стану автомобільної дороги 3. Низька середня заробітна плата в галузі 4. Велике стратегічне значення галузі 5. Позитивна динаміка спаду на сировинні матеріали 6. Постійний попит на будівництво і ремонт 7. Відсутність збутових та маркетингових витрат 	<p>Загрози</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Високий рівень корупції в галузі 2. Збільшення вартості ремонтів за рахунок зношеного дорожнього полотна 3. Зниження фінансування у вітчизняні технології 4. Збільшення відтоку робочих кадрів 5. Ризик зміни політичного курсу 6. Нестабільність національної валюти 7. Дефіцит кваліфікованих працівників 8. Економічна криза 9. Низькі інноваційні темпи в галузі 10. Залежність від державного фінансування

Аналіз галузі дорожнього господарства свідчить, що зацікавленість у дорогах високої якості з боку держави значно зростає, як наслідок спостерігаються зростаючі темпи збільшення фінансового забезпечення дорожнього господарства в країні. Виконані дорожні роботи не вимагають збутових та маркетингових витрат, а за рахунок порівняно незначних витрат на утримання персоналу, можна заощадити фінансові ресурси при ремонті та обслуговуванні автомобільної дороги.

Негативними факторами для підприємств дорожньої галузі слід зазначити сильно зношений стан автомобільних доріг як місцевого так і загальнодержавного значення. Враховуючи зростаючі темпи фінансування дорожньої галузі спостерігається недостатність фінансування для замовлення капітального ремонту та охоплення більшої протяжності обслуговування автомобільних доріг. Галузь характеризується нестачею висококваліфікованих робітників і як наслідок при утриманні дорожнього полотна результати незадовільні через низьку якість, що характеризується низьким строком експлуатації. Негативний фактор є низька інноваційна зацікавленість в галузі у порівнянні з більшістю європейських країн.

Розглядаючи внутрішнє середовище, серед переваг досліджуваного підприємства, є широкий список машин та механізмів, які дозволяють виконувати широкий спектр робіт (в літній період: планування узбіч, обрізування віток та встановлення біл-бордів за допомогою автовишки, роботи з ремонту бар'єрного огороження з використанням агрегатів зварювання, роботи по очищенню з використанням трактора і навантажувача, скошування трави кущорізами та МТЗ, перевезення асфальту машинами Краз, КДМ або Камаз, ущільнення асфальтобетонної суміші віброплитою або котком та ін.). Підприємство отримує чисту прибутковість, що забезпечує стабільне функціонування, а за допомогою 3 ШРП (шляхово-ремонтних пункти) який за своїм штатом є одним з найбільших дозволяє виконувати широкий спектр виконання робіт та здійснювати контроль над ситуацією на автомобільній дорозі протяжністю понад 40 км для кожного пункту та здійснювати роботи на місцевій мережі автомобільних доріг.

Серед слабких сторін підприємства слід зазначити, насамперед, високу плінність кадрів, яка не дозволяє утримувати висококваліфіковані кадри. Через залежність від державних замовлень постає питання в отриманні замовлень приватних підприємств, але за рахунок низької комунікації з зовнішніми

контрагентами досліджуване підприємство має не велику кількість замовлень з боку приватних осіб. Слід також зазначити, що за звітній період загальна трудомісткість персоналу на підприємстві сягала 159,708 тис. год, але замовникам згідно договірної ціни та акту «Форми-кб2в» було пред'явлено лише 129,560 тис. год через особливості нормативного підходу. Даний розрахунок свідчить, що підприємство неефективно використовувало понад 30,148 тис. год. робітників за чинний період.

2.4. Аналіз фінансового стану та фінансових ресурсів підприємства

Головною метою будь-якого підприємства є отримання прибутку. Для більш детального аналізу фінансових результатів доцільно проводити аналіз статей витрат та джерела їх утворення, оцінювати ефективність результатів шляхом розрахунку низки показників, що свідчать про ефективність діяльності підприємства такі як: показники рентабельності, ділової активності, структури та платоспроможності балансу, ліквідності капіталу і т.п.

Для більш достовірної оцінки діяльності підприємства слід проаналізувати не лише фінансові результати від діяльності підприємства, а ще й аналіз складових вартості дорожніх робіт по досліджуваному підприємству. Враховуючи особливості дорожньої господарства слід порівняти витрати згідно бухгалтерського обліку, а також пред'явлені кошториси виконання дорожніх робіт замовникам.

В таблиці 2.10 відображено аналіз складових вартості дорожніх робіт по філії "П'ятихатське ДЕП" за 2019-2020 роки для 4 основних груп замовників: служби автомобільних доріг, ДП «Дороги Харківщини», інші замовники (ТОВ «Вал-Оіл, АНУР) та послуги (перевезення матеріалів, послуги котка, автовишки для філіалів облавтодору).

Таблиця 2.10

Аналіз складових вартості дорожніх робіт філії «П'ятихатське ДЕП» в 2019-2020 році

Найменування	САД, тис. грн.	Частка, %	"Дороги Харківщини ", тис. грн.	Частка, %	Інші замовники, тис. грн.	Частка, %	Послуги, тис. грн.	Частка, %	Всього, тис. грн.	Частка, %
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
2020 рік										
1. Матеріали	11497,6	41,2	1487,8	31,1	783,3	38,6	16,1	6,8	13784,8	39,4
2. Зарплата робітників	2174,5	7,8	637,5	13,3	122,9	6,1	83,5	35,3	3018,4	8,6
3. Експлуатація машин та механізмів	8832,5	31,6	1354,5	28,3	714,5	35,2	82,6	34,9	10984,1	31,4
4. Загальновиробничі витрати	4900,9	17,5	1214,8	25,4	371,0	18,3	50,0	21,1	6536,7	18,7
5. Адміністративні витрати	530,5	1,9	90,9	1,9	38,5	1,9	4,5	1,9	664,4	1,9
Всього	27936	100,0	4785,5	100,0	2030,2	100,0	236,7	100,0	34988,4	100,0
2019 рік										
1. Матеріали	7199,6	33,3	1210,6	21,9	1377,9	46,6	0,0	0,0	9788,1	32,3
2. Зарплата робітників	1850,2	8,6	855,1	15,5	145,1	4,9	15,9	6,9	2866,3	9,4
3. Експлуатація машин та механізмів	7533,7	34,8	1908,2	34,5	991,3	33,5	183,2	79,7	10616,4	35,0
4. Загальновиробничі витрати	4614,5	21,3	1452,1	26,2	384,8	13,0	26,4	11,5	6477,8	21,4
5. Адміністративні витрати	421,1	1,9	107,8	1,9	57,6	1,9	4,5	2,0	591,0	1,9
Всього	21619,1	100	5533,8	100	2956,7	100	230	100	30339,6	100

У загальній структурі витрат значної різниці між витратами які понесені для виконання робіт САД та іншим замовникам не спостерігається. Дана особливість обумовлена тим, що для сторонніх компаній виконувались роботи з зимового утримання або роботи з поточного ремонту та утримання автомобільної дороги у вигляді ямкового ремонту та супутніх робіт к ньому. Дані роботи є найбільш значними статтями витрат для САД. Фактичні витрати які були понесені для виконання ДП «Дороги Харківщини» має схожу структуру з САД, але за рахунок того, що для місцевій мережі виконувались переважно ручні роботи, заробітна плата працівників займає найбільшу частку, як і загальновиробничі витрати так як вони характеризуються витратами, що не залежить від обсягу виконаних робіт. Зміна в динаміці за структурою відбувається під час здійснення послуг, в 2019 році були роботи виключно з використанням техніки, а в 2020 році філія «П'ятихатське ДЕП» здійснювала послуги з залученням трудових ресурсів та виконанням матеріаломістких робіт. Сума адміністративних витрат для філії виставляється щорічно у вигляді фіксованої суми та рівномірно розподіляється по замовникам.

Проаналізувавши складові вартості дорожніх робіт варто їх співвідносити до отриманих доходів за кошторисами. Метою даного аналізу є визначення, наскільки ефективно підприємство розпоряджається власними ресурсами. Високе значення коефіцієнтів рентабельності буде показувати привабливий інвестиційний клімат. Загалом, фінансовий результат представляє собою різницю між статтями доходів та витрат. Прибутком є позитивний фінансовий результат, негативний – збиток.

Отримання прибутку є ключовим для діяльності підприємства. Для повного аналізу проаналізуємо понесені фактичні витрати на виконання дорожніх робіт та функціонування підприємства, для отримання більш достовірного аналізу оцінюємо динаміку зміни фінансових результатів на протязі трьох періодів. В таблиці 2.11 був проведений аналіз операційної та фінансової діяльності філії

«П'ятихатське ДЕП», отримання та зміни ключових результатів організації в динаміці, розраховані фактичні показники рентабельності на протязі 2018-2020 років.

Таблиця 2.11

Аналіз фінансових результатів філії, 2018-2020 р.

Показник	Значення, тис. грн.			Відхилення, %	
	2018 рік	2019 рік	2020 рік	до 2018 р.	до 2019 р.
1. Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	32447,6	29801	34773,2	7,17	16,68
2. Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	32213,9	29748,6	34324	6,55	15,38
3. Валовий: прибуток	233,7	52,4	449,2	92,21	757,25
4. Інші операційні доходи	64,3	336,9	432,6	572,78	28,41
5. Адміністративні витрати	413,6	591	664,4	60,64	12,42
6. Витрати на збут	-	-	-	-	-
7. Інші операційні витрати	766,2	552,2	685,1	-10,58	24,07
8. Фінансовий результат від операційної діяльності: збиток	650,6	753,9	467,7	-28,11	-37,96
9. Дохід від участі в капіталі	-	-	-	-	-
10. Інші фінансові доходи	-	-	-	-	-
11. Інші доходи	753,6	950,4	530,4	-29,62	-44,19
12. Фінансові витрати	-	-	-	-	-
13. Втрати від участі в капіталі	-	-	-	-	-
14. Інші витрати	1,7	144,6	-	-	-
15. Фінансовий результат до оподаткування: прибуток	101,3	51,9	62,7	-38,10	20,81
16. Витрати (дохід) з податку на прибуток	-	-	-	-	-
17. Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	-	-	-	-	-
18. Чистий фінансовий результат: прибуток	101,3	51,9	62,7	-38,10	20,81
19. Рентабельність продаж, %	0,312	0,174	0,18	-0,132	0,006
20. Рентабельність реалізованих послуг, %	0,315	0,174	0,183	-0,132	0,009

За звітній період можна спостерігати збільшення фінансових результатів порівняно з результатами минулих періодів. Валовий прибуток збільшився у звітному періоді порівнянні з 2019 роком на 396,8 тис. грн, а відносно 2018 року на 215,5 тис. грн. За рахунок значних статей адміністративних витрат та інших

операційних витрат можна спостерігати, що операційна діяльність підприємства є збитковою. Але, порівнюючи з минулими періодами збиток є меншим. За рахунок інших доходів фінансової діяльності підприємства результат перестає бути збитковим. Рентабельність за звітній період майже не змінилась у порівнянні з 2019 роком, але по відношенню до 2018 року зменшилась на 42,3%. За рахунок значного впливу статі отриманих інших доходів у фінансовій звітності доцільно зробити їх аналіз та джерела отримання. В таблиці 2.12 відображено склад отриманих інших операційних доходів і витрат за 2020 рік.

Таблиця 2.12

Доходи і витрати діяльності філії, 2020 р.

Найменування показника	Код рядка	Доходи, тис.грн.	Витрати, тис. грн.
1	2	3	4
А. Інші операційні доходи і витрати	440		
Операційна оренда активів			
Операційна курсова різниця	450		
Реалізація інших оборотних активів	460	126,7	137,0
Штрафи, пені, неустойки	470		2,5
Утримання об'єктів житлово-комунального і соціально-культурного призначення	480	22,6	18,5
Інші операційні доходи і витрати	490	283,3	527,1
у тому числі: відрахування до резерву сумнівних боргів	491	X	
непродуктивні витрати і втрати	492	X	
Б. Доходи і втрати від участі в капіталі за інвестиціями в: асоційовані підприємства	500		
В. Інші фінансові доходи і витрати	530		X
Дивіденди			
Г. Інші доходи і витрати	570		
Реалізація фінансових інвестицій			
Реалізація необоротних активів	580		
Реалізація майнових комплексів	590		
Неопераційна курсова різниця	600		
Безоплатно одержані активи	610	530,4	X
Списання необоротних активів	620	X	
Інші доходи і витрати	630		

До складу операційних доходів підприємства відносять такі доходи як: реалізація інших оборотних активів на суму 126,7 тис. грн., переважно до цієї статті відноситься реалізація ПММ, щебню та емульсії іншим філіалам. До інших операційних доходів відноситься: відшкодування раніше списаних активів (4,2 тис. грн.), дохід від списання кредиторської заборгованості (62,4 тис. грн.), дохід від безоплатно отриманих оборотних активів, грантів та субсидій (9,5 тис. грн.) та дохід від інвентаризації та оприбуткування ТМЦ (207,2 тис. грн.). До інших операційних витрат слід віднести: витрати, пов'язані з виконанням умов колективного договору (397 тис. грн.), лікарняні за рахунок виробництва (70 тис. грн.), ЕСВ на лікарняні листи (56,8 тис. грн.) та дебіторська заборгованість із минулим терміном позовної давності (3,3 тис. грн.).

Чиста прибутковість підприємства забезпечуються статтею «Інші доходи». Найбільш суттєвою частиною доходу є безоплатно одержані активи. Дана позиція включає в себе отриманий дохід від нарахованого зносу по безоплатно одержаних необоротних активах (основні засоби отримані по цільовому фінансуванню).

Проаналізувавши основні фінансові показники діяльності підприємства, слід оцінити фінансовий стан підприємства, одним з ключових інструментів оцінки якого є – платоспроможність підприємства. Платоспроможність – це здатність підприємства виконувати свої борги та фінансові зобов'язання. Високі показники платоспроможності дозволять стабільно функціонувати, оскільки ці показники демонструють здатність підприємства продовжувати свою діяльність у найближчій перспективі.

Для оцінки фінансового стану необхідно визначити показники ділової активності організації. Розглянемо динаміку показників ділової активності підприємства. Для більш аргументованого аналізу було досліджено три періоди (з 2018-2020 років), отримані дані занесено до таблиці 2.13.

Таблиця 2.13

Динаміка показників ділової активності філії, 2018-2020 р.

пор. №	Показник	Значення, тис. грн.			Відхилення (+,-)	
		2018 р.	2019 р.	2020 р.	2018 р.	2019 р.
1	2	4	5	6	7	8
1	Оборотність активів	1,23	0,89	1,19	-0,04	0,30
2	Оборотність дебіторської заборгованості	9,77	18,03	20,08	10,30	2,05
3	Тривалість обороту дебіторської заборгованості	37,35	20,25	18,18	-19,17	-2,07
4	Оборотність кредиторської заборгованості	2,37	1,67	2,45	0,07	0,78
5	Тривалість обороту кредиторської заборгованості	153,79	219,05	149,19	-4,60	-69,85
6	Оборотність запасів	5,53	2,84	5,87	0,34	3,03
7	Тривалість обороту запасів	66,01	128,59	62,15	-3,85	-66,44
8	Тривалість операційного циклу	103,35	148,83	80,33	-23,02	-68,50
9	Тривалість фінансового циклу	50,44	70,21	68,86	-18,42	1,35
10	Оборотність обігових засобів	3,43	2,36	3,60	0,17	1,25
11	Тривалість обороту обігових засобів	106,37	154,83	101,27	-5,10	-53,56
12	Оборотність власного капіталу	2,08	1,98	2,37	0,28	0,38
13	Коефіцієнт достатності робочого капіталу	-7,18	-5,05	-7,05	0,14	-2,00
14	Співвідношення виручки від реалізації та поточних пасивів	2,32	1,61	2,38	0,06	0,78
15	Оборотність необоротних активів	1,62	1,42	1,63	0,01	0,20

Відповідно до отриманих результатів, можна спостерігати нестабільну динаміку показників за 3 періоди. У 2020 році показники оборотності необоротних активів, обігових засобів, власного капіталу збільшилися відносно

минулих періодів, особливо відносно 2019 року, внаслідок чого їх тривалість зменшилась. Дане явище обумовлено в першу чергу за рахунок збільшення державних замовлень на місцеву та державну мережу доріг з боку Державного агентства, що дозволяє збільшити інтенсивність виконаних робіт порівняно з минулими періодами.

Важливою особливістю підприємств дорожньої галузі є досить не високі показники оборотності активів. Враховуючи, що підприємство має на балансі суттєву частку необоротних активів (поміж машин та механізм, також будівлі та споруди), які необхідні для здійснення діяльності. Саме тому для підприємства дорожньої галузі з оборотністю до обігових коштів, операційного циклу до 100 днів є досяжним показником лише райавтодори, які в своїй структурі не мають великої частки необоротних активів. На підприємстві загальна ефективність використання активів збільшилась особливо у порівнянні з 2019 роком.

Одним з найважливіших показників оцінки фінансового стану підприємства, є співвідношення суми власного і позикового капіталу, що використовується. Дане співвідношення показує залежність підприємства від зовнішнього фінансування та здатність організації адаптуватися в зовнішньому середовищі за рахунок власних коштів.

Проведений аналіз структури активів і пасивів балансу є ключовою частиною аналізу майнового стану підприємства при аналізі фінансового стану організації. Аналіз наявних активів і пасивів балансу дозволяє відстежити динаміку їх стану в звітному періоді. Для отримання більш аргументованої інформації щодо стану підприємства та ризик до банкрутства, необхідно оцінити структуру капіталу підприємства та визначити можливі вразливі місця. В таблиці 2.14 відображено структуру капіталу філії.

Таблиця 2.14

Показники структури капіталу філії, 2018-2020 р.

пор.№	Показник	Значення, тис. грн.			Відхилення (+,-)	
		2018 р.	2019 р.	2020 р.	2018 р.	2019 р.
1	2	4	5	6	7	8
1	Коефіцієнт структури довгострокових вкладень	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Співвідношення необоротних активів та власного капіталу	1,29	1,39	1,45	0,16	0,06
3	Співвідношення поточних пасивів і власного капіталу	0,90	1,23	0,99	0,09	-0,24
4	Коефіцієнт залежності робочого капіталу	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5	Співвідношення робочого капіталу та оборотних активів	-0,48	-0,47	-0,51	-0,03	-0,04
6	Коефіцієнт ліквідності робочого капіталу	-0,78	-0,30	-0,71	0,07	-0,41
7	Співвідношення оборотних та необоротних активів	0,47	0,60	0,45	-0,02	-0,15
8	Питома вага запасів в оборотних активах	0,63	0,86	0,63	0,00	-0,23
9	Коефіцієнт структури залученого капіталу	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Підприємства дорожньої галузі державної власності не мають довгострокових зобов'язань. Наявні короткострокові зобов'язання пов'язані з постачанням сировини, паливо-мастильних матеріалів. За отримані необоротні активи від державних структур не нараховуються зобов'язання, основні фонди оформлюються як безоплатно отримані активи. Відхилення спостерігається лише відносно показника співвідношення необоротних активів та власного капіталу і поточних пасивів до власного капіталу, а загалом за 2018-2020 роки значних відхилень у показниках не спостерігається.

На балансі підприємства переважають необоротні активи над оборотними активами, а в пасивах поточні зобов'язання займають більш значну частку за власний капітал. Проаналізувавши структуру капіталу доцільно проаналізувати його платоспроможність та визначити ступінь стійкості до змін у зовнішньому середовищі. В таблиці 2.15 зазначено ключові показники платоспроможності.

Таблиця 2.15

Показники платоспроможності філії, 2018-2020 р.

Показники	Значення, тис. грн.			Відхилення (+,-)	
	2018 р.	2019 р.	2020 р.	2018 р.	2019 р.
I Платіжні засоби					
Грошові кошти та їх еквіваленти: в національній валюті в іноземній валюті	51,00	0,00	31,27	-19,73	31,27
Готова продукція	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Товари Поточні фінансові інвестиції	47,00	17,00	4,66	-42,34	-12,34
Дебіторська заборгованість	3320,00	1653,00	1731,89	-1588,11	78,89
Разом платіжних засобів	3418,00	1670,00	1767,82	-1650,18	97,82
II Платіжні зобов'язання					
Короткострокові кредити банків Поточна заборгованість за довгостроковими зобов'язаннями Векселі видані Кредиторська заборгованість за товари, роботи, послуги Поточні зобов'язання за розрахунками	13973,00	18539,00	14581,50	608,50	-3957,50
Разом платіжних зобов'язань	13973,00	18539,00	14581,50	608,50	-3957,50
Коефіцієнт платоспроможності	0,24	0,09	0,12	-0,12	0,03
Перевищення:					
- платіжних зобов'язань	10555,00	16869,00	12813,68	2258,68	-4055,32

У випадку настання несприятливих зовнішніх умов, можна свідчити, що організація не здатна погасити заборгованість. Але слід зауважити, підприємство знаходиться у державній власності, а роботи на обслуговування доріг державного значення є стратегічно важливим, тому замовлення будуть постійними.

