



Публікація є результатом реалізації проекту:
TEMPUS CERES: Центри передового досвіду для молодих вчених
This publication is the result of the project implementation:
TEMPUS CERES: Centers of Excellence for young REsearchers.
Reg.no.544137-TEMPUS-1-2013-1-SK-TEMPUS-JPHES



УДК 332.6 : 68.003

Козарчук І.А., канд. техн. наук

ВРАХУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ВИТРАТ ПРИ ОЦІНЦІ ВАРТОСТІ БУДІВНИЦТВА ТИМЧАСОВИХ СПОРУД

Анотація. У статті проаналізовано структуру транспортних витрат як складової вартості тимчасових будівель. Досліджено основні принципи розрахунку даних витрат за допомогою складання калькуляції транспортних витрат і за укрупненими показниками. Франкування ціни та правила Інкотермс розглядаються як механізм узгодження умов постачання між покупцем і продавцем.

Ключові слова: Інкотермс, оцінка, тимчасова будівля, транспортні витрати, франкування, ціноутворення.

УДК 332.6 : 68.003

Козарчук І.А., канд. техн. наук

УЧЕТ ТРАНСПОРТНЫХ РАСХОДОВ ПРИ ОЦЕНКЕ СТОИМОСТИ СТРОИТЕЛЬСТВА ВРЕМЕННЫХ СООРУЖЕНИЙ

Аннотация. В статье проанализирована структура транспортных расходов как составляющей стоимости временных сооружений. Исследованы основные принципы расчета данных расходов с помощью составления калькуляции транспортных расходов и по укрупненным показателям. Франкировка цены и правила Инкотермс рассматриваются как механизм согласования условий поставки между покупателем и продавцом.

Ключевые слова: временное сооружение, Инкотермс, оценка, транспортные расходы, франкировка, ценообразование.

UDC 332.6 : 68.003

Kozarchuk I., Ph.D.

ACCOUNTING OF TRANSPORTATION EXPENSES WHILE ESTIMATING THE CONSTRUCTION COST OF TEMPORARY BUILDINGS

Abstract. The article analyzes the structure of transportation expenses as a component of the cost of temporary buildings. The basic principles of these expenses estimation using the compiling of transport costs calculation and aggregative indices are being researched. Franco prices and Incoterms rules are considered as a mechanism to coordinate the conditions of delivery between a buyer and a seller.

Keywords: evaluation, Franco price, Incoterms, pricing, temporary building, transportation cost.

Постановка проблеми

Забезпечуючи переміщення сировини й готових виробів зі сфери виробництва до сфери споживання, транспорт продовжує процес виробництва. Витрати транспорту на переміщення збільшують вартість продукту, що перевозиться, тому що до неї додається

Formulation of the problem

Providing the moving of materials and products from the manufacturing area to consumption area, a transportation continues the production process. Carrying expenses of transport increase the cost of the product to be transported, because the

витрачена вартість виробничих фондів транспорту й робочої сили. При цьому не змінюються кількісні і якісні характеристики продукту. У цьому полягає особливість продукції транспорту. Оскільки транспортні витрати є багатопараметричними та мають велику вагу в ціні будівельних матеріалів, які використовуються при будівництві тимчасових споруд, правильний їх розрахунок є актуальною проблемою.

Аналіз досліджень і публікацій

Дослідженнями даної проблематики займалися автори Беловол В.В. [1], Голубова О.С. [2], Жван В.В. [5], Рижмань Д.І. [7] та інші. У своїх роботах вони приділяли увагу структурі, нормативній базі та принципам розрахунку транспортних витрат, а також відзначали їх значний відсоток від загальної ціни будівельної продукції.

Мета статті – дослідження основних принципів урахування транспортних витрат при оцінці тимчасових будівель і споруд.

Основна частина дослідження

У кошторисній вартості будівництва враховуються кошти на зведення та розбирання тимчасових будівель і споруд, необхідних для виконання будівельних робіт та обслуговування працівників.

До титульних тимчасових будівель належать, зокрема, тимчасові під'їзні та землевозні автомобільні дороги, тимчасові матеріально-технічні склади та навіси на будівельному майданчику, тимчасові каменедробильно-сортувальні установи, тимчасові ЦБЗ і АБЗ та ін.

