СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ

1. СТРУКТУРА И ФУНКЦИИ ОРГАНИЗАЦИИ МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ НА ПРЕДПРИЯТИИ

1.1. ХАРАКТЕРИСТИКА ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНО­СТИ СЛУЖБЫ МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОГО СНАБЖЕНИЯ

1.2. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА СЛУЖБЫ МАТЕРИАЛЬНО-

ТЕХ­НИЧЕСКОГО СНАБЖЕНИЯ КУЙБЫШЕВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

1.3. АНАЛИЗ И ОЦЕНКА ОСНОВНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СЛУЖБЫ МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОГО СНАБЖЕНИЯ

1. ЗАЯВКИ СЛУЖБЫ МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОГО СНАБЖЕ­НИЯ

2.1. УРОВЕНЬ ОАО «РЖД»

2.2. УРОВЕНЬ ДОРОГИ. КОНФИГУРАЦИЯ ЗАКУПОК ДОРОГИ

2.3. ПОРЯДОК ПОДГОТОВКИ И ОФОРМЛЕНИЯ ДОГОВОРА НА ПО­СТАВКУ

2.3.1. СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЕ ЗАКУПКИ П и НДРП

2.3.2. ЗАКУПКИ В СТРУКТУРНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯХ

2.3.3. ПЛАНИРОВАНИЕ ЗАКУПОК

2.4. ОРГАНИЗАЦИЯ СКЛАДСКОГО ХОЗЯЙСТВА

1. РАЗРАБОТКА МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПОВЫШЕНИЮ ЭФФЕКТИВНО­СТИ МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОГО СНАБЖЕНИЯ ЖЕ­ЛЕЗНОЙ ДОРОГИ
	1. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА СИСТЕМ КОНТРОЛЯ СОСТОЯНИЯ ЗАПАСОВ
2. ПРОГРАММА РЕКОНСТРУКЦИИ И МОДЕРНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОГО СНАБЖЕНИЯ ОАО «РЖД» НА 2006-2008 гг.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

ВВЕДЕНИЕ

Для того чтобы обеспечить предприятие (объединение) необхо­димыми ему материалами в соответствии с выявленной потреб­ностью, организуется ма­тери­ально-техническое снабжение пред­приятия. Его задача заключается в опре­делении потребности предприятия в материалах и технических ресурсах, изы­скании воз­можностей покрытия этой потребности, организации хранения мате­риалов и вы­дачи их в цехи, а также в проведении контроля за правиль­ным ис­пользованием ма­териально-технических ресурсов и содействия в их экономии.

Решая эту задачу, работники органов снабжения должны изучать и учи­ты­вать спрос и предложение на все потребля­емые предприятием мате­риаль­ные ре­сурсы, уровень и изме­нение цен на них и на услуги посредни­ческих организа­ций, выбирать наиболее экономичную форму товародви­жения, оп­тимизировать запасы, снижать транспортно-заготовительные и складские расходы.

Материальные ресурсы представляют собой часть оборотных фондов пред­приятия. Оборотные фонды — это те средства произ­водства, которые пол­ностью потребляются в каждом производст­венном цикле, целиком пере­носят свою стои­мость на готовую про­дукцию и в процессе производства ме­няют или теряют свои потре­бительные свойства.

В состав оборотных фондов включаются: 1) основные и вспо­могатель­ные материалы, топливо, энергия и полуфабрикаты, полу­чаемые со стороны; 2) мало­ценные и быстро­изнашивающиеся инст­рументы и запасные части для ремонта обо­рудования; 3) незавер­шенное производство и полуфабрикаты соб­ственного из­готовления; 4) тара.

Нужно отметить, что при делении средств производства на ос­новные и обо­ротные в практике допускаются некоторые вполне оп­равданные условно­сти. Ин­струмент и инвентарь делятся на две части. В первую из них входят малоцен­ные и быстроизнашивающиеся (со сроком службы менее одного года) инстру­менты и инвентарь. Они относятся к оборот­ным фон­дам. Другая же часть, в ко­торую вклю­чается весь осталь­ной инстру­мент и инвентарь, от­носится к основ­ным фондам.

