

УДК 658.783

**УПРАВЛІННЯ ЗАПАСАМИ ТА ОРГАНІЗАЦІЯ ЇХ ОБЛІКУ
НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ**

О. А. Топоркова, к. е. н., доцент, Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, lena0675.toporkova@yandex.ua,

Л. М. Савчук, к. е. н., професор, Національна металургійна академія України, dialog-aktiv@rambler.ru,

І. Г. Сокиринська, к. е. н., доцент, Національна металургійна академія України, sokirinska@rambler.ru

У статті здійснено систематизацію способів аналітичного обліку матеріальних витрат з метою управління ними з урахуванням технологічної специфіки залізничного транспорту. Розроблено організаційно-економічний механізм управління матеріальними потоками в пасажирському вагонному депо. Запропонований механізм генерує управлінські рішення на трьох рівнях: стратегічному – вибір оптимальної технології ремонту та технічного обслуговування, тактичному – оптимізація внутрішніх і зовнішніх транспортних операцій, операційному – оптимізація використання технологічного часу. Запропонована організація аналітичного обліку запасів дозволяє мінімізувати запаси або витрати на них, прискорює процес отримання інформації та сприяє економії витрат на здійснення перевізного процесу.

Ключові слова: запаси, облік, управління, документообіг, логістична система, матеріальні потоки, пасажирське вагонне депо, інвойс.

Постановка проблеми. Діяльність залізничного транспорту нерозривно пов'язана зі значними потоками матеріальних і фінансових ресурсів. Господарська діяльність передбачає використання суттєвих

обсягів запасів, і, у першу чергу – виробничих. Щоб стабільно здійснювати процес надання послуг з перевезень, постійно мають бути оборотні кошти в матеріальній формі у вигляді виробничих запасів.

Велике значення для обліку і контро-

лю запасів має його правильна організація відповідно до принципів, визначених зовнішньою (законодавчими документами) та внутрішньою (обліковою політикою) нормативною базою. Облік запасів дуже трудомісткий, оскільки до складу запасів належать сотні видів найменувань, за кожним з яких, для забезпечення кількісної та якісної інформації, необхідно вести аналітичний облік.

Актуальність дослідження визначається тим, що значне коло питань як у теоретико-методологічному, так і в практичному плані щодо обліку й аналізу ефективності використання запасів на підприємствах галузі залишаються не розкритими.

Досвід підприємств свідчить про можливість застосування різних методів управління виробничими запасами. Однак існуючі системи управління запасами відповідають лише обмеженій кількості варіантів виробничих ситуацій. Це визначає необхідність розробки нових методичних підходів і рекомендацій, які враховують галузеві та виробничі особливості.

Основна мета управління запасами полягає в такій організації їх поставок, за якої, з одного боку, має місце економія коштів на організацію поставок і утримання запасів, зменшуються втрати від іммобілізації оборотних коштів, від можливого псування ресурсів при їх тривалому зберіганні, а з іншого – зменшуються втрати, які можуть виникнути внаслідок дефіциту таких запасів.

Необхідність перегляду питань організації обліку використання запасів згідно з вимогами національних положень (стандартів), наявність значних проблем у галузі залізничного транспорту та потреба удосконалення існуючої практики обліку визначили цільову спрямованість дослідження.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Багатьох економістів турбують проблеми розвитку та удосконалення обліку та контролю виробничих запасів. Даній тематиці присвятили свої наукові праці такі відомі вітчизняні вчені, як Бутинець Ф. Ф. [1], Голов С. Ф. [2], Поплюйко А. М. [3], Бондарєва І. О. [4], Шевців Л. Ю. [5].

Що стосується останніх досліджень, то вони спрямовані на систематизацію теоре-

тичних аспектів управління виробничими запасами підприємства [6], застосування маркетингових аспектів [7], визначення складових облікової політики стосовно питання організації обліку запасів [8], удосконалення аналітичного обліку запасів [10; 11]. А враховуючи специфіку виконання ремонтних робіт на залізничному транспорті, актуальними є дослідження Волошина Д. І. і Фуфалько М. В. [9].