Розмір коштів на такі споруди визначається згідно з ДСТУ Н Б Д.1.1-5:2013 [3] калькуляційним методом за даними проекту організації будівництва або за усередненими відсотковими показниками.

Транспортні витрати є однією зі складових вартості будівельних матеріалів, які використовуються при будівництві тимчасових

value of transport and labor assets spent is added. At the same time, quantitative and qualitative properties of the product are not changed. This is the feature of a transport product. Since transportation costs are multivariable and take a big part of the price of building materials, used in constructing of temporary structures and facilities, their proper calculation is the actual problem.

Analysis of studies and publications

Investigations of this problem engaged the authors: Byelovol V. [1], Holubova O. [4], Ryzhman' D. [6], Zhvan V. [8], etc. In their works they placed emphasis on the structure, regulatory base, and principles of transportation costs calculation, and also noted their significant percentage of the total price of construction products.

Purpose of the article – to study the basic principles of evaluation of transportation expenses as a part of the cost of temporary buildings.

Main part of the study

The estimated cost of construction considers costs accounted for the erection and dismantling of temporary buildings and facilities needed for the construction works and maintenance of workers.

Title temporary buildings include, in particular, the temporary access and earth-transporting roads, temporary material and technical storehouses and sheds at a construction site, temporary crushing and sorting plants, temporary cement and asphalt plants, etc.

Size of funds for such facilities is determined in accordance with DSTU N B D.1.1-5:2013 [2] using a calculation method according to the data of construction project or according to the averaged indexes.

Transportation costs are one of the components of the value of building materials, used in constructing of

споруд, і складають значну частину торговельних затрат.

В загальному випадку кошторисна вартість будівельних матеріалів включає:

- оптову ціну промисловості;
- витрати з доставки матеріалів до приоб'єктного складу (транспортні витрати);
- націнки постачальницько-збутових організацій;
- витрати на тару, упаковку і реквізит;
- заготівельно-складські витрати.

У будівництві витрати з доставки місцевих будівельних матеріалів, виробів та конструкцій до приоб'єктних складів будівельного майданчика визначаються на основі транспортних схем і кошторисних цін на перевезення вантажів для будівництва.

Якщо спосіб доставки відрізняється від встановленої транспортної схеми, то витрати, пов'язані з доставкою будівельних матеріалів на будівельний об'єкт, визначається шляхом складання калькуляції транспортних витрат.

Загальна величина транспортних витрат включає:

- витрати на навантажувально-розвантажувальні операції;
- провізну плату за автомобільні, залізничні та річкові перевезення;
- оплату за подачу та забирання вагонів під навантаження і вивантаження в пунктах відправлення і призначення.

Для розрахунку калькуляції використовують наступні вихідні дані:

1. Суб'єкти господарювання формують відпускні ціни на вироблені ними товари з урахуванням або без урахування витрат, пов'язаних з їх транспортуванням до пункту, обумовленого договором (умови франко). Залежно від виду відпускної ціни постачальника змінюється кількість транспортних операцій, що враховуються в калькуляції.

2. Питома вага поставки вказується у відсотках від загальної кількості.

3. Тарифи на залізничні перевезення

temporary structures and facilities. They form a significant part of trading costs.

In general, the estimated value of building materials includes:

- wholesale price of industry;
- costs of shipping materials to the on-site store (transportation costs);
- markups of supply and marketing organizations;
- the cost of tare, packaging and requisite;
- procurement and storage costs.

In construction, the costs to deliver local building materials, products and structures to the stores of building sites are evaluated based on transportation schemes and estimated prices of freighting.

If the delivery method is different from the established transportation scheme, the costs associated with the delivery of building materials to the construction site are determined by drafting the calculation of transportation costs.

The total value of transportation costs includes:

- the cost of loading and unloading operations;
- freight fees for road, railway and river transportations;
- payment for the supply and withdrawal of railway carriages for loading and unloading in the departure and destination stations.

To draft the calculation, the following input data are used:

1. Economic entities form selling prices for their products including or excluding costs related to transporting them to the point specified in the contract (Franco prices). Depending on the type of the supplier's selling price, the number of transport operations, which are captured in the calculation, is changed.

2. Specified weight of the delivery is indicated in percentage of the total amount.

3. Railway tariffs include the cost of

передбачають витрати на транспортування вантажів для будівництва по коліях загального користування. Основна маса будівельних матеріалів перевозиться повагонно. Провізна плата за перевезення вантажів залізничним транспортом визначається виходячи з норми завантаження рухомого складу і відстані перевезення. Чим менша норма завантаження вагона і чим більша відстань, тим вищий тариф на перевезення 1 т вантажу.

