

Основні положення Методики управління річними витратами на експлуатаційне утримання автомобільних доріг загального користування

І. А. Дмитрієвⁱ, А. О. Лисенкоⁱⁱ

У статті висвітлено теоретико-методичні питання розроблення основних положень Методики управління річними витратами на експлуатаційне утримання автомобільних доріг загального користування на основі вивчення специфіки й узагальнення головних функцій управління витратами дорожніх підприємств. Запропоновано схему алгоритму реалізації означеної Методики в контексті аналізу витрат дорожнього підприємства за класифікаційними ознаками, рекомендованими до використання Міністерством регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України. Окремо виділено структуру алгоритму Методики за етапами циклу PDCA («Plan-Do-Check-Act»), в межах якої пропонується розроблення трьох управлінських моделей залежно від обраної класифікаційної ознаки витрат як об'єкта менеджменту: модель управління витратами на основі коригування усереднених нормативів за умови класифікації витрат на експлуатаційне утримання за статтями калькулювання; декомпозиційна модель управління при класифікації таких витрат за елементами; функціональна модель, яка використовується при розподілі витрат на експлуатаційне утримання за результативністю витрачання.

Ключові слова: витрати, управління, експлуатація, автомобільні дороги, ефективність, дорожнє підприємство.

Абревіатури:

- БМР – будівельно-монтажні роботи
PDCA – управлінський цикл «Plan-Do-Check-Act» («планування–дія–перевірка–коригування»)
ABC – концепція управління витратами Activity Based Costing

УДК 338.512

JEL коди: A30, B41, D61, M21

Вступ. Формування ефективної системи управління витратами є запорукою конкурентоспроможності дорожнього підприємства на ринку спеціалізованих будівельних послуг за рахунок показників витрат. Метою управління витратами підприємств дорожнього господарства є визначення та реалізація напрямків діяльності підприємства з оптимізації обсягів витрат щодо управління його конкурентними перевагами за участі у підрядних торгах.

Транспортна інфраструктура України останнім часом характеризується відсутністю системного підходу до вирішення проблем транспортної та дорожньої галузей, зокрема таких, як недостатнє фінансування будівництва й утримання автомобільних доріг за

ⁱ Дмитрієв Ілля Андрійович, доктор економічних наук, професор, заслужений діяч науки і техніки України, академік Транспортної академії наук України, декан факультету управління та бізнесу, завідувач кафедри економіки підприємства Харківського національного автомобільно-дорожнього університету;

ⁱⁱ Лисенко Аліна Олександрівна, асистент кафедри економіки підприємства Харківського національного автомобільно-дорожнього університету.

© І. А. Дмитрієв, А. О. Лисенко, 2013



рахунок бюджетних коштів, низька безпека дорожнього руху, недосконалість нормативної та законодавчої бази у сфері дорожнього будівництва, потреба в оновленні виробничої бази автотранспортних та дорожньо-будівельних організацій і підприємств та ін. У зв'язку з цим проблеми теоретичного аналізу й методичної оцінки витрат підприємств дорожнього господарства є актуальними і вимагають своєчасного вирішення.

Постановка проблеми. Методологічні основи та практичні аспекти управління витратами підприємств дорожньо-транспортного комплексу відображені у працях вітчизняних вчених, зокрема: удосконалення управління якістю дорожньо-будівельної продукції – у працях О. М. Брячихіна, В. М. Сіденка; удосконалення оцінки економічної ефективності роботи дорожньо-будівельної техніки – А. А. Верби, В. І. Польшакова, Л. А. Пономаренка, удосконалення процесів стратегічного управління розвитком дорожньо-будівельних підприємств – В. Л. Диканя, Н. В. Куденко, О. М. Тищенко; методологічні дослідження ефективного функціонування системи автомобільних перевезень – А. В. Базилука, А. І. Воркута, Н. Ю. Іванової; управління матеріальними ресурсами в організаціях дорожнього господарства – М. М. Бурмаки, В. Г. Шинкаренка та інших.

