

УДК 658.7.005

Т. В. МАКАРЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта

ПОДХОДЫ К ОРГАНИЗАЦИИ МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОГО СНАБЖЕНИЯ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

Дана оценка особенностям материально-технического снабжения в системе железнодорожного транспорта и показаны основные подходы к организации снабжения в современных экономических условиях.

Процесс транспортного производства на железной дороге требует участия значительного числа различных подразделений, выполняющих узкий круг характерных для них работ и обязанностей. Часть этих подразделений обеспечивает организацию движения поездов (служба перевозок, пассажирская, локомотивная и др.), вторая часть направлена на взаимодействие с клиентурой, разработку цен и тарифов. Определенная группа подразделений основным видом своей деятельности направлена на обслуживание и эксплуатацию технических средств самого транспорта (служба пути, энергоснабжения, материально-технического снабжения и др.). Вне зависимости от того, какую функцию выполняют подразделения в единой технологии перевозок, у каждого из них возникает потребность в материальных ресурсах, обусловленная тем, что процесс перевозок совершается непрерывно, а их поступление осуществляется периодически.

Для бесперебойной и слаженной работы всех звеньев необходимо регулярное и ритмичное снабжение всех структурных подразделений материалами, запасными частями, оборудованием и различными изделиями по широкой номенклатуре. В общем объеме потребляемых материальных ресурсов значительный удельный вес занимают: материалы верхнего строения пути; запасные части локомотивов, вагонов, машин и механизмов; специальное оборудование: аппаратура сигнализации, централизации, блокировки и связи, приборы автоматики и телемеханики, необходимые для эксплуатационных нужд и ремонта подвижного состава и других технических средств.

Как правило, снабжение в масштабах экономики государства представляет собой отдельную отрасль или область предпринимательской деятельности. При этом следует отметить особенность этого направления: при отсутствии

создания новой продукции осуществляются поставки материальных ресурсов в установленные сроки в требуемом количестве, ассортименте и необходимого качества для обеспечения непрерывности процесса производства.

Учитывая данное обстоятельство и специфику технологического процесса на железнодорожном транспорте, снабжение структурных подразделений железной дороги материальными ресурсами выделено в самостоятельную отрасль хозяйства – материально-техническое снабжение. На данное отраслевое хозяйство возложена функция материально-технического снабжения подразделений железной дороги, произведенных в народном хозяйстве материалов, топлива, запасных частей, полуфабрикатов, машин, механизмов, оборудования и др.

Осуществляя поставку необходимой производственно-технической продукции в установленные сроки в требуемом количестве, ассортименте и необходимого качества, материально-техническое снабжение обеспечивает непрерывность технологического процесса и безопасность движения поездов, т. е. является составной частью перевозочного процесса. Оно выполняет функцию по обеспечению непрерывности деятельности железнодорожных предприятий, оказывает большое влияние на ритмичность их работы, темпы роста объема перевозок, способствует гармоничному развитию всех отраслей хозяйства железной дороги, ускорению научно-технического прогресса.

Централизованная организация снабжения материальными ресурсами осуществляется УП «Белжелдорснаб» (НХ), которое представляет собой единый центр заготовления и приобретения материальных ресурсов для обеспечения бесперебойной работы железнодорожного транспорта. В перечне выполняемых работ данного предприятия, прежде всего, необходимо выделить: постоянную и оперативную работу по размещению заказов, заключение договоров с предприятиями-поставщиками на поставку определенных материальных ресурсов, а также контроль за выполнением данных заказов.

Хозяйство материально-технического снабжения железной дороги, кроме единого центра включает в себя и территориальные подразделения. На отдельных территориях железной дороги материально-техническим снабжением занимаются отделы материально-технического снабжения при каждом отделении железной дороги.

Учитывая наличие системы подразделений в составе железной дороги, занятых централизованным обеспечением материальными ресурсами, естественным становится разграничение между ними обязанностей:

- УП «Белжелдорснаб» (НХ) осуществляет заготовление материалов, произведенных за пределами Республики Беларусь;
- отделы материально-технического снабжения (ОМТС) отделений железной дороги (НОДХ-1, НОДХ-2 и т. д.), которым УП "Белжелдорснаб" делегирует свои права, осуществляют заготовление материальных ресурсов, произведенных на территории Республики Беларусь.

Кроме централизованного снабжения, подразделения железной дороги могут использовать децентрализованное заготовление материальных ресурсов, при этом данный процесс осуществляется ими самостоятельно.