4. Кошторисні ціни на перевезення вантажів автомобільним транспортом установлюються в залежності від класу вантажу і відстані перевезення. При перевезенні будівельних вантажів автомобільним транспортом всі матеріали поділяються на п'ять класів. Чим легший матеріал, тим вищий клас вантажу, тим дорожче оцінюється перевезення 1 т вантажу.

Надбавки при перевезенні вантажів автомобільним транспортом бувають двох видів:

- за використання спеціалізованого транспорту;
- за перевезення великогабаритних вантажів.

5. Кошторисні ціни на навантажувально-розвантажувальні роботи передбачають нормативний розмір витрат, пов'язаний з виконанням цих робіт, включаючи підношення, сортування і штабелювання матеріалів. Кошторисні ціни встановлюються за основними групами матеріалів окремо для залізничних, автомобільних і водних перевезень. Вартість вантажних робіт на складі заводу-виробника врахована в оптових цінах на матеріали (за винятком випадків, обумовлених у відповідних преїскурантах оптових цін), а розвантажувальних робіт на приоб'єктному складі – в одиничних розцінках [2].

При неможливості визначення транспортних витрат на підставі калькуляції ці витрати можуть визначатися за укрупненими показниками.

В укрупнених показниках транспортні витрати, як правило, наводяться в грн. на 1 т обладнання або у відсотках від відпускнуої ціни обладнання для певного будівництва або певних районів.

У транспортні витрати на перевезення водним та автомобільним транспортом негабаритного

transportation of the construction freights by railway lines for public use. Most of the building materials are transported in railway carriages. Freight fee for railway transportation is determined based on the rate of rolling stock load and transportation distance. The lower the rate and the greater the distance, the higher the tariff for transportation of 1 ton of loads is.

4. Estimated prices for freighting by automobile transport are set depending on the freight class and transportation distance. When transporting construction freights by road, all materials are divided into five classes. The lighter the material, the higher the freight class is, and the more expensive it is to transport 1 ton of load.

There are two types of extra charges for the carriage by road:

- for using a specialized transport;
- for transportation of an oversized freight.

5. Estimated prices for loading and unloading works cover the normative amount of costs associated with the performance of these works, including carrying, sorting and stacking of materials. Estimated prices are set by the major groups of materials separately for railway, road and water transportation. The loading cost at the manufacturer storehouse is included in wholesale prices for materials (except as specified in the respective listed wholesale prices), and unloading cost at the on-site stock – in a unit pricing [4].

If determining the transportation costs basing on this calculation is impossible, these costs can be determined by aggregated indexes.

Transportation costs in aggregated indexes are usually adduced in UAH per 1 ton of equipment or in a percentage of the selling price of equipment for a certain construction or a certain region.

When using a water or road transport, the transportation costs of oversized

обладнання в нерозібраному вигляді включаються витрати на пристосування транспортних засобів до умов перевезення, влаштування спеціальних причалів, підсилення мостів, випрямлення доріг, перенесення будівель тощо.

Вартість виконання проектних робіт з розробки методів перевезення унікальних видів негабаритного обладнання переноситься на вартість обладнання.

При надходженні обладнання від посередницьких організацій враховується постачальницько-збутова націнка, що встановлюється у відсотках від відпускної ціни підприємства-виробника в розмірі до 5%. У зазначену націнку, як правило, входять транспортні витрати з доставки обладнання на склад споживача, посередницькі послуги та інші витрати.

Вибір транспортних схем доставки будівельних матеріалів від постачальника до споживача значною мірою впливає на собівартість будівельної продукції [1].

Виходячи з того, що транспортні витрати в кошторисній вартості будівельних матеріалів, виробів та конструкцій займають значну питому вагу (до 30%), при їх визначенні необхідно проводити техніко-економічний аналіз транспортних схем. В процесі такого аналізу, особливо при транспортуванні місцевих матеріалів, визначають джерела їх надходження (заводи, кар'єри), умови доставки, різновиди транспортних засобів, відстань перевезення, види франко тощо.

