

Методика расчета нормативной величины прибыли на вложенный капитал в региональном дорожно-строительном комплексе

© 2009 В.А. Федорова
Алатырский филиал

Чувашского государственного университета им. И.Н. Ульянова

Представлена методика расчета нормативной величины в региональном дорожно-строительном комплексе, рассматриваются параметры и структура себестоимости строительной продукции.

Ключевые слова: дорожно-строительный комплекс, нормативная величина прибыли, определение сметной прибыли.

Прибыль, как часть вновь созданной стоимости, предназначена для финансирования расширенного воспроизводства вложенного в производственный процесс капитала. В этом качестве прибыль, замечает М.В. Аликаева, не может быть заменена другими денежными потоками¹. Как совершенно справедливо отмечает Я.И. Пагис, “в условиях рыночного регулирования экономики воспроизводственные процессы зависят от ожидаемой прибыли”². Требования к величине прибыли отличаются для разных субъектов рынка:

- для предприятия необходимо получить прибыль на вложенный капитал, причем желательно, чтобы рентабельность капитала была не ниже среднерегionalной;
- основными задачами для государства являются недопущение сокрытия прибыли и определение ее точного размера для дальнейших расчетов с бюджетом.

Задача государства - создание условий, благоприятствующих вложению прибыли в процессы производственного развития предприятий, так как от этого зависит благосостояние всего общества. В настоящее время воспроизводственный процесс в ключевых отраслях промышленности России, в том числе и в региональном дорожном строительстве, испытывает большие трудности, поэтому компетентное государственное вмешательство в экономические процессы, происходящие в стране, представляется чрезвычайно важным.

Приведенные теоретические суждения о проблемах воспроизводства капитала соотнесем с действующей практикой определения величины прибыли в строительстве.

Основные принципы и порядок расчета величины сметной прибыли при формировании смет-

ной стоимости строительства регламентируются Методическими указаниями по определению величины сметной прибыли в строительстве (МДС 81 - 25. 2001)³ и письмом Федерального агентства по строительству и жилищно-коммунальному хозяйству от 18 ноября 2004 г. № АП-5536/06 “О порядке применения нормативов сметной прибыли в строительстве”⁴. В них содержится такая формулировка: “Сметная прибыль в составе сметной стоимости строительной продукции - это средства, предназначенные для покрытия расходов подрядных организаций на развитие производства и материальное стимулирование работников”. Сметная прибыль на основании МДС 81 - 25. 2001 определяется на основании установленного норматива прибыли, который варьируется от 50% (земляные работы), или 95% (автомобильные дороги) до 108% (сооружение бетонных и железобетонных монолитных конструкций) от величины фонда оплаты труда рабочих (строителей и механизаторов). Эти нормы обязательны для определения стоимости подрядных работ, финансируемых из бюджета.

На наш взгляд, данные методические указания обладают рядом существенных недостатков.

1. В приведенном выше концептуально бесспорном определении сметной прибыли требует уточнения понятие “развитие производства” и режет слух, как правильно отмечает Б.Н. Карп, термин “материальное стимулирование работников”⁵.

³ Методические указания по определению величины сметной прибыли в строительстве (МДС 81 - 25. 2001) / Госстрой России. М., 2001. Разработаны Межрегиональным центром по ценообразованию в строительстве и промышленности строительных материалов Госстроя России и ГАСИС Министерства образования РФ (Г.М. Хайкин).

⁴ Письмо Федерального агентства по строительству и жилищно-коммунальному хозяйству от 18 ноября 2004 г. № АП-5536/06 “О порядке применения нормативов сметной прибыли в строительстве” // Экономика строительства. 2005. №4. С. 51-53.

⁵ Карп Б.Н. К вопросу нормирования прибыли в цене строительной продукции / Экономика строительства. 2002. №12. С. 53.

¹ Аликаева М.В. Источники финансирования инвестиционного процесса // Финансы. 2003. №5. С. 12-14.

² Пагис Я.И. Некоторые вопросы воспроизводства строительного комплекса в условиях рынка // Экономика строительства. 2003. № 1. С. 2.