Поряд із цим вивчення літературних джерел, а також практичного досвіду функціонування вітчизняних дорожніх підприємств свідчить про низку проблем щодо управління їх витратами, зокрема, особливої уваги потребують питання управління витратами на експлуатаційне утримання автомобільних доріг загального користування в контексті адаптації провідних методів менеджменту відповідно до сучасних українських умов та специфіки діяльності підприємств дорожнього комплексу.

Дослідженню даної проблеми присвячений ряд робіт вітчизняних і закордонних авторів, однак доводиться відзначити відсутність актуального методичного підходу, який сприятиме встановленню єдиних універсальних правил проведення управлінської процедури щодо експлуатаційних витрат. Реалізація означеного методичного підходу на дорожніх підприємствах повинна відбуватися відповідно до основних принципів управління витратами: системності; єдності методів управління; впровадження ефективних методів управління витратами; заохочення виробничих підрозділів до зниження витрат; поєднання зниження витрат із високою якістю дорожніх робіт.

Метою дослідження є формування основних положень методики управління річними витратами на експлуатаційне утримання автомобільних доріг загального користування на основі вивчення специфіки й узагальнення головних функцій управління витратами дорожніх підприємств.

Результати дослідження. Управління витратами на експлуатаційне утримання можна визначити як структурно-змістовний аспект управлінської діяльності, що має вираження у вигляді певної динамічної системи взаємозалежних цілісних елементів, поєднаних спільною метою оптимізації або зниження витрат. При цьому в процесі взаємодії складових такої системи виробляється певний механізм визначення ефективності її якісних та кількісних компонентів. Особливе місце у структурі управління витратами займає собівартість дорожніх робіт як синтетичний показник, що узагальнює в собі виробничу й фінансово-господарську діяльність підприємства.

Вивчення специфіки та узагальнення на цій основі головних функцій управління витратами дорожніх підприємств дозволило розробити Методику управління річними витратами на експлуатаційне утримання автомобільних доріг загального користування (далі – Методику), яка являє собою сукупність моделей та важелів оптимізації умов і

процесів управління витратами на експлуатаційне утримання на підприємствах дорожнього господарства.

Основним призначенням Методики управління річними витратами на експлуатаційне утримання автомобільних доріг загального користування є формування та реалізація перспективних напрямів оптимізації та зниження таких витрат на основі використання сукупності управлінських моделей та наявних ресурсних резервів дорожнього підприємства відповідно до встановлених стратегічних і оперативних цілей його діяльності.

Суб'єктами впровадження Методики є керівництво підприємства та фахівці з управління витратами на підприємствах дорожнього господарства. Об'єктом впровадження Методики виступають витрати з експлуатаційного утримання дорожнього підприємства.

Методика може застосовуватися дорожніми підприємствами, які здійснюють роботи з експлуатації автомобільних доріг загального користування та підпорядковуються ПАТ «ДАК «Автомобільні дороги України».

Результати впровадження Методики повинні використовуватися для вирішення завдань підприємствами дорожнього господарства у сфері:

- планування обсягів робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування (далі – автомобільних доріг);
- оперативного управління витратами, у тому числі й на експлуатаційне утримання;
- прогнозування результатів від основної та операційної діяльності.

Схему алгоритму реалізації Методики в загальному вигляді наведено на рис. 1. В основу побудови алгоритму реалізації Методики покладено принципи та «прагматичні аксіоми» Едварда Демінга [1], який увів у практику виробничого менеджменту використання циклу PDCA.

У практиці сучасного виробничого, інноваційного, інвестиційного та фінансового менеджменту цикл PDCA застосовується багаторазово, а його періодичність залежить від виду менеджменту, зокрема по відношенню до управління витратами на експлуатаційне утримання автомобільних доріг загального користування тривалість циклу PDCA, закріпленого в Методиці, дорівнюватиме періодичності циклів фінансової звітності дорожнього підприємства та циклу планування його господарської діяльності терміном на один рік.