Для бесперебойного функционирования производства не­обходимо хо­рошо налаженное материально-техническое обес­печение (МТО), кото­рое на предпри­ятиях осуществляется через органы материально-техниче­ского снабже­ния.

В условиях рынка у предприятий возникает право выбора постав­щика, а значит, и право закупки более эффективных материальных ресур­сов. Это за­став­ляет снабженческий персонал предприятия внимательно изучать качест­венные ха­рактеристики продукции, изготовляемой различ­ными постав­щи­ками.

Сырье, материалы, полуфабрикаты, топливо и прочие матери­альные цен­но­сти на заводах и фабриках хранятся на складах. Состав, число и раз­меры по­след­них зависят от номенклатуры и количества потребляемых мате­риальных ценно­стей. На крупных предприятиях количество складов нередко достигает не­скольких десятков.

Количество, состав, емкость и специализация складов образуют струк­туру складского хозяйства предприятия. Организация скла­дов, их техниче­ское оснаще­ние и размещение на территории завода и фабрики имеют суще­ственное значение для работы и экономики предприятия. Организация склад­ского хозяй­ства оказы­вает влия­ние на пропускную способность складов, трудоемкость и се­бестоимость складских работ, на величину внутризавод­ских транспорт­ных рас­ходов и т. д.

Успех экономического развития России и эффективность функциониро­ва­ния федерального транспорта зависят от гибкого и оперативного реагиро­вания на складывающуюся экономическую ситуацию. В связи с этим необ­ходимо повы­шать эффективность функционирования железнодорожного транспорта на основе обеспечения его устойчивой, рентабельной работы, предотвращения кри­зисных ситуаций и особенно – улучшения состояния его материально-производ­ственной базы.

Значительная часть материальных ценностей, прежде чем попасть на склад отраслевого линейного предприятия поступает на склады органов ма­тери­ально-технического обеспечения железных дорог. Так через главные ма­териаль­ные склады дорог и склады отделений осуществляется 80 – 82% всех поставок мате­риалов и изделий линейным предприятиям. Более того, увели­чение транзит­ных норм поставок, необходимость повышения ритмичности и комплектности снабже­ния предприятий при минимальных материальных за­пасах и издержках на их со­держание требуют расширения объемов поставок через материальные склады ор­ганов снабжения. Практика показывает, что сосредоточение матери­альных запасов на складах дорог и отделений обеспе­чивает лучшую маневрен­ность при использо­вании материальных ресурсов, а распыление их по предпри­ятиям не создает этого преимущества и приводит к замедлению оборачиваемо­сти материалов.

Решению этой задачи способствует такая организация работы Службы мате­риально-технического снабжения Куйбышевской железной дороги (МТС), при ко­торой обеспечивается высокая оборачиваемость оборотных средств, уско­ренные переработка поступающих материальных ценностей и доставка их по­требителям, снижение уровня переходящих остатков матери­альных ценностей на складе, уст­ранение причин появления неходовых, из­лишних материалов, а также не допус­каются недостачи, пересортицы, убытки от не сохранности и т.д.

Немаловажное значение имеет постоянное повышение уровня квалифи­ка­ции работников службы материально-технического снабжения, развитие складского хозяйства сокращение мало­произ­води­тельного труда при выполнении погрузочно-разгрузочных и дру­гих работ, вне­дрение научной организации труда, широкое использование вычислительной тех­ники и автоматизированных систем управления.

Целью дипломного проекта является повышение эффективности мате­ри­ально-технического обеспечения Куйбышевской железной дороги.

Объектом исследования является служба материально-технического снаб­жения Куйбышевской железной дороги.

В работе были решены следующие задачи:

* показана характеристика производственной деятельности службы мате­ри­ально-технического снабжения Куйбышевской железной до­роги;
* проделан анализ и оценка основной деятельности службы матери­ально-технического снабжения Куйбышевской железной дороги;
* разработаны мероприятии по повышению эффективности матери­ально-технического снабжения Куйбышевской железной дороги.