Формулювання мети статті. Основною метою статті є систематизація способів аналітичного обліку матеріальних витрат та управління ними з урахуванням технологічної специфіки залізничного транспорту, зокрема пасажирського вагонного депо.

Виклад основного матеріалу дослідження. Запаси створюються для задоволення певних потреб, в силу яких на складах завжди повинна бути потрібна кількість запасів конкретного виду. Однак, якщо запаси збільшити, то зростає вартість їх зберігання. Таким чином, управління запасами являє собою складний комплекс заходів. Ефективність цього управління досягається за рахунок реалізації спеціальної фінансової політики управління запасами. Вона включає аналіз динаміки розміру, складу й оборотності запасів у передплановому періоді, визначення цілей формування запасів, визначення потреби в запасах товарно-матеріальних цінностей, що включаються до складу оборотних активів, визначення необхідного обсягу фінансових коштів, авансованих у формування запасів, мінімізацію поточних витрат з обслуговування запасів, реальне їх відображення у фінансовому обліку.

Ефективне управління запасами дає змогу знизити тривалість виробничого й усього операційного циклу, зменшити поточні витрати на їх зберігання, вивільнити із поточного господарського обороту частину фінансових коштів, реінвестуючи їх в інші активи [6, с.53].

Спираючись на [7, с.64]: управління запасами має два основні аспекти. Один стосується забезпечення підприємства виробничими запасами для виготовлення необхідного продукту в достатній кількості, у визначені терміни та в потрібному місці. Другий аспект пов'язаний із витратами на підтримання певного рівня запасів.

Результатами управління запасами є:

- зниження виробничих втрат;
- прискорення обороту;
- максимальне зменшення надлишків товарно-матеріальних цінностей (ТМЦ);
- зниження витрат підприємства на зберігання ТМЦ;
- зменшення втрат від псування, старіння запасів;
- оптимізація оподаткування.

Отже, маркетингова ефективність системи управління запасами залежить від виду попиту на конкретний тип запасів.

Сучасний підхід до управління та обліку запасів обов'язково знаходить відображення у наказі про облікову політику суб'єкта господарювання. Дане питання у своїй праці розглядають Грицишен Д. О. та Каленчук Л. В. [8]. При формуванні облікової політики стосовно запасів автори пропонують впорядкувати аспекти, що базуються на нормативному регулюванні та аспекти, що самостійно розробляються суб'єктом господарювання. Перша група включає наступні аспекти: методичний – як альтернативний вибір способу оцінки запасів при вибутті; податковий – як систематизація принципів бухгалтерського обліку та норм оподаткування операцій із запасами; організаційний – як вибір форми ведення обліку та розподіл обов'язків облікового штату; технічний – як створення робочого плану рахунків, графіку документообігу, порядку проведення інвентаризації. Друга група інтегрує: управлінський аспект – порядок формування і включення до собівартості матеріальних витрат; аналітичний – задоволення інформаційних потреб внутрішніх користувачів; міжнародний – порядок складання і представлення облікової інформації у звітності відповідно до вимог міжнародних стандартів [8, с.274].

Для ефективного управління запасами пасажирських вагонних депо слід дотримуватись певних вимог, обрати систему обліку запасів, яка б враховувала специфічні особливості виробничого процесу (зокрема ремонтних робіт); постійно мати достатньо точну оцінку обсягу і часу попиту, виконання замовлення, а також інформацію про терміни виконання ремонту, про їх можливі зміни, що дасть можливість контролювати

надходження та використання сировини і матеріалів у процесі діяльності та забезпечить його безперервність, що особливо важливо для підприємств (структурних підрозділів).

Найбільша частина витрат у діяльності пасажирського вагонного депо, у тому числі матеріальних, пов'язана із технічним обслуговуванням та ремонтами вагонів (деповським і капітальним).

Волошин Д. І. і Фуфалько М. В. [9] – звертають увагу на те, що у ПАТ «Укрзалізниця» застосовується планово-попереджувальна система ремонту вагонів, що базується на принципі постановки вагонів у ремонт за календарним напрацюванням або за певним пробігом. Ця система має ряд проблем і невирішених задач, що пов'язані з якістю ремонту і технічного обслуговування, з оптимізацією витрат трудових і матеріальних ресурсів, витрат часу на кожну операцію технологічного процесу і на простій вагона в ремонті в цілому.