На основі ключових показників платоспроможності здійснюється загальна оцінка ліквідності балансу. Ліквідність балансу дає можливість проаналізувати здатність організації на миттєве погашення поточних зобов'язань. В таблиці 2.16 відображено показники ліквідності балансу за 2018-2020 роки.

Таблиця 2.16

Показники ліквідності балансу, тис. грн.

Показники	Значення, тис. грн.			Відхилення (+,-)	
	2018 р.	2019 р.	2020 р.	2018 р.	2019 р.
I Ліквідні активи					
1.1. Грошові кошти та поточні фінансові інвестиції	51,00	0,00	31,27	-19,73	31,27
1.2. Дебіторська заборгованість	3320,00	1653,00	1731,89	-1588,11	78,89
1.3. Запаси	6085,00	10988,00	6074,39	-10,61	-4913,61
Всього ліквідних засобів	9456,00	12641,00	7837,55	-1618,45	-4803,45
II Короткострокові зобов'язання					
Підсумок IV розділу пасиву балансу	13973,00	18539,00	14581,50	608,50	-3957,50
III Коефіцієнти ліквідності балансу:					
- абсолютний	0,0036	0,0000	0,0021	-0,002	0,002
- проміжний	0,36	0,13	0,22	-0,132	0,094
- загального покриття	0,68	0,68	0,54	-0,139	-0,144

Філія «П'ятихатське ДЕП» має низькі показники ліквідності. За 2020 рік абсолютний коефіцієнт ліквідності становив лише 0,002, а коефіцієнт загального покриття балансу не перевищує одиницю. Більшість активів підприємства знаходиться в неліквідній необоротній формі, головною метою цього є обслуговуванням та утримання доріг за допомогою спец. машин які займають значну частину в балансі підприємства, але за рахунок, що дані машини мають стратегічне значення для функціонування, а також підтримку державою, дані фактори мінімізують можливі кризові загрози.

Підсумовуючи вище сказане, слід зауважити, що підприємство «П'ятихатське ДЕП» має залежність від факторів зовнішнього середовища, а саме від можливості держави фінансувати дорожнє господарство. Будівництво та ремонт доріг вимагають відповідних машин та механізмів, значних матеріальних витрат та високу трудомісткість робіт. За рахунок того, що утримання доріг є

обов'язковим для покращення інфраструктури, фінансові ресурси завжди будуть в наявності у державного і місцевих бюджетів. Підприємство має залежність від сезонності, що не дозволяє утримувати високу інтенсивність обладнання, внаслідок чого основні засоби влітку дуже часто простоюють.

2.4. Аналіз формування витрат підприємства філія “П’ятихатське ДЕП”

Дослідження умов та чинників, які зумовлюють вибір інструментів управління витратами, аналіз підходу та системи формування витрат на підприємстві, а також розроблення системи діагностики ефективності управління витратами – основа розробки процедури оптимізації витрат господарської діяльності. Процедура формування витрат підприємства дорожньої галузі повинна здійснюватися з урахуванням чинних дорожніх норм Укравтодору та Міністерства інфраструктури. Для досліджуваного підприємства доцільно проаналізувати повний цикл отриманих доходів та процесу формування витрат, який спричиняє операційну збитковість, виявити причино-наслідкові зв'язки.

Процес формування витрат операційної діяльності досліджуваного підприємства базується на 5-ти основних елементах: матеріальні витрати, вартість експлуатації машин та механізмів, фонд оплати праці, загальновиробничі та адміністративні витрати. Закупівля сировини, паливо-мастильних та інших матеріалів відбувається на рівні підрядника, у випадку досліджуваного підприємства закупівлею займається ДП «Харківський облавтодор». Ціна сировини обговорюється з замовниками на предмет доцільності, а потім відвантажується філіалам. Тому, можна зробити висновок, що на якість, ціну та вибір матеріалу досліджуване підприємство не може впливати.

Заробітна плата підприємства формується на основі нормативних значень, а її сума відображається безпосередньо в кошторисі та залежить від фактично

виконаного обсягу робіт. Тобто, фонд оплати праці може бути сформований виключно під час основної діяльності, а витрати на оплату праці вкладено в кошторис, але загальна сума залежить від виробітку працівників.

Операційна збитковість у 2020 році була отримана внаслідок неефективності інших елементів витрат. Для більш ретельного аналізу витрат, які не покриваються доходом від виконання робіт, пропонується розглянути нормативні витрати, які були передбачені за кошторисними розрахунками, а також фактичними витратами періоду згідно даних бухгалтерського обліку. Оцінка в динаміці дозволить зробити висновки щодо джерел виникнення збитків операційної діяльності та методи їх мінімізації. Отримані дані філії «П'ятихатське ДЕП» відображено в таблиці 2.17.

Таблиця 2.17

Аналіз формування витрат операційної діяльності філії, 2018-2020 р.

Складові вартості дорожніх робіт, тис. грн.	Кошторис (дохід)	Бух. облік (витрати)	Кошторис (дохід)	Бух. облік (витрати)	Кошторис (дохід)	Бух. облік (витрати)
	2018 рік		2019 рік		2020 рік	
Вартість експлуатації машин та механізмів	10837,1	11251,7	8565,9	10507,5	8945,8	10984,1
Загальновиробничі витрати	5136,8	6232,4	5638,9	6470,7	6338,8	6536,7
Адміністративні витрати	472,6	413,6	628,0	591,0	601,7	664,4
Кошторисний прибуток	1293,4	-	2197,8	-	2083,7	-
Економічний результат	17739,9	17897,7	17030,6	17569,2	17970,0	18185,2
Фінансовий ефект (збиток)	-	157,8	-	538,6	-	215,2
Трудовісткість, люд. год.	174853,5	155541,0	141617,8	147415,0	129589,9	159708,0
Різниця, люд. год.	19312,5	-	-	-5797,2	-	-30118,1
Середньоблікова чисельність, працівників	82		77		86	
Середній виробіток працівників, люд. год.	1580,4	1947,7	1839,2	1914,5	1506,9	1857,1

Під час досліджуваного періоду спостерігається негативна динаміка зміни трудомісткості. Так в 2020 році кошторисна трудомісткість відносно 2018 року зменшилась на 26%, а різниця від фактично відпрацьованих годин становить більше 30 тис. годин. Дуже низький показник виробітку працівників обумовлений високим показником плинності кадрів у 2020 році. При середньообліковій чисельності працівників 86 чоловік за поточний період було звільнено 47 чол., а прийнято 61 чол. Показники плинності є досить високими навіть для дорожньої галузі. Причинами цього слугує несприятливий психологічний клімат в колективі, підприємству необхідні термінові заходи щодо покращення морального та психологічного стану на підприємстві, підвищення зацікавленості у позитивному відношенні робітників до праці, підприємства та колективу в цілому.

Динаміка отриманих витрат показує, що за структурою витрат не має сильних відхилень. Через виконання ряду змін у нормативній базі, наприклад, запровадження нового методу підрахунку адміністративних витрат та кошторисного прибутку, який став залежати від трудомісткості робіт, а не суми кошторису, витрати на адміністративні потреби та сума прибутку значно зросла, але через падіння трудомісткості робіт у 2020 році адміністративні витрати не покриваються кошторисом, а отже завдають збитків підприємству. На суму фактичних адміністративних витрат, досліджуване підприємство не здатне впливати. Адміністративні витрати для філії означають витрати, які повинні бути понесені для утримання ОАД (облавтодору). Єдиним методом покриття збитків, а також можливості отримання додаткового прибутку є збільшення кошторисної трудомісткості.

Згідно розрахунків, можна спостерігати, що вартість експлуатації машин і механізмів, а також загальновиробничі витрати лише частково покриваються за кошторисом. Для виявлення джерел формування даних витрат, в таблиці 2.18 зроблено порівняльний аналіз за структурними елементами витрат на

загальноновиробничі цілі та вартості експлуатації машин та механізмів, період дослідження – 2020 рік.

Таблиця 2.18

Порівняльний аналіз елементів витрат філії, 2018-2020 р.

Складові вартості , тис. грн.	Кошторис (дохід)	Бух. облік (витрати)	Відхилення тис. грн.	Частка, %
Вартість експлуатації машин та механізмів				
Амортизаційні відрахування;	549,7	885,4	-335,7	16,47
Витрати на заміну частин, що швидко зношуються;	206,5	481,3	-274,8	13,48
Вартість матеріальних ресурсів на ремонт та технічне обслуговування	134	328,9	-194,9	9,56
Перебазування машин	18,1	18,1	0	-
Оренда КРАЗ, Газель	0	1232,9	-1232,9	60,49
ПММ	5048,1	5048,1	0	-
Зарплата механізаторів	2989,4	2989,4	0	-
Всього	8945,8	10984,1	-2038,3	18,6
Загальноновиробничі витрати				
З/п персоналу	3411,0	3411,0	0,0	-
Збори та внески	2165,4	2165,4	0,0	-
Решта статей	762,4	960,3	-197,9	3,0
Всього	6338,8	6536,7	-197,9	3,0

За 2020 рік негативний ефект отриманий від загальноновиробничих витрат. В кошторисі на загальноновиробничі цілі закладено 97% від загальних фактичних витрат. У випадку отримання коштів в першу чергу йде погашення заборгованості заробітної платні загальноновиробничого персоналу та здійснення необхідних зборів та внесків, сплата яких є обов'язкова та затверджена на законодавчому рівні. Вартість зносу складів, забезпечення охоронного комплексу, вартість МШП та інших загальноновиробничих витрат завдає збитків

підприємству на суму 197,9 тис. грн. Сума загальновиробничих витрат за кошторисом має пряму залежність від трудомісткості виконаних робіт, таким чином, через низьку виробітку робочих та невідповідність кошторисної трудомісткості до фактичної, відбулася нестача годин для покриття стратегічно важливих елементів загальновиробничих витрат на досліджуваному підприємстві.

Вартість експлуатації машин та механізмів також включає в себе ключові елементи, які в обов'язковому випадку повинні бути погашені підприємством, а саме: заробітна плата машиністів, механізаторів і робітників, які займаються технічним оглядом основних засобів, плата за використання паливо-мастильних матеріалів (ПММ), які необхідні для забезпечення повного функціоналу машин та витрати на перебазування. Інші витрати, які не є терміново необхідними, але за річний період мають здійснюватися це – амортизаційні відрахування, витрати на заміну частин, що швидко спрацьовуються та вартість матеріальних ресурсів на ремонт і технічне обслуговування (крім заробітної плати). Виникнення таких збитків пов'язано з недостатньою завантаженістю обладнання, внаслідок чого амортизація та інші постійні витрати поступово нараховуються, але через відсутність робіт частина обладнання на підприємстві характеризується простоями. Вище зазначені витрати є передбачувані за кошторисом, винятком є оренда машин.

Досліджуване підприємство у своєму користуванні має чотири орендованих КРАЗ та Газель. Дані машини було орендовані ПАТ «Автомобільні дороги України» та розподілені в країні за регіонами. ДП «Харківський облавтодор» віддав машини своїм 3-м найбільшим філіалам в області, які обслуговують найбільші відрізки доріг, у тому числі досліджуваному підприємству. Кошти за оренду сплачує безпосередньо досліджуване підприємство, а головною причиною збитковості експлуатації машин є особливості ведення кошторисної документації. Під час визначення ціни машин

не передбачаються витрати, що понесені на оплату оренди через стрімке збільшення ціни машино-годин, яке Служба автомобільних доріг, як замовник робіт не хоче сплачувати, прагнучі до економії власних коштів. Таким чином, досліджуване підприємство у своїй власності має актив, витрати якого не покриваються замовниками.

Висновки до розділу 2

Досліджуване підприємство – філія "П'ятихатське ДЕП" дочірнього підприємства "Харківський облавтодор" ПАТ "Державна Акціонерна компанія" "Автомобільні дороги України". В ході дослідження було виявлено вплив сезонності на загальну тенденцію обсягу виконаних робіт. В літній період досліджуване підприємство займається роботами з земляним полотном, ліквідацією вибоїн дорожнього покриття, прибиранням сміття, заміною і демонтажем знаків, скошуванням трави і т. п. Восени відбувається заготівля піску та солі у великих обсягах для приготування піщано-соляної суміші. Взимку головною метою є спостереженням за станом покриття та посипанням ПСС, прибирання снігу та боротьба з ожеледицею. Частка робіт в зимовий період займає в середньому до 60% від загального річного обсягу. За рахунок наявності у підприємства 3 ШРП, філією здійснюється комплекс робіт на місцевій мережі доріг, які найближчі до місцерозташуванню підрозділів.

SWOT-аналіз відобразив залежність стану підприємства від фінансового забезпечення державою дорожньої галузі. Головним завданням підприємства є обслуговування доріг – Київ-Харків-Довжанський та Харків-Щербаківка, які фінансуються виключно державою. Підприємством виконуються замовлення приватних осіб, вони є більш вигідними через відсутність граничних цін, але займають від 6% до 10% загального обсягу робіт через встановлення дочірнім підприємством пріоритету на обслуговування доріг державного значення.

Аналіз техніко-економічних показників показав, що в динаміці ефективності в звітному періоді мають позитивну тенденцію у порівнянні з 2019 роком, показник продуктивності праці збільшився на 5%, а фондвіддача майже на 9%. Головною особливістю діяльності підприємства є операційна збитковість на протязі багатьох років (в 2020 році – 467,7 тис. грн.). Даний збиток покривається за рахунок безоплатно отриманих активів, завдяки чому підприємство отримує не значний чистий прибуток. Хоча для підприємств дорожнього господарства отримання прибутку не є основною метою діяльності, подібна збитковість створює небезпечні ризики функціонування підприємства.

Під час дослідження процесу формування витрат операційної діяльності встановлено причини операційної збитковості підприємства. Кошторисна трудомісткість (години, що оплачуються замовником) в 2019 році зменшилася на 20%, а у 2020 році майже 10%. Головною проблемою є не стільки негативна динаміка як невідповідність бухгалтерської трудомісткості (фактично відпрацьованих годин) та кошторисної, різниця у 2020 році становила 30 тис. годин. Саме вище зазначена різниця не дозволила кошторисом покрити загальновиробничі витрати та спричинила збиток на суму 197,9 тис. грн. Під час дослідження виявлено, що ключовою причиною операційної збитковості є неефективне використання основних засобів. Різниця між фактичними втратами та кошторисними сягає 2,04 млн. грн., а частка у загальних збитках до 90%. Крім цього, досліджено, що витрати на оренду машин філією «П'ятихатське ДЕП» не покриваються кошторисом через особливості введення кошторисної документації програмним забезпеченням – «Кошторис. Будівельні технології». Тому виникає необхідність у розробленні заходів для покриття вищезазначених збитків, підвищення ефективності використання основних засобів та трудових ресурсів.

РОЗДІЛ 3

ОБГРУНТУВАННЯ ШЛЯХІВ УПРАВЛІННЯ ВИТРАТАМИ НА ПІДПРИЄМСТВІ ДОРОЖНЬОЇ ГАЛУЗІ

2.1. Аналіз сучасного стану вітчизняної дорожньої галузі

Для обґрунтування доцільності запровадження заходів з удосконалення методичного підходу до визначення витрат операційної діяльності філії «П'ятихатське ДЕП» ДП «Харківський облавтодор» варто дослідити фінансове забезпечення вітчизняної галузі, яке дозволить отримати оцінку подальших перспектив розвитку та можливості збільшення обсягів робіт.

В будь-якій країні дорожнє господарство є однією з ключових галузей економіки. Асфальтобетонні дороги є найбільш популярним засобом пересування та основним для автомобіля. Завдяки мережі автомобільних доріг забезпечуються доступ в різні місця. Автомобільні дороги вносять вирішальний внесок в економічний розвиток і зростання і приносять важливі соціальні вигоди. Вони мають життєво важливе значення для того, щоб країна росла і розвивалася. Вище зазначені фактори сприяють велике стратегічне значення дорожньої інфраструктури, яка є однією найбільш важливих державних активів.

Для спрощення визначення особливостей будівництва, ремонту, обслуговування та експлуатації автомобільних доріг в Україні було запроваджено Закон України «Про автомобільні дороги». Даний законопроект спрямований на визначення правових, економічних, організаційних та соціальних засад забезпечення функціонування автомобільних доріг, їх будівництва, реконструкції, ремонту та утримання в інтересах держави і користувачів автомобільних доріг.

У цьому Законі наведено тлумачення термінів [29]:

автомобільна дорога – лінійний комплекс інженерних споруд, призначений для безперервного, безпечного та зручного руху транспортних засобів;

дорожнє покриття – укріплені верхні шари дороги, що сприймають навантаження від транспортних засобів;

земляне полотно – ґрунтова конструкція автомобільної дороги;

Для підтримання стану автомобільної дороги необхідні відповідні заходи з ремонту та утримання автомобільних доріг. Для підтримки стану дорожнього полотна у задовільному стані необхідні суттєві вкладення, що залежить від виду робіт.

Роботи з ремонту та утримання автомобільних доріг і дорожніх споруд розподіляються на капітальний, середній ремонт, а також поточний ремонт, утримання [43].

Капітального ремонт автомобільної дороги при такому транспортно-експлуатаційний стані дороги, коли його покриття не може задовольнити вимогам міцності дорожньої конструкції (через велику інтенсивність транспортних засобів виникають вибоїни) або виникає загроза або невідповідність безпеки дорожнього руху до чинних нормативно-технічних документів [44].

Потреба у поточному ремонті спостерігається протягом усього року. При поточному ремонті виконують роботи по ліквідації окремих дрібних пошкоджень земляного полотна, водовідвідних споруд, укріплень, по плануванню укосів; на дорожньому покритті - закладають вибоїни (переважно спец транспортом), колії, просадки, кромки проїжджої частини; виправляють профіль ґрунтових і гравійних доріг та ін.

Вартість ремонту дорожнього полотна формується відповідно до категорії дороги, приналежності до відповідної мережі та добової інтенсивності. Замовник капітального та поточного ремонту автомобільної дороги загального користування залежить від приналежності дороги до відповідної категорії. На

рис. 3.1 зображено протяжність доріг загального користування, їх відповідні сфери відповідальності та управління. [45].

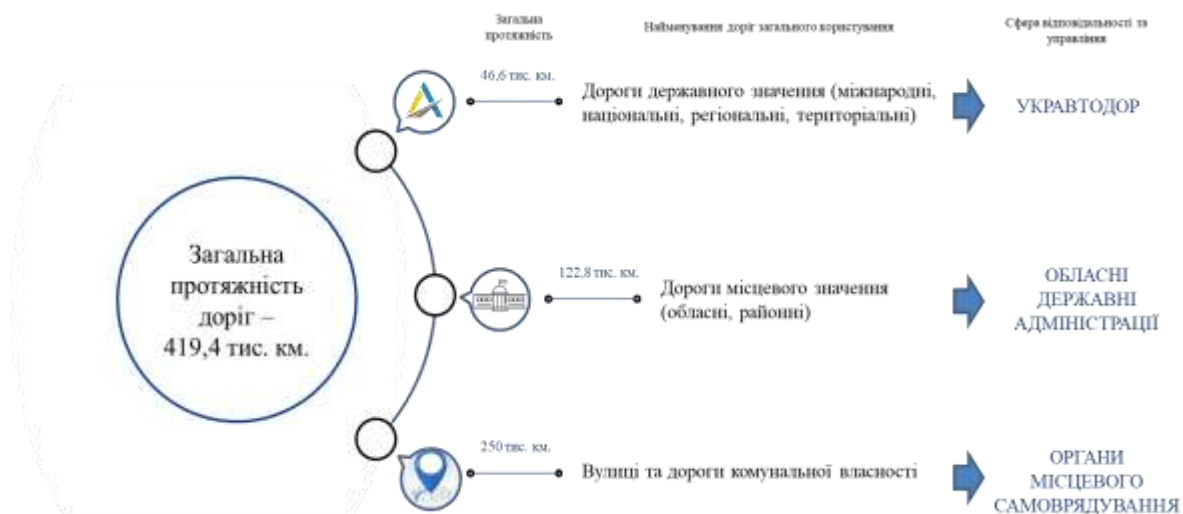


Рис. 3.1. Протяжність доріг загального користування в Україні, тис. км

В Україні загальна протяжність доріг сягає 419,4 тис. км. З них дороги державного значення сягають 46,6 тис. км. (11% від обсягу доріг загального користування). Замовником робіт на дорогах державного значення виступає держане агентство автомобільних доріг (Укравтодор). Дорогам державного значення приділяється особлива увага та найбільше фінансування з державного бюджету через стратегічну роль. Обласні державні адміністрації відповідальні за дороги місцевого значення, які займають майже 30% від загального обсягу автомобільних доріг. Частку 60% займають дороги комунальної власності. ОДА та органи місцевого самоврядування для спрощення управління та контролю за станом доріг місцевого значення створило державне підприємство «Дороги Харківщини». Фінансування з обслуговування, ремонту та будівництва даних доріг здійснюється переважно завдяки місцевим бюджетів, які отримують додаткові субвенції з державного бюджету.