Роль и значение материальных складов материально-технического снабжения железнодорожного транс­порта все более повышаются в связи с рядом объективно действующих фак­то­ров. Не­прерывно возрастающий объем перевозок грузов и пассажиров на желез­ных доро­гах сопровождается увеличением потребления материальных ценностей на ремонт подвижного состава, производство запасных частей и другие, эксплуа­тационные и производственные нужды. Рост поставок мате­риалов железнодо­рожному транс­порту вызывает увеличение товарооборота материальных складов и требует улучшения организации их работы.

 Практическая ценность заключается в возможности использовать дан­ную работу в качестве рекомендаций материально-технического снабжения Куйбышевской желез­ной дороги в целях оптимизации материально-технического обеспечения.

В работе использованы статистические данные работы службы материально-технического снабжения, методиче­ские материалы, отечественные литературные источники, учебная литера­тура для сту­дентов экономических ВУЗов.

1. СТРУКТУРА И ФУНКЦИИ ОРГАНИЗАЦИИ МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ НА ПРЕДПРИЯТИИ

Для бесперебойного функционирования производства не­обходимо хо­рошо налаженное материально-техническое обес­печение (МТО), кото­рое на предприятиях осуществляется через органы материально-техниче­ского снабже­ния.

Главной задачей органов снабжения предприятия являет­ся своевре­мен­ное и оптимальное обеспечение производства необходимыми матери­альными ресурсами соответствующей комплектности и качества.

Решая эту задачу, работники органов снабжения должны изучать и учи­тывать спрос и предложение на все потребля­емые предприятием мате­риальные ресурсы, уровень и изме­нение цен на них и на услуги посредни­ческих организа­ций, выбирать наиболее экономичную форму товародви­жения, оптимизировать запасы, снижать транспортно-заготовительные и складские расходы.

Содержание функций органов снабжения предприятия включает три на­правления.

1. Планирование, которое предполагает:

* изучение внешней и внутренней среды предприятия, а так­же рынка от­дельных товаров;
* прогнозирование и определение потребности всех видов материаль­ных ресурсов, планирование хозяйственных оптимальных связей;
* оптимизацию производственных запасов;
* планирование потребности материалов и установлениеихлимита на от­пуск цехам;
* оперативное планирование снабжения.

2. Организация, которая включает:

* сбор информации о потребной продукции, участие в яр­марках, вы­став­ках-продажах, аукционах и т. п.;
* анализ всех источников удовлетворения потребности в материаль­ных ре­сурсах с целью выбора наиболее оптималь­ного;
* заключение с поставщиками хозяйственных договоров на поставку про­дукции;
* получение и организацию завоза реальных ресурсов;
* организацию складского хозяйства, входящего в состав ор­ганов снабже­ния;
* обеспечение цехов, участков, рабочих мест необходимыми матери­аль­ными ресурсами;

3. Контроль и координация работы, в состав которых входят:

* контроль за выполнением договорных обязательств постав­щиков, выпол­нение ими сроков поставки продукции;
* контроль за расходованием материальных ресурсов в про­изводстве;
* входной контроль за качеством и комплектностью посту­пающих ма­тери­альных ресурсов;
* контроль за производственными запасами;
* выдвижение претензий поставщикам и транспортным орга­низациям;
* анализ действенности снабженческой службы, разработка мероприя­тий по координации снабженческой деятельностью и повышение её эф­фективности.

В условиях рынка у предприятий возникает право выбора постав­щика, а значит, и право закупки более эффективных материальных ресур­сов. Это застав­ляет снабженческий персонал предприятия внимательно изучать качественные ха­рактеристики продукции, изготовляемой различ­ными постав­щиками.

Критериями выбора поставщика могут быть надежность поставки, воз­можность выбора способа доставки, время на осу­ществление заказа, возмож­ность предоставления кредита, уро­вень сервиса и др. Причем соот­ношение зна­чимости отдель­ных критериев с течением временем может меняться.