На якість та своєчасність ремонту і ТО (технічного обслуговування) вагонів впливає цілий ряд факторів. Одним із таких важливих параметрів є рівень організації матеріально-технічного постачання підприємств вагонного господарства. При цьому задоволення попиту споживача повинне здійснюватися не будь-якою ціною, а за мінімальних витрат часу, трудових, матеріальних і фінансових ресурсів.

Автори пропонують структурним підрозділам вагонного господарства використовувати в управлінській діяльності логістичний підхід до оптимізації виробничої системи з її основними завданнями створити й забезпечити ефективне управління системою управління матеріальними потоками на підприємстві.

Процес адаптації логістичної системи до ринкових відносин та специфіки залізничного транспорту вимагає виконання наступних умов: досягнення високого ступеня інтеграції в межах підприємства (структурного підрозділу) та між його контрагентами; підвищення гнучкості й адаптивності діяльності до кон'юнктури ринку; скорочення тривалості виконання ремонту та обслуговування рухомого складу, об'єктів інфраструктури; резервування виробничих по-

тужностей та недопущення максимального їх завантаження; універсалізація обладнання; виконання послуг на сторону тощо.

Також в процесі створення логістичної системи варто враховувати певні особливості системи залізничного транспорту, а саме: цілісність, яка відображується наявністю тісних зв'язків між окремими залізницями та їх структурними підрозділами; складність, що характеризується значною кількістю зворотних зв'язків; високий ступінь інерційності, що сприяє прогнозуванню на перспективу; специфіка фінансування перевізного процесу та послуг, що надаються структурними підрозділами залізничного транспорту.

Основна мета виробничої логістики у транспортній галузі – це забезпечення своєчасного, ритмічного й економічного руху матеріальних ресурсів між стадіями та робочими місцями перевізного процесу у відповідності з планами виробництва й реалізації готової продукції у вигляді послуг з перевезення або замовленнями споживачів у вигляді послуг з ремонту та обслуговування рухомого складу, об'єктів інфраструктури тощо.

Система ремонту, яка існує на вагоне-ремонтних підприємствах, що займаються технічним обслуговуванням і ремонтом вагонів сформована в умовах планової економіки та базується на основі «статистичних» принципів, таких як постійна структура парку рухомого складу, незмінні протягом тривалого часу нормативи виконання ремонтів, наявність запасу обігових коштів, стабільні умови експлуатації.

Функціонування та розвиток системи ремонту, яка заснована на таких принципах, відбувається за рахунок збільшення ремонтних потужностей, росту ресурсів, що використовуються, пропорційно до збільшення кількості ремонтів. Типовими ключовими логістичними рішеннями у функціонуванні такого підприємства, на думку авторів, можуть бути: на стратегічному рівні – вибір оптимальної технології ремонту та технічного обслуговування; на тактичному рівні – оптимізація внутрішніх і зовнішніх транспортних операцій; на операційному рівні – оптимізація використання технологічного часу. Зазначені логістичні рішення сформу-

ємо у організаційно-економічний механізм управління матеріальними потоками в пасажирському вагонному депо в частині виконання ремонтів рухомого складу (рис. 1).

Запропонований організаційно-економічний механізм свідчить, що управління матеріальними потоками охоплює усі сторони управління технологічним процесом у пасажирських вагонних депо і є ключовим моментом забезпечення ефективного розвитку структурного підрозділу.

Виробнича логістика дозволяє здійснювати оперативне планування й управління матеріальним потоком у виробництві за дотримання наступних умов: ритмічної й узгодженої роботи усіх операційних центрів локалізації витрат; безперервності й циклічності технологічного процесу; максимальної надійності й гнучкості розрахунків собівартості; забезпечення відповідності системи оперативного управління підприємством типу й характеру певного виробництва.

Ефективність виробничої логістичної системи підприємства визначається її чутливістю до точності інформації. Інформаційні потоки надають динамічність логістичній системі. Якість і своєчасність інформації – це ключові фактори ефективності логістики.