Для оцінки перспектив дорожньої галузі в Україні поміж аналізу фінансових витрат необхідно дослідити сучасні та планові тенденції з будівництва, ремонту та експлуатації автомобільних доріг. В таблиці 3.1 відображена динаміка фактичних показників на період 2018-2020 років та планові показники на період 2021-2022 роки відповідно до Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг встановленої Кабінетом Міністрів України [46].

Таблиця 3.1

Державна програма розвитку автомобільних доріг України, 2018-2022 р.

Найменування завдання	Значення показника, км					
	усього	у тому числі за роками				
		2018	2019	2020	2021	2022
1. Нове будівництво автомобільних доріг загального користування державного значення	281,23	6,45	12,6	30,94	36,45	194,78
2. Реконструкція автомобільних доріг загального користування державного значення	394,71	1,05	22,43	49,46	120,19	201,57
3. Капітальний ремонт автомобільних доріг загального користування державного значення	2 887,5	33,95	79,37	434,73	229,7	2 109,75
4. Поточний середній ремонт автомобільних доріг загального користування державного значення	5 677,37	953,5	739,76	3 035	949,11	-
5. Забезпечення гарантійного строку експлуатації збудованих, реконструйованих та капітально відремонтованих автомобільних доріг загального користування державного значення	3 563,44	41,44	114,41	515,14	386,35	2 506,1
Всього	12804,25	1036,39	968,57	4065,27	1721,8	5012,2

Згідно статистики обсяги будівництва та ремонту дорожнього полотна за 2018-2019 роки мають негативну тенденцію. Найбільшу частку займають капітальний та поточний середній ремонт автомобільних доріг, в свою чергу, найменшу увагу приділяється новому будівництву та реконструкції доріг. В 2020 році спостерігається стрімкий ріст обсяг фінансування дорожньої галузі через

впровадження державної програми «Велике будівництво», що дозволило збільшити обсяги відремонтованого дорожнього покриття в 4 рази. Як і на більшість галузей в країні пандемія коронавірусу негативно вплинула дорожнє господарство, що зменшило фінансування у 2021 році. Прогнозована стабілізація економічного становища в 2022 році буде стимулом до збільшення фінансування у дорожню галузі, що дозволить сконцентрувати увагу на капітальному ремонті та забезпечення гарантійного строку автомобільних доріг.

В 2020 році вартість обсягу виконаних робіт становить 97,3 млн. грн. Для комплексної оцінки галузі варто проаналізувати структуру понесених витрат на виконання робіт. На прикладі звітного періоду на рис 3.2 відобразимо структуру фінансового забезпечення дорожнього господарства України в 2020 році.

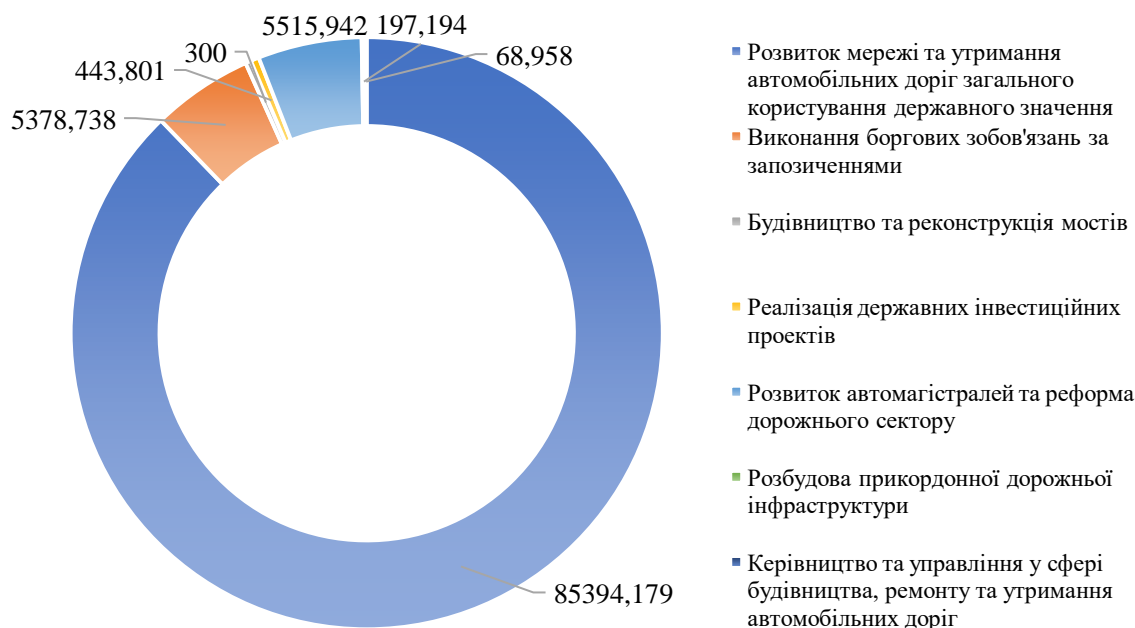


Рис. 3.2. Фінансове забезпечення дорожнього господарства України за 2020 рік, млн. грн.

Більшість фінансового забезпечення дорожнього господарства спрямовується на розвиток мережі та утримання автомобільних доріг загального

користування державного значення. На дані роботи припадає 87% від загальних обсягів робіт, яка включає в себе будівництво, реконструкцію, капітальний, поточний середній ремонт та експлуатаційне утримання доріг. На виконання боргових зобов'язань за запозиченнями у фінансовому забезпеченні в середньому закладено 5,5%, а на розвиток автомагістралей та реформу дорожнього сектору в 2020 році – 5,7%.

Філія «П'ятихатське ДЕП» займається поточним дрібним ремонтом та експлуатацією автомобільних доріг, стає доцільним аналіз фінансового забезпечення робіт на експлуатаційне утримання. Поточний дрібний ремонт та експлуатація у загальній структурі розвитку мережі автомобільних доріг займає меншу частку за витрати на капітальний ремонт та становлять 17% в 2020 році. Фінансування здійснюється як з державного бюджету України, так і з місцевих бюджетів. В таблиці 3.2 та 3.3 відображено виконання виробничого плану робіт з обслуговування автомобільних доріг державного та місцевого значення в 2018-2020 роках.

Таблиця 3.2

Витрати на обслуговування доріг державного значення

Найменування	2020 рік	Частка,%	2019 рік	Частка,%	2018 рік	Частка,%
Протяжність мережі, тис. км	43,1	92,5	42,8	91,8	42,8	91,8
Всього, млн. грн.	9 301,60	100,00	6984,6	100,00	4374,8	100,00
В тому числі:						
Дорожній одяг та покриття	5 763,00	61,96	4112,7	58,88	2115,5	48,36
Зимове утримання	1158,6	12,45	1216,6	17,42	1278,1	29,22
Організація та безпека дорожнього руху	724,5	7,79	474	6,79	319,3	7,30
Озеленення	182,9	1,97	109,1	1,56	73,4	1,68
Штучні споруди	468,8	5,04	278,9	3,99	149,3	3,41
Земляне полотно	187	2,01	113,8	1,63	53,6	1,23
Інші роботи	816,8	8,78	679,5	9,73	385,6	8,81

Таблиця 3.3

Витрати на обслуговування доріг місцевого значення

Найменування	2020 рік	Частка,%	2019 рік	Частка,%	2018 рік	Частка,%
Протяжність мережі, тис. км	115,7	94,2	115,7	94,2	122	99,4
ВСЬОГО, млн. грн.	5 255,90	100,00	4003,4	100,00	3592,9	100,00
В тому числі:						
Дорожній одяг та покриття	3272,2	62,26	2627,8	65,64	2062,8	57,41
Зимове утримання	471,3	8,97	513,6	12,83	583,6	16,24
Організація та безпека дорожнього руху	162,4	3,09	139,4	3,48	110,9	3,09
Озеленення	90,1	1,71	71,1	1,78	65,7	1,83
Штучні споруди	173,5	3,30	106,4	2,66	74,5	2,07
Земляне полотно	603,5	11,48	88,9	2,22	93,2	2,59
Інші роботи	482,9	9,19	455,6	11,38	602,2	16,76

Починаючи з 2018 року в галузі спостерігається позитивна динаміка збільшення фінансування поточного ремонту та експлуатації автомобільних доріг. Таким чином, на фінансування обслуговування доріг місцевого значення видатки збільшилися майже в півтори рази, а на дороги державного значення по відношенню до 2018 року обсяг збільшився більш ніж вдвічі. Роботи з обслуговування охоплюють не всю мережу автомобільних доріг через приналежність певних відрізків до капітального ремонту чи реконструкції, що не вимагає роботи з обслуговування.

За структурою найбільшу частку займають роботи, пов'язані з дорожнім одягом та покриттям (ямковий ремонт, ліквідація вибоїн, очищення проїзної частини і т.п.). Роботи, які передбачають справу з покриттям, включають в себе значні витрати на матеріали та механізми. Як приклад, роботи з ямковим ремонтом включають в себе не тільки безпосередньо ручні роботи, а й як мінімум – транспортування спецтранспортом асфальтобетонної суміші до місця вибоїн, роботу фрези, навісної щітки, віброплити та котка. В свою чергу, найменшу частку займають роботи з озеленення так як більшість робіт виконується вручну (вирубка порослі, збір зрізаних листяних порід, скошування вручну і т.п.), що не

супроводжується витратами на матеріали чи на механізми. У загальній структурі значні зміни відбуваються лише в 2020 році, а саме витрати на земляне полотно збільшуються з 2,2% до 11,5%. Даний ріст зумовлений особливостями 2020 року. Через збільшення обсягів з капітального ремонту та будівництва нового дорожнього полотна виникають відходи у вигляді основи з ґрунтощобню або відходів від фрезерування (асфальтогранулят), який можна використовувати лише у засипанні промоїн або укріплення узбіч.

Для оцінки впливу різних факторів на стан галузі дорожнього господарства в таблиці 3.4 проаналізовано ряд факторів зовнішнього середовища.

Таблиця 3.4

Pest-аналіз сучасного стану дорожнього господарства, 2020 р.

Політико-правові фактори	Бал	Економічні фактори	Бал
1. Реформування системи управління дорожнім господарством	+3	1. Зростаючі темпи фінансування дорожнього господарства	+5
2. Високий рівень корупції в галузі	-3	2. Недостатні обсяги фінансування для капітального ремонту місцевих доріг	-3
3. Впровадження державних стандартів до європейських вимог	+2	3. Монополізація галузі	-2
4. Велике стратегічне значення галузі	+5	4. Доступність природних ресурсів	+4
5. Неefективний контроль якості дорожнього полотна	-4	5. Відсутність іноземних інвестицій	-3
Всього	+3	Всього	+1
Соціальні фактори	Бал	Техніко-технологічні фактори	Бал
1. Дефіцит кваліфікованих працівників	-3	1. Збільшення вартості ремонтів за рахунок зношеного дорожнього полотна	-4
2. Велика плінність кадрів на дорожніх підприємствах	-2	2. Низькі інноваційні темпи в галузі	-4
3. Низька середня заробітна плата в галузі	+4	3. Відсутність застосування нових світових технологій у будівництві	-3
4. Невдоволення сучасним станом автомобільних доріг	-3	4. Висока ціна устаткування	-3
5. Висока потреба населення у якісному дорожньому полотні і середній вік населення	+5	5. Наявне технічне оснащення підприємств галузі	+4
Всього	+1	Всього	-10

На дорожню галузь великий вплив мають політико-правові фактори. Позитивним фактором є його стратегічне значення, що означає стабільне фінансування галузі, незважаючи на економічні кризи та політичне становище. Удосконалення галузі супроводжується реформуванням системи управління дорожнім господарством, як приклад, внаслідок децентралізації відбулося створення субвенцій місцевим бюджетам, для підтримання задовільного стану доріг місцевого значення. Створений грошовий потік супроводжується корупційними ризиками, які призводять до неефективного використання фінансових ресурсів. В Україні існують дорожні норми відносно ремонту та утримання автомобільних доріг приблизених до європейських, але відсутність ефективного механізму контролю за будівництвом та ремонту дорожнього полотна через досить нетривалий період виникають деформації та дефекти покриття, які свідчать про неефективність виконаних робіт та зобов'язання до виконання гарантійних робіт, що не оплачується.

Серед економічних факторів слід зазначити, що стимулювання галузі відбувається через зростаючі темпи фінансування, як наслідок існує перспектива досягнення європейських обсягів фінансового забезпечення та високої якості дорожнього покриття. Доступність природних ресурсів сприяє досить низькій ціні у порівнянні з більшістю європейських країн, що дозволяє заощадити на дорожніх роботах. Наприклад, щебінь фракції 5-10, що використовується під час ямкового ремонту машиною УЯР, його відпускна ціна 1 м³ в Україні згідно ДП «ДерждорНДІ» станом на 2020 рік в середньому становила 570,84 грн., а в свою чергу в європейських країнах ціна щебню більше від 20% до 40%. Негативними економічними факторами є важкість до залучення іноземних інвесторів, що характеризується недостатніми темпами фінансування для підтримки задовільного стану автомобільних доріг. Враховуючи ту особливість, що поточним ремонтом та експлуатацією, як доріг державного, так і місцевого

значення займається ПАТ «Автомобільні дороги України», даний фактор не створює конкурентне середовище та мотивацію до покращення виконання робіт.

Дорожні роботи не є привабливим місцем роботи для населення через досить низьку оплату праці враховуючи велику інтенсивність та специфіку роботи, тому виникає велика проблема у висококваліфікованих кадрах. Як один з методів держава для ліквідації даної проблеми, щороку збільшує фінансування в освіту, збільшення бюджетних місць і розмір стипендії в ВНЗ. Внаслідок невисокої оплати праці в дорожніх підприємствах виникають проблеми у зацікавленості працівників щодо якісного виконання робіт. Позитивними факторами є: зацікавленість населення у високоякісному дорожньому полотні, низька заробітна плата в галузі у порівнянні з більшістю європейських країн, як наслідок зменшується собівартість виконаних робіт.

На протязі десятиліть в Україні спостерігається брак коштів на фінансування дорожньої господарства, що призвело до проблем з їх ремонтом. Більшість дорожніх підприємств в країні виконує ремонт дорожнього покриття ямковим методом, що характеризується більш високою трудомісткістю, а також низьким строком експлуатації у порівнянні з влаштуванням нового слою дорожнього покриття. Виконання капітального ремонту автомобільної дороги забезпечує більший строк експлуатації, але проблемою є дефіцит фінансових ресурсів для забезпечення подібних витрат.

Дорожня галузь в країні є неефективною через застарілі технології будівництва у порівнянні з розвинутими країнами. Для реалізації будівництва доріг за європейськими стандартами необхідні суттєві витрати на дослідження нових технологій або купівлю патентів. З позитивних техніко-технологічних факторів можна відзначити достатню оснащеність підприємств транспортом, машинами та механізмами.

Підсумовуючи, можна стверджувати, що стимулювання дорожньої галузі в країні відбувається за рахунок економічних факторів (оцінка +1), соціальних

факторів (оцінка + 1) та політико-правових факторів (оцінка +3). Сучасний незадовільний стан автомобільних доріг можна пояснити техніко-технологічними факторами (загальна оцінка -10).

3.2. Апробація методичних підходів до управління витратами у філії "П'ятихатське ДЕП"

Сучасний стан дорожньої галузі та його перспективи свідчать про зростання фінансового забезпечення на експлуатаційне утримання доріг, що обґрунтовує наявний пріоритет підприємства – обслуговування доріг державного і місцевого значення, здійснення робіт для приватних осіб не є необхідним, а носить більш рекомендаційний захід, який дозволить покращити фінансові результати філіалу.

Розглядаючи особливості формування витрат господарської діяльності, можна виділити основні методи: директ-костинг, АВС-аналіз, абзорпшен-костинг, СVP-аналіз, метод VСС, стандарт-костинг та інші [18]. Кожен з методів має власні особливості підходу до визначення витрат, а враховуючи властивості формування витрат підприємств дорожньої галузі, варто зробити оцінку кожного з методів та можливості використання на практиці, переваги та недоліки. На основі запропонованих методів доцільно розглянути процес формування витрат за окремими елементами виробничого процесу, розробити заходи щодо ефективного їх використання.

1) АВС-аналіз. Процедур проведення АВС-аналізу є універсальною для застосування більшості підприємств. Метод демонструє швидкий спосіб складання рейтингу та включає в себе детальну інструкцію та докладні рекомендації для правильних висновків до проведеного АВС аналізу. В таблиці 3.5 здійснено АВС-аналіз для виявлення найважливіших операцій філії «П'ятихатське ДЕП», які приносять найвищий дохід.

Таблиця 3.5

АВС-аналіз філії «П'ятихатське ДЕП», 2020 рік

№	Вид операції	Виконано робіт, тис. грн	Вклад, %	Накопичувальний вклад, %	Група
1	Ліквідація ямковості	16 894,1	40,53	40,53	А
2	Роботи по зимовому утриманню (без чергування)	10 915,6	26,18	66,71	А
3	Інші роботи	6 566	15,75	82,46	В
4	Чергування при зимовому утриманні	2 850,3	6,84	89,30	В
5	Ремонт та встановлення бар'єрних огорожень	1 484,4	3,56	92,86	В
6	Влаштування засобів організації дорожнього руху (встановлення та заміна дорожніх знаків, сигнальних стовпчиків і т.п.)	1 282,3	3,08	95,94	С
7	Вирубка порослі, дерев, кущів	938,6	2,25	98,19	С
8	Покос трав	600,9	1,44	99,63	С
9	Ліквідація деформацій і руйнувань покриття (фрезерування, заливка тріщин, ліквідація просадок і т.п.), поновлення профілю щебених та гравійних покриттів	121,6	0,29	99,92	С
10	Ремонт штучних споруд	32,7	0,08	100,00	С

Варто зауважити, що розрахунок АВС-аналізу дозволяє тільки узагальнити наявну інформацію та представити її в зручному вигляді. Він є одним з інструментів при розробці портфельної стратегії компанії. Бажано більш докладно розуміти і вивчати причини потрапляння робіт в ту чи іншу групу ресурсів.

Група А (до 80% - накопичувальний вклад). Підприємство буде нести суттєві втрати ресурсів при різкому зниженні ефективності даної групи операцій. Ресурси які використовуються під час даних робіт повинні жорстко контролюватися, чітко прогнозувати їх використання та проводити стабільний моніторинг. Ліквідація ямковості та зимове чергування передбачає цілий

комплекс операцій, а найбільшу частку займають матеріальні витрати у вигляді асфальтобетонної суміші, бітумної емульсії для ямкового ремонту та піску і солі для зимового утримання. Поставки сировини для філії «П'ятихатське ДЕП» здійснюється, переважно, асфальто-бетонним заводом «Буди». Філія здійснює транспортування машинами КРАЗ для власних потреб, а також для багатьох інших філіалів, але транспортування бітумної емульсії здійснюється автогудронатором «Нововодолазьке ДЕП». Тому, для забезпечення робіт завчасно обговорюється наявність сумішей та матеріалів на заводі, а для ямкового ремонту здатність транспортування емульсії стороннім філіалом.

Група В (від 80% до 95% - накопичувальний вклад). До цієї групи відносяться операції, які забезпечують стабільний дохід. Кожного зимового періоду здійснюється обов'язкове чергування для моніторингу стану дорожнього полотна, вартість чергування складається виключно із заробітної платні персоналу. Інші роботи складаються переважною частиною роботи з щебнем, а ремонт бар'єрного огороження передбачає використання електродів. Найбільшу частку займають в цій групі вартість використання обладнання (за виключенням чергування) такі як: автогрейдери, котки, самоскиди КРАЗ, зварювальні агрегати, електростанції та ін.

Група С (від 95% - накопичувальний вклад). Найменш важлива група за сукупним доходом в організації, але група є стратегічно важливою для філії та галузі в цілому так як задовольняє першочергові потреби та безпеки населення. Витрати виникають у більшій частині на оплату праці робітникам та характеризуються низькою фондомісткістю процесів.

Отримані дані дозволили проаналізувати шляхи та методи до покращення наявних операцій виконані філіалом, але недоліком даного методу є дефіцит інформації про завантаженість обладнання, яке не активно використовується під час робіт та не відображено в АВС-аналізу. Тобто, враховуючи, що збитковість операційної діяльності формується за рахунок низької ефективності

використання основних засобів, даний метод не дозволяє розробити методичний підхід до визначення беззбитковості використання ОЗ.