Организационное построение, характер и методы работы служб снаб­же­ния на предприятиях отмечаются своеобра­зием. В зависимости от объе­мов, ти­пов и специализации про­изводства, материалоемкости продукции, и территори­ально­го размещения предприятия складываются различные усло­вия, требующие соответствующего разграничения функций и выбора типа структуры органов снабжения. На небольших предприятиях, потреб­ляющих малые объемы матери­альных ресурсов в ограниченной номенкла­туре, функции снабжения возлагаются на небольшие группы или отдель­ных работни­ков хозяйственного отдела пред­приятия.

На большинстве средних и крупных предприятий эту фун­кцию вы­пол­няют специальные отделы материально-техничес­кого снабжения (ОМТС), кото­рые построены по функцио­нальному или материальному признаку. В первом случае каждая функция снабжения (планирование, за­готовка, хра­нение, отпуск материалов) выполняется отдельной группой работников. При построении снаб­женческих органов по ма­териальному признаку определенные группы работни­ков выполняют все функции снабжения по конкретному виду материалов.

Характерный тип структуры службы снабжения — сме­шанный (рис. 1.1), когда товарные отделы, группы, бюро спе­циализированы на снабже­нии конкрет­ными видами сырья, материалов, оборудования. Однако на­ряду с товарными в состав отдела снабжения входят функциональные под­разде­ления: плановое, дис­петчерское.

Смешанный тип структуры отдела снабжения — наиболее рациональ­ный метод строения, который способствует повы­шению ответственности работников, улучшению материально-техническое обеспечение произ­водства.

Плановое бюро (группа) выполняет функции по анализу окружающей среды и рыночным исследованиям, определе­нию потребности в матери­альных ресурсах, оптимизации ры­ночного поведения по наиболее выгод­ному обеспече­нию, фор­мированию нормативной базы, разработке планов снабжения и анализу их выполнения, контролю за выполнением постав­щиками договорных обяза­тельств.

Товарное бюро (группа) выполняет комплекс планово-оперативных функций по обеспечению производства конкрет­ными видами материаль­ных ре­сурсов: планированию, учету, завозу, хранению и отпуску мате­риала в производ­ство, т.е. регулирует работу материальных складов.

Руководство отдела МТС

 Товарные группы (бюро)

Плановое по видам продукции Диспетчерское

бюро (группа) бюро (группа)

 А Б В

 Склад Склад Склад

 №1 №2 №3

Рис. 1.1. Организационная структура отдела материально-технического снабжения (смешанный тип)

Диспетчерское бюро (группа) выполняет оперативное ре­гулирование и контроль за выполнением плана снабжения предприятия и цехов сырьем и мате­риалами; устраняет не­поладки, возникающие в ходе снабжения производства; контролирует и регулирует ход поставок материалов на пред­приятие.

На предприятиях машиностроения служба снабжения кро­ме отдела материально-технического снабжения включает и отдел внешней кооперации (или бюро, группу), который может вхо­дить в состав отдела материально-технического снабжения.

Отделы (бюро, группы) внешней кооперации обеспечива­ют производство полуфабрикатами (заготовками, деталями, узлами). Они также могут строиться по функциональному или товарному признаку.

Для осуществления технического перевооружения и ре­конструкции про­изводства предприятие создает отделы обо­рудования, которые обычно входят в состав капитального стро­ительства.

Для крупных предприятий (объединений), состоящих из ряда филиалов, наиболее приемлем тип структуры, представ­ленный на рис. 1.2.

Особенностью этого типа структуры является то, что под­разделения имеют свои службы снабжения с функциями по планированию и оперативному регулированию снабжения про­изводственных цехов и участков материальными ресурсами, а также по контролю за их исполнением.

Формирование нормативной базы, прогнозирование и раз­работка планов материально-технического снабжения, установление хозяйственных связей, и координация работы служб снаб­жения, входящих в предпри­ятие, сконцентрированы на базе службы снабжения предпри­ятия. Взаимодействие подразделений службы снабжения пред­приятия осуществляется на основе функциональных связей, а не административного под­чинения.

Одним из звеньев организации материально-технического снабжения является складское хозяйство, ос­новная задача которого заключается в приеме и хранении материалов, их подго­товке к производственному потреблению, непосредственном снабжении цехов необходи­мыми материальными ресурсами. Склады в зависимости от связи с производственным процессом подразделяются на: ма­териальные, производствен­ные, сбытовые.

