

УДК 656.065

А. В. Кравченко

Белорусский государственный университет транспорта

НОРМИРОВАНИЕ МАТЕРИАЛЬНЫХ ЗАПАСОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Эффективность деятельности предприятия во многом зависит от правильного распределения потребности в оборотных средствах. В статье рассматриваются условия расчета материальных запасов на главных складах железной дороги, а также складов отделов материально-технического обеспечения.

Одним из важнейших направлений повышения эффективности работы железной дороги является работа по рациональной организации материальных запасов и их эффективному использованию, которая может быть достигнута в результате нормирования и контроля поступления, отпуска и сохранности материальных ресурсов.

Нормирование представляет собой установление оптимальной величины оборотных средств, необходимых для организации и осуществления нормальной хозяйственной деятельности предприятия. Посредством нормирования финансовые службы предприятия определяют потребность в собственных оборотных средствах в минимальном, но достаточном объеме, обеспечивающем выполнение запланированных заданий и поддерживающем безперебойность воспроизводственного процесса.

Нормирование оборотных средств представляет собой процесс расчета норм и нормативов товарно-материальных ценностей, необходимых предприятию для обеспечения ритмичной работы.

Расчет норматива оборотных средств для обеспечения запасов материалов в системе железнодорожного транспорта производится отдельно для производственных кладовых структурных подразделений, предприятий и организаций железной дороги, складов материально-технического обеспечения отделений дороги и для главного склада железной дороги.

Рассмотрим условия расчета норматива материальных запасов на главных складах железной дороги, а также складах отделов материально-технического обеспечения.

Норматив оборотных средств на материалы определяется как произведе-

ние стоимости однодневного планового складского оборота материалов с добавлением всех расходов по их заготовке на норму оборотных средств в днях. При этом из общего планового оборота необходимо исключить стоимость транзитного оборота. В общую стоимость планового оборота также включается отпуск и реализация материалов предприятиям и организациям, не входящим в основную деятельность железных дорог. Под предприятиями не входящими в основную деятельность подразумеваются учебные заведения, лечебные учреждения, строительные организации и др.

Однодневный оборот по складам определяется делением годового планового товарооборота на 365.

Норма материального запаса в днях включает время нахождения материалов в пути, а также время, затрачиваемое на производство следующих операций:

- а) приемку, разгрузку, сортировку и складирование материалов;
- б) комплектацию и отпуск, включая рассылку в филиальные склады;
- в) пребывание в виде текущего складского запаса;
- г) пребывание в виде гарантийного запаса.

Норма оборотных средств по материалам в пути включает период от даты установленного срока оплаты счета (платежного требования) материальным складом до даты прибытия материалов. Размер нормы оборотных средств в днях определяется продолжительностью пробега грузов от каждого поставщика. Из этого времени при акцептной форме расчетов следует вычесть время, затрачиваемое на производство следующих операций с материалами:

- а) составление счета (платежного требования) и обработку документов в банке поставщика;
- б) почтовый пробег платежного требования от банка поставщика до банка покупателя;
- в) обработку этих документов в отделениях банка;
- д) акцепт платежных требований, если акцепт осуществляется в предварительном порядке.

В тех случаях, когда один и тот же сорторазмер материала поступает от разных поставщиков, время нахождения материалов в пути определяется как средневзвешенная величина. Если поступление материалов совпадает со сроком их оплаты или они прибывают раньше наступления срока платежа, норма оборотных средств в части материалов в пути на них не устанавливается. В тех случаях, когда данный вид материалов поступает от большого числа грузоотправителей и когда материалы в пути занимают незначительный удельный вес (до 1 %) в общих остатках материалов, норма оборотных средств по данному виду или в целом по материалам в пути может быть исчислена исходя из фактических данных об

их остатках за истекший год. При этом из фактических остатков материалов в пути исключаются грузы, задерживающиеся в пути свыше установленного срока продвижения, а полученный средний фактический остаток материалов в пути корректируется на возможное изменение условий поставок данных видов материалов.

Время, необходимое для приемки, разгрузки, сортировки, складирования и лабораторного анализа прибывающих материалов, определяется в соответствии с техническими нормами, установленными для каждой операции и путем хронометража этих работ. При расчете нормы оборотных средств необходимо учитывать, что отдельные операции могут быть произведены параллельно, в связи с чем сокращается общее время по этим операциям. Тогда время, необходимое на лабораторный анализ, учитывается в нормах оборотных средств лишь в случаях, если анализ не может быть проведен параллельно с другими операциями.

Период комплектации и отпуска материалов с главного склада железной дороги и складов материально-технического обеспечения отделений дороги определяется исходя из времени, необходимого для набора и комплектации партий отгружаемых материалов, времени на упаковку этих материалов, времени на оформление счета (платежного требования) на отгруженные ценности и получение ссуд под расчетные документы в пути.