Для уточнения содержания категории нормативной прибыли воспользуемся формулировкой А.С. Тоцкого, который предлагает нормативной прибылью в цене строительной продукции считать такую величину прибыли, которая обеспечивает минимально необходимые возможности расширенного воспроизводства каждого из используемых факторов производства, а также налоговые и другие платежи при условии нормальной работы организации⁶. В приведенной формулировке необходимо уточнить, что именно следует относить к понятию “нормальной работы организации”, если в условиях российской сезонности рабочим периодом в дорожном строительстве является период с мая по октябрь, что общеизвестно и подтверждается данными отделов статистики Чувашской Республики: средняя обеспеченность заказами в строительных организациях составляет 6,3 месяца. Указанная величина остается неизменной за анализируемый период (2002-2007 гг.). В зимний период человеческий капитал также должен воспроизводиться, иначе наиболее квалифицированные работники найдут работу в более стабильных отраслях, что и наблюдается на практике. Например рабочие асфальтобетонных заводов (АБЗ), труд которых оплачивается по 4-6 разрядам тарифной сетки, в зимний период переводятся в сторожа и за заработную плату сторожей выполняют ремонтные и планово-предупредительные работы на АБЗ, а сторожей отправляют в отпуск без содержания или привлекают к низкоквалифицированным работам по уборке территории, складских и подсобных помещений.

Более корректным и методологически четким нам представляется следующее **определение сметной прибыли**: сметная прибыль в цене на строительную продукцию является источником средств для расширенного воспроизводства всех видов потребленных производственных ресурсов: человеческого капитала, основных фондов, оборотных средств в условиях специфики работы отрасли.

2. Методологической основой определения нормативной прибыли является определение рентабельности по отношению к труду, что противоречит положениям по оценке эффективности деятельности предприятий и организаций в рыночных условиях, в соответствии с которыми основным ее показателем является рентабельность капитала. Задача владельца капитала состоит в обеспечении его рентабельности на определенном уровне. В процессе дорожно-строительного производства участвуют основной, оборотный, трудовой и управленческий капиталы. Все они требуют собственного воспроизводства. Причем если для владельца капитала важнее всего **расширенное воспроизводство** основного и оборот-

⁶ Тоцкий А.С. Изменить методологию нормирования прибыли в цене строительной продукции // Экономика строительства. 2001. № 10. С. 53.

ного капиталов, то для государства, кроме того, важно расширенное воспроизводство человеческого капитала. В современных условиях в производственную деятельность вовлечен труд технических, экономических и управленческих работников, поэтому появляется необходимость учета доли и этих факторов в величине вновь созданной стоимости.

Таким образом, между базой определения прибыли в составе цены на строительную продукцию и направлениями ее использования отсутствует экономическая связь, так как очень сложно установить экономическую связь между величиной, определенной на основе фонда оплаты труда (рабочих и механизаторов), и необходимыми затратами на развитие производства. Исходя из изложенного, вместо термина “плановые накопления”, используемого в строительстве, предлагаем использовать термин “прибыль на функционирующий капитал”⁷.

У каждого агента рынка имеются свои требования к величине прибыли.

1. Дорожно-строительному предприятию необходимо получить прибыль на его производственный капитал, причем желательно, чтобы рентабельность капитала была не ниже среднеотраслевой как считает А.С. Тоцкий⁸. Одной из проблем, сдерживающих инвестиционную активность в стране, как отмечают В.С. Бард, С.Н. Бузулуков, И.Н. Дрогобыцкий, С.Е. Щепетова, является недостаток собственных инвестиционных средств предприятий из-за низкой рентабельности⁹. Представляется, что если признать за строительством функцию воспроизводственной базы республики, то уровень рентабельности строительного производства не должен быть ниже среднего уровня рентабельности ведущих отраслей республики. Основная причина данного предложения такова: ведущие отрасли региональной экономики - отрасли, сумевшие выжить в рыночных условиях и показывающие, при какой рентабельности это возможно. Средний уровень рентабельности ведущих отраслей региона предлагаем взять за основу при установлении величины плановых накоплений в отрасли, определяющей воспроизводственный процесс в регионе. Расчеты показывают, что средний уровень рентабельности ведущих отраслей республики в 2007 г. составил 12,1%. В нашем предложении имеется немало положительных сторон:

⁷ Федорова В.А. Государственное регулирование прибыли в цене на строительную продукцию как фактор совершенствования инвестиционной деятельности // Актуальные проблемы современной экономики России: Сб. материалов. Междунар. науч.-практ. конф., 4 февр. 2008 г. Казань, 2008. С. 51.

⁸ Тоцкий А.С. Указ. соч. С. 51.