2) CVP-аналіз (аналіз точки беззбитковості). Загалом, аналіз дозволяє відшукати найбільш вигідне співвідношення між постійними та змінними витратами, ціною і обсягом виробництва продукції (виконання робіт). Згідно розрахунків отриманий дохід за виконання робіт за кошторисом становив – 34773,2 тис. грн., змінні витрати – 28269,8 тис. грн., постійні витрати – 6718,6 тис. грн. На основі отриманих даних на рис. 3.3 побудована точка беззбитковості підприємства.

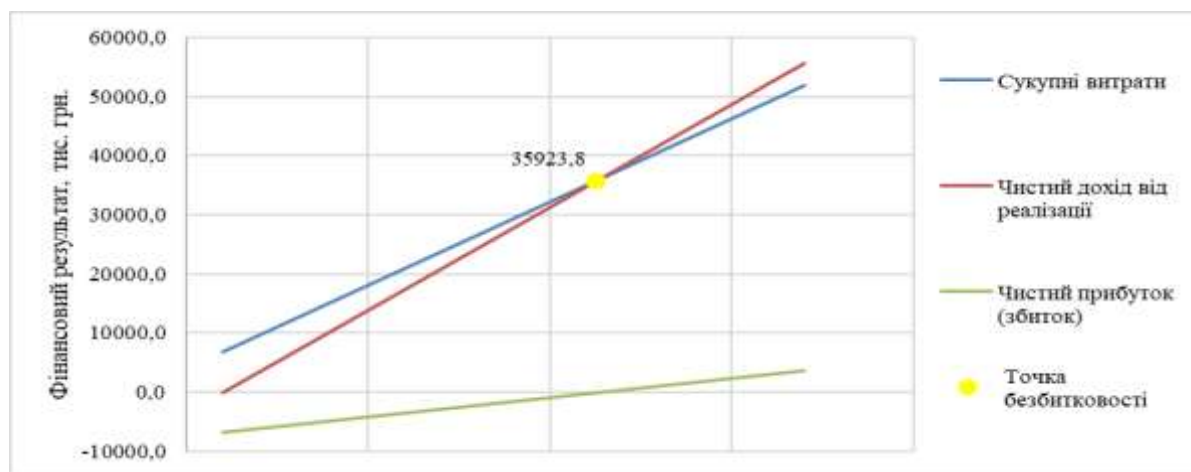


Рис. 3.3. Точка беззбитковості операційної діяльності філії «П'ятихатське ДЕП» за 2020 рік

Розрахована точка беззбитковості у вартісному вираженні складає 35923,8 тис. грн. Під час розрахунку було виявлено певну особливість: заробітна плата загальнопромислового персоналу в більшості сучасних підприємств відноситься до умовно-постійної категорії, але через властивості введення кошторисної документації в дорожньому господарстві виникає залежність від обсягу виконаних робіт, внаслідок чого розмір заробітної плати загальнопромислового персоналу встановлюється на основі кошторису як умовно-змінні витрати.

Розрахунок точки беззбитковості є досить популярним методом для більшості підприємств дорожньої галузі через універсальність використання, а розрахований показник дозволить запобігти збитковості та враховує оптимальну завантаженість обладнання, але мінливість умов зовнішнього середовища може зумовлювати виникненню непередбачуваних витрат, які не передбачені розрахунком, що є недоліком даного методу.

3) Абзорпшен-костинг та директ-костинг. Особливістю даних методів є розрахунок собівартості у порядку розподілу постійних витрат між калькуляційними періодами. Даний метод є ефективним у випадку виготовлення продукції та створення залишків на кінець періоду, але формування калькуляції здійснюється за нормативним методом, тому застосування даних методів недоцільне.

4) Кост-кілінг. Даний метод передбачає, в тому числі, скорочення витрат на заробітну плату і скорочення персоналу. Враховуючи особливості введення діяльності для державних підприємств дорожньої галузі, скорочення витрат не передбачено особливістю введення кошторисної документації, а даний метод можливий до реалізації лише у приватних підприємствах.

5) Стандарт-костинг. Даний метод є основою функціонування всіх дорожніх підприємств. Система «Стандарт-кост» служить потужним інструментом для контролю виробничих витрат. На основі встановлених стандартів можна заздалегідь визначити суму очікуваних витрат на виконані роботи, обчислити собівартість для визначення цін в кошторисі, визначити суму очікуваних доходів в майбутньому періоді. Існує також багато інших методів управління витратами, але більшість з них передбачає динамічне конкурентне середовище, запровадження нового виду продукту, що для дорожньої галузі не є властивим, а отже використання даних методів не є доцільним.

Проведений аналіз найбільш популярних методів управління витратами свідчить про можливість використання 3 методів для державних підприємств

дорожньої галузі: ABC-аналіз, CVP-аналіз та стандарт-костинг. Використання даних методів не суперечить один одному, що дозволяє застосовувати їх в комплексі. На основі даних методів проаналізовано формування витрат за кошторисом відносно основних видів робіт підприємства.

Для підрядника закладено можливість економії ресурсів, якщо вони не призвели до погіршення якості виконаних робіт. Економія за рахунок матеріалів неможлива так як роботи дорожнього господарства не передбачають економію сировини. Наприклад, нестача закладеного асфальту по нормативам призведе до скорого зношування дорожнього полотна та неможливості його експлуатації, штрафними санкціями до технічного огляду та в першу чергу до відповідальних за виконання і здачу робіт. Слід розглянути інші методи управління та оптимізації витрат підприємства на прикладі формування витрат на експлуатацію машин і механізмів та впливу трудомісткості на загальні фінансові результати.

Всі роботи, які здійснюється підприємством, можна умовно поділити на 3 групи:

1) виконані ручним методом;

За трудомісткістю дані роботи є найбільш поширеними у весняно-літній період. Навесні настає період, коли роботи з ремонту дорожнього покриття є недоцільними через несприятливі погодні умови тому багато техніки в підприємстві простоє. До даних робіт, можна віднести: заміна і демонтаж знаків, роботи з озеленення, планування узбіч і т.п.

2) виконані механізованим методом;

Набувають найбільшої популярності зимою коли здійснюється приготування піщано-соляних сумішей, навантаження, перевезення та розподілення протижеледних матеріалів, очищення доріг та інші. В літній період використовуються основні засоби для покосу трави, укріплення узбіч, перевезення матеріалів і т.п. Через насичений автопарк дані роботи є стратегічно необхідними.

3) комбінованим методом.

Найбільш поширені роботи протягом року. Характеризується залученням техніки та витрати праці робітників. Комбінованим способом виконуються ямкові ремонти, ремонт бар'єрного огороження, ліквідація вибоїн щебених та гравійних покриттів і т.п.

Кожен з методів характеризується особливим підходом до формування витрат організації, для визначення найбільш ефективного підходу, а також можливостей для економії ресурсів було розглянуто особливості кожного з зазначених підходів. На кожному з підрозділів підприємства роботи виконуються окремими бригадами з кожного підрозділу, тому пропонується аналіз витрат середньо статистичного робочого дня за основу прийнято роботи з озеленення в літній період, розрахунки наведені в таблиці 3.6.

Таблиця 3.6

Формування прямих витрат робіт з озеленення у філії

№	Найменування робіт і витрат	Одиниця виміру	Кількість	Поточна ціна одиниці, грн.	Виконано робіт, (витрати) грн.	Трудо-місткість, люд. год.
1	2	3	4	5	6	7
1	Переміщення на автомобілях вантажопідйомністю 3 т	1 км	10,0	7,59	75,90	-
Залучена машина						
1.1	Автомобілі бортові, вантажопідйомність 3 т	маш-год	<u>0,02</u>	<u>379,55</u>	<u>7,59</u>	0,25
2	Обрізування одиночних кущів діаметром до 1 м	100 кущів	10,5	209,19	2 196,50	39,90
3	Збирання зрізаних гілок листяних порід	100 м2	16,0	26,30	420,80	8,00
4	Скошування трави біля оголовків труб вручну	100 м2 поверхні	14,5	55,64	806,78	16,10
Разом прямих витрат по розділу: № 1					3 499,98	64,00

Під час будь-якої ручної роботи залучаються машини для транспортування робітників, але за рахунок того, що автомобіль не приймає участь у безпосередньому виконанні робіт, дані роботи не можна сказати, що вони

зроблені комбінованим методом. Слід зазначити, що обрізування одиночних кущів (вирубка порослі) є досить поширеним у дорожній галузі і даною розцінкою може закриватися прибиранням зваленого дерева, як приклад. Через недосконалість нормативної бази, існує багато різномірних робіт, що не регламентуються нормативами, а за основу коригування беруться інші розцінки.

Формування прямих витрат на роботи з озеленення відбувається виключно за рахунок заробітної плати. У випадку навіть коли скошування трави відбувалося косами, а під час обрізування кущів залучався інвентар, його знос та вартість використання не враховується, через те, що дана витрата не передбачена в нормативній частині. Розглянемо особливості формування прямих витрат у роботах, що передбачають виключно механізований спосіб на прикладі укріплення узбіч матеріалом, який наведений в таблиці 3.7.

Таблиця 3.7

Формування прямих витрат робіт з укріплення узбіч у філії

№	Найменування робіт і витрат	Одиниця виміру	Кількість	Поточна ціна одиниці, грн.	Виконано робіт, (витрати) грн.	Трудо-місткість, люд. год.
1	1	2	3	4	5	6
1	Укріплення узбіч асфальтогранулятом автогрейдером ДЗК-250: при товщині шару 10 см	100 м2 узбіччя	14,6	2 761,07	46 539,61	31,96
В тому числі:						
1.1	Автогрейдер ДЗК-250, потужність 121,4 кВт (165 к.с.)	маш-год	<u>0,31</u>	<u>575,46</u>	<u>178,39</u>	0,47
	Загальна вартість на обсяг робіт		4,526	-	2 604,53	6,88
1.2	Коток дорожній самохідний на пневмоколісному ходу STA VP 2400, маса 24 т	маш-год	<u>0,5</u>	<u>290,36</u> <u>(586,89)</u>	<u>145,18</u>	0,63
	Загальна вартість на обсяг робіт		7,3		2 119,63	9,13
1.3	Асфальтогранулят	м3	<u>12,5</u>	195,00	2 437,50	-
	Загальна вартість на обсяг робіт		182,5		35 587,50	-
2	Перевезення асфальтогрануляту самоскидами КрАЗ [10,6 км]	т	264,6	23,54	6 227,99	15,96
Разом прямих витрат					46 539,61	31,96

Одним з ключових критеріїв ефективності є висока завантаженість обладнання. Таким чином, якщо перевезення асфальтогрануляту було здійснено самоскидами вантажопідйомністю 15 т, необхідно не більше 18 рейсів, тоді завантаженість самоскидів становитиме 98%, що свідчить про високу ефективність використання самоскидів. Важливим фактором є те, що в кошторисі можливо відобразити лише вартість перевезення самоскидами з вантажем, коли після виконання робіт самоскид їде без вантажу до свого підрозділу, оплата здійснюватися не буде. В даному випадку з місця навантаження до об'єкту умовних робіт 10,6 км, що означає коли самоскид повертатиметься без вантажу оплата здійснюватиметься не буде, це обумовлено особливостями введення кошторису. Економія в даній позиції відбувається через меншу фактичну втрату дизельного палива ніж по нормативам.

Матеріал для укріплення погоджується з замовником, а його ціна не повинна перевищувати встановлені граничні ціни. На автогрейдер закладено норму витрат машино-годин, які будуть понесені під час виконання робіт. Фактичні показники мають бути ідентичними або мати відхилення не більше 10%. Фактична вартість автогрейдера нижча за граничну вартість даної машини, що дозволяє зберегти ціну. Але, даний випадок не стосується котку через те, що у нормативах закладений коток вагою до 8 т., фактично відпрацював коток вагою 24 т., це обумовлює рівень зниження ціни до ціни 8 т. Таким чином, фактична вартість котку з 586,39 знижується до 290,36 грн. за 1 машино-годину, фактично це означає, що підприємство отримує збиток за експлуатацію машини у розмірі 296,03 грн.

Для отримання повної оцінки особливостей формування та можливості управління витратами слід дослідити процес ціноутворення комбінованого методу. Розрахунок здійснено за допомогою ямкового ремонту, який займає найсуттєвішу частку за витратами та трудомісткості. В таблиці 3.8 наведено розрахунок прямих витрат за кошторисом.

Таблиця 3.8

Формування прямих витрат робіт з ямкового ремонту у філії

№	Найменування робіт і витрат	Одиниця виміру	Кількість	Поточна ціна одиниці, грн.	Витрати грн.	Трудо-місткість, люд. год.
1	2	3	4	5	6	7
1	Переміщення на автомобілі вантажопідйомністю 3 т	1 км	10,0	7,59	75,90	0,25
	Автомобілі бортові, вантажопідйомність 3 т	маш-год	<u>0,02</u>	<u>379,55</u>	<u>7,59</u>	0,25
2	Обрубання країв основи та покриття	100 м краю покриття	1,43	1 264,77	1 808,62	10,64
	Витрати праці робітників	люд-г	7,44	52,59000	559,52	10,64
	Автомобілі бортові, вантажопідйомність 5 т	маш-год	<u>3,6</u>	<u>175,45</u>	<u>903,22</u>	6,85
	Електростанції пересувні, потужність 7 кВт	маш-год	<u>3,6</u>	<u>67,19</u>	<u>345,89</u>	0,46
3	Ліквідація вибоїн а/б покриття площею ремонту до 3 м2	1 м2 площі ремонту	34,59	345,88	11 963,99	23,24
	Витрати труда робітників-будівельників	люд-г	0,672	54,08000	1 257,06	23,24
	Автомобілі бортові, вантажопідйомність 3 т	маш-год	<u>0,096</u>	<u>151,90</u>	<u>504,41</u>	4,18
	Автомобілі-самоскиди, вантажопідйомність 15 т	маш-год	<u>0,096</u>	<u>244,72</u>	<u>812,63</u>	5,35
	Емульсія бітумна, дорожна	т	<u>0,00133</u>	12 392,53	570,11	
	Суміші асфальтобетонні	т	<u>0,168</u>	1 517,72	8 819,65	
4	Ліквідація вибоїн а/б покриття площею ремонту до 10 м2	1 м2 площі ремонту	32,71	318,62	10 422,06	14,13
	Витрати праці робітників	люд-г	0,432	54,08000	764,19	14,13
	Автомобілі бортові, вантажопідйомність 3 т	маш-год	<u>0,06</u>	<u>151,90</u>	<u>298,12</u>	2,47
	Автомобілі-самоскиди, вантажопідйомність 15 т	маш-год	<u>0,06</u>	<u>244,72</u>	<u>480,29</u>	3,16
	Емульсія бітумна, дорожна	т	<u>0,00133</u>	12 392,53	16,48	
	Суміші асфальтобетонні	т	<u>0,168</u>	1 517,72	8 340,30	
5	Ущільнення віброплитою, при глибині вибоїн до 100 мм	1 м2	31,0	43,22	1 339,82	16,00
	Витрати праці робітників	люд-г	0,516	62,16000	994,31	0,52
	Бензин	кг	<u>0,4128</u>	24,06530	307,96	
	Мастильні матеріали	кг	<u>0,0258</u>	47,03940	37,62	
6	Ущільнення асфальтобетонних сумішей легкими котками	1 м2	52,93	10,91	577,47	3,60
	Котки дорожні самохідні вібраційні гладковальцеві, маса 3 т	маш-год	<u>0,06</u>	<u>181,86</u>	<u>577,47</u>	3,60
7	Перевезення асфальтобетону КрАЗ #[45,0 км]	т	11,3	93,93	1 061,44	2,21
Разом прямих витрат					27 249,30	64,01
Трудомісткість робітників машиністів, що займаються обслуговуванням машин та механізмів						28,52

Розповсюдженою проблемою на підприємстві є низька завантаженість на яку підприємство не здатне вплинути. На прикладі ямкового ремонту, можна спостерігати завантаженість КРаЗ лише на 75% (при вантажопідйомності 15 т. перевезено лише 11,3 т.). Завчасно для визначення кількості необхідної асфальтобетонної суміші здійснюється аналіз стану дорожнього полотна, але у наявності підприємства немає самоскидів 12 т., лише 15 т. та 17 т.

Обрубвання країв основи включає в себе витрати на 5 т. автомобіль бортовий. Часи передбачені на транспортування необхідного обладнання (віброплити, електростанція, перфоратори або відбійні молотки), але розрахований нормативним методом який передбачає переміщення під внутрішньо будівельних робіт, внаслідок робіт, які не передбачають подібне переміщення (в більшості випадків) підприємство може отримати економію на покриття витрат переміщення автомобіля в зворотному напрямку, який не передбачено кошторисом. Безпосередня ліквідація вибоїн асфальтобетонного покриття також передбачає внутрішнє переміщення сировини та робітників по об'єкту, але через не значну площу виконання порівняно з середнім нормативним значення стає можливим додаткова економія, яка може відшкодувати витрати на переміщення самоскиду з холостим ходом. Технологія виконання робіт з ліквідації вибоїн не передбачає більше ніж укладання 10 тон асфальтобетонної суміші, що знизило вартість самоскиду. Внаслідок фактично менших витрат на переміщення ніж в кошторисі, зниження граничної вартості не має сильно негативного впливу.

Після аналізу формування прямих витрат основних видів робіт, доцільно провести порівняльний аналіз між досліджуваними роботами, їх сформованими витрати, завантаженістю основних засобів та трудомісткістю. Особливу увагу приділяється способу нарахування загальновиробничих та адміністративних витрат. Отримані значення занесено в таблицю 3.9.

Таблиця 3.9

Порівняльний аналіз витрат філії, за видами робіт

Найменування витрат	Витрати на озеленення, грн	Частка, %	Витрати на укріплення узбіч, грн.	Частка, %	Витрати на ямковий ремонт, грн.	Частка, %
Прямі витрати	3 499,98	26,89	46 539,61	93,59	27 249,30	75,66
В тому числі:						
Заробітна плата робітників-будівельників	3 424,08	97,83	0,00	0,00	3 574,80	13,12
Вартість матеріалів, виробів та конструкцій	0,00	0,00	35 587,50	76,47	18 614,90	68,31
Вартість експлуатації будівельних машин	75,90	2,17	10 952,11	23,53	5 059,60	18,57
Загальновиробничі витрати	7 683,09	59,02	2273,05	4,57	6 125,84	17,01
Прибуток	1 424,53	10,94	708,56	1,42	2 051,46	5,70
Адміністративні витрати	409,66	3,15	203,77	0,41	589,95	1,64
Всього	13 017,26	100,00	49 724,99	100,00	36 016,55	100,00
Середній розряд робіт робітників	2,8	-	-	-	3,0	-
Середній розряд робіт машиністів	-	-	7,0	-	4,0	-
Трудомісткість робітників-будівельників, год.	64,0	99,6	0,0	0,0	64,0	69,2
Трудомісткість машиністів, год.	0,25	0,4	31,96	100,0	28,52	30,8
Загальна трудомісткість, год.	64,25	100,0	31,96	100,0	92,52	100,0

Порівняльний аналіз складових вартості дорожніх робіт показує, що найбільш вигідним для покриття загальновиробничих та адміністративних витрат є ручні роботи. Вони дозволяють генерувати більше коштів на покриття загальновиробничих витрат, але дані роботи можуть бути корисними для невеликих райавтодорів, які не мають широкого спектру техніки, а для

досліджуваного підприємства велика частка ручних робіт показуватиме простої обладнання.

Роботи, під час яких залучено лише основні засоби не дозволить сформувати велику частку загальновиробничих та адміністративних витрат, що призведе до понесення збитків. Але, у порівнянні з комбінованим методом, у співвідношенні отриманого ефекту до трудомісткості перевагою володіє саме механізований спосіб. Суттєвим недоліком, який обмежує можливості підприємства є дефіцит кадрів. Роботи механізованим способом вимагають високого середнього розряду робіт, а отже працівники мають характеризуватися високими професійними навичками, яких у дорожньому господарстві спостерігається суттєва нестача.

Оптимальним є спільне залучення робочої сили, машин та обладнання. Роботи не вимагають високих професійних навичок, техніка не має простоїв, а отже діяльність підприємства має більшу ефективність. Згідно проведених розрахунків, можна дійти до висновку, що за 2019 по 2020 рік на підприємстві відбувався перехід від ручних робіт до більш механізованих, що пояснює збільшення витрат на експлуатацію машин та механізмів, але зменшення трудомісткості. В 2019 році переважали ручні роботи, що призвело до простою обладнання, які понесли значні збитки. В 2018 році частка збитків на простої покривалася за рахунок високих показників трудомісткості, які за кошторисом в підприємстві зменшувалися, що і призвело до виникнення адміністративних та загальновиробничих збитків.

3.3. Заходи оптимізації витрат з метою мінімізації впливу збитків операційної діяльності у філії "П'ятихатське ДЕП"

На основі вище проведених досліджень, можна дійти до висновку, що виходом до оптимізації витрат є більш ефективне використання машин та

механізмів на підприємстві. Необхідно за структурними елементами дослідити вартість використання машин на підприємстві.