Логістику найчастіше розглядають, як механізм оптимізації матеріальних та інформаційних потоків на підприємстві та як складовий елемент системи виробничого обліку. Оцінка якості ресурсного забезпечення підприємств залізничного транспорту на сучасному етапі є невисокою, оскільки налічується велика кількість претензій та позовів як до постачальників матеріально-технічних ресурсів, так і до органів управління матеріально-технічного забезпечення, а ступінь їх задоволення – низький.

Зазначені проблеми пов'язані, насамперед, з недосконалістю інформаційного забезпечення в системі управління запасами.

Найбільш достовірну інформацію про рух виробничих запасів здатна надати розгалужена система аналітичного обліку. Технологію аналітичного обліку виробничих запасів підприємство має розробляти самостійно. На аналітичних рахунках ведуть облік виробничих запасів за їх видами, матеріально-відповідальними особами, постачальниками тощо. Рахунки аналітичного обліку



Рис. 1. Організаційно-економічний механізм управління матеріальними потоками в пасажирському вагонному депо

використовуються для контролю за зберіганням і рухом виробничих запасів, їх оцінки, порівняння з даними складського обліку, а також для підведення підсумків інвентаризації.

Показники аналітичного обліку використовують для визначення собівартості придбаних запасів, тому що ці показники забезпечують найбільшу точність калькуляції, на якій базується грошова оцінка виробничих запасів.

Для ефективного управління запасами вагонних пасажирських депо слід дотримуватись певних вимог, обрати систему обліку запасів, яка б враховувала специфічні особ-

ливості виробничого процесу (зокрема ремонтних робіт); постійно мати достатньо точну оцінку обсягу і часу попиту, виконання замовлення, а також інформацію про терміни виконання ремонту, про їх можливі зміни, що дасть можливість контролювати надходження та використання сировини і матеріалів у процесі діяльності та забезпечить його безперервність, що особливо важливо для підприємств (структурних підрозділів).

Для раціонального управління запасами структурних підрозділів залізничного транспорту використовують ряд процедур і технічних прийомів:

1) правильне бюджетування потреби у різних елементах запасів (колісних пар, модульних запасних частин і т. ін.);

2) контроль за рівнем запасів відповідно до бюджету та нормативів, розрахунок коефіцієнту оборотності запасів та середнього періоду їх оборотності як в цілому, так і за видами запасів;

3) контроль повторних замовлень послуг, для чого необхідно знати щоденну потребу в сировині та час реалізації замовлення (час з моменту оформлення заявки до одержання сировини від постачальника). Це дасть можливість визначити, при якому мінімально допустимому залишку сировини необхідно оформити повторне замовлення.

Одним із напрямів удосконалення обліку наявності та руху виробничих запасів на підприємстві є спрощення оформлення операцій, які пов'язані з оприбуткуванням та витратами матеріальних цінностей.

Відпуск матеріалів у виробництво, де це доцільно, можна оформляти на підставі встановленого ліміту безпосередньо в картках складського обліку матеріалів, передбачивши в них підпис особи, яка отримує цінності. Також можна на картках складського обліку відображати і внутрішнє переміщення цінностей.

Зважаючи на вимоги ринкової економіки, слід удосконалювати методологію бухгалтерського обліку матеріальних ресурсів. Потрібно стежити за ретельним і своєчасним проведенням інвентаризацій, контрольних та вибіркового перевірок, які мають велике значення у збереженні матеріалів [10, с.252].

Також актуальним моментом є невідповідність первинної документації та відсутність типових уніфікованих форм документів, які б враховували специфіку діяльності підприємств залізничного транспорту.

Перш за все, це спричинено великою різноманітністю форм облікових документів, яка істотно ускладнює облік. Значна кількість документації первинного обліку запасів нагромаджує процес реєстрації й обробки документів на всіх ділянках обліку структурних підрозділів.

Значно поліпшити організацію обліку виробничих запасів можна, удосконалюючи процес документування, тобто ширше вико-

ристовуючи накопичувальні документи (лімітно-забірні картки, відомості тощо.), картки складського обліку як витратний документ по відпущених матеріалах.