Так как централизованно заготавливаемые ресурсы требуют последующей специфики в организации расчета за их поставку, то на железной дороге они регламентированы. Не включенные в данный перечень материальные ресурсы структурные подразделения имеют право (с разрешения вышестоящей организации) заготавливать самостоятельно (децентрализованно).

Для условий работы железной дороги организация централизованного материально-технического снабжения является трудоемкой и многоступенчатой. Причиной тому является, прежде всего, широкая номенклатура запасных частей, деталей и оборудования, обусловленная большим разнообразием применяемых на железнодорожном транспорте технических средств, а также большое число потребителей – структурных подразделений с их специфическими особенностями. Эти потребители часто расположены в пунктах, отдаленных от сбытовых организаций, но по условиям работы требуют бесперебойного снабжения.

Поэтому для обеспечения эффективной работы всех структурных подразделений организаций железнодорожного транспорта приходится создавать на складах организаций материально-технического снабжения и структурных подразделений большие и разнообразные по номенклатуре запасы деталей, материалов и комплектующих, что и позволяет обеспечивать безостановочный процесс производства на железной дороге: своевременную доставку грузов и пассажиров.

При централизованной организации процесса заготовления материальных ресурсов весь цикл работ осуществляется в такой последовательности (этапности):

- первый этап – структурные подразделения железной дороги составляют заявки. Заявка – это документ, составленный подразделением железной дороги, отражающий потребность в материальных ресурсах, при этом заявки бывают двух видов: разовые и годовые. Сроком предоставления годовых заявок на поставку материальных ресурсов является период с 1 сентября до 1 декабря;

- второй этап – полученные от подразделений железной дороги заявки УП «Белжелдорснаб» или отделы материально-технического снабжения отделений железной дороги подвергают обработке, и на их основе определяется потребность во всех видах материальных ресурсов;

- третий этап – если на складах организаций МТС не имеется нужных материальных ресурсов, начинается поиск поставщиков. Выбор поставщиков зависит в первую очередь от цены и качества материальных ресурсов, длительности связей с изготовителем, стабильности его экономического положения, географического местоположения. Критериями при отборе поставщиков могут быть различные показатели, среди которых прежде всего выделяются: сроки, обязательность, качество поставок;

– четвертый этап – проводятся переговоры с поставщиками и заключаются договоры на поставку материальных ресурсов. Железнодорожный транспорт отличается многообразием используемых технических средств: многосерийный парк тепловозов, электровозов, дизельных поездов, моторвагонных секций, грузовые и пассажирские вагоны разных типов, контактная сеть, тяговые подстанции, устройства автоматики, телемеханики и связи и т. д., что определяет необходимость контактов с обширным кругом поставщиков, с которыми заключаются договоры;

– пятый этап – организация приемки материальных ресурсов в соответствии с сопроводительными документами (спецификации, сертификаты, качественные удостоверения, счета-фактуры, товарно-транспортные накладные и др.). Полученные от поставщиков документы проверяются на соответствие отгрузки договорным условиям поставки и ассортименту, количеству, цене, срокам поставки и т. п. Если количество или качество прибывших материалов не совпадает с данными сопроводительных документов, то принимает их комиссия по акту о приемке материалов. Составление акта предусмотрено также при приемке материалов, поступивших без документов (неотфактурованные поставки);

– шестой этап – передача (поставка) материальных ресурсов подразделениям железной дороги, подавшим заявки. Получение материальных ресурсов подразделениями осуществляется на основании доверенности.

Анализ особенностей организации поставки материальных ресурсов на железной дороге централизованным способом позволяет отметить его положительные и отрицательные стороны. Установлено, что централизованное приобретение материальных ресурсов позволяет сконцентрировать все финансовые средства, предназначенные для приобретения ресурсов; сформировать единую базу договоров на закупку, закупок материальных ресурсов; уменьшает процент ошибок, совершаемых при оформлении комплекта документов, связанных с декларированием и поступлением ресурсов; позволяет отслеживать выполнение обязательств по договорам поставки, отпадает необходимость создания в каждом подразделении железной дороги отделов маркетинга и осуществлении маркетинговых исследований.