Реалізація розробленої Методики починається з процесу «Планування» – першого етапу циклу PDCA, до складу якого входить: визначення цілей управління витратами на експлуатаційне утримання автомобільних доріг; розподіл витрат дорожнього підприємства відповідно до їх класифікації Мінрегіонбудом; аналіз витрат дорожнього підприємства за класифікаційними ознаками; ідентифікація причин відхилень витрат від запланованих обсягів у звітному періоді; планування заходів та прогнозування результатів з усунення встановлених відхилень.

До основних цілей управління витратами на експлуатаційне утримання автомобільних доріг можна віднести зниження витрат за рахунок зменшення трудомісткості дорожніх робіт, зниження загальновиробничих витрат підприємства, зменшення витрат за рахунок підвищення продуктивності праці під час виконання дорожніх робіт тощо.

Впровадження даного етапу алгоритму повинне відбуватися з дотриманням принципу визначення зв'язку між встановленими цілями й рівнем та розподілом таких витрат у звітному періоді.

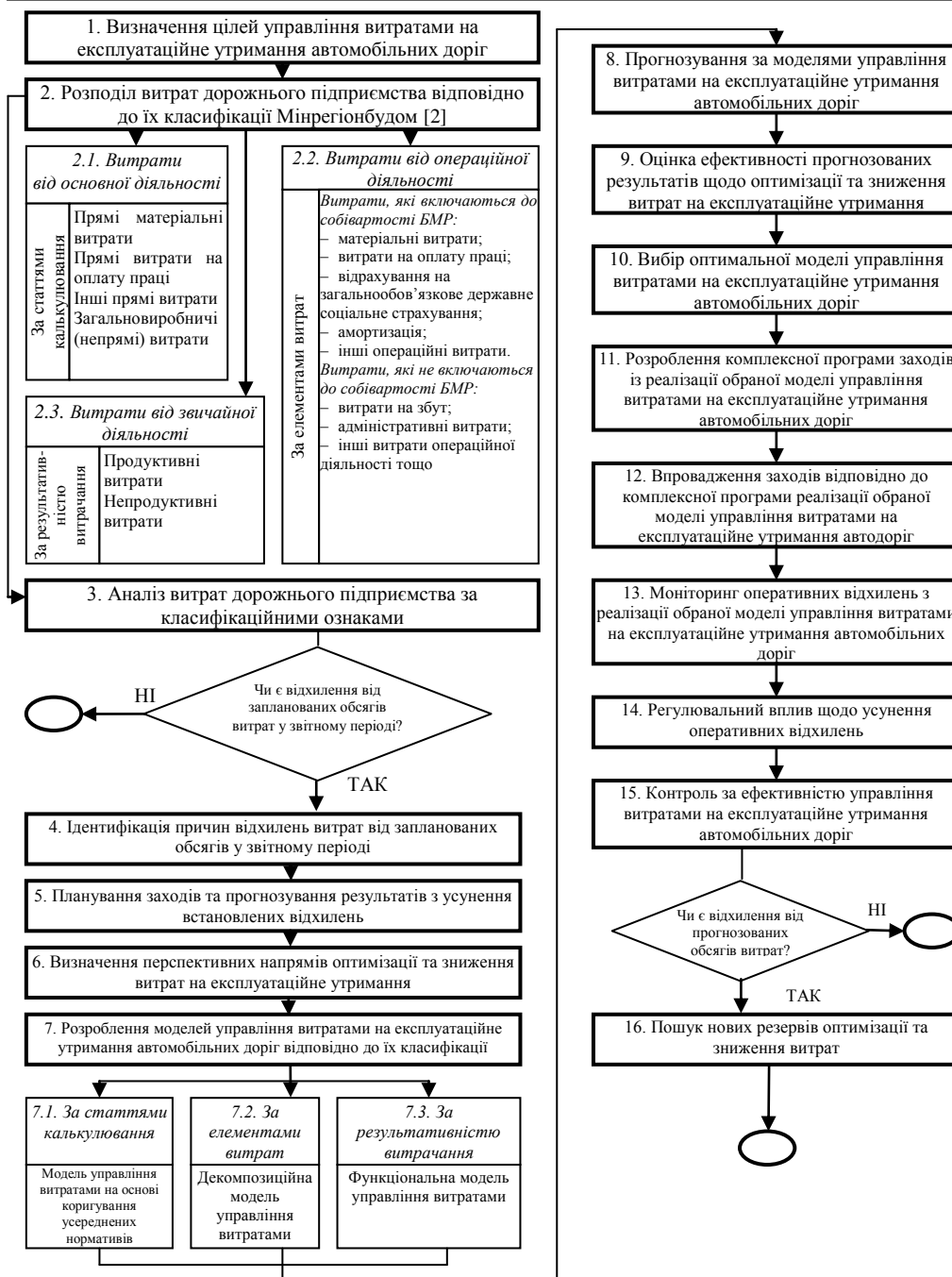


Рис. 1. Схема алгоритму реалізації Методики управління річними витратами на експлуатаційне утримання автомобільних доріг загального користування (за результатами дослідження автора)

Другий етап алгоритму – розподіл витрат дорожнього підприємства за їх класифікацією. Основне навантаження в Методиці припадає на функціональний зміст класифікації витрат згідно з Методичними рекомендаціями з формування собівартості будівельно-монтажних робіт, затверджені Мінрегіонбудом [2]:

- за елементами витрат (від операційної діяльності);
- за статтями калькулювання (від основної діяльності);
- за результативністю витрачання (від звичайної діяльності).

Згідно з Методичними рекомендаціями з формування собівартості будівельно-монтажних робіт [2] класифікація витрат визначається дорожньо-будівельним підприємством самостійно з метою отримання повної і достовірної інформації про витрати при організації планування, бухгалтерського та внутрішньогосподарського обліку, аналізу собівартості будівельно-монтажних робіт, прийняття адміністративних рішень. Аналіз витрат дорожнього підприємства за класифікаційними ознаками (третій етап алгоритму) відбувається шляхом аналізу даних фінансової звітності підприємства, а також даних порівняльного аналізу складових вартості дорожніх робіт за звітний період.