Заместитель директора предприятия (объдинения)

Руководство Начальник Начальник

ОМТС цеха №1 цеха №2

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  Планновое бю-ро (группа) | Товарное бюро (группа) по ви-дам продукции | Диспет-черское бюро (группа) | Бюро (группы) организации складского хозяйства | Бюро (группа) снабженияТоварные группы по видам продукции | Бюро (группа) снабженияИсполнители по видам продукции |

 Административное подчинение

 Функциональное подчинение Склады Склады

Рис. 1.2. Схема организационной структуры службы снабжения

Принятые материалы хранятся на складах по номенкла­турным группам; сортам, размерам. Стеллажи нумеруются с указанием индексов материалов.

Завоз материалов и работа складов организуются на ос­нове оперативно-заготовительных планов.

Поставки материальных ресурсов на предприятие осуществляются через хозяйственные связи. Хозяйственные связи представляют собой со­вокупность экономических, организа­ционных и правовых взаимоотноше­ний, которые возни­кают между поставщиками и потребителями средств производ­ства. Рациональ­ная система хозяйственных связей предпола­гает минимизацию издержек произ­водства и обращения, пол­ное соответствие количества, качества и ассортимента постав­ляемой продукции потребно­стям производства, своевремен­ность и ком­плектность ее поступления.

Хозяйственные связи между предприятиями могут быть прямыми и опо­средованными (косвенными), длительными, и краткосрочными.

Прямые представляют собой связи, при которых отноше­ния по по­ставкам продукции устанавливаются между пред­приятиями-изготовите­лями и предпри­ятиями-поставщика­ми прямо, непосредственно.

Опосредованными считаются связи, когда между этими предпри­ятиями имеется хотя бы один посредник. Поставки продукции потреби­телю могут осу­ществляться смешанным путем, т.е. как напрямую, так и через посредников (ди­стрибь­юторов, джобберов, агентов, брокеров) (рис. 1.3.).

 **Производитель Потребитель** Прямая связь

**Производитель Посредник Потребитель** Опосредственная

 связь

 **Посредник**

 Смешанная

 (гибкая) связь

**Производитель Потребитель**

Рис. 1.3. Схемы хозяйственных связей материально-технического

снабжения

Дистрибьюторы и джобберы *—* это фирмы, осуществля­ющие сбыт на ос­нове оптовых закупок у крупных промышленных предприятий — производи­те­лей готовой продукции. Дистрибьюторы в отличие от джоббе­ров — относи­тельно круп­ные фирмы, располагающие собственными скла­дами и ус­танавли­вающие длительные контрактные отношения с про­мыш­ленными предприятиями. Джобберы, напротив, скупа­ют отдельные круп­ные партии товаров для быстрой пере­продажи.

Агенты и брокеры *—* это фирмы или отдельные предпри­ниматели, осу­ществляющие сбыт продукции промышленно­го предприятия на основе комисси­онного вознаграждения.

Прямые хозяйственные связи для предприятий являют­ся наиболее эко­номичными и прогрессивными по сравне­нию с косвенными, так как они, исклю­чая посредников, умень­шают издержки обращения, документо­оборот, укрепляют вза­имоотношения между поставщиками и потребите­лями. По­ставки продукции становятся более регулярными и ста­бильными.

Опосредованные хозяйственные связи менее экономичны. Они тре­буют дополнительных затрат на покрытие расходов деятельности посред­ников между предприятиями-потреби­телями и предприятиями-изготови­телями.

Потребность в косвенных связях объясняется тем, что пря­мые связи вы­годны и целесообразны в условиях потребле­ния материальных ресурсов в круп­ных масштабах. Если же предприятия потребляют сырье и мате­риалы в незначи­тель­ных количествах, не достигающих транзитной формы отгруз­ки, то, чтобы не создавать на предприятиях излишние за­пасы материальных ценностей, целесо­образны связи и через услу­ги по­средников.