За своєю суттю витрати на технічне обслуговування, ремонт, амортизаційні відрахування являють собою умовно-постійні витрати, які не змінюються від обсягу фактичного виконання робіт. На досліджуваному підприємстві своєчасно розраховують на плановий період витрати, що будуть понесені на підтримання стану обладнання. Розрахунок витрат відбувається на основі нормативно прийнятих СОУ 42.1-37641918-064:2019 «Дорожні машини та механізми. Строки експлуатації та норми амортизації» від 01.01.2020 року та СОУ 42.1-37641918-121:2014 «Норми фінансових витрат на технічне обслуговування та ремонт дорожньо-будівельних машин і механізмів» від 01.01.2015 року. Отримані витрати можуть мати відхилення до 10% через особливості експлуатації під час планового періоду, але річна норма годин машини в експлуатації та строк корисного використання визначається стандартами Укравтодору.

Головна особливість кошторисних розрахунків – відсутність умовно-постійних витрат, що означає залежність кожного з елементів витрат від обсягу виконаних робіт. Для визначення змінних витрат на експлуатацію машин, підприємство розраховує фактично середню вартість використання однієї машино-години за складовими елементами:

- 1) заробітна плата;

Розрахунок тарифної сітки відбувається за допомогою встановлених норм ДСТУ-Н Б Д.1.1-2:2013 «Настанова щодо визначення прямих витрат у вартості будівництва» від 01.01.2014 року. Даний стандарт також розрахований на визначення витрат в утриманні та експлуатації автомобільних доріг. Визначення відбувається на основі середнього розряду робіт ланки, який необхідний для управління механізмом.

- 2) амортизаційні відрахування;

Розрахунок амортизаційних відрахувань відбувається визначенням первинної вартості основних засобів, їх корисного терміну використання та річної норми експлуатації. Таким чином, амортизація в розрахунку на одну машино-годину становить співвідношенню суми первинної вартості машин та механізмів до кількості годин їх корисного використання.

3) вартість ТО та інших обслуговуючих витрат;

На початку періоду після визначення планових витрат підприємства на технічне обслуговування, отримані витрати співвідносяться до річної норми експлуатації та визначається середня сума на технічний огляд за одну машино-годину.

4) вартість ПММ.

Вартість паливо-мастильних матеріалів включає в себе в основному такі види витрат: дизельне паливо, бензин, мастильні матеріали та гідравлічна олива. Згідно Стандартів визначається норма витрат ПММ у фізичному вимірі на одну машино-годину, а також фактична ціна вартості одиниці.

За суму вище зазначених чотирьох елементів визначається загальна ціна експлуатації однієї машино-години. Винятком розрахунку вартості машино-годин є ціна перевезення матеріалів спеціальним транспортом. До суми чотирьох елементів враховується час простою під завантаженням-вивантаженням матеріалу, особливості покриття.

Отримана фактична вартість регулюється граничними цінами в галузі, що встановлені Укравтодором. Для початку слід розглянути випадок, коли фактична ціна не перевищує граничної вартості, шляхи до можливої економії ресурсів та позитивного економічного ефекту від експлуатації механізму. Розрахунки були проведені в таблиці 3.10, визначено вартість автогрейдеру ДЗК-250, який працює з великим завантаженням робочого графіку через широкий функціонал даної машини.

Таблиця 3.10

Розрахунок вартості використання філією автогрейдеру ДЗК-250, 2020 р.

Найменування	Одиниця виміру	Кількість	Вартість одиниці, грн.	Вартість, грн.
1	2	3	4	5
Розрахунок вартості на 1 маш. год.				
ЗП машинистів	маш.год.	1,0	91,17	91,17
Середній розряд ланки	розряд	6,6	91,17	-
Амортизаційні відрахування (230 184,78/1)/(8,0 * 1 430,0)		-	-	20,12
Загальна первинна вартість основного засобу	грн.	230 184,78	-	-
Кількість однотипних машин	штук	1	-	-
Термін корисного використання	років	8,0	-	-
Річна норма експлуатації	год	1 430,0	-	-
Оснащення 4 443,77/1 430,0		-	-	3,11
Вартість дизельного палива	кг	14,34	21,08	302,27
Вартість мастильних матеріалів	кг	1,08	47,04	50,80
Вартість гідравличної рідини	кг	0,19	47,04	8,94
Вартість ремонту і ТО 49535,2/1 430,0		-	-	86,29
в т.ч. заробітна плата	люд.год.	0,38	91,17	34,64
Вартість перебазування 0,00/1 430,0 + 12,76		-	-	12,76
в т.ч. заробітна плата	люд.год.	0,14	91,09	12,76
Всього				575,46
Гранична вартість станом 01.12.2020				634,44
Складові вартості механізму на обсяг робіт				
ЗП машинистів	маш. год	4,53	91,17	412,64
Амортизаційні відрахування			20,12	91,06
Оснащення			3,11	14,08
Вартість ремонту і ТО			86,29	390,55
в т.ч. заробітна плата			34,69	157,15
Вартість перебазування			12,76	57,75
в т.ч. заробітна плата			12,76	57,75
Дизельне паливо			302,27	1368,07
Мастильні матеріали			50,80	229,92
Гідравлічна рідина			8,94	40,46
Всього				2604,53

Отримана фактична вартість на експлуатацію не перевищує граничну, встановлену Укравтодором станом на 01.12.2020 року. Слід зазначити, що станом

на листопад 2021 року дана гранична вартість є досить актуальною через відсутність оновлення нормативної бази в 2021 році. Розглянемо вплив даної зміни у випадках, коли замовником є Служба автомобільних доріг та приватна особа.

У визначенні вартості машин для доріг державного визначення, можна брати лише вартість, яка не перевищує граничну ціну. Таким чином, у випадку укріплення узбіч встановлюється ціна 575,46 грн. за одну машино-годину. Здійснення економії можливо коли річний виробіток машини перевищує річну норму експлуатації. У випадку, коли фактично відпрацьований час складає 1500 годин замість нормованих 1430, відбувається економія за рахунок амортизаційних відрахувань. 70 годин різниці дозволять отримати 1408,4 грн. економії, а також економія буде спостерігатися в перебазуванні на суму 893,2 грн. Фактичні витрати на мастильні матеріали, також є нижчими від нормативних, що дозволяє отримати додатково до 1400 грн. в рік. Економія не відбувається в статтях технічного обслуговування (збільшення навантаження призводять до частіших збоїв), витрат дизельного пального та заробітної платні, що має пряме відношення до забезпечення функціоналу обладнання.

Для договорів з приватними особами сумою до 15 тис. грн. коригування ціноутворення не відбувається Укравтодором, а ціна обговорюється безпосередньо з замовником робіт, що дозволяє підвищити ефективність використання обладнання та встановити ціну, з більшим закладеним прибутком та не прив'язуватися до трудомісткості робіт. Для договорів вище 15 тис. грн., в дорожній галузі формування витрат з приватними особами може здійснюватися не за нормативними, а за фактичними цінами. Тобто, якщо вартість використання автогрейдеру перевищує граничну ціну дозволяється взяти фактичні витрати, а якщо як і у даному випадку ціна фактичних витрат менше нормативних витрат, дозволяється взяти граничну вартість обладнання, обумовлюється це економією підприємства. Для прямих договорів економія за 1 годину становитиме 58,98 грн.

Для виявлення особливостей виникнення збитків, слід розглянути вплив граничної ціни на особливості формування витрат експлуатації машин та механізмів. В таблиці 3.11 здійснено процес розрахунку котка VP-2400, а також його нормативна гранична ціна і гранична вартість котку вагою 8 т.

Таблиця 3.11

Розрахунок вартості використання філією котку VP-2400

Найменування	Одиниця виміру	Кількість	Вартість одиниці, грн.	Вартість, грн.
1	2	3	4	5
Розрахунок вартості на 1 маш. год.				
ЗП машинистів	маш.год.	1	106,67	106,67
Середній розряд ланки	розряд	7,7	106,67	-
Амортизаційні відрахування (344 563,30/1)/(10,0 * 780,0)		-	-	44,17
Загальна первинна вартість основного засобу	грн.	344 563,30	-	-
Кількість однотипних машин	штук	1	-	-
Термін корисного використання	років	10	-	-
Річна норма експлуатації	год	780	-	-
Вартість дизельного палива	кг	7,77	21,08	163,78
Вартість мастильних матеріалів	кг	0,58	47,04	27,28
Вартість гідравличної рідини	кг	0,22	47,04	10,35
Вартість ремонту і ТО 137 645,24/780,0 + 20,27		-	-	196,74
в т.ч. заробітна плата	люд.год.	0,19	106,67	20,27
Вартість перебазування 24 568,00/780,0 + 6,40		-	-	37,90
в т.ч. заробітна плата	люд.год.	0,06	106,67	6,4
Всього фактична вартість VP-2400				586,89
Гранична вартість VP-2400 станом 01.12.2020				540,84
Гранична вартість котку 8 т. станом 01.12.2020				290,36

Отримана ціна становить на 46,05 більше ніж за граничною вартістю. У випадках коли технологією передбачено використання даного котку на дорогах

державного значення, фактичні витрати будуть більш за ціну в кошторисі і засобів до зміни фактичної ціни у підприємства немає. Методологія визначення амортизаційних відрахувань, вартості ТО та перебазування базується середніх показниках галузі визначених Укравтодором. Дизельне паливо та мастильні матеріали отримуються від підрядника за оптовою ціною, яку підприємство не здатне змінити. Зниження фактичних витрат ТО не може бути також можливим, підприємство запчастини також отримує від підрядника (ОАД). Відмова від використання котку або його передача не є доцільним через загрозу неможливості виконання ряду робіт, коток активно використовується для інших філіалів під час укладання асфальтобетонної суміші, але на самому підприємстві засіб характеризується низькою завантаженистю, переважно, через низький попит на роботи на дорогах державного значення, які потребують даний коток.

Існують випадки коли використовується обладнання у роботах, які технологією не передбачені, але за рахунок відсутності необхідного основного засобу підприємство вимушено використовувати механізми, які є в наявності. Так, в таблиці 3.7 був здійснений розрахунок вартості укріплення узбіч, але за технологією передбачений коток вагою 8 т., коли на досліджуваному підприємстві є лише котки вагою 3 т. та 24 т. Виконання роботи менш потужнішою технікою не приймається замовником, причиною цьому є не достатня якість виконаних робіт, тому для здійснення робіт залучаються каток VP-2400. Під час розрахунку витрат, відбувається зменшення ціни експлуатації котку вагою 24 т. до котка вагою 8. Для оцінки впливу такого методу формування вартості робіт та його ефект на діяльності підприємства в таблиці 3.12 здійснено порівняльну характеристику під час кожного окремого підходу формування витрат під час укріплення узбіч асфальтогранулятом: розрахунок фактичною вартості, граничною вартості даної машини та за граничною вартістю котку вагою 8 т на 7,3 машино-години.

Таблиця 3.12

Порівняльна характеристика формування вартості ОЗ для філії

Складові вартості механізму	Розрахункова фактична вартість	Гранична вартість (VP-2400)	Гранична вартість (коток 8 т.)	Відхилення (від VP)	Відхилення (від 8 т.)
ЗП машинистів	778,69	778,69	778,69	0,00	0,00
Амортизаційні відрахування	322,44	260,81	0,00	-61,63	-322,44
Перебазування	276,67	276,67	276,67	0,00	0,00
Вартість ремонту і ТО	1436,20	1161,67	147,97	-274,53	-1288,23
в т.ч. заробітна плата	147,97	147,97	147,97	0,00	0,00
Дизельне паливо	1195,59	1195,59	916,30	0,00	-279,30
Масильні матеріали	199,14	199,14	0,00	0,00	-199,14
Гідравлична рідина	75,56	75,56	0,00	0,00	-75,56
Всього	4284,30	3948,13	2119,63	-336,16	-2164,67

Отримані фактичні витрати на використання котку під час укріплення узбіч асфальтогранулятом становлять 4284,30 грн. У разі, якщо даний коток був передбачений технологією, ціна на нього становила 540,84 грн, а за рахунок не врахованих витрат у ціні збиток на весь обсяг становив 336,16 грн. У структурі формування витрат в першу чергу покриваються витрати на заробітну платню, перебазування та паливо-мастильні матеріали, які є необхідними є забезпечення функціонування обладнання. Збиток використання котку формується на основі амортизаційних відрахувань та вартості ТО, що є скоріш умовно-постійними витратами. Покриття збитків можливо за рахунок фактично більшого відпрацьованого часу обладнання. Таким чином, для покриття збитків замість нормативних 780 годин, на дорогах державного значення коток повинен відпрацювати 964 години, а перевищення даної кількості дозволить отримати додаткову економію та прибутковість використання обладнання.

Технологія укріплення узбіч асфальтогранулятом передбачає саме використання котку 8 т., а тому необхідно встановити граничну вартість даного

обладнання за ціною 290,36 грн. Встановлення такої ціни призведе до отримання збитку на обсяг робіт у розмірі 2164,67. Внаслідок того, що збиток був поширений на витрати дизельного пального, які є прямими витратами, що необхідні для забезпечення роботи обладнання, використання цього котку під час укріплення узбіч не є доцільним, а його використання зазнає значних збитків для діяльності підприємства. Внаслідок того, що використання грейдеру під час робіт є досить ефективним, що показують розрахунки в таблиці 3.10, як варіант, для зменшення збитковості виконання робіт, слід залучити коток даного виду з ближніх філіалів, в наявності яких є досліджуваний коток.

Згідно проведених розрахунків в таблицях 3.10-3.12 було досліджено ключову проблему збитковості експлуатації машин та механізмів – гранична вартість обладнання встановлених нормативною базою. На прикладі, автогрейдеру було отримано фактичні витрати на експлуатацію цього механізму менше за нормативне значення, що обумовлює його використання. Експлуатацію котку під час саме робіт з укріплення узбіч є неефективним та недоцільним, але за рахунок прибутковості використання автогрейдера, слід розглянути можливість використання котку з іншого філіалу. У випадку коли, технологією виконання робіт передбачено використання котку, гранична вартість зменшує фактичні витрати на 8%, але за рахунок того, що ці витрати є здебільшого умовно-постійні, за рахунок збільшення річної виробітки порівняно з нормативною на 23,5%, використання обладнання буде приносити прибуток.

Як варіант, для покращення фінансового становища підприємства слід збільшити комунікацію з приватними особами та підприємствами на предмет замовлення обладнання. Через особливий підхід ціноутворення, який створює обмеження у вигляді граничних цін, експлуатація автогрейдера принесе економію (додатковий прибуток), а витрати на експлуатацію котку будуть покриватися замовником. Але для цього необхідно залучити нових машиністів, що є досить важким процесом через дефіцит кваліфікованої робочої сили на

ринку праці, а висока завантаженість машиністів підприємства на дорогах державного значення не дозволяє їх залучити до виконання робіт для приватних осіб.

Встановлення граничних цін суттєво обмежують ефективність використання власних ресурсів. Їх постійне оновлення, яке базується на змінах ринку паливо-мастильних матеріалів, змін до підходу визначення заробітної платні зумовлюють щорічні змін ціни. Для оцінки динаміки та частоти перегляду граничних цін було побудовано рис. 3.4 на якому відображено основні засоби, які користуються найбільшим попитом на підприємстві та зміну їх граничної вартості за 2018-2020 роки.

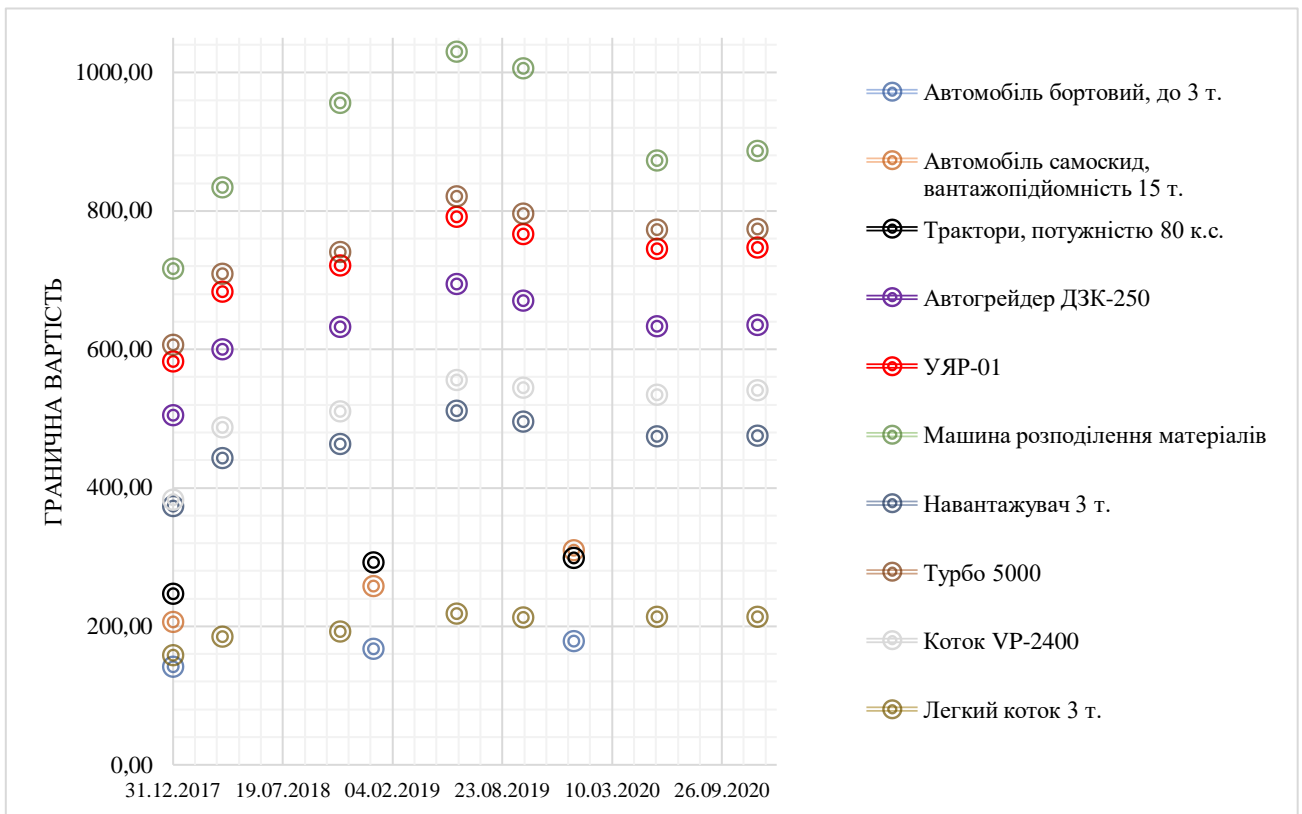


Рис. 3.4. Динаміка змін граничних вартостей машин та механізмів в дорожній галузі, 2018-2020 р.

Підприємства дорожнього господарства оформлення кошторисних розрахунків здійснюють за допомогою відповідного програмного забезпечення. Для дочірніх підприємства ПАТ «Автомобільні дороги України» розрахунки здійснюється в програмі – «Будівельні технології – КОШТОРИС (ДСТУ Б Д.1.1-1:2013)». Оновлення поточного рівня цін на матеріали та граничної вартості машин та механізмів відображається на офіційному сайті ТОВ «Computer Logic Group» [53]. В основі розрахунків в програмному забезпеченні закладений вище зазначений стандарт, а особливості розрахунку витрат та оформлення робіт погоджено з Укравтодором.

Відповідно до отриманої динаміки, можна спостерігати поступовий ріст граничної вартості машин та механізмів до 01.06.2019, а потім спад їх вартості. Можливе коригування граничної вартості відбувається на основі моніторингу зміни ринкових цін на паливо-мастильні матеріали та стан заробітної плати в галузі. Утворена тенденція розповсюджені майже на всі види машин. В середньому оновлення ціни відбувається до 1-2 разів за річний період.

Відповідно до встановленої граничної вартості механізму, для зменшення збитків підприємству необхідно збільшення завантаження машин. Доцільно проаналізувати річну норму експлуатації встановленою стандартами Укравтодору та оцінити вплив граничної ціни на суму зміни річної норми, яка необхідна підприємству для прибутковості робіт. Запропоновано методіку розрахунку мінімальної норми на річний період, що дозволить оцінити можливості реалізації поставлених планів та розробити подальші дії до підходу управління витратами з метою їх оптимізації. В таблиці 3.13 здійснено розрахунок мінімальної норми експлуатації машин та механізмів для забезпечення прибутковості на прикладі найбільш розповсюджених основних засобів, які користуються попитом під час виконання робіт протягом року на дорогах державного значення.

Таблиця 3.13

Розрахунок мінімальної норми експлуатації для філії у 2020 р.