⁹ Инвестиционный потенциал Российской экономики / В.С. Бард, С.Н. Бузулуков, И.Н. Дрогобыцкий, С.Е. Щепетова. М., 2003. С. 180.

- установление предлагаемого уровня рентабельности позволит региональным дорожно-строительным организациям осуществлять свою деятельность в реальных рыночных условиях (стоимость материалов, амортизация, затраты труда возмещены, уровень накладных расходов, которые относятся к постоянным, рынок не интересуют¹⁰, прибыль на функционирующий капитал возмещена в размере среднереальной величины успешно освоивших рынок ведущих отраслей региона;

- строительным организациям, занимающимся жилищным строительством (цены за 1 м² жилья достаточно высоки), придется снизить цены реализации, так как возможности взвинчивания указанных цен из-за введения нормативов на величину прибыли на вложенный капитал будут ограничены.

Таким образом, в среднем по строительной отрасли мы получим норму рентабельности, соответствующую среднему уровню рентабельности ведущих отраслей республики.

2. Для государства доля прибавочного продукта в цене дорожно-строительной продукции будет достаточной для расчетов с бюджетом и расширенного воспроизводства дорожно-строительной сферы экономики.

Таким образом, существующая методика определения величины прибыли в цене строительной продукции не отвечает ни требованиям рыночной экономики (так как игнорируется наличие в организации капитала), ни интересам организации (так как не обеспечиваются потребности расширенного воспроизводства), ни государства (поскольку не обеспечивается своевременное и полное выполнение обязательств перед бюджетом и расширенное воспроизводство национальной экономики в целом).

Отсюда следует вывод о необходимости пересмотра методологии определения прибыли в цене строительной продукции.

Мы разделяем мнение Б.Н. Карп¹¹ и А.С. Тоцкий¹², что в величине прибыли должна быть отражена величина всех видов потребленных ресурсов, созданных именно на данном предприятии, и что величина прибыли должна обеспечивать минимально необходимые возможности расширенного воспроизводства каждого из используемых факторов производства. Основанием для определения этой величины должна являться не только величина оплаты труда основных рабочих и механизаторов, но и:

- величина оплаты труда остальных работников - обслуживающего, технического и административно-управленческого персонала. Уход в другую фирму опытного и талантливого работника, отмечает Ю.А. Маленков, равносильно по-

терям инвестиций, вложенных в формирование человеческого капитала и означает перенос туда многих know-how, информационных баз¹³;

- величина задействованного в производстве основного капитала;

- величина требуемого оборотного капитала с учетом времени его задействования в производственном процессе.

Учет всех указанных факторов превращает прибыль в достаточно сложную комплексную величину. Но только в этом случае она сможет реально отражать свою экономическую сущность как источника средств для расширенного воспроизводства человеческого, основного и оборотного капиталов предприятия и государства. Для выполнения указанного условия - получения прибыли на вложенный капитал на уровне ведущих отраслей региона - разложим величину среднего уровня рентабельности ведущих отраслей республики на составные части, пропорциональные долям вложенного в производственный процесс видов капитала. Для выявления структуры и элементов капитала, вложенного в производственный процесс, разложим себестоимость дорожно-строительных организаций республики на составные элементы (табл. 1).

Как видно из таблицы, затраты на производство разложены по элементам затрат и определена доля отдельных видов капитала в производственном процессе. Доля основного капитала, вложенного в производственный процесс дорожно-строительными организациями республики, составляет 3,16%, оборотного капитала - 82,97%, человеческого - 13,87%.

Для осуществления процессов простого и расширенного воспроизводства капитала, вложенного в производственный процесс, необходимо, чтобы цена строительной продукции покрывала не только текущие затраты организации, но и содержала в своем составе величину прибыли, достаточную для повторения процесса производства в прежнем или, желательно, в расширенном объеме (табл. 2).

По расчетам, представленным в табл. 2, можно сделать вывод, что для выполнения условий простого воспроизводства дорожно-строительные организации в условиях инфляционных процессов должны получить 13,3% рентабельности на вложенный капитал (132,731 тыс. руб. на 1 млн. руб. вложенных средств), а для выполнения условий расширенного воспроизводства 14,5% рентабельности на вложенный капитал (144,929 тыс. руб. на 1 млн. руб. вложенных средств).

Фактически дорожно-строительные организации в условиях государственного регулирования системы ценообразования получают, по расчетам экономических отделов дорожно-строительных организаций, от 1,92 до 2,46% прибыли на вложенный капитал, что примерно соот-

¹⁰ Вахрушина М.А. Бухгалтерский управленческий учет: Учеб. для студентов вузов, обучающихся по экон. специальностям. 3-е изд. М., 2004. С. 64.