Как прямые, так и опосредованные связи могут носить длительный и краткосрочный характер. Хозяйственные длительные связи — прогрессив­ная форма материально-техни­ческого снабжения. В этом случае предпри­ятия имеют воз­можность развивать на долгосрочной основе сотрудниче­ство по совершенст­вованию выпускаемой продукции, снижению ее мате­риалоемкости, доведению до мировых стандартов.

С классификацией связей на прямые и косвенные тесно связано деле­ние их по формам организации поставок про­дукции. С этой точки зрения различают транзитную и склад­скую формы поставок.

При транзитной форме снабжения материальные ресур­сы переме­ща­ются от поставщика к потребителю прямо, минуя промежуточные базы и склады по­среднических организа­ций. Кроме того, предприятие, получая материал непо­средственно от поставщика, ускоряет доставку и сокращает транспортно-загото­вительные расходы. Однако ее использование ограничено транзитными нормами отпуска, меньше которых поставщик не принимает к исполнению. Использова­ние этой формы снабжения для материалов с небольшой потребнос­тью приводит к увеличению запасов и связанных с этим рас­ходов.

При складской форме материальные ресурсы завозятся на склады и базы посреднических организаций, а затем с них отгружаются непосредственно по­требителям.

Транзитную форму целесообразно применять в тех случаях, когда потре­бителям требуются материальные ре­сурсы в больших количествах, что дает воз­можность отгру­жать их полногрузными вагонами или другими средства­ми транспорта.

При транзитной форме завоза значительно снижаются из­держки, и по­вышается скорость обращения, улучшается ис­пользование транспортных средств.

Складская форма снабжения играет большую роль в обес­печении мел­ких потребителей. Она позволяет им заказывать необходимые материалы в количе­ствах меньше установлен­ной транзитной нормы, под которой понимается мини­мально допустимое общее количество продукции, отгружаемое пред­приятием изготовителем потребителю по одному заказу. При складской форме снабжения продукция со складов посред­нических организаций может завозиться малыми партиями и с большей частотой, что способствует сокращению запасов матери­альных ресурсов у потребителей. Однако в этом слу­чае последние несут допол­нительные расходы за складскую переработку, хранение и транспортировку с баз посредничес­ких организаций. Поэтому в каждом конкретном случае тре­буется экономическое обоснование выбора форм снабжения.

Для технико-экономического обоснования выбора фор­мы снабжения ис­пользуется формула:

Рmax  K (Птр – Пскл) / (Сскл – Стр), где

Рmax — максимальное количество материала, которое эко­номиче­ски целе­сообразно получить от складских организа­ций, натур, ед. измере­ния;

К — коэффициент использования производственных фондов и содер­жа­ния производственных запасов, %;

Птр и Пскл — средняя величина партии поставки соответственно при тран­зитной и складской формах снабже­ния, натур, ед. измерения;

Стр и Сскл — величина расходов по доставке и хранению материалов со­ответственно при тран­зитной и складской формах снабжения, % к цене.

Важные этапы в организации материально-технического снабжения про­мышленности — специфицирование ресурсов и заключение хозяйст­венных до­говоров по поставкам про­дукции.

Под специфицированием ресурсов понимается расшиф­ровка укруп­нен­ной номенклатуры по конкретным видам, маркам, профилям, сор­там, типам, размерам и прочим при­знакам. От того, насколько правильно составлена специ­фика­ция материальных ресурсов, во многом зависит ма­териаль­ное обеспечение производства. Если в спецификации допу­щена не­точность, то это может при­вести к тому, что фактичес­кие поставки не бу­дут соответствовать действитель­ной по­требности. Тем самым предприятие будет поставлено под уг­розу невы­полнения производственной программы и сбыта своей продукции. Поставляется продукция по договорам, ко­торые служат документом, определяющим права и обязанно­сти сторон.