Найменування механізму	Фактично розрахована вартість, грн.	Гранична ціна, грн.	Річна норма, год.	Мінімальна норма, год
Автомобіль бортовий, до 3 т.	151,90	178,11	1750,00	1750,0
Автогрейдер ДЗК-250	575,46	634,44	1430,00	1430,0
Автомобіль самоскид, вантажопідйомність 15 т.	342,35	309,26	1750,00	4245,0
Легкий коток 3 т.	181,86	213,08	1750,00	1750,0
Коток VP-2400	586,89	540,84	780,00	964,0
Трактори, потужністю 80 к.с.	261,82	298,41	1700,00	1700,0
Навантажувач 3 т.	401,19	474,79	1320,00	1320,0
Турбо-5000	913,92	773,80	740,00	1238,0
Машина розподілення матеріалів	814,31	886,16	1740,00	1740,0
УЯР-01	922,57	746,57	810,00	1415,0

Найбільш негативно гранична вартість впливає на собівартість експлуатації самоскидів так як мінімальна норма зростає майже 2,5 рази. Значну частину вартості самоскиду складає саме витрати на паливо-мастильні матеріали, які необхідні для забезпечення повного функціоналу техніки. Слід зауважити, що вартість експлуатації за машино-годинами є досить негативною для КРЗів (самоскид 15 т.), але у сучасній практиці в кошторисній документації використання даної техніки у разі перевезення матеріалів здійснюється інший метод розрахунку витрат. Під час здійснення робіт з перевезення матеріалів використовується окрема розцінка, в якій береться фактична вартість використання машини, тобто, під час якої збитків не отримується. Розрахунок експлуатації самоскидів у машино-годинах відбувається під час внутрішньо будівельного переміщення (перевезення матеріалу по об'єкту робіт), але за рахунок того, що фактична протяжність об'єкту сягає менше середньої по нормативам здійснюється економія у машино-годинах, що дозволяє мінімізувати

вплив граничної вартості на ефективність використання даної техніки на підприємстві.

До витрат, які покриваються граничною ціною є: ТУРБО та УЯР. Ці машини є досить схожими за своїм функціоналом та роблять однакову функцію – ямковий ремонт струменевим методом. Найбільшу частку витрат в даних машинах займають ПММ у вигляді: дизельного палива, гідравлічної оливи, мастильних матеріалів та стиснутого газу. За кошторисом УЯР-01 відпрацював 1079 машино-годин на дорогах державного та місцевого значення, що значно вище річної норми, але кількість машино-годин недостатня для покриття збитків, таким чином, збиток від використання даної машини становить більше 22 тис. грн.

Всі вище зазначені розрахунки в 3 розділі здійснювалися на основі нормативної бази останньої актуальності на 31.01.2020 рік, ціни на ПММ та інші матеріали були отримані в середньому за 2020 рік. Враховуючи, що за структурою машин та механізмів, які беруть участь під час експлуатаційного утримання зміни за період 2018-2020 роки не відбулося, дана ситуація зі збитковістю експлуатацією машин є ідентичною, різниця спостерігається лише у фактичному використанні даного обладнання, але враховуючи збитковість підприємству не вдається перевищити граничні ціни встановлені за нормативною базою.

Запропонований методичний підхід до формування витрат під час експлуатації машин та механізмів для досліджуваного підприємства, дасть змогу виявити необхідну норму годин та пред'явити її до свого підрядника (ОАД). Збільшення річної норми використання обладнання можуть призвести до стрімкого зносу та не придатності обладнання, що не є раціональним підходом до ефективного використання ресурсів. Надання переваги приватним особам відносно виконання робіт також не є допустимим через те, що підрядник в особі ДП «Харківський облавтодор» пов'язаний договором зі Службою автомобільних

доріг, яка вимагає постійного контролю та обслуговування доріг державного значення, а дорога Київ-Харків-Довжанський, яку обслуговує досліджуване підприємство є стратегічно важливою для регіону. Тому, останнім виходом є зниження одиниці вартості використання машин, для цього необхідно переглянути вартість ПММ та вибір постачальників, пошук більш якісних запчастин, які не зумовлювали стабільні витрати на технічне обслуговування.

Слід також звертати увагу на облік покриття загальновиробничих та адміністративних витрат. Враховуючи, що є можливість розрахунку планових витрат на утримання адміністративного апарату управління, а також витрати на загальновиробничі цілі, слід щомісяця здійснювати розрахунок планової трудомісткості, яка має бути покриватися за розрахунками замовником, проведені заходи дозволять своєчасно виявляти період збитковості машин, коли відбувається простой основних фондів та низька трудомісткість, через особливості періоду. Для вирішення подібних проблем є можливість виконання сторонніх робіт за прямими договорами, які є більш фінансово вигіднішими, але тільки у випадку простоїв через відсутності замовлень на дорогах державного значення.

Висновки до розділу 3

Для обґрунтування доцільності запровадження заходів щодо удосконалення системи управління витратами було досліджено стан дорожнього господарства. Під час дослідження виявлено стрімку динаміку зростання фінансового забезпечення у 2019 році на 60%, а у 2020 році 33%. На основі сформованих тенденцій зроблено висновок, що фінансове забезпечення державою сфери експлуатаційного утримання автомобільної дороги дозволяє підтримувати задовільний стан доріг державного значення, а для філії «П'ятихатське ДЕП» доцільність здійснювати обслуговування доріг з

пріоритетом на дороги державного значення. Розроблений PEST-аналіз спрямований на використання існуючих можливостей у дорожній галузі, а також розроблення комплекс заходів з мінімізації впливу негативних факторів зовнішнього середовища. Серед негативних чинників зовнішнього середовища було виявлено техніко-технологічні фактори, які не дозволяють виконувати досить якісно поставлену роботу. Як приклад, внаслідок застарілого обладнання у філії «П'ятихатське ДЕП» виникають несправності машин, що зумовлює повторне виконання робіт за гарантією яке не оплачується замовником.

В проектно-рекомендаційному розділі було досліджено методи управління витратами підприємства, роль та доцільність їх використання на підприємстві дорожньої галузі. Розроблений ABC-аналіз дозволив класифікувати роботи рівнем їх важливості та виявити два пріоритетних видів робіт: зимове обслуговування та ямковий ремонт. Контроль над використанням ресурсів під час даних операцій є найбільш стратегічно важливим. Виконаний CVP-аналіз дозволив виявити плановий обсяг робіт в 35923,8 тис. грн за 2020 рік, у разі якого операційна збитковість не існувала. Внаслідок нормативного підходу ефективним інструментом управління визначено стандарт-костинг, інші методи не є доцільними через відсутності у філії «П'ятихатське ДЕП» конкурентного середовища та нових робіт за новою технологією.

На основі виконаних розрахунків було досліджено переваги ручних робіт, яка дозволяє покривати загальновиробничі витрати на 25% більше за комбінований спосіб, але за рахунок простоїв основних засобів підприємство несе значних збитків. Оптимальним варіантом є комбінування використання основних засобів та ручної сили. Оцінено динаміку, 2019 рік характеризувався високою трудомісткістю та перевагою до ручних робіт, виходячи з досліджень було зроблено висновок, що наслідком цього послугувало простої обладнання. В 2020 році вдалося частково відновити баланс та збільшити завантаженість

обладнання. Перевагою даного методичного підходу є можливість своєчасного планування витрат майбутнього періоду та мінімізації їх впливу.

Здійснення обліку та формування витрат дорожнього господарства здійснюється за допомогою спеціального програмного забезпечення. Для підприємств, які займаються експлуатаційним утриманням передбачено програма «Кошторис: будівельні технології». В дослідженні розглянуто особливості введення кошторисної документації в програмі, вплив нормативного підходу формування витрат.

Для розроблення заходів з мінімізації впливу збитків операційної діяльності було поетапно досліджено як формуються витрати на використання машин та механізмів за нормативним методом. Визначено складові елементи, джерела виникнення витрат. На прикладі автогрейдера ДЗК-250 виявлено умовно-змінні та умовно-постійні витрати. Змінні витрати (паливо, з/п машиніста) сягають 87% від загальної вартості використання автогрейдера.

Після отримання фактичної вартості, що відображає в собі витрати, які були понесені для залучення механізму, було досліджено вплив граничних цін на ефективність діяльності підприємства. На прикладі котка VP-2400 під час виконання робіт з укріплення узбіч встановлено, що гранична ціна не покриває змінні витрати ($290,36 < 334,75$ грн. за 1 маш. год.), а його використання приносить збиток. За допомогою запропонованої методики було досліджено мінімально-необхідну завантаженість для забезпечення прибутковості використання основних засобів, а також підхід до визначення трудомісткості, який дозволяє визначити необхідний обсяг робіт для покриття умовно-постійних витрат. Так, через встановлення граничної ціни вимагає збільшення годин фактичного використання струменевих машин для ямкового ремонту в середньому на 70% за рік.

ВИСНОВКИ

В магістерській роботі було виявлено сутність витрат, систематизовано підходи до класифікації витрат підприємства. Досліджено сучасний підхід до формування витрат підприємств дорожньої галузі. Розроблений методичний підхід з дослідження витрат під час виконання робіт дозволяє виявити причини та джерела виникнення збитків операційної діяльності.

Аналіз стану філії «П'ятихатське ДЕП» показав позитивну динаміку по відношенню до 2019 року, показники фондівдачі та продуктивності праці збільшились на 9% та 5% відповідно. Але, під час оцінки виявлено збитки операційної діяльності. Збиток за 2020 рік став менший у порівнянні з минулими періодами від 28 до 38%, але наявність даного збитку ставить під загрозу функціонування підприємства. Розроблений SWOT-аналіз відобразив стан внутрішнього та зовнішнього середовища підприємства, здатність розроблення заходів з мінімізації негативних умов зовнішнього середовища та ефективного використання сильних сторін для реалізації наявних можливостей. Послідовний підхід до виявлення збитків операційної діяльності дозволив проаналізувати джерела їх виникнення. В 2020 році в кошторисі було закладено на 2 млн. грн. менше витрат на експлуатацію машин та механізмів, серед них 1,2 млн. грн. витрат на оренду основних засобів, що не передбачено під час розрахунку кошторису.

На основі здійсненого PEST-аналізу та отриманих даних з фінансового забезпечення зроблено висновок, що наявна система фінансування експлуатаційного утримання автомобільних доріг дозволяє підприємству не змінювати наявний вектор розвитку. Серед негативних чинників є техніко-технологічні фактори, які спричиняють низьку якість виконання робіт під час залучення техніки.

В проектно-рекомендаційному розділі досліджено основні методи управління витратами. ABC-аналіз дозволив виявити типи робіт, які відносяться до групи А – найбільш стратегічно важливих ресурсів, такими роботами є ямковий ремонт та зимове обслуговування. За допомогою CVP-аналізу визначено необхідний обсяг доходу у розмірі – 35923,8 тис. грн. за 2020 рік для забезпечення беззбитковості діяльності підприємства.

Розглянуті методи управління витратами стали основою до розроблення методичного підходу, який дозволяє визначити причини неефективності використання основних засобів на підприємствах дорожньої галузі, вплив нестачі трудомісткості на формування фінансових результатів організації. Виконання ручних робіт дозволяє закласти загальновиробничих витрат в кошторис на 25% відносно комбінованого способу, але тоді виникають збитки через простой обладнання.

Поетапно було виявлено процес формування вартості використання основних засобів. Вартість використання обладнання було розділено на умовно-постійні та умовно-змінні витрати. Змінні витрати у загальних витрат використання більшості основних засобів становлять до 90%. Коригування вартості здійснюється граничними цінами. Коли гранична вартість менша за умовно-змінні витрати його використання недоцільне. На основі наявного обладнання виявлено, що струменеві машини для ямкового ремонту для покриття кошторисом постійних витрат необхідно збільшити виробітку відносно нормативу на 70%.

Для оцінки практичної значущості методу, на прикладі автогрейдера ДЗК-250 було встановлено, що норма експлуатації в рік становить 1430 годин, а понаднормова година принесе підприємству 74,88 грн. прибутку. Підприємство має бути зацікавлено у збільшенні завантаженості обладнання. Доцільним є комунікація з приватними особами на предмет використання різних основних засобів, а відсутність коригування граничними цінами машин та механізмів для

принесе більший економічний ефект ніж у залученні техніки на дорогах державного значення.

Результат запровадження даного методичного підходу спрямований на реалізацію наступних завдань: виявлення джерел збитків, визначення ступеню завантаженості основних засобів, дослідження необхідної виробітки, аналіз фактичних витрат та створення підстав для здійснення періодичного планування дорожніх робіт. Реалізація запропонованої методики передбачає постійний моніторинг нормативних граничних цін; комунікацію з підприємством-підрядником для визначення поточних цін на матеріальні ресурси; визначення планових об'ємів робіт та ступеня завантаженості обладнання; узгодженість процесів нормування праці та його трудомісткістю за кошторисними розрахунками.

Введення кошторисної документації за 2018-2020 роки відбувалося за допомогою програмного забезпечення – «Кошторис: будівельні технології». В магістерській роботі, за допомогою даної програми були проведені розрахунки в проектно-рекомендаційному розділі щодо формування кошторисних витрат робіт філії «П'ятихатське ДЕП».

Для аналізу використовувалися приватні та нормативні показники, які відображаються в бухгалтерській звітності, нормативній базі дорожній галузі. Тому дослідження базувалося на принципах комплексності, об'єктивності та інформативності аналізу.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Господарський кодекс України від 16.01.2003 р № 436-IV. Законодавство України : база даних / Верхов. Рада України. Дата оновлення: 14.08.2021 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15/ed20210814#Text> (дата звернення: 14.09.2021).
2. Гриньова В. М. Операційна діяльність сучасних підприємств машинобудування: монографія / В. М. Гриньова, М. Ю. Явдак. – Харків: ХНЕУ ім. С. Кузнеця, 2016. – С. 18–22.
3. Дуляба Н. І. Соціально-економічна суть та місце поточних витрат у діяльності підприємства / Н. І. Дуляба, М. Г. Шкіря // Науковий вісник НЛТУ України. – 2014. – Вип. 24.4. – С. 290–294.
4. Смит А. Исследование о природе и причинах богатства народов / А. Смит. – М.: Эксмо, 2016. – С. 676–683.
5. Небрат В. В. Історія народного господарства та економічної думки України: зб. наук. праць / В. В. Небрат. – К.: НАН України, ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН України, 2017. – 464 с.
6. Маркс К. Капитал. Т. 3. Процесс капиталистического производства / К. Маркс – Режим доступа: <http://www.esperanto.mv.ru/Marksismo/Kapital3/index.html> (дата звернення: 20.09.2021).
7. Череп А. В. Ефективність як економічна категорія / А. В. Череп, Є. М. Стрілець // Ефективна економіка. – 2013. – № 1. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2013_1_26.
8. Свелеба Н. А. Оптимізація витрат операційної діяльності підприємств сфери послуг / Н. А. Свелеба, О. В. Килин, О. М. Вітер // Причорноморські економічні студії. – 2021. – № 61. – С. 66–67. – Режим доступу: http://bses.in.ua/journals/2021/61_2021/13.pdf (дата звернення 12.09.2021 р.).

9. Фірман Н. Я. Економічна сутність фінансового результату підприємства / Н. Я. Фірман, О. П. Вашків // Східна Європа: економіка, бізнес та управління. 2019. – № 5. – 165 с. – Режим доступу: <http://dspace.wunu.edu.ua/jspui/bitstream/316497/35409/1/Фірман-Вашків%20стаття%20163-169.pdf> (дата звернення 14.09.2021 р.).

10. Пчелинська Г. Сучасні проблеми оцінки витрат підприємства / Г. Пчелинська // Інститут бухгалтерського обліку, контроль та аналіз в умовах глобалізації : міжнар. зб. наук. пр. – 2016. – Вип. 3. – 41 с. – Режим доступу: <http://dspace.wunu.edu.ua/handle/316497/18036> (дата звернення 14.09.2021 р.).

11. Тульчинська С. О. Фінансова стійкість як складова економічної ефективності підприємства / С. О. Тульчинська // Ефективна економіка. – 2018. – № 4. – Режим доступу: <http://journals.khnu.km.ua/vestnik/wp-content/uploads/2021/01/43-12.pdf> (дата звернення 14.09.2021 р.).

12. Журавель В. В., Медведєв І. А. Методичні рекомендації та завдання для самостійної роботи і проведення практичних занять з дисципліни «Управління витратами» (для студентів спеціальності 051 – Економіка) / ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2018. – 5 с. – Режим доступу: <https://core.ac.uk/download/pdf/162019626.pdf> (дата звернення 14.09.2021 р.).

13. Волошина О. А. Формування витрат господарської діяльності підприємства / О. А. Волошина, Н. О. Клименко // Науковий вісник Херсонського державного університету. Сер. : Економічні науки. – 2016. – Вип. 18(1). – С. 85–88.

14. Вороная Н. Класифікація витрат на виробництво / Н. Вороная // Податки & бухоблік. – 2016. – №32. – Режим доступу: <https://i.factor.ua/ukr/journals/nibu/2016/april/issue-32/article-17159.html> (дата звернення 20.09.2021 р.).

15. Черниш С. С. Економічний аналіз: навч. посіб. / С. С. Черниш. – К: Центр учбової літератури, 2010. – 219 с. – Режим доступу:

<http://www.dit.edukit.zp.ua/Files/downloads/C.C.Черниш%20Економічний%20аналіз.%20.pdf> (дата звернення 15.09.2021 р.).

16. Про затвердження Національного положення (стандарт) бухгалтерського обліку 16 "Витрати" (П(С)БО 16): Наказом Міністерства Фінансів України від 31 грудня 1999 року № 318. Законодавство України : база даних / Верхов. Рада України. Дата оновлення: 09.08.2013. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0027-00#Text> (дата звернення 12.09.2021 р.).

17. Чорна М. В. Управління витратами : навч. посіб. / М. В. Чорна, П. В. Смірнова, Р. М. Бугріменко. – Харків: ХДУХТ, 2017. – 166 с.

18. Ляшко І. І. Дослідження методів управління витратами на сучасних підприємствах / І. І. Ляшко, О. М. Єременко // Східна Європа: економіка, бізнес та управління. – 2016. – № 4. – С. 163-166.

19. Котлярова В. Г. Формування підходу до управління витратами промислового підприємства / В. Г. Котлярова, Я. М. Деренська, О. В. Гладкова // Бізнес Інформ. – 2020. – № 11. – С. 198-200.

20. Методичні підходи до стратегічного управління діяльністю підприємства / кол. монографія за ред. П. П. Микитюка. – Тернопіль: Економічна думка, Тернопільський національний економічний університет, 2017. – 189 с.

21. Олійник С. О. Особливості обліку та управління витратами на підприємстві // Науковий огляд. – 2017. – № 5 – С. 1–13. – Режим доступу: <https://naukajournal.org/index.php/naukajournal/article/viewFile/1209/1315> (дата звернення 20.09.2021 р.).

22. Нісфоян С.С. Управління витратами на утримання і розвиток персоналу підприємств : [монографія] / С. С. Нісфоян. – Кропивницький: Видавець Лисенко В.Ф., 2020. – 61 с.

23. Телишевська Л. І. Особливості управління персоналом на підприємстві / Л. І. Телишевська, Д. В. Ільченко // Управління економікою: теорія та практика: Зб. наук. пр. – К: ІЕП НАНУ, 2018. – С. 125.

24. Піскунова Н. В. Аналіз витрат виробництва як важлива ланка ефективного управління промислового підприємства / Н. В. Піскунова, М. Г. Федорець, К. С. Піскунова // Економічний аналіз : зб. наук. праць; редкол.: С. І. Шкарабан (голов. ред.) та ін. – Тернопіль : Видавничо-поліграфічний центр Тернопільського національного економічного університету “Економічна думка”, 2013. – Том 13. – С. 357–364.

25. Рожковська О. П. Сучасний менеджмент : моделі, стратегії, технології / О. П. Рожковська // Матеріали XXI Всеукр. щоріч. студент. наук.-практ. конф. за міжнарод. участю. 23 квіт. 2020 р. – Одеса : ОРІДУ НАДУ, 2020. – 342 с.

26. Горняк О. І. Економіка та організація підприємницької діяльності: навч. посіб / О. І. Горняк, М. В. Шарко ; за заг. ред. д.е.н. Н. В. Сментини. – К: ФОП Гуляєва В.М, 2019. – С. 210–211.

27. Сумець О. М. Стратегічний менеджмент : підручник / О. М. Сумець. – Харків : ХНУВС, 2021. – 86 с.

28. Чичуліна К. В. Сучасні методи обліку витрат / К. В. Чичуліна, Є. М. Міщук, А. С. Арзуманян // Економіка і суспільство. Електронне наукове фахове видання Мукачівського держаного університету. – 2017. – №13. – С. 1435–1442.

29. Про автомобільні дороги: Закон України від 08.09.2005 р № 1506-IX. Законодавство України : база даних / Верхов. Рада України. Дата оновлення: 20.06.2021 – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15#Text> (дата звернення: 01.10.2021).