Розкриваючи структуру вартості будівельних матеріалів (1), слід звернути увагу на четверту групу ціноутворення T_B – транспортні витрати, які по відношенню до загальної ціни матеріалу складають 25...30 %:

$$V_M = V_{\text{ц}} + V_{\text{тур}} + H_{\text{п}} + T_B + V_{\text{зс}}, \quad (1)$$

де V_M – загальна вартість будівельного матеріалу, грн.;
 $V_{\text{ц}}$ – відпускна ціна, оптова або роздрібна (базисна, договірна), грн.;

undismantled equipment include costs of adapting vehicles to carriage conditions, constructing special berths, reinforcement of bridges, straightening of roads, moving buildings, etc.

The cost of design works to develop methods of transportation of unique types of oversized equipment is transferred to the cost of equipment.

When receiving the equipment from intermediary organizations, the supply-and-marketing margin, which is set up to 5% of the manufacturer selling price, should be considered. This margin typically includes transportation costs of equipment delivery to the consumer storehouse, intermediary services and other expenses.

The selection of a transportation scheme of delivering building materials from the supplier to the consumer greatly affects the cost of construction products [1].

Basing on the fact that transportation costs occupy a significant proportion (up to 30%) in the estimated cost of building materials, products and structures, it is necessary to carry out a technical and economic analysis of transportation schemes when determining the costs. During this analysis, especially when transporting local materials, their sources (factories, quarries), delivery terms, types of vehicles, transportation distance, Franco types, etc., are being determined.

Revealing the structure of the cost of building materials (1), it is necessary to emphasize the fourth group of pricing T_c – transportation costs, which are 25...30% of the total price of the material:

$$C_m = S_p + C_{\text{tpr}} + S_m + T_c + C_{\text{ps}}, \quad (1)$$

where C_m – total cost of building material;
 S_p – selling price, wholesale or retail (basic, contract);
 C_{tpr} – cost of tare, packaging and requisite;

$V_{\text{туп}}$ – витрати на тару, упаковку та реквізити, грн.;
 $H_{\text{п}}$ – націнки постачальників, грн.;
 $T_{\text{в}}$ – транспортні витрати, грн.;
 $V_{\text{зс}}$ – заготівельно-складські витрати, грн.

S_{m} – supplier margin;
 T_{c} – transportation costs;
 C_{ps} – procurement and storage costs.

У свою чергу $T_{\text{в}}$ – транспортні витрати на 1 тону будівельного матеріалу (вантажу) – у складі загальної суми матеріалів ($B_{\text{м}}$) приймаються за формулою:

Transportation cost (T_{c}) of 1 ton of materials (freight) in the total cost of material (C_{m}) is calculated by the formula:

$$T_{\text{в}} = V_{\text{п.тз}} + V_{\text{н.р}} + T_{\text{тр}}, \quad (2)$$

$$T_{\text{c}} = C_{\text{vd}} + C_{\text{lu}} + T_{\text{f}}, \quad (2)$$

де $V_{\text{п.тз}}$ – вартість подачі транспортних засобів (автомобілів, вагонів, суден тощо), грн.;
 $V_{\text{н.р}}$ – вартість всіх навантажень і розвантажень при доставці вантажу до приоб'єктного складу, грн.;
 $T_{\text{тр}}$ – тарифна плата за перевезення матеріалів різними видами транспорту, грн.

where C_{vd} – cost of vehicles delivery (automobiles, railway carriages, ships, etc.);
 C_{lu} – cost of loading and unloading for freight delivery to a site-on store;
 T_{f} – tariff fee for material transportation using different kinds of transport.

У випадку перевезення будівельних вантажів власним автомобільним транспортом будівельної організації витрати на перевезення визначаються відповідно до ДСТУ-Н Б Д.1.1-9:2013 [4]. Положення цього стандарту передбачають визначення вартості та трудомісткості робіт з перевезення будівельних вантажів на підставі складання розрахунків за статтями витрат. Розрахунки виконуються на підставі норм витрат палива, мастильних матеріалів, норм середнього ресурсу пневматичних шин, норм витрат матеріальних ресурсів при ремонті та технічному обслуговуванні автомобілів, а також розрахункової трудомісткості робіт при перевезенні будівельних вантажів.

When transporting building materials by construction company's own automobile transport, transportation costs are determined in accordance with DSTU-N B D.1.1-9:2013 [3]. This standard assigns the cost and laboriousness of works on building materials transportation on the basis of expenditure calculations. The calculations are performed on the basis of consumption rates of fuel, lubricants, average life of pneumatic tires, consumption rates of material resources when repairing and maintaining vehicles, as well as the estimated laboriousness involved in the transportation of building materials.