При цьому витрати дорожнього підприємства відображуються в його «Балансі» (форма № 1) та «Звіті про фінансові результати» (форма № 2) з їх відповідними розшифруваннями. У свою чергу, порівняльний аналіз складових вартості дорожніх робіт проводиться в цілому по підприємству за такими напрямками, як поточний ремонт; капітальний ремонт, реконструкція, будівництво; експлуатаційне утримання, за кожним із яких наводяться дані Форми КБ-2в (акта приймання виконаних будівельних робіт, обов'язкового для підприємств, що працюють з бюджетними коштами) та дані бухгалтерського обліку. В окремому випадку на основі таких даних порівняльного аналізу визначаються за кожною статтею вартості дорожніх робіт відхилення, зумовлені невідповідністю між плановими вартісними показниками витрат у структурі договірної ціни, обчисленої на підставі обсягів виконаних будівельних робіт та норм витрат, і фактичними витратами, відображеними на рахунках бухгалтерського обліку.

Аналіз відхилень витрат у цілому по підприємству відбувається, виходячи з планових показників, зазначених у відповідних планах та бюджетах діяльності підприємства на поточний період. У разі відсутності відхилень щодо витрат алгоритм Методики циклічно замикається на третьому етапі переходом до визначення цілей управління витратами на експлуатаційне утримання автомобільних доріг.

Якщо у звітному періоді наявні відхилення класифікованих за певною ознакою витрат, то наступним етапом алгоритму є ідентифікація причин відхилень витрат від запланованих обсягів. Ідентифікація причин відхилень повинна відбуватися на основі їх якісного й кількісного аналізу, а також за рахунок встановлення відповідних причинно-наслідкових зв'язків. Логічно завершує процес «Планування» циклу PDCA п'ятий етап алгоритму – планування заходів та прогнозування результатів з усунення відхилень.

Процес «Дія» циклу Демінга складається з декількох основних етапів алгоритму Методики, зокрема:

- визначення перспективних напрямів оптимізації та зниження витрат на експлуатаційне утримання;
- розроблення моделей управління витратами на експлуатаційне утримання автомобільних доріг відповідно до їх класифікації;
- прогнозування за моделями управління витратами на експлуатаційне утримання автомобільних доріг.