30. Перелік чинних документів для дорожнього господарства. Державне підприємство «Державний дорожній науково-дослідний інститут імені М.П.Шульгіна»: офіц. веб-сайт. – Режим доступу: <https://dorndi.org.ua/ua/perelik-dyuchih-normativnih-dokumentiv> (дата звернення: 01.10.2021).

31. Цинка А. О. Огляд останніх напрацювань з удосконаленої кошторисної нормативної документації на дорожні роботи / А. О. Цинка, І. В. Ракович,

А. Г. Грінчук // Дороги і мости. – 2021. – Вип. 23. – 33 с. – Режим доступу: http://dorogimosti.org.ua/ua/oglyad-ostannih-naprasyuvany-z-udoskonalenoyi-koshtorisnoyi-normativnoyidokumentaciyi-na-doroghni-roboti_jg (дата звернення: 25.09.2021).

32. Кучаковська Н. О. Правове регулювання договору підряду на капітальне будівництво: окремі аспекти / Н. О. Кучаковська // Підприємництво, господарство і право. – 2017. – № 5. – С. 58–62.

33. Про затвердження Методики визначення обсягу фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг та нормативів витрат, пов'язаних з утриманням автомобільних доріг: Наказ Міністерства інфраструктури України від 21.09.2012 р. Законодавство України : база даних / Верхов. Рада України. Дата оновлення: 08.10.2013. – Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/RE22046.html (дата звернення: 25.09.2021).

34. СОУ– 42.1-37641918-085:2018. Правила визначення вартості робіт з поточного ремонту та експлуатаційного утримання. – Київ: Служба автомобільних доріг України, 2018. – Режим доступу: https://drive.google.com/file/d/1ChzP8_Uv6RNKvonjxlPc7K119OLgFJcu/view (дата звернення: 25.09.2021).

35. Посібник ризиків закупівель в дорожній сфері. CoST. USAID 2020. – С. 71–73. – Режим доступу: <https://costukraine.org/wp-content/uploads/2021/05/Posibnyk-ryzykiv-zakupivel-u-dorojnii-sferi-2020-web.pdf> (дата звернення: 24.09.2021).

36. ДСТУ-Н Б Д.1.1-2:2013. Настанова щодо визначення прямих витрат у вартості будівництва. – Київ: Міністерство розвитку громад та територій України, 2013. – С. 4–5. – Режим доступу: https://dbn.co.ua/_ld/11/1114_DSTU-N_B_D.1.1-.pdf (дата звернення: 24.09.2021).

37. ДСТУ-Н Б Д.1.1-3:2013. Настанова щодо визначення загальнопромислових і адміністративних витрат та прибутку у вартості будівництва. Київ: Міністерство розвитку громад та територій України. – Київ, 2013. – С. 3–5. – Режим доступу: https://dnaop.com/html/59411/doc-ДСТУ-Н_Б_Д.1.1-3_2013 (дата звернення: 24.09.2021).

38. ДСТУ-Н Б Д.1.1-5:2013. Настанова щодо визначення розміру коштів на титульні тимчасові будівлі та споруди і інші витрати у вартості будівництва. – Київ, 2013. – С. 2–6. – Режим доступу: <http://interiorfor.com/dstu/dstu-n-b-d-1-1-5-2013/> (дата звернення: 25.09.2021).

39. Укрупнені ресурсні кошторисні нормативи та укрупнені кошторисні ціни. Київ: Служба автомобільних доріг України, 2018. – С. 7–8. – Режим доступу: [https://dorndi.org.ua/files/upload/ЗБІРНИК%20УКРУПНЕНИХ_2020%20\(3\).pdf](https://dorndi.org.ua/files/upload/ЗБІРНИК%20УКРУПНЕНИХ_2020%20(3).pdf) (дата звернення: 25.09.2021).

40. СОУ 42.1-37641918-035:2018. Автомобільні дороги. Ресурсні елементні кошторисні норми на ремонтно-будівельні роботи. – Київ: Служба автомобільних доріг України, 2018. – С. 1–4.

41. ДСТУ- Н Б Д.2.2-48:2012. Вказівки щодо застосування ресурсних елементних кошторисних норм на будівельні роботи. – Київ, 2012. – С. 2–6. – Режим доступу: https://dbn.co.ua/load/normativy/dstu/dstu_b_d_2_2_48/5-1-0-1131 (дата звернення: 24.09.2021).

42. СОУ 42.1-37641918-071:2018. Автомобільні дороги. Ресурсні елементні кошторисні норми на роботи з експлуатаційного утримання. – Київ: Служба автомобільних доріг України, 2019. – С. 24–25.

43. ДБН Г.1-218-182:2006. Класифікація робіт з ремонтів автомобільних доріг загального користування. – Київ: Служба автомобільних доріг України, 2006. С. 2-4.

44. ДБН Г.1-218-182:2011. Ремонт автомобільних доріг загального користування. – Київ: Служба автомобільних доріг України, 2011. – С. 3–5.

45. Зрозуміла інфографіка класифікації доріг Державного агентства автомобільних доріг від 22.01.2021 р. : офіц. веб-сайт. – Режим доступу: https://ukravtodor.gov.ua/4497/chasti_pytannia/zrozumila_infohrafika_klasyfikatsii_dorih.html (дата звернення: 02.10.2021).

46. Деякі питання дорожнього господарства: Постанова Кабінету Міністрів України від 17.02.2021 р. № 122. Законодавство України : база даних / Кабінет Міністрів України. – Режим доступу: <https://www.kmu.gov.ua/npras/deyaki-pitannya-dorozhnogo-gospodarstva-i170221-122> (дата звернення: 02.10.2021).

47. Публічна інформація Служби автомобільних доріг у Харківській області від 1.07.2016 р. : офіц. веб-сайт. – Режим доступу: https://kh.ukravtodor.gov.ua/pro_sluzhbu/pro_nas.html (дата звернення: 03.10.2021).

48. Публічна інформація ДП «Дороги Харківщини» : офіц. веб-сайт. URL: Публічна інформація Служби автомобільних доріг у Харківській області від 1.07.2016 р. : офіц. веб-сайт. – Режим доступу: <https://dor.kh.ua/about/> (дата звернення: 03.10.2021).

49. Дані про підрозділи ДП «Харківський облавтодор»: Інспекційний портал: офіц. веб-сайт. – Режим доступу: https://inspections.gov.ua/subject/view/branches?subject_id=24896&sort=location (дата звернення: 02.10.2021).

50. База даних і система аналітики публічних закупівель. Clarity Project офіц. веб-сайт. – Режим доступу: <https://clarity-project.info/tenderer/03448907> (дата звернення: 02.10.2021).

51. Інформація про хід проведення дорожніх робіт і підготовки до зими по філії «П'ятихатське ДЕП» ДП «Харківський облавтодор». Харківська обласна адміністрація. офіц. веб-сайт. – Режим доступу: <https://kharkivoda.gov.ua/news/62411?sv> (дата звернення: 02.10.2021).

52. Пчелинська Г. Сучасні проблеми оцінки витрат підприємства / Г. Пчелинська // Інститут бухгалтерського обліку, контроль та аналіз в умовах глобалізації : міжнар. зб. наук. пр. – 2016. – Вип. 3. – С. 39–42.

53. Поточні ціни на 4 квартал 2020 року: ТОВ «Computer Logic Group»: офіц. веб-сайт. – Режим доступу: http://cl.com.ua/updates/sts_ua_dstu/The_current_price_level/price_4_2020.html (дата звернення: 4.11.2021).

54. Усереднені показники експлуатації дорожніх машин і механізмів Укравтодор станом на 18.05.2020 року : ТОВ «Computer Logic Group»: офіц. веб-сайт. – Режим доступу: http://cl.com.ua/updates/sts_ua_dstu/avtodor_dstu/UPDATE_AVTO_202006.html (дата звернення: 4.11.2021).

55. Головацька С. І. Внутрішній контроль витрат підприємства: організаційно-методичні аспекти // Молодий вчений: Науковий журнал. – Львів, 2016. – № 5. – С. 37–39.

56. Давидюк Т. В. Методи обліку витрат і калькулювання собівартості продукції у вітчизняних нормативних актах: напрями удосконалення // Економіка: реалії часу. Науковий журнал. – 2016. – № 1 – С. 6–13.

57. Гаврись О. М. Прийняття управлінських рішень у контексті управління логістичними витратами / О. М. Гаврись, В. І. Ковшик // Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. – 2016. – № 18. – С. 73–76.

58. Радіонова Н. Й. Інформаційно-аналітичне забезпечення управління витратами діяльності підприємства / Н. Й. Радіонова, М. О. Кардаш // Детермінанти сталого розвитку підприємств в умовах турбулентності: колективна монографія / за заг. ред. М. І. Скрипник. Київ : КНУТД, 2017. С. 23–32.

59. Пчелинська Г. В. Варіативність оцінки в управлінні витратами підприємства / Г. В. Пчелинська // Міжнародний науковий журнал "Інтернаука". Серія : Економічні науки. – 2018. – № 1. – С. 72–77.

60. Дерій В. Бухгалтерський облік, аналіз і аудит у системі управління витратами на економічну безпеку / В. Дерій, І. Мельничук // Вісник Тернопільського національного економічного університету. – 2019. – № 1. – С. 197–208.

61. Міжнародний стандарт бухгалтерського обліку 7 (МСБО 7). Звіт про рух грошових коштів. Дата редакції 01.01.2012. – Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/929_019#Text (дата звернення: 10.09.2021).

ДОДАТКИ

Додаток А

Підприємство	філія П'ятихатське ДЕП	за ЄДРПОУ	03448907
Територія	Харківська обл. Дергачівський р-н	за КОАТУУ	
Організаційно-правова форма господарювання	філія	за КОПФГ	
Вид економічної діяльності		за КВЕД	
Середня кількість працівників ¹			
Адреса, телефон	62340 Харківська обл.Дергачівський р-н., с Черкаська Лозова, вул. Київське шосе 1		

Одиниця виміру: тис. грн. без десяткового знака
 Складено (зробити позначку "v" у відповідній клітинці):
 за положеннями (стандартами) бухгалтерського обліку
 за міжнародними стандартами фінансової звітності

X

Консолідований баланс (Звіт про фінансовий стан) за 2020 рік.

Актив	Код рядка	На початок звітнього періоду	На кінець звітнього періоду
1	2	3	5
I. Необоротні активи			
Нематеріальні активи	1000	9860119,97	9857255,81
первісна вартість	1001	9882668,20	9882668,20
накопичена амортизація	1002	22548,23	25412,39
Незавершені капітальні інвестиції	1005		
Основні засоби	1010	11077813,76	11510709,91
первісна вартість	1011	20883434,28	22487887,18
знос	1012	9805620,52	10977177,27
Інвестиційна нерухомість	1015		
Первісна вартість інвестиційної нерухомості	1016		
Знос інвестиційної нерухомості	1017		
Довгострокові біологічні активи	1020		
Довгострокові фінансові інвестиції: які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030		
інші фінансові інвестиції	1035		
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040		
Відстрочені податкові активи	1045		
Гудвіл при консолідації	1055		
Інші необоротні активи	1090		
Усього за розділом I	1095	20 937 933,73	21 367 965,72
II. Оборотні активи			
Запаси	1100	10866255,23	6074368,47

Виробничі запаси	1101	10866255,23	6074368,47
Незавершене виробництво	1102		
Готова продукція	1103		
Товари	1104	16864,08	4660,41
Поточні біологічні активи	1110		
Векселі одержані	1120		
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	1257671,68	1451349,34
Дебіторська заборгованість за розрахунками: за виданими авансами	1130	169959,98	171685,83
з бюджетом	1135	10122,51	3973,21
у тому числі з податку на прибуток	1136		
Дебіторська заборгованість за розрахунками із внутрішніх розрахунків	1145		
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	214693,70	104879,23
Поточні фінансові інвестиції	1160		
Гроші та їх еквіваленти	1165	24,3	31264,84
Витрати майбутніх періодів	1170		
Інші оборотні активи	1190	105126,25	73650,31
Усього за розділом II	1195	12640717,73	7915831,64
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття	1200		
Баланс	1300	33578651,46	29283797,36

Пасив	Код рядка	На початок звітної періоду	На кінець звітної періоду
1	2	3	5
I. Власний капітал		3419422,88	
Зареєстрований капітал	1400		3419422,88
Капітал у дооцінках	1405		
Додатковий капітал	1410	12572240,41	12171228,02
Резервний капітал	1415		
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	-951006,93	-888305,8
Неоплачений капітал	1425	()	()
Вилучений капітал	1430	()	()
Неконтрольована частка	1490		
Усього за розділом I	1495	15040656,36	14702345,10
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення			
Відстрочені податкові зобов'язання	1500		
Довгострокові кредити банків	1510		
Інші довгострокові зобов'язання	1515		
Довгострокові забезпечення	1520		
Цільове фінансування	1525		

Усього за розділом II	1595		
III. Поточні зобов'язання і забезпечення			
Короткострокові кредити банків	1600		
Векселі видані	1605		
Поточна кредиторська заборгованість за: довгостроковими зобов'язаннями	1610		
товари, роботи, послуги	1615	1983567,96	1270031,04
розрахунками з бюджетом	1620	374750,45	163919,52
у тому числі з податку на прибуток	1621		
розрахунками зі страхування	1625		
розрахунками з оплати праці	1630	604637,95	767699,90
Поточна кредиторська заборгованість за отриманими авансами	1635	402,20	60559,47
Поточна кредиторська заборгованість із внутрішніх розрахунків	1645	15148198,28	11573194,59
Поточні забезпечення	1660	172708,53	458292,15
Доходи майбутніх періодів	1665		
Інші поточні зобов'язання	1690	253729,73	287769,87
Усього за розділом III	1695	18537995,10	14581466,54
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття	1700		
Баланс	1900	33578651,46	29283811,64

Додаток Б

Підприємств Філія «Пятихатське ДЕП» ДП «Харківський Облавтодор» за ЄДРПОУ
(найменування)

Дата (рік, місяць, число)

КОДИ		
		01
03448907		

**Консолідований звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід)
За 2020 р.**

Форма N 2-к Код за ДКУД

1801008

I. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2		4
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	34773,2	29801
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	34324,0	29748,6
Валовий:			
прибуток	2090	449,2	52,4
збиток	2095		
Інші операційні доходи	2120	432,6	336,9
Адміністративні витрати	2130	664,4	591
Витрати на збут	2150		
Інші операційні витрати	2180	685,1	552,2
Фінансовий результат від операційної діяльності:			
прибуток	2190		
збиток	2195	467,7	753,9
Дохід від участі в капіталі	2200		
Інші фінансові доходи	2220		
Інші доходи	2240	530,4	950,4
Фінансові витрати	2250		
Втрати від участі в капіталі	2255		
Інші витрати	2270		144,6
Фінансовий результат до оподаткування:			
прибуток	2290	62,7	51,9
збиток	2295		
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	()	()
Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305		
Чистий фінансовий результат:			
прибуток	2350	62,7	51,9
збиток	2355		

II. СУКУПНИЙ ДОХІД

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Дооцінка (уцінка) необоротних активів	2400		
Дооцінка (уцінка) фінансових інструментів	2405		
Накопичені курсові різниці	2410		
Частка іншого сукупного доходу асоційованих та спільних підприємств	2415		
Інший сукупний дохід	2445		
Інший сукупний дохід до оподаткування	2450		
Податок на прибуток, пов'язаний з іншим сукупним доходом	2455		
Інший сукупний дохід після оподаткування	2460		
Сукупний дохід (сума рядків в 2350, 2355 та 2460)	2465	62,7	51,9
Чистий прибуток (збиток), що належить:			
власникам материнської компанії	2470		
неконтрольованій частці	2475		
Сукупний дохід, що належить:			
власникам материнської компанії	2480		
неконтрольованій частці	2485		

III. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ

Назва статті	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Матеріальні затрати	2500	21389,2	18420,6
Витрати на оплату праці	2505	9820,3	9120,7
Відрахування на соціальні заходи	2510	2160,5	2006,6
Амортизація	2515	1051,3	974,1
Інші операційні витрати	2520	3182,7	1120,6
Разом : 34324+664,4+685,1+2080,3внут.усл.-9,5 черн.отпск-3,3 деб. заб.-137,0 тмц	2550	37604,0	31642,6

IV. РОЗРАХУНОК ПОКАЗНИКІВ ПРИБУТКОВОСТІ АКЦІЙ

Назва статті	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Середньорічна кількість простих акцій	2600		
Скоригована середньорічна кількість простих акцій	2605		
Чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2610		
Скоригований чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2615		
Дивіденди на одну просту акцію	2650		

Додаток В

Підприємств Філія «Пятихатське ДЕП» ДП «Харківський Облавтодор» за ЄДРПОУ
(найменування)

Дата (рік, місяць, число)

КОДИ		
		01
03448907		

**Консолідований звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід)
За 2018 р.**

Форма N 2-к Код за ДКУД 1801008

I. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2		4
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	32447,6	
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	32213,9	
Валовий:			
прибуток	2090	233,7	
збиток	2095		
Інші операційні доходи	2120	64,3	
Адміністративні витрати	2130	413,6	
Витрати на збут	2150		()
Інші операційні витрати	2180	535	
Фінансовий результат від операційної діяльності:			
прибуток	2190		
збиток	2195	650,6	
Дохід від участі в капіталі	2200		
Інші фінансові доходи	2220		
Інші доходи	2240	753,6	
Фінансові витрати	2250		
Втрати від участі в капіталі	2255		
Інші витрати	2270	1,7	
Фінансовий результат до оподаткування:			
прибуток	2290	101,3	
збиток	2295		
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	()	()
Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305		
Чистий фінансовий результат:			
прибуток	2350	101,3	
збиток	2355		

II. СУКУПНИЙ ДОХІД

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Дооцінка (уцінка) необоротних активів	2400		
Дооцінка (уцінка) фінансових інструментів	2405		
Накопичені курсові різниці	2410		
Частка іншого сукупного доходу асоційованих та спільних підприємств	2415		
Інший сукупний дохід	2445		
Інший сукупний дохід до оподаткування	2450		
Податок на прибуток, пов'язаний з іншим сукупним доходом	2455		
Інший сукупний дохід після оподаткування	2460		
Сукупний дохід (сума рядків 2350, 2355 та 2460)	2465	101,3	
Чистий прибуток (збиток), що належить:			
власникам материнської компанії	2470		
неконтрольованій частці	2475		
Сукупний дохід, що належить:			
власникам материнської компанії	2480		
неконтрольованій частці	2485		

III. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ

Назва статті	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Матеріальні затрати	2500	21581,8	
Витрати на оплату праці	2505	7921,2	
Відрахування на соціальні заходи	2510	1734,3	
Амортизація	2515	1061,7	
Інші операційні витрати	2520	1729,5	
Разом	2550	34028,5	

IV. РОЗРАХУНОК ПОКАЗНИКІВ ПРИБУТКОВОСТІ АКЦІЙ

Назва статті	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Середньорічна кількість простих акцій	2600		
Скоригована середньорічна кількість простих акцій	2605		
Чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2610		
Скоригований чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2615		
Дивіденди на одну просту акцію	2650		

II. Основні засоби

Додаток Г

Групи основних засобів	Код рядка	Залишок на початок року		Надійшло за рік	Переоцінка (дооцінка +, уцінка -)		Вибуло за рік		Нараховано амортизації за рік	Втрати від зменшення корисності	Інші зміни за рік		Залишок на кінець року		у тому числі		
		первісна (переоцінена) вартість	знос		первісної (переоціненої) вартості	знос	первісна (переоцінена) вартість	знос			первісної (переоціненої) вартості	знос	первісна (переоцінена) вартість	знос	первісна (переоцінена) вартість	знос	первісна (переоцінена) вартість
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Земельні ділянки	100																
Жильє	110																
Будинки, споруди та передавальні пристрої	120	2278,8	936,4	1002,2					137,3				3281,0	1073,7			
Машини та обладнання	130	7072,3	2183,1	345,4			28,3	28,3	89,7			200,6	7389,4	2445,1			
Транспортні засоби	140	10581,3	6123,0	273,3			100,1	64,5	646,9			16,4	10754,5	6721,8			
Інструменти, прилади, інвентар (меблі)	150	802,6	464,5	33,9					91,1				836,5	555,6			
Робоча і продуктивна худоба	160												0,0	0,0			
Багаторічні насадження	170												0,0	0,0			
Інші основні засоби	180	61,5	11,6						4,3				61,5	15,9			
Бібліотечні фонди	190																
Малочисні необоротні матеріальні активи	200	87,0	87,0	79,1			1,0	1,0	79,1				165,1	165,1			
Тимчасові (нетитульні) споруди	210																
Природні ресурси	220																
Інвентарна тара	230																
Предмети прокату	240																
Інші необоротні матеріальні активи	250																
Разом	260	13811,2	9805,6	1733,9	0,0	0,0	129,4	93,8	1048,4	0,0	0,0	217,0	22488,0	10977,2	0,0	0,0	0,0
3 рядка 260 графа 14		вартість основних засобів, щодо яких існують передбачені чинним законодавством обмеження права власності вартість оформлених у заставу основних засобів															
		(261) _____															
		(262) _____															
		(263) _____															
		(264) _____															
		(265) _____,2140,0															