Усереднені показники транспортних витрат (УПТВ) [8] застосовуються при складанні інвесторської кошторисної документації з обов'язковим уточненням вартості перевезення при складанні ціни пропозиції учасника конкурсних торгів, договірної ціни і проведенні взаєморозрахунків за обсяги виконаних робіт.

Average indexes of transportation costs (AITC) [7] are used in the compilation of investor estimate documents with a mandatory elaboration of transportation cost while drafting the offer price of the bidder, the contract price, and while settling for the scope of work performed.

УПТВ враховують прямі витрати, пов'язані з перевезенням будівельних вантажів, непрямі витрати (податки, збори, обов'язкові платежі, які враховуються у вартості перевезення будівельних вантажів), а також прибуток.

AITC consider the direct expenses associated with the transportation of building materials, indirect expenses (taxes, fees, and compulsory payments which are taken into account in the cost of the building materials transportation), and

УПТВ враховують усереднені умови перевезення вантажів бортовими автомобілями, тягачами з причепами та напівпричепами, автомобілями-самоскидами, спеціальним транспортом, усереднену вантажопідйомність рухомого складу за видами та класами вантажів незалежно від класифікації доріг, по яких здійснюється рух.

УПТВ розраховані на перевезення 1 т за п'ятьма класами вантажів залежно від відстані перевезення: на 10, 20, 30, 40, 50, 60, 70 км, а також на кожні наступні 10 км в інтервалі 71 км – 100 км; 101 км – 200 км; 201 км – 500 км.

Вартість перевезення визначається:

- на відстані до 10 км – за формулою:

$$P_{i \text{ км}} = \frac{P_{10 \text{ км}} \cdot i_{\text{км}}}{10 \text{ км}}, \quad (3)$$

де $P_{i \text{ км}}$ – усереднений показник на i -ий кілометр, грн.;

$P_{10 \text{ км}}$ – усереднений показник на відстань 10 км відповідного вантажу, грн.;

$i_{\text{км}}$ – відстань перевезення, км;

- на проміжні відстані від 10 до 70 км – шляхом інтерполяції;

- на відстані більше 70 км:

а) на відстані, кратні 10 км, – шляхом додавання відповідних поправок, наведених в табл. 4 [8], на кожні наступні 10 км;

б) на відстані, не кратні 10 км, – шляхом додавання 10-ї частини відповідної поправки, помноженої на не кратну 10 кількість кілометрів.

Клас вантажів визначається відповідно до їх номенклатури та даних, наведених в табл. В.1 Додатка В до ДСТУ-Н Б Д.1.1-9:2013 [4].

Продавець і покупець окрім ціни товару повинні також погодити базисні умови постачання, що визначають основні права й обов'язки учасників угоди при транспортуванні, упакуванні і маркуванні товарів, по страхуванню вантажів і оформленню комерційної документації, а також визначають

profit.

АІТС consider averaged conditions of freighting by flatbed trucks, tractors with trailers and semitrailers, dump trucks, special transport, averaged carrying capacity of rolling stock according to the freight classes and types, regardless of the classification of roads used for a traffic.

АІТС are aimed at the transportation of 1 ton of freight of five classes depending on the transportation distance: 10, 20, 30, 40, 50, 60, 70 km, and at every subsequent 10 km in ranges of 71 km – 100 km, 101 km – 200 km, and 201 km – 500 km.

Transportation cost is determined:

- within 10 km – by formula:

$$I_{i \text{ км}} = \frac{I_{10 \text{ км}} \cdot d_{\text{км}}}{10 \text{ км}}, \quad (3)$$

where $I_{i \text{ км}}$ – average index at the i -th kilometer;

$I_{10 \text{ км}}$ – average index at 10 km for the corresponding freight;

$d_{\text{км}}$ – transportation distance, km;

- at intermediate distances from 10 to 70 km – by interpolation;

- at a distance of over 70 km:

a) at a distance divisible by 10 km – by adding the corresponding amendments contained in table 4 [7] for every subsequent 10 km;

b) at a distance, not divisible by 10 km – by adding the 1/10 of the corresponding amendment, multiplied by the number of kilometers that is not divisible by 10.