Формування перспективних напрямів оптимізації та зниження витрат на експлуатаційне утримання автомобільних доріг на підприємствах дорожнього комплексу може відбуватися за основними моделями підвищення ефективності витрат, відзначених у роботі В. Гагарського [3]:

- моделі «чистого» зниження витрат – супроводжується зменшенням витрат без зміни виторгу за рахунок постійних витрат;
- моделі «інтенсифікації» витрат – спостерігається незначне збільшення витрат у поєднанні з істотним збільшенням виторгу за рахунок приросту продуктивності;
- моделі «фіксації» витрат – відбувається зростання виторгу, яке не пов'язано зі збільшенням витрат, а зумовлено рівноцінним збільшення продуктивних і зниженням непродуктивних витрат.

У цілому оптимізація та зниження витрат на експлуатаційне утримання базуються на внутрішніх ресурсних резервах дорожнього підприємства, що визначають вектор дії останнього в бік прийняття того чи іншого управлінського рішення, зокрема у площині зниження: непродуктивних витрат (втрати); загальновиробничих витрат; витрат, що не включаються до собівартості БМР.

Логічним вираженням формування та реалізації таких напрямів є побудова відповідних моделей управління витратами на експлуатаційне утримання автомобільних доріг відповідно до обраної класифікаційної ознаки.

У разі розгляду експлуатаційних витрат як складової витрат від основної діяльності дорожнього підприємства, класифікованих за статтями калькулювання, відбувається розроблення моделі управління витратами на основі коригування усереднених нормативів, детальний опис, прогнозування та апробація якої відображені у третьому розділі дисертаційного дослідження. Актуальність такої моделі зумовлюється необ'єктивністю існуючих на цей час усереднених відомчих ресурсних кошторисних нормативів на виконання дорожніх робіт через відсутність урахування регіональних особливостей експлуатації автомобільних доріг України. Крім того, розроблення зазначеної моделі управління базується на класифікації робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг, регламентованої ВБН Г.1 218-530:2006 [4].

Розподіл витрат дорожнього підприємства від операційної діяльності, класифікованих за елементами витрат, є підґрунтям для побудови декомпозиційної моделі управління витратами на експлуатаційне утримання автодоріг, також відображеної у третьому розділі дисертації. Розроблення декомпозиційної моделі відбувається на основі структурування елементів витрат на експлуатаційне утримання відповідно до їх включення до складу собівартості, сформованої за даними бухгалтерського обліку та Форми КБ-2в. При цьому для підприємства найбільший інтерес становлять витрати, що не включаються до складу БМР, але зумовлюють виникнення несприятливих техніко-економічних умов його функціонування.

В основу побудови функціональної моделі управління витратами на експлуатаційне утримання автодоріг покладено концепцію ABC (Activity Based Costing), що є однією із сучасних альтернатив традиційним фінансовим підходам та включає розподіл витрат підприємства на продуктивні й непродуктивні, тобто такі, що безпосередньо залежать від технології та організації дорожнього виробництва. За допомогою зазначеної моделі можуть бути вирішені основні завдання підприємства щодо підвищення організаційно-технічного рівня дорожнього виробництва, зниження матеріаломісткості, енергоємності та трудомісткості дорожніх робіт при експлуатації та утриманні автомобільних доріг загального користування. Формалізований вигляд функціональної моделі управління

витратами на експлуатаційне утримання наведено у третьому розділі даного дослідження.

Прогнозування за розробленими в Методиці трьома моделями управління витратами на експлуатаційне утримання автодоріг відбувається з використанням сучасного математико-статистичного інструментарію з відповідною перевіркою адекватності кожної з моделей. Прогнозний період за кожною із розроблених моделей, виходячи з календарних термінів визнання витрат підприємства, дорівнює одному календарному року. Наступним етапом циклу PDCA є третій крок – «Перевірка» (етапи 9 – 12-го алгоритмів Методики).