Доцільною також є розробка єдиної форми документа (на відпущення матеріалу), призначеної для машинної обробки. У цей документ варто включити всі об'єкти основного та допоміжного виробництва під відповідними кодами, які б указували напрям використання матеріальних ресурсів – основні вироби, запасні частини, споживчі товари, разові замовлення, ремонтно-експлуатаційні потреби (рис. 2).

На практиці заповнюють не всі форми документів, до того ж чітко не визначені терміни передачі документів з обліку запасів до бухгалтерії. Через відсутність контролю за документообігом документи надходять не в повному обсязі, і, як правило, в кінці місяці. Існуючий порядок ведення обліку виробничих запасів на підприємствах залізничного транспорту супроводжується дублюванням інформації в різних документах [10, с.253].

Вирішення вищенаведених проблем за [11, с.125] полягає у зменшенні кількості первинних документів з обліку виробничих запасів та уніфікації їх форми таким чином, щоб уникнути дублювання інформації, і щоб інформація задовольняла вимоги користувачів. Також потребують удосконалення документи, на основі яких структурні підрозділи одержують сировину, матеріали, покупні готові вироби із заводських складів (лімітно-забірні картки, забірні картки, вимоги і накладні тощо).

Перейти від громіздкого та складного процесу документування до більш простого допоможе західний досвід. Характерною особливістю західних компаній, є те, що пріоритетом виступає зміст, а не форма документації. Наприклад, первинних документів в Україні у 5 разів більше, ніж у Німеччині. В деяких країнах немає затверджених форм первинних документів. Обов'язкові вимоги визначено тільки до тих документів, щодо яких є ризик підробки [11, с.125]. Таким чином, типові форми первинних документів доцільно використовувати лише для обліку надходження виробничих запасів. Форми інших документів та організацію



Рис. 2. Організація аналітичного обліку запасів в депо

документообігу слід розробляти підприємствам самостійно в залежності від розміру підприємства, системи контролю руху виробничих запасів, кількості працівників в бухгалтерії та на складі, виду діяльності тощо.

Висновки. Складність і трудомісткість обліку виробничих запасів, галузеві особливості залізничного транспорту, різноманіття форм первинних документів, неналагодженість взаємодії бухгалтерії, складу та виробничих підрозділів вимагають різноманітних підходів при вирішенні конкретних питань техніки та методики ведення аналітичного обліку виробничих запасів.

Таким чином, розвиток транспортної інфраструктури сприяє зростанню числа матеріальних потоків, що потребують організації відповідного рівня управління та оптимізації. У центрі їх раціонального управління повинен знаходитися ефективно керований потік інформації, здатної тримати систему матеріального потоку відкритою, тобто здатною пристосовуватися до нових умов ринку. Основними складовими такої системи мають стати: удосконалена система документообігу; уніфіковані первинні документи, притаманні саме залізничній галузі; забезпечення результативного впливу інформації щодо запасів на формування ре-

зультатів діяльності та розробка пакету внутрішньої звітності для ухвалення оптимальних управлінських рішень.

Література

1. Бутинець Ф. Ф. Бухгалтерський фінансовий облік: підручник / Ф. Ф. Бутинець та ін. – 8-ме вид., доп. і перероб. – Житомир : ПП «Рута», 2009. – 912 с.
2. Голов С. Ф. Управлінський облік: підручник / С. Ф. Голов. – [3-тє вид]. – Київ : Лібра, 2006. – 704 с.
3. Поплюйко А. М. Облік і аналіз використання виробничих запасів: дис... канд. екон. наук: 08.06.04 / А. М. Поплюйко / Київський національний економічний ун-т. – Київ, 2003.
4. Бондарева І. О. Управління виробничими запасами на підприємстві: ввтореф. дис... канд. екон. наук: 08.06.01 / І. О. Бондарева; НАН України. Ін-т економіки пром-сті. – Донецьк, 2003. – 19 с.
5. Шевців Л. Ю. Логістичні витрати підприємства: формування та оцінювання: [монографія] / Л. Ю. Шевців, І. Петецький. – Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2011. – 244 с.
6. Різник В. В. Теоретичні аспекти управління виробничими запасами підприємства / В. В. Різник // Економічний вісник університету. – 2015. – Вип. 24(1). – С. 50–56. – Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/escv_2015_24\(1\)_11](http://nbuv.gov.ua/UJRN/escv_2015_24(1)_11).
7. Мокляк М. В. Маркетингові аспекти управління запасами підприємства / М. В. Мокляк, В. Ю. Чорномурова, А. Г. Сергієнко // Вісник ОНУ імені І. І. Мечникова. – 2016. – Вип. 3. Т.21. – С. 63–66.
8. Грицишен Д. О. Обліково-аналітичне забезпечення управління виробничими запасами підприємства : Д. О. Грицишен, Л. В. Каленчук // Вісник ЖДТУ. – 2014. – № 4 (70). – Серія: Еко-