Freight class is determined according to its nomenclature and data presented in table C.1 of Annex C to DSTU-N B D.1.1-9:2013 [3].

In addition to the price of goods, the seller and the buyer must also agree on the basic conditions of supply that define the main rights and obligations of parties involved in the transportation, packaging and labeling of goods, freight insurance and registration of the commercial

місце і час переходу права власності від продавця до покупця і те, як ці умови відображаються в ціні товару.

У внутрішній торгівлі ціни в залежності від умов постачання товарів відрізняються за видами франко. «Франкування» – це економічні і правові умови, що визначають порядок включення в ціну витрат, пов'язаних із транспортуванням, навантажувально-розвантажувальними роботами, складуванням і страхуванням вантажів.

Кожен вид франко (рис. 1) показує, до якого пункту на шляху руху товару від продавця до покупця додаткові витрати включені в ціну за договором купівлі-продажу. В усіх випадках усі витрати сплачує покупець.

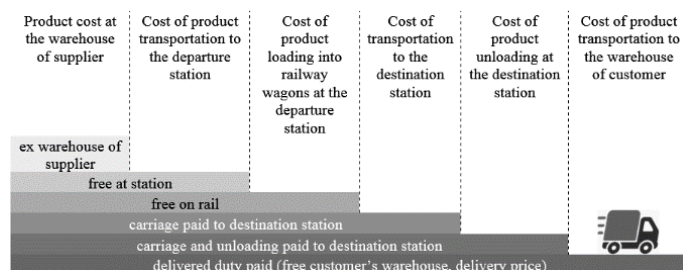


Рисунок 1 – Система франкування ціни

Найнижчими за рівнем цінами з перерахованих і найбільш вигідними підприємству-виробнику є ціни франко-склад постачальника; найвищими – франко-склад покупця, і певним чином вигідними для покупця. У першому випадку (франко-склад постачальника) витрати з доставки не включаються до ціни, а в другому (франко-склад покупця) вони в повному обсязі увійдуть у відпускну ціну підприємства-постачальника. Включення транспортних витрат у ціну призводить до підвищення її рівня, непрямі податки та неподаткові платежі пропорційно збільшують її розміри, що може зробити дану продукцію неконкурентоспроможною.

У практиці міжнародної торгівлі при оформленні та укладанні зовнішньоторговельних контрактів купівлі-продажу сторони використовують базисні

documentation, as well as determination of the place and time of the ownership transfer from the seller to the buyer, and how these conditions are reflected in the price of goods.

In domestic trading, depending on the conditions of product supply, prices are differed according to the Franco types. “Franco prices” – are the economic and legal conditions governing the inclusion in a price of the costs associated with transportation, loading and unloading, warehousing, and cargo insurance.

Each Franco type (fig. 1) shows a point to which additional costs of freight movement from the seller to the buyer are included in the price of the sale contract. In all cases all expenses are paid by the buyer.

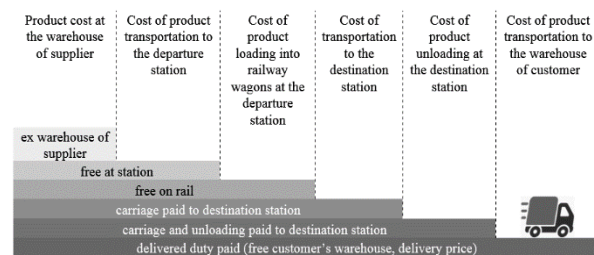


Figure 1 – System of Franco prices

The lowest and the most profitable for a manufacturer is ex warehouse of supplier price, the highest – free customer's warehouse, and in a certain way beneficial for the buyer. In the first case, transportation costs are not included in the price, and in the second case, they will be fully included in the selling price of the supplier. The inclusion of transportation costs will raise the price, indirect taxes and non-tax payments will proportionally increase its size, which can make the product uncompetitive.

In the practice of international trade, when concluding foreign sale contracts, parties use the basic conditions of supply, interpretation of which and obligations of the parties are contained in a special

умови постачання, тлумачення яких і зобов'язання сторін містяться в спеціальному збірнику Міжнародної торгової палати «Інкотермс» (з англ. Incoterms – International commerce terms) [6]. Відповідно до Інкотермс основний принцип регламентування умов постачання товарів полягає в послідовному збільшенні обов'язків продавця від мінімального до максимального рівня і відповідне збільшення витрат на переміщення товару, які оплачує продавець і, отже, обліку їх в ціні товару, що фіксується в контракті [5-8].