Оцінка ефективності прогнозованих результатів щодо оптимізації та зниження витрат на експлуатаційне утримання проводиться за основними показниками фінансово-господарської діяльності дорожнього підприємства в динаміці, які, зокрема, характеризуються позитивним приростом чистого доходу та прибутку, зростанням рентабельності основної діяльності, зниженням фондомісткості та матеріаломісткості дорожніх робіт тощо.

За основу формування системи оцінки ефективності результатів прогнозу було взято основні показники оцінювання ефективності управління витратами, розроблені А. Г. Загороднім, А. І. Ясінською [5], які агреговано поділяються на чотири групи:

- показники рівня досягнення цілей, щодо яких здійснених витрати;
- показники, що характеризують співвідношення між результатом та витратами на його досягнення;
- показники, що характеризують тенденції зміни непродуктивних витрат;
- показники оцінки ефективності управління витратами у виробничому процесі.

При прийнятті рішення щодо впровадження конкретної моделі – декомпозиційної; коригування усереднених нормативів; функціональної – фахівець з управління витратами повинен віддати перевагу тій із них, яка максимально відображає відповідну динаміку позитивних змін показника ефективності у звітному періоді.

Впровадження обраної моделі управління витратами на експлуатаційне утримання автомобільних доріг загального користування забезпечується за допомогою розроблення комплексу взаємозв'язаних технічних, економічних, виробничих, організаційних та інноваційних заходів, спрямованих на досягнення цільових настанов у сфері управління витратами та з урахуванням оптимального використання наявних у дорожнього підприємства ресурсів при чинних обмеженнях.

Необхідні ресурси, виконавці та терміни здійснення запропонованих заходів із впровадження такої моделі безпосередньо відображаються в окремому документі – комплексній програмі. При цьому складання комплексної програми може передбачати її структурований розподіл на окремі частини відповідно до вектора реалізації рішення щодо оптимізації витрат на експлуатаційне утримання. Реалізація комплексної програми здійснюється на концептуальних засадах проектного менеджменту відповідно до головних її принципів: цільової спрямованості; альтернативності; своєчасності; економічної ефективності; послідовності визначення етапів та завдань тощо.

Впровадження оптимізаційних заходів, зазначених у комплексній програмі реалізації обраної моделі управління витратами на експлуатаційне утримання автодоріг (дванадцятий етап алгоритму розробленої Методики) відбувається згідно з розробленим у її межах організаційним планом дій із посиленням на необхідні цільові завдання, визначенням конкретних термінів і виконавців відповідних робіт. Ефективне функціонування моделі за встановленими векторами оптимізації витрат на

експлуатаційне утримання передбачає встановлення чітких технічних та економічних критеріїв із використанням фінансового, інноваційного й виробничого потенціалів дорожнього підприємства у площині двох основних блоків – основної діяльності (зокрема з експлуатаційного утримання автодоріг) та її забезпечення.

Завершальною ланкою циклу PDCA є процес «Коригування», який першочергово включає до свого складу етап моніторингу оперативних відхилень з реалізації обраної моделі управління витратами на експлуатаційне утримання автомобільних доріг. При цьому останній являє собою опосередковане вираження однотипових замірів результатів оптимізаційних заходів стосовно витрат. Динамічний моніторинг як комплексна система спостережень, збору, обробки, систематизації та аналізу інформації про стан витрат дорожнього підприємства є дієвим інструментом оцінки й прогнозування їх змін, а також засобом запобігання на цій основі майбутніх небезпек.

Усунення оперативних відхилень, що виникли при реалізації обраної моделі, передбачає здійснення регулюючого впливу у внутрішньому середовищі підприємства щодо запланованих завдань та прийнятих рішень з управління витратами. Згідно з [6] основними етапами регулювання є: встановлення зв'язку регулювання із функцією планування, організації і контролю; порівняння величини відхилень із припустимими нормами; розроблення регулюючого впливу; усунення відхилень; перегляд стандартів.

Контроль за ефективністю управління витратами здійснюється в цілому по дорожньому підприємству шляхом порівняння величини його загальних витрат (у тому числі й витрат на експлуатаційне утримання автомобільних доріг загального користування) зі встановленими раніше стандартами й виявлення величини відхилення фактичного результату від бажаного.