Размер текущего запаса материалов определяется исходя из продолжительности интервалов между двумя смежными поставками материалов. Продолжительность интервала между поставками устанавливается на основе договоров. В отдельных случаях, когда в договорах не указаны сроки поставки, расчет продолжительности интервалов между поставками производится исходя из отчетных данных за истекшие один-два года на основе первичной документации склада. Интервалы между поставками определяются по сорта-размерам материалов. При этом разовые нетипичные поставки материалов в расчетах длительности интервалов не учитываются.

Прямым подсчетом интервалов между поставками должно быть охвачено не менее 70–80 % всех планируемых материалов по их стоимости. Исчисленная по этим материалам средневзвешенная норма в днях должна быть распространена на остающиеся материалы. Необходимо иметь в виду, что на складах запасы одних материалов могут быть в максимальном размере (на день получения очередной партии материалов) и в то же время запасы других сорторазмеров материалов могут снизиться до минимального размера перед прибытием очередной партии материалов. Это сокращает потребности в собственных оборотных средствах на материалы в целом. В связи с этим текущий складской запас материалов в днях рекомендуется принимать в размере 50 % от продолжительности среднего интервала между двумя смежными поставками.

При ограниченном числе видов материалов и в случае их получения от одного или двух поставщиков текущий запас интервалов принимается в размере до 100 % продолжительности интервала между смежными поставками.

Средний запас необходим для того, чтобы устранить последствия возможных перебоев в снабжении материалами. Размер гарантийного запаса рекомендуется устанавливать в пределах до 50 % от текущего запаса.

В случаях, связанных с проблемами условиями поставок отдельных видов материалов и изделий (географические особенности месторасположения потребителей и поступление иностранных материаловых ценностей по утвержденным планам снабжения), размер гарантийного (страхового) запаса по этим материалам и запасным частям может быть увеличен.

Средняя норма оборотных средств в днях для складов по каждому виду поступающих материалов равна сумме дней запаса, установленных для материалов в пути, приема и монтажа и отгрузки материалов, текущего складского запаса и гарантийного запаса при том же виде запасов, которые устанавливаются для данного вида материалов.

В составе материалов, находящихся в запасе на главных складах железно-дорожных и складов отдаленной дорож, учитываются также малочисленные и быстронаходящиеся предметы. Нормы оборотных средств в днях и нормы в денежном выражении на малочисленные и быстронаходящиеся предметы складского и запасного части, находящиеся на складах, определяются тем же методом, что и на материалах.

В тех случаях, когда при ежегодном установлении норматива оборотных средств в денежном выражении по складам произошли существенные изменения в составе снабжения по сравнению с условиями, на основе которых был установлен на ряд лет нормы оборотных средств, производится уточнение этих норм.

По каждому установленным на ряд лет норм оборотных средств планируются факторы:

а) изменение расхождения некоторых поставщиков, что может привести к сокращению или увеличению длительности интервалов поставок и объема партий отгрузки, а также нормы оборотных средств по отдельным видам материалов изделий;

б) изменение условий ввоза отдельных видов материалов в общей потребности, что приводит к уменьшению или увеличению норматива оборотных средств в соответствии с общей нормой оборотных средств на эти ценности и др.

Расчет изменения установленных норм оборотных средств имеет своей целью определение размера уменьшения или увеличения общей нормы от указанных норм отдельных видов ценностей, входящих в общую норму.

Принципально установленные нормы материального интереса позволяют в критичные моменты железнодорожного транспорта обеспечить бесперебойную, адекватную работу, максимизировать прибыль, а следовательно укрепить финансовое положение на рынке республики и за ее пределами.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Елисеев А. М., Павлова Л. Н. Финансы. Деятельное образование. Казань: ИЭИИИ, 2010. – 687 с.
2. Елисеев А. М. Укрепление устойчивости качества. – Минск: Инфа-Партнер, 2009. – 68 с.
3. Финансы предприятий: Учебник / И.В. Космина, С.В. Давыд, Л.П. Пашкина. Под ред. проф. И.В. Косминой. – М.: ЮИИИИ, 2010. – 413 с.

Научное издание

ISBN 985-6530-63-1. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности). Вып. 2. Гродно, 2014

УДК 656.2.07

И. Г. Гулявский, И. Ю. Сосратов, С. Л. Шапиро
Белорусский государственный университет транспорта

ИНФОРМАТИЗАЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА КАК НЕОБХОДИМОЕ УСЛОВИЕ СТАНОВЛЕНИЯ УПРАВЛЕНЧЕСКОГО УЧЕТА

Размещение норм информатизации железнодорожного транспорта является необходимым условием становления управленческого учета.

Железнодорожный транспорт Республики Беларусь является составной частью транспортного комплекса, который обеспечивает потребности населения в перевозках.

Современствование учета и отчетности на железнодорожном транспорте обуславливает необходимость повышения работы, аналогичным образом осуществляемой и в других странах.

Экономические реформы предусматривают поиск путей решения проблем повышения эффективности производственного процесса, снижения затрат и оптимизации ресурсного потенциала отрасли.

Переход экономики Республики Беларусь на рыночные принципы ор-