¹¹ Карп Б.Н. Указ. соч. С. 55.

¹² Тоцкий А.С. Указ. соч. С. 53.

¹³ Маленков Ю.А. Новые методы инвестиционного менеджмента. СПб., 2002. С. 153.

Таблица 1. Структура себестоимости строительной продукции*

Себестоимость	Виды капитала, вложенного в производственную деятельность организации			
	Основной капитал	Оборотный капитал	Прочие затраты	Человеческий капитал
Элементы затрат в себестоимости строительно-монтажных работ	Амортизация	Материалы	Прочие затраты	Оплата труда
Структура затрат в себестоимости строительно-монтажных работ, %	3,16	69,94	13,03	13,87

* Составлено по: Строительство в Чувашской Республике. 2008: Стат. сб. /Чувашстат. Чебоксары, 2008. 103 с.

Таблица 2. Параметры определения величины прибыли на функционирующий капитал для осуществления простого и расширенного воспроизводства*

Плановые накопления	Всего	Доля прибыли на вложенный капитал в соответствии со структурой затрат дорожно-строительных организаций		
		Основной капитал	Оборотный капитал	Человеческий капитал
При простом воспроизводстве	13,3%	3,16% · Процент инфляции	82,97% · Процент инфляции	13,87% · Рост МРОТ
При расширенном воспроизводстве	14,5%	3,16% · Индекс роста цен на механизмы	82,97% · Индекс роста цен на строительные материалы	13,87% · Процент инфляции

* За основу расчета взят средний уровень рентабельности ведущих отраслей Чувашской Республики в 2007 г.

ветствует величине прибыли времен планово-централизованной экономики.

Мы полагаем, что области госзаказов в региональном дорожно-строительном комплексе пора вписаться в рынок с позиций не цены, регламентируемой государством, а с рыночной позиции ценности оказываемых услуг и устанавливать величину плановой рентабельности в отрасли на уровне рентабельности ведущих отраслей республики - 12,1%, так как величина рентабельности в размере 12% покрывает лишь затраты на восстановление строительной техники в пределах амортизации и при условии твердых цен¹⁴. Осмелимся предположить, что ценность строительства дорог и сетей коммуникаций выше ценности строительства жилых домов и индивидуальных коттеджей, к которым указанные сооружения ведут.

Предложенный метод расчета величины нормативной прибыли в цене на строительную продукцию лишен недостатков, присущих существующему методу определения величины плановых накоплений в цене строительной продукции. Он позволяет учитывать вклад в создание строительной продукции каждого фактора производства, учитывать условия осуществления строительства объектов и отвечает интересам дорожно-строительного предприятия и государства.

Исходя из изложенного, можно сделать вывод о том, что многое в организации ценообразования в дорожно-строительном секторе страны зависит от государства и от его желания устанавливать цены на продукцию отрасли с ори-

ентациями на затраты реальных строительных организаций и нормальную прибыль, необходимую на развитие и расширение производства. Конечно, при этом предприятие должно доказать необходимость произведенных затрат с учетом требований качества произведенных работ и их должного (высокого) технического уровня.

На практике недооценка значимости обеспечения устойчивой прибыльности организации приводит к разногласиям, недопониманию и даже конфликтам между специалистами экономических отделов, ведущими мониторинг затрат и ожидаемых финансовых результатов деятельности предприятия, и специалистами, выполняющими расчеты объемов и стоимости работ и подписывающими документы на оплату выполненных работ. Первые отмечают ожидаемые убытки в связи с тем, что получаемая величина выручки не покрывает фактических затрат организации, вторые ссылаются на действующие методики по определению цены строительной продукции. Такие разногласия препятствуют рыночному позиционированию организации и зачастую ведут к разрыву связей между мероприятиями целостной стратегии организации.

Таким образом, прибыль, получаемая предприятием в составе цены строительной продукции, должна покрывать издержки всех факторов строительного производства, как подчеркивает А.П. Паршев¹⁵.

Поступила в редакцию 03.04.2009 г.

¹⁴ Постановление Совета Министров СССР № 1256 от 10 дек. 1990 г. // Строит. газ. 1993. Август. С. 1.

¹⁵ Паршев А.П. Почему Россия не Америка. М., 2001. С. 229.