Висновки і перспективи подальших наукових розробок. Таким чином, суттєвою перевагою у практичному застосуванні розробленої Методики управління річними витратами на експлуатаційне утримання автомобільних доріг загального користування на основі вивчення специфіки й узагальнення головних функцій управління витратами дорожніх підприємств є можливість, яку вона надає фахівцям таких підприємств, контролювати ефективність управління не тільки річними витратами на експлуатаційне утримання, а й робити висновки щодо раціональності їх формування та розподілу вже на попередніх етапах управління (щодо окремо взятого кварталу або півріччя).

Перевірка ефективності управління річними витратами на експлуатаційне утримання автомобільних доріг загального користування дозволяє зробити висновки щодо необхідності пошуку нових резервів їх оптимізації та зниження. Зокрема, одним із таких варіантів може бути перегляд вибору моделі управління витратами на експлуатаційне утримання автодоріг, тобто циклічний перехід від останнього етапу алгоритму розробленої Методики до її десятого кроку – «Вибору оптимальної моделі управління витратами на експлуатаційне утримання автомобільних доріг».

При цьому загальна кількість управлінських підциклів у циклі PDCA розробленого алгоритму дорівнює трьом (за кількістю запропонованих моделей). Перехід до останнього з них свідчить про необхідність розподілу дорожнім підприємством власних витрат за іншими класифікаційними ознаками, що не суперечать чинним нормативним документам, затвердженим Мінрегіонбудом і Укравтодором, й зумовлює на цій основі подальше розроблення відповідної моделі управління за сучасними методиками.

Література

1. Репин, В. В. Процессный подход к управлению. Моделирование бизнес-процессов [Текст] / В.В. Репин, В.Г. Елиферов. – М. : РИА «Стандарты и качество», 2008. – 408 с.

И. А. Дмитриев, А. А. Лысенко. Основные положения Методики управления годовыми расходами на эксплуатационное содержание автомобильных дорог общего пользования

2. *Наказ* Министерства регионального развития та строительства Украины № 573 від 31 грудня 2010 р. «Про затвердження нової редакції Методичних рекомендацій з формування собівартості будівельно-монтажних робіт» // Податки та бухгалтерський облік. – 2011. – № 60 «Будівельна бухгалтерія». – С. 6–37.
3. *Гагарский, В.* Хватит платить за все. Снижение издержек в компании [Текст] / Владислав Гагарский. – СПб. : Питер, 2012. – 288 с.
4. *Классификация* робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування: ВБН Г.1-218-530:2006. – Офіц. вид.– К. : Укравтодор, 2006. – 10 с. (Відомчі будівельні норми України. Організаційно-методичні, економічні і технічні нормативи).
5. *Технічні* правила ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування України П-Г.1-218-113:2009. – Офіц. вид.– К. : Укравтодор, 2009. – 232 с. (Відомчі будівельні норми України. Організаційно-методичні, економічні і технічні нормативи).
6. *Осовська, Г. В.* Основы менеджмента : навч. посіб. / Г. В. Осовська, О. А. Осовський. – К. : Кондор, 2006. – 664 с.

Отримано 18.12.2012 р.

Основные положения Методики управления годовыми расходами на эксплуатационное содержание автомобильных дорог общего пользования

**Илья Андреевич Дмитриев*,
Алина Александровна Лысенко****

* *доктор экономических наук, профессор, заслуженный деятель науки и техники Украины, академик Транспортной академии наук Украины, декан факультета управления и бизнеса, заведующий кафедрой экономики предприятия Харьковского национального автомобильно-дорожного университета ул. Петровского, 25, г. Харьков, 61002, Украина, тел.: 00-380-577-387787, e-mail: khadi_ep@ukr.net*

** *ассистент кафедры экономики предприятия Харьковского национального автомобильно-дорожного университета, ул. Петровского, 25, г. Харьков, 61002, Украина, тел.: 00-380-663-922623, e-mail: alina7775@ukr.net*