номічні науки. – С. 268–276.

9. Волошин Д. І. До питання удосконалення виробничої системи депо з ремонту вантажних вагонів / Д. І. Волошин, М. В. Фуфалько // Збірник наукових праць УкрДАЗТ, вип. 118 Рухомий склад та спеціальна техніка залізничного транспорту. Вагони. – 2010. – С. 123–127.

10. Сташишен М. С. Методологія та організація обліку, аналізу та аудиту використання виробничих

матеріальних запасів : / М. С. Сташишен, А. М. Лисенко // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління». – 2014. – Вип. 28. – С. 250–254.

11. Лежненко Л. І. Теоретичні аспекти удосконалення аналітичного обліку виробничих запасів / Л. І. Лежненко, І. О. Ломова // Молодий вчений. – 2014. – Вип. 5 (08) травень. – С. 122–126.

УПРАВЛЕНИЕ ЗАПАСАМИ И ОРГАНИЗАЦИЯ ИХ УЧЕТА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Е. А. Топоркова, к. э. н., доцент, Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна

Л. Н. Савчук, к. э. н., профессор, Национальная металлургическая академия Украины,

И. Г. Сокиринская, к. э. н., доцент, Национальная металлургическая академия Украины

В статье осуществлена систематизация способов аналитического учета материальных затрат в целях управления ими с учетом технологической специфики железнодорожного транспорта. Разработан организационно-экономический механизм управления материальными потоками в пассажирском вагонном депо. Предложенный механизм генерирует управленческие решения на трех уровнях: стратегическом – выбор оптимальной технологии ремонта и технического обслуживания; тактическом – оптимизация внутренних и внешних транспортных операций; операционном – оптимизация использования технологического времени. Предложенная организация аналитического учета запасов позволяет минимизировать запасы или расходы на них, ускоряет процесс получения информации и способствует экономии затрат на осуществление перевозочного процесса.

Ключевые слова: запасы, учет, управление, документооборот, логистическая система, материальные потоки, пассажирское вагонное депо, инвойс.

INVENTORY MANAGEMENT AND ORGANIZATION OF ITS ACCOUNTING FOR RAILWAY TRANSPORT

O. A. Toporkova, Ph. D (Econ.), Ass. Prof., Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan

L. M. Savchuk, Ph. D (Econ.), Prof., National Metallurgical Academy of Ukraine,

I. G. Sokyrynska, Ph. D (Econ.), Ass. Prof., National Metallurgical Academy of Ukraine

The systematization of methods of material costs analytical accounting and their management considering technological specifics railway transport is implemented. Organizational and economic mechanism of material flow management in the passenger train shed is designed. The proposed mechanism generates management decisions at three levels: strategic – the choice of optimal repair and maintenance technology; tactical – the optimization of internal and external transport operations; operational – the optimization of repair time. The proposed organization of analytical inventory accounting minimizes inventories and their cost, accelerates the process of obtaining information and saves costs of transportation process.

Keywords: inventories, accounting, management, document circulation, logistics system, material flows, passenger train shed, invoice.

Рекомендовано до друку д. е. н., проф. Ковальчуком К. Ф.

Надійшла до редакції 8.07.16 р.