Кроме того, оценивая региональную организацию поставки материальных ресурсов через отдел материально-технического снабжения, также можно отметить следующие ее преимущества: повышение степени использования транспорта и складских площадей, оптимизирование товарных запасов, как в ОМТС, так и у предприятий – потребителей материальных ресурсов, повышение качества и уровня материально-технического обеспечения производства, оптимизирование размеров партий поставок материальных ресурсов. Данная форма снабжения позволяет наиболее рационально расходовать оборотные средства предприятий, не создавать излишки материалов на складах и в производственных подразделениях предприятий, тем самым способ-

ствуя улучшению использования материальных ресурсов и повышению прибыльности предприятия.

Вместе с тем централизованное поступление материальных ресурсов имеет свои отрицательные черты, такие как отсутствие оперативности, трата времени на выбор поставщика и на формирование годовых заявок по дороге в целом, длительность подготовительных мероприятий и, следовательно, заготовление уже не нужных материальных ценностей, увеличение продолжительности оборота материальных ресурсов в подразделениях железной дороги.

Кроме того, способ поставки материальных ресурсов оказывает соответствующее влияние на организацию бухгалтерского учета, которая в настоящее время при централизованной системе снабжения громоздка и необоснованно усложнена. Вследствие этого возникают неточности в первичном учете материальных ресурсов. Особенности организации материально-технического снабжения на Белорусской железной дороге определяют и последующее их отражение в бухгалтерском учете, а следовательно, влияют на достоверность информации о движении и эффективности использования материальных ресурсов в подразделениях и на железной дороге в целом.

Согласно теории бухгалтерского учета процесс снабжения как объект бухгалтерского учета должен найти свое отражение на следующих счетах затрат: 10 «Материалы», 15 «Заготовление и приобретение материальных ценностей», 16 «Отклонение в стоимости материальных ценностей». Именно использование всей этой системы счетов позволит:

- отразить затраты по заготовлению материальных ресурсов;
- иметь информацию отдельно по учетной стоимости материальных ресурсов и отклонение от нее;
- установить процент транспортно-заготовительных расходов к стоимости заготовленных материальных ресурсов;
- достоверно осуществить оценку материальных ресурсов по фактической себестоимости;
- иметь неискаженную информацию, отраженную в отчетности организации по элементу «Материалы».

Однако сегодня в УП «Белжелдорснаб» затраты по заготовлению материальных ресурсов не учитываются на счете 15 «Заготовление и приобретение материалов», потому что для данной организации их деятельность является основной и поэтому все затраты учитываются на счете 20 «Основное производство» и входят соответствующей составляющей в общие эксплуатационные расходы железной дороги в целом. Для организаций материально-технического снабжения железной дороги заготовление является основной деятельностью и поэтому идет покрытие всех расходов (вне зависимости от их целесообразности) Управлением железной дороги «правом на доходы», через систему внутриотраслевых расчетов. Именно данная организация бухгалтерского учета приводит к искажению информации о

процессе заготовления на железной дороге, не позволяет дать оценку его экономической эффективности.

Современный этап развития экономики железной дороги ставит перед управлением задачи поиска путей эффективного использования ресурсов и осуществления всех процессов. Кроме того, одним из направляющих действий в управлении трудовыми ресурсами, является выполнение соотношения между темпом роста производительности труда и среднемесячной заработной платой. Учитывая сказанное и проанализировав подходы к оценке процессов заготовления, на наш взгляд, сегодня целесообразно рассматривать снабжение не как основной технологический процесс, а как обслуживающий, передать многие функции данного процесса в сферу предпринимательской деятельности. Это будет способствовать сокращению эксплуатационного штата, а сам процесс снабжения станет гибким, оперативным и своевременным.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Экономика и планирование железнодорожного транспорта : учеб. / И. В. Белов [и др.] ; под общ. ред. И. В. Белова, М. Ф. Трихункова, Ю. Д. Петрова. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Транспорт, 1984. – 519 с.

2 **Гизатуллина, В. Г.** Себестоимость железнодорожных перевозок : учеб. пособие / В. Г. Гизатуллина. – Гомель : БелГУТ, 2002. – 290 с.

3 Бухгалтерский учет на железнодорожном транспорте : учеб. пособие / В. Г. Гизатуллина [и др.] ; под общ. ред. В. Г. Гизатуллиной, П. Я. Папковской. – Гомель : БелГУТ, 2007. – 511 с.

T. MAKARENKO

Belarusian State University of Transport

APPROACH TO THE ORGANIZATION OF LOGISTICS IN MODERN CONDITIONS

The estimation of the peculiarities of logistics in the system of rail transport and the basic approaches to the organization of supply in the current economic conditions.

Получено 31.10.2016