В статье отражены теоретико-методические вопросы разработки основных положений Методики управления годовыми расходами на эксплуатационное содержание автомобильных дорог общего пользования на основе изучения специфики и обобщения главных функций управления расходами дорожных предприятий. Предложена схема алгоритма реализации обозначенной Методики в контексте анализа расходов дорожного предприятия за классификационными признаками, рекомендованными к использованию Министерством регионального развития, строительства и жилищно-коммунального хозяйства Украины. Отдельно выделена структура алгоритма Методики за этапами цикла PDCA («Plan-Do-Check-Act»), в рамках которой предлагается разработка трех управленческих моделей в зависимости от выбранного признака классификации расходов как объекта менеджмента: модель управления расходами на основе корректировки усредненных нормативов при условии классификации расходов на эксплуатационное содержание по статьям калькулирования; декомпозиционная модель управления при классификации таких затрат по элементам; функциональная модель, которая используется при распределении расходов на эксплуатационное содержание по результативности расходования.

Ключевые слова: расходы, управление, эксплуатация, автомобильные дороги, эффективность, дорожное предприятие.

The Main Provisions of the Management Techniques of Yearly Costs for Operational Maintenance of Motorways of the General Use

*ILYA A. DMITRIYEV**,
*ALINA O. LYSENKO***

* *Dr. (Economics), Professor, Honored Worker of Science and Technology of Ukraine, Academician of the Transport Academy of Sciences of Ukraine, the Dean of the Faculty of Business and Management, Head of Department of Economy of enterprise, Kharkov National Automobile and Highway University, Petrovskogo Street, 25, Kharkov, 61002, Ukraine phone: 00-380-577-387787, e-mail: khadi_ep@ukr*

** *Assistant Professor, Department of economy of enterprise, Kharkov National Automobile and Highway University, Petrovskogo Street, 25, Kharkov, 61002, Ukraine, phone: 00-380-663-922623, e-mail: alina77775@ukr.net*

Manuscript received 18 December 2012.

The article is devoted to the theoretical and methodological positions of the development of the main provisions of the Management techniques of yearly costs for operational maintenance of motorways of the general use by examining the specificity and generalization of the main functions of cost's management road enterprises. A scheme of the algorithm implementation of the defined Management techniques has been suggested in the context of analyzing the costs of road enterprises according to the cost classification recommended by Ministry of Regional Development, Construction and Housing and Communal Services of Ukraine. The algorithm structure of the cycle methodologies for PDCA («Plan-Do-Check-Act») has been highlighted individually, within which proposed development of three management models, depending on the characteristic the classification costs as an object of management: a model of cost management the modification of averaged standards provided cost classification of operational maintenance to items of calculation; decomposing-model management on condition classification of costs the elements, that is used the effectiveness of costs of the operational maintenance.

Keywords: costs, management, maintenance, motorways, efficiency, road enterprise

JEL Codes: A30, B41, D61, M21

Figures: 1; *References:* 6

Language of the article: Ukrainian

References

1. *Repin, V. V., Eliferov, V. G. (2008) "The process approach to management. Business process modeling," Moscow, Standards and Quality, 408. (In Russian)*
2. *Order of the Ministry of Regional Development and Construction of Ukraine number 573 of 31 December 2010 "On approval of the new edition of the Guidelines for the formation of the cost of construction works" (2011), Taxes and Accounting, 60, 6–37. (In Ukrainian)*
3. *Gagarsky, V. (2012) "Enough to pay for everything. Reducing costs in the company", St. Petersburg: St. Petersburg, 288. (In Russian)*
4. *"Classification works with operational maintenance of public roads: VBN D.1-218-530: 2006" (2006), Institutional building codes Ukraine. Organizational and methodical, economic and technical standards, Kiev, Ukrautodor, 10. (In Ukrainian)*
5. *"Technical rules of repair and maintenance of public roads Ukraine U-D.1-218-113: 2009" (2009), Institutional building codes Ukraine. Organizational and methodical, economic and technical standards, Kiev, Ukrautodor, 232. (In Ukrainian)*
6. *Osovskaya, G. V., Osovskiy, O. A. (2006) "Fundamentals of Management. Training. important among", Kiev, Condor, 664. (In Ukrainian)*