В правилах Інкотермс 2010 явно вказується, що вони можуть бути використані як у міжнародних договорах, так і у внутрішньонаціональних. Це пояснюється тим, що, по-перше, комерсанти широко використовують дані правила в національних договорах купівлі-продажу. По-друге, в США зростає бажання використовувати Інкотермс у внутрішній торгівлі замість раніше закріплених у торговому кодексі США термінів відвантаження та постачання.

Правила Інкотермс не вказують на необхідну до сплати ціну або спосіб оплати. Вони також не регламентують перехід права власності на товар або наслідки порушення договору. Ці питання зазвичай визначаються в договорі купівлі-продажу або в праві, що застосовується до такого договору. Сторони, однак, повинні враховувати, що строго обов'язковий національний закон (mandatory local law) може мати перевагу над будь-яким аспектом договору купівлі-продажу, включаючи обраний термін Інкотермс [6].

Таким чином, Інкотермс можна розглядати як метод непрямого регулювання цін, саморегулювання взаємодії продавця і покупця на основі умов і обов'язків сторін при виборі умов постачання за ціною, структура якої заздалегідь визначена. Посилання на Інкотермс в контракті робить його нормативним документом. Окрім того, ці правила дозволяють уникнути розбіжностей в інтерпретації умов угод купівлі-продажу.

collection of International Chamber of Commerce – “Incoterms” (International commerce terms) [5]. According to Incoterms, the basic principle of regulation of goods delivery terms lies in the consecutive increasing of seller's responsibilities from minimum to maximum and a corresponding increase of freight costs, which are paid by the seller, and therefore keeping them in the price of goods that is fixed in the contract [5, 6, 8].

Incoterms 2010 rules clearly state that they can be applied in domestic contracts as well as in international. This is because, firstly, merchants widely use these rules in national sale contracts. Secondly, there is an increasing desire in the USA for using Incoterms in domestic trade instead of the shipment and delivery terms previously set in the Uniform Commercial Code.

Incoterms rules do not indicate a specific price or a payment method. They also do not regulate the transfer of goods ownership or the consequences of breach of the contract. These issues are usually defined in the sale contract or the law applicable to this contract. The parties, however, should be aware that strictly mandatory local law may have an advantage over any aspect of the sale contract, including the selected Incoterms term [5].

Thus, Incoterms can be considered as a method of indirect price regulation, self-regulation of seller and buyer interaction on the basis of the conditions and obligations of the parties when selecting supply conditions for a price, structure of which is pre-determined. Referencing Incoterms in the contract makes it a normative document. In addition, these rules aids to avoid discrepancies in the interpretation of conditions of sale contracts.

Висновки

Вартість тимчасових будівель і споруд значною мірою залежить від витрат на перевезення будівельних матеріалів, в тому числі від раціонального вибору транспортних схем постачання. При неможливості визначення транспортних витрат на підставі калькуляції ці витрати можуть визначатися за укрупненими показниками.

В умовах ринкових відносин і зростання обсягів експортно-імпортних операцій підприємець повинен особливу увагу приділяти тому виду цін, який буде зафіксований в контракті. У зв'язку з цим застосування в контрактах торгових термінів, сформованих на практиці міжнародної торгівлі, має бути абсолютно точним і відповідати встановленим вітчизняним законам і нормативним документам.

Література

1. Беловол В.В. Вплив транспортних схем на формування собівартості будівельно-монтажних робіт / В.В. Беловол // Вісник Сумського національного аграрного університету. Серія «Будівництво». Вип. 11 (14), 2010: науковий журнал / ред. рада В.І. Ладика. – Суми : СНАУ, 2010. – С. 17-24.
2. Голубова О.С. Ценообразование в строительстве / О.С. Голубова, Т.В. Щуровская, Л.К. Корбан, Н.Е. Винокурова. – Минск : БНТУ, 2007. – 238 с.
3. ДСТУ-Н Б Д.1.1-5:2013. Настанова щодо визначення розміру коштів на титульні та тимчасові будівлі та споруди і інші витрати у вартості будівництва // Мінрегіон України. – К, 2013. – 54 с.
4. ДСТУ-Н Б Д.1.1-9:2013 Настанова щодо визначення вартості та трудомісткості робіт з перевезення будівельних вантажів власним автомобільним транспортом будівельних організацій при складанні договірної ціни та проведенні взаєморозрахунків за обсяги виконаних робіт // Мінрегіон України. – К, 2013. – 56 с.
5. Жван В.В. Ціноутворення у будівництві: конспект лекцій / В.В. Жван. – Харків : ХНАМГ, 2009. – 64 с.
6. Інкотермс 2010.