Додаток Д

Інформація

про обсяги виконаних у 2020 році ремонтно-будівельних робіт (по видах робіт), за СІЧЕНЬ - ГРУДЕНЬ 2020 року філії "Пятихатське ДЕП" ДП "Харківський облавтодор"

Види робіт				Всього			
				державного значення	місцевого значення	інших	Всього
1				17	18	20	21
4. Ліквідація деформацій і руйнувань покриття (фрезерування, заливка тріщин, ліквідація просядок і т.п.), поновлення профілю щобєневих та гравійних покриттів	Всього	тис.м2		-	0,6	-	0,586
		тис.грн.		-	121,6	-	121,6
		із них прийнято	тис.м2	-	0,6	-	0,586
			тис.грн.	-	121,6	-	121,6
	в т.ч. ВС	тис.м2		-	0,6	-	0,586
		тис.грн.		-	121,6	-	121,6
		із них прийнято	тис.м2	-	0,6	-	0,586
			тис.грн.	-	121,6	-	121,6
5. Ліквідація ямковості	Всього	тис.м2		29,065	7,377	0,039	36,482
		тис.грн.		12 834,7	4 019,8	39,6	16 894,1
		із них прийнято	тис.м2	28,933	7,377	0,039	36,350
			тис.грн.	12 657,8	4 019,8	39,6	16 717,2
	в т.ч. ВС	тис.м2		29,065	7,377	0,039	36,482
		тис.грн.		12 834,7	4 019,8	39,6	16 894,1
		із них прийнято	тис.м2	28,933	7,377	0,039	36,350
			тис.грн.	12 657,8	4 019,8	39,6	16 717,2
6. Ремонт штучних споруд	Всього	тис.грн.		32,7	-	-	32,7
		із них прийнято	тис.грн.	32,7	-	-	32,7
	в т.ч. ВС	тис.грн.		32,7	-	-	32,7
		із них прийнято	тис.грн.	32,7	-	-	32,7
7. Влаштування засобів організації дорожнього руху (встановлення та заміна дорожніх знаків, сигнальних стовпчиків і т.п.)	Всього	тис.грн.		1 282,3	-	-	1 282,3
		із них прийнято	тис.грн.	1 274,3	-	-	1 274,3
	в т.ч. ВС	тис.грн.		1 282,3	-	-	1 282,3
		із них прийнято	тис.грн.	1 274,3	-	-	1 274,3

9. Ремонт та встановлення бар'єрних огорожень	Всього	тис.грн.		1 406,9	77,5	-	1 484,4
		із них прийнято	тис.грн.	1 406,9	77,5	-	1 484,4
	в т.ч. ВС	тис.грн.		1 406,9	77,5	-	1 484,4
		із них прийнято	тис.грн.	1 406,9	77,5	-	1 484,4
10. Роботи по зимовому утриманню (без чергування)	Всього	тис.грн.		10 754,4	161,2	-	10 915,6
		із них прийнято	тис.грн.	9 661,2	55,8	-	9 717,0
	в т.ч. ВС	тис.грн.		10 754,4	161,2	-	10 915,6
		із них прийнято	тис.грн.	9 661,2	55,8	-	9 717,0
11. Чергування при зимовому утриманні	Всього	тис.грн.		2 850,3	-	-	2 850,3
		із них прийнято замовником	тис.грн.	2 850,3	-	-	2 850,3
	в т.ч. ВС	тис.грн.		2 850,3	-	-	2 850,3
		із них прийнято	тис.грн.	2 850,3	-	-	2 850,3
12. Вирубка порослі, дерев, кущів	Всього	тис.грн.		641,9	296,7	-	938,6
		із них прийнято	тис.грн.	634,8	279,7	-	914,5
	в т.ч. ВС	тис.грн.		641,9	296,7	-	938,6
		із них прийнято	тис.грн.	634,8	279,7	-	914,5
13. Покос трав	Всього	тис.грн.		469,5	130,6	0,8	600,9
		із них прийнято	тис.грн.	469,5	130,6	0,8	600,9
	в т.ч. ВС	тис.грн.		469,5	130,6	0,8	600,9
		із них прийнято	тис.грн.	469,5	130,6	0,8	600,9
14. Інші роботи	Всього	тис.грн.		5 622,4	938,5	5,1	6 566,0
		із них прийнято	тис.грн.	5 606,6	938,5	5,1	6 550,2
	в т.ч. ВС	тис.грн.		5 622,4	938,5	5,1	6 566,0
		із них прийнято	тис.грн.	5 606,6	938,5	5,1	6 550,2
ВСЬОГО	Всього	тис.грн.		35 895,1	5 745,9	45,5	41 686,5
		із них прийнято	тис.грн.	34 594,1	5 623,5	45,5	40 263,1
	в т.ч. ВС	тис.грн.		35 895,1	5 745,9	45,5	41 686,5
		із них прийнято	тис.грн.	34 594,1	5 623,5	45,5	40 263,1

Інформація

про обсяги виконаних у 2019 році ремонтно-будівельних робіт (по видах робіт), за СІЧЕНЬ - ГРУДЕНЬ 2019 року філії "Пятихатське ДЕП" ДП "Харківський облавтодор"

Види робіт		Всього						
		державного значення	місцевого значення	комунальних	інших	Всього		
1		17	18	19	20	21		
2. Влаштування інших асфальтобетонних покриттів	Всього	тис.м2		-	-	0,276	-	0,3
		км		-	-	0,046	-	0,0
		тис.грн.		-	-	120,6	-	120,6
		із них прийнято	тис.м2	-	-	0,276	-	0,3
			км	-	-	0,046	-	0,0
	тис.грн.		-	-	120,6	-	120,6	
	в т.ч. власні сили	тис.м2		-	-	0,276	-	0,3
		км		-	-	0,046	-	0,0
		тис.грн.		-	-	120,6	-	120,6
		із них прийнято	тис.м2	-	-	0,276	-	0,3
км			-	-	0,046	-	0,0	
тис.грн.	-		-	120,6	-	120,6		
4. Ліквідація деформацій і руйнувань покриття	Всього	тис.м2		0,354	-	-	-	0,354
		тис.грн.		11,3	-	-	-	11,3
		із них прийнято	тис.м2	0,354	-	-	-	0,354
			тис.грн.	11,3	-	-	-	11,3
	в т.ч. ВС	тис.м2		0,354	-	-	-	0,354
		тис.грн.		11,3	-	-	-	11,3
		із них прийнято	тис.м2	0,354	-	-	-	0,354
			тис.грн.	11,3	-	-	-	11,3
5. Ліквідація ямковості	Всього	тис.м2		19,083	8,271	0,481	0,085	27,920
		тис.грн.		9 261,3	3 687,1	385,8	112,0	13 446,2
		із них прийнято	тис.м2	19,018	8,271	0,481	0,085	27,855
			тис.грн.	9 168,2	3 687,1	385,8	112,0	13 353,1
	в т.ч. ВС	тис.м2		19,083	8,271	0,481	0,085	27,920
		тис.грн.		9 261,3	3 687,1	385,8	112,0	13 446,2
		тис.м2		19,018	8,271	0,481	0,085	27,855

		із них прийнято	тис.грн.	9 168,2	3 687,1	385,8	112,0	13 353,1
6. Ремонт штучних споруд	Всього	тис.грн.		279,2	-	-	-	279,2
		із них прийнято замовником	тис.грн.	279,2	-	-	-	279,2
	в т.ч. ВС	тис.грн.		279,2	-	-	-	279,2
		із них прийнято замовником	тис.грн.	279,2	-	-	-	279,2
7. Влаштування засобів організації дорожнього руху	Всього	тис.грн.		1 245,0	17,0	-	35,0	1 297,0
		із них прийнято	тис.грн.	1 078,0	17,0	-	35,0	1 130,0
	в т.ч. ВС	тис.грн.		1 245,0	17,0	-	35,0	1 297,0
		із них прийнято	тис.грн.	1 078,0	17,0	-	35,0	1 130,0
9. Ремонт та встановлення бар'єрних огорожень	Всього	тис.грн.		650,3	-	-	-	650,3
		із них прийнято	тис.грн.	610,0	-	-	-	610,0
	в т.ч. ВС	тис.грн.		650,3	-	-	-	650,3
		із них прийнято	тис.грн.	610,0	-	-	-	610,0
10. Роботи по зимовому утриманню (без чергування)	Всього	тис.грн.		8 210,9	332,7	-	1 650,6	10 194,2
		із них прийнято	тис.грн.	7 645,1	332,7	-	1 650,6	9 628,4
	в т.ч. ВС	тис.грн.		8 210,9	332,7	-	1 650,6	10 194,2
		із них прийнято	тис.грн.	7 645,1	332,7	-	1 650,6	9 628,4
11. Чергування при зимовому утриманні	Всього	тис.грн.		1 291,4	-	-	386,4	1 677,8
		із них прийнято замовником	тис.грн.	1 242,5	-	-	386,4	1 628,9
	в т.ч. ВС	тис.грн.		1 291,4	-	-	386,4	1 677,8
		із них прийнято замовником	тис.грн.	1 242,5	-	-	386,4	1 628,9
12. Вирубка порослі, дерев, кущів	Всього	тис.грн.		310,0	625,8	-	-	935,8
		із них прийнято	тис.грн.	310,0	625,8	-	-	935,8
	в т.ч. ВС	тис.грн.		310,0	625,8	-	-	935,8
		із них прийнято	тис.грн.	310,0	625,8	-	-	935,8
13. Покос трав	Всього	тис.грн.		569,5	157,5	-	-	727,0

		із них прийнято	тис.грн.	569,5	157,5	-	-	727,0
	в т.ч. ВС	тис.грн.		569,5	157,5	-	-	727,0
		із них прийнято	тис.грн.	569,5	157,5	-	-	727,0
14. Інші роботи	Всього	тис.грн.		3 658,2	1 715,1	79,3	712,1	6 164,7
		із них прийнято	тис.грн.	3 452,3	1 652,5	79,3	712,1	5 896,2
	в т.ч. ВС	тис.грн.		3 658,2	1 715,1	79,3	712,1	6 164,7
		із них прийнято	тис.грн.	3 452,3	1 652,5	79,3	712,1	5 896,2
ВСЬОГО	Всього	тис.грн.		25 487,0	6 535,2	585,7	2 896,1	35 504,1
		із них прийнято	тис.грн.	24 366,1	6 472,6	585,7	2 896,1	34 320,5
	в т.ч. ВС	тис.грн.		25 487,0	6 535,2	585,7	2 896,1	35 504,1
		із них прийнято	тис.грн.	24 366,1	6 472,6	585,7	2 896,1	34 320,5

Інформація

про обсяги виконаних у 2018 році ремонтно-будівельних робіт (по видах робіт), за
СІЧЕНЬ - ГРУДЕНЬ 2018 року ДП" _____ "

Види робіт			Всього				
			державног о значення	місцевог о значення	комунальні х	Всьог о	
1			17	18	19	21	
2. Влаштування інших асфальтобетонних покриттів	Всього	тис.м2	0,1	-	0,8	0,9	
		км	-	-	-	-	
		тис.грн.	3,3	-	237,0	240,3	
		із них прийнято	тис.м2	0,1	-	0,8	0,9
			км	-	-	-	-
			тис.грн.	3,3	-	237,0	240,3
	в т.ч. власні сили	тис.м2	0,1	-	0,8	0,9	
		км	-	-	-	-	
		тис.грн.	3,3	-	237,0	240,3	
		із них прийнято	тис.м2	0,1	-	0,8	0,9
			км	-	-	-	-
			тис.грн.	3,3	-	237,0	240,3
4. Ліквідація деформацій і руйнувань покриття	Всього	тис.м2	-	0,2	0,5	0,7	
		тис.грн.	-	22,5	101,7	124,2	
		із них прийнято	тис.м2	-	0,2	0,5	0,7
			тис.грн.	-	22,5	101,7	124,2
	в т.ч. ВС	тис.м2	-	0,2	0,5	0,7	
		тис.грн.	-	22,5	101,7	124,2	
		із них прийнято	тис.м2	-	0,2	0,5	0,7
			тис.грн.	-	22,5	101,7	124,2
5. Ліквідація ямковості	Всього	тис.м2	9,2	16,9	0,3	26,4	
		тис.грн.	5 330,1	6 330,0	199,0	11 859,1	
		із них прийнято	тис.м2	9,1	16,9	0,3	26,3
			тис.грн.	5 278,5	6 330,0	199,0	11 807,5
	в т.ч. ВС	тис.м2	9,2	16,9	0,3	26,4	
		тис.грн.	5 330,1	6 330,0	199,0	11 859,1	
		із них прийнято	тис.м2	9,1	16,9	0,3	26,3

			тис.грн.	5 278,5	6 330,0	199,0	11 807,5
7. Влаштування засобів організації дорожнього руху (встановлення та заміна дорожніх знаків, сигнальних стовпчиків і т.п.)	Всього	тис.грн.		470,1	94,7	-	564,8
		із них прийнято	тис.грн.	470,1	94,7	-	564,8
	в т.ч. ВС	тис.грн.		470,1	94,7	-	564,8
		із них прийнято	тис.грн.	470,1	94,7	-	564,8
9. Ремонт та встановлення бар'єрних огорожень	Всього	тис.грн.		309,6	-	-	309,6
		із них прийнято	тис.грн.	309,6	-	-	309,6
	в т.ч. ВС	тис.грн.		309,6	-	-	309,6
		із них прийнято	тис.грн.	309,6	-	-	309,6
10. Роботи по зимовому утриманню (без чергування)	Всього	тис.грн.		16 848,8	-	-	16 848,8
		із них прийнято	тис.грн.	13 937,2	-	-	13 937,2
	в т.ч. ВС	тис.грн.		16 848,8	-	-	16 848,8
		із них прийнято	тис.грн.	13 937,2	-	-	13 937,2
11. Чергування при зимовому утриманні	Всього	тис.грн.		2 903,6	-	-	2 903,6
		із них прийнято	тис.грн.	2 864,2	-	-	2 864,2
	в т.ч. ВС	тис.грн.		2 903,6	-	-	2 903,6
		із них прийнято	тис.грн.	2 864,2	-	-	2 864,2
12. Вирубка порослі, дерев, кущів	Всього	тис.грн.		215,8	762,6	-	978,4
		із них прийнято	тис.грн.	215,1	762,6	-	977,7
	в т.ч. ВС	тис.грн.		215,8	762,6	-	978,4
		із них прийнято	тис.грн.	215,1	762,6	-	977,7
13. Покос трав	Всього	тис.грн.		537,5	396,6	-	934,1
		із них прийнято	тис.грн.	537,5	396,6	-	934,1
	в т.ч. ВС	тис.грн.		537,5	396,6	-	934,1
		із них прийнято	тис.грн.	537,5	396,6	-	934,1
14. Інші роботи	Всього	тис.грн.		2 331,4	1 354,2	39,5	3 725,1
		із них прийнято	тис.грн.	2 331,4	1 354,2	39,5	3 725,1
	в т.ч. ВС	тис.грн.		2 331,4	1 354,2	39,5	3 725,1
		із них прийнято	тис.грн.	2 331,4	1 354,2	39,5	3 725,1
ВСЬОГО	тис.грн.		28950.2	8 960,6	577,2	38 488,0	
	із них прийнято	тис.грн.	25 946,9	8 960,6	577,2	35 484,7	

Баланс

Дата (рік, місяць, число)

Підприємство Філія П'ятихатське ДСП

Територія

Організаційно-правова форма господарювання

Вид економічної діяльності

Одиниця виміру: тис. грн. без десяткового знака

Складено (зробити позначку «х» у відповідній клітинці):

за положеннями (стандартами) бухгалтерського обліку

за міжнародними стандартами фінансової звітності

Дата (рік, місяць, число)

за СДРНОУ

за КОАТУУ

за КОНФГ

за КВЕД

3447262

Консолідований баланс (Звіт про фінансовий стан) станом на 31 грудня 2019р.

Актив	Код рядка	На початок звітного періоду	На початок звітного періоду після виправлення помилок	На початок звітного періоду після рекласифікації	На кінець звітного періоду	На кінець звітного періоду після рекласифікації
1	2	3	4	5	6	7
I. Необоротні активи						
Нематеріальні активи	1000	9863	9863	9863	9860	9861
первісна вартість	1001	9883	9883	9871	9883	9883
накопичена амортизація	1002	20	20	8	23	22
Незавершені капітальні інвестиції	1005	0	0	0	0	0
Основні засоби	1010	10228	10228	10227	11078	10551
первісна вартість	1011	19288	19241	19240	20883	20202
знос	1012	9060	9013	9013	9806	9651
Інвестиційна нерухомість	1015	0	0	0	0	0
первісна вартість	1016	0	0	0	0	0
знос	1017	0	0	0	0	0
Довгострокові біологічні активи	1020	0	0	0	0	0
Довгострокові фінансові інвестиції, які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030	0	0	0	0	0
інші фінансові інвестиції	1035	0	0	0	0	0
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040	0	0	0	0	0
Відстрочені податкові активи	1045	0	0	0	0	0
Гудвіл	1055	0	0	0	0	0
Інші необоротні активи	1090	0	0	0	0	0
Усього за розділом I	1095	20091	20091	20090	20938	20412
II. Оборотні активи						
Запаси	1100	5997	5997	5997	10883	8406
Виробничі запаси	1101	5950	5950	5950	10866	8389
Незавершене виробництво	1102	0	0	0	0	0
Готова продукція	1103	0	0	0	0	0
Товари	1104	47	47	47	17	17
Поточні біологічні активи	1110	0	0	0	0	0
Векселі одержані	1120	0	0	0	0	0
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	3018	3018	3018	1258	1165
Дебіторська заборгованість за розрахунками: за виданими авансами	1130	211	211	211	170	242
з бюджетом	1135	47	47	47	10	21
у тому числі з податку на прибуток	1136	0	0	0	0	0
Дебіторська заборгованість за розрахунками із внутрішніх розрахунків	1145	0	0	0	0	0
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	44	44	44	215	150
Поточні фінансові інвестиції	1160	0	0	0	0	0
Гроші та їх еквіваленти	1165	51	51	51	0	159
Витрати майбутніх періодів	1170	0	0	0	0	0
Інші оборотні активи	1190	88	88	88	105	104

Усього за розділом II	1195	9456	9456	9456	12641	10247
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття	1200		0	0		0
Баланс	1300	29547	29547	29546	33579	30659

1	2	3	5	7	8	9
I. Власний капітал						
Зареєстрований капітал	1400	3419	3419	3419		0
Капітал у дооцінках	1405		0	0	3419	3419
Додатковий капітал	1410	13158	13158	13158		0
Резервний капітал	1415		0	0	12572	12787
Переходілений прибуток (непокритий збиток)	1420	-1003	-1003	-1003		0
Неоплачений капітал	1425		0	0	-951	-898
Вилучений капітал	1430		0	0		0
Неконтрольована частка	1490		0	0		0
Усього за розділом I	1495	15574	15574	15574	15040	15308
II. Довгострокові зобов'язання і						
Відстрочені податкові зобов'язання	1500		0	0		0
Довгострокові кредити банків	1510		0	0		0
Інші довгострокові зобов'язання	1515		0	0		0
Довгострокові забезпечення	1520		0	0		0
Цільове фінансування	1525		0	0		0
Усього за розділом II	1595	0	0	0	0	0
III. Поточні зобов'язання і забезпечення						
Короткострокові кредити банків	1600		0	0		0
Векселі видані	1605		0	0		0
Поточна кредиторська заборгованість за довгостроковими зобов'язаннями	1610		0	0		0
товари, роботи, послуги	1615	1233	1233	1233		0
розрахунками з бюджетом	1620	629	629	629	1984	364
у тому числі з податку на прибуток	1621		0	0	375	156
розрахунками зі страхування	1625	43	43	43		0
розрахунками з оплати праці	1630	593	593	593		27
Поточна кредиторська заборгованість за одержаними авансами	1635			0	605	646
Поточна кредиторська заборгованість із внутрішніх розрахунків	1645	10267	10267	10267	1	95
Поточні забезпечення	1660	604	604	604	15148	13162
Доходи майбутніх періодів	1665		0	0	173	657
Інші поточні зобов'язання	1690	603	604	604	254	244
Усього за розділом III	1695	13972	13973	13973	18539	15351
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними	1700		0	0		0
Баланс	1900	29546	29547	29547	33579	30659

Керівник _____

Головний бухгалтер _____