Conclusions

The cost of temporary buildings and structures is largely dependent on the cost of transportation of construction materials, including the rational choice of transport supplies schemes. If determination of the transportation costs on the basis of calculation is impossible, these costs can be determined by aggregated indexes.

In the conditions of market relations and growth of export-import transactions entrepreneur should pay a special attention to the type of prices to be fixed in the contract. In this regard, the use of trade terms, formed on the prevailing practice of international trade, must be absolutely accurate and comply with the relevant domestic laws and regulations.

Literature

1. Byelovol V.V. Vplyv transportnykh skhem na formyrovanye sobivartosti budivel' no-montazhnykh robit / V.V. Byelovol // Visnyk Sums' koho natsional' noho universytetu ahrarnoho. Seriya «Budivnytstvo». Vyp. 11 (14) 2010: naukovyy zhurnal / red. rada V.I. Ladyka. - Sumy: SNAU, 2010. - S. 17-24.
2. Holubova O.S. Tsinoutvorenniya v budivnytstvi / O.S. Holubova, T.V. Shchurovs' kyy, L.K. Korban, N.YE. Vynokurova. - Mins' k: BNTU, 2007. - 238 s.
3. DSTU-N B D.1.1-5 diye do: 2013. Nastanova odnosytel' no vyznachennya rozmiru koshtiv na titul' ni ta Tymchasovi Budivli ta sporudy y inshi vytraty u vartosti budivnytstva // Minrehion UKRAYINY. - K, 2013. - 54 s.
4. DSTU-N B D.1.1-9 diye do: 2013 Nastanova odnosytel' no vyznachennya vartosti ta trudemistkosti robit z perevezennya budivel' nykh vantazhiv vlasnym avtomobil' nim transportom budivel' nykh ORHANIZATSIY pry skladanni dohovirnoyi tsiny ta provedenni vzayemorozrakhunkiv za OBSYAHY Vykonnannya robit // Minrehion Ukrayiny. -

7. Рижмань Д.І. Ціноутворення: навч. посіб. / Д.І. Рижмань, Г.Я. Віннічук, І.М. Криворучко, В.М. Пилявець. – Київ : Аграрна освіта, 2011. – 312 с.
8. Усереднені показники транспортних витрат для визначення в інвесторській кошторисній документації вартості перевезення будівельних вантажів автомобільним транспортом у поточних цінах // Лист Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України від 01 січня 2016 року. – Київ, 2016.
- К., 2013. - 56 s.
5. Zhvan V.V. Tsinoutvorennya u budivnytstvi: konspekt lektsiy / V.V. Zhvan. - Kharkiv: KHNAMH, 2009. - 64 s.
6. Inkoterms 2010 roku.
7. Rzhman' D.I. Tsinoutvorennya: navch. posib. / D.I. Rzhman' , H.YA. Vinnichuk, I.M. Kryvoruchko, V. M. Pylyavets' . - Kyuyiv: Ahrarna osvita, 2011. - 312 s.
8. Useredneni pokazately transportnykh vytrat dlya vyznachennya v investors' kiy koshtorisniy dokumentatsiyi vartosti perevezennya budivel' nykh vantazhiv avtomobil' nim transportom u potokovykh tsinakh // Lyst Ministerstva rehional' noho rozvytku, budivnytstva ta zhytlovo-komunal' noho hospodarstva Ukrayiny vid 01 sichnya 2016 roku. - Kyuyiv, 2016.

Рецензенти:

Кірічек Ю. О., д-р. техн. наук, Придніпровська державна академія будівництва та архітектури.
Яценко І. В., канд. екон. наук, Національний транспортний університет.

Reviewers:

Kirichuk Yu.O., Dr. Tech. Sci., Prydniprovsk State Academy of Construction and Architecture.
Yatsenko I. V., Cand. Econ. Sci., National Transport University.

Стаття надійшла до редакції: **24.10.2016 р.**