В договорах указываются наименование продукции, ко­личество, ас­сор­тимент, комплектность, качество и сортность продукции с указанием стандартов и технических условий, требования к упаковке и таре, сроки поставки продук­ции, общий срок действия договора, цена на поставляе­мую продук­цию и общая ее стоимость, условия оплаты, предусматривает­ся ответственность сторон за со­блюдение условий договоров. После за­ключения договоров отделы снабжения предприя­тий должны обеспечить своевременное и комплектное полу­чение мате­риалов, их количественную и качественную прием­ку, правильное хранение на складах предприятия. Оператив­ная работа по завозу материалов осуществляется на основе ме­сячных планов, в которых указываются календарные сро­ки и объ­емы по­ставок по важнейшим видам материальных ресурсов. Копии таких планов передаются на соответствую­щие склады и используются ими для органи­зации подгото­вительных работ.

Существует два варианта организации завоза материаль­ных ресурсов: самовывоз и централизованная доставка.

Самовывоз характеризуется отсутствием единого органа, обеспечи­ваю­щего оптимальное использование транспорта. Предприятие самостоя­тельно до­говаривается с транспортны­ми организациями, не предъявляет жестких требова­ний к типам используемого транспорта — главное вы­везти мате­риальные ре­сурсы. При этом применяются исторически сло­жившиеся технологические про­цессы грузопереработки, как правило, не согласованные между собой. Отсутст­вует необхо­димость использова­ния строго определенных видов тары, часто от­сутствуют условия для бес­препятственного подъезда транс­порта, быстрой раз­грузки и приемки мате­риальных ресур­сов.

При централизованной доставке предприятие-поставщик и предпри­ятие-получатель создают единый орган, цель кото­рого оптимизировать со­вокупный материальный поток. Для этого разрабатываются схемы завоза продукции, опре­деля­ются рациональные размеры партий поставок и час­тота за­воза; разрабаты­ваются оптимальные маршруты и графики завоза продукции; создается парк специализированных ав­томобилей и выполня­ется ряд других мероприятий.

Таким образом, централизованная доставка позволяет:

* повысить степень использования транспорта и складских площадей;
* оптимизировать товарные запасы, как у производителя, так и у потре­би­теля продукции;
* повысить качество и уровень материально-технического обеспечения производства;
* оптимизировать размеры партии поставок продукции.

Обеспечение материальными ресурсами производствен­ных цехов, участ­ков и других подразделений предприятия предполагает выполнение следующих функций:

* установление количественных и качественных заданий по снабжению (лимитирование);
* подготовка материальных ресурсов к производственному потребле­нию;
* отпуск и доставку материальных ресурсов со склада служ­бы снабже­ния на место ее непосредственного потребления или на склад цеха, участка;
* оперативное регулирование снабжения;
* учет и контроль за использованием материальных ресур­сов в подразде­лениях предприятия.

Снабжение цехов материалами осуществляется в полном соответствии с установленными лимитами и конкретными особенностями производства. По­следние учитываются при разработке графиков подач, на основе которых мате­риалы доставляются в цехи. Лимит устанавливается исходя из производственной программы цеха и специфицированных норм расхода.

Расчет лимита осуществляется по формуле:

Л = Р  Рнз. п + Нз – О, где

Л — лимит данной номенклатуры продукции;

Р — по­требность цеха в материалах для выполнения производственной программы;

Рнз п — потребность цеха в материалах для изменения незавершенного производства (+ увеличение, — уменьшение);

Нз — норматив цехового запаса данной про­дукции;

О — расчетный ожидаемый остаток данной продук­ции в цехе на начало планового периода.

Расчет выполняется в натуральных показателях. Потреб­ность в материа­лах для выполнения производственного за­дания определяется путем умножения программы производ­ства на нормы расхода по соответствующим изделиям. Та­ким же образом рассчитывается потребность в материалах для изменения неза­вершенного производства, т.е. путем умноже­ния производственных норм расхода на изменение программы не­завершенного производства в плановом периоде.

Цеховой запас определяется в необходимых случаях и зависит от вели­чины партии продукции, доставляемой в цех, среднесуточного ее расхода, а также от цикличности произ­водства.

Расчетный ожидаемый остаток материальных ресурсов в цехе определя­ется по результатам работы цеха в периоде, предшествующем плановому:

О = Оф + Вф – (Ро.п + Рэ.н + Рнз. п + Рбр), где

Оф — фактический остаток на первое число по данным инвентаризации или бухгалтерского учета;

Вф — количе­ство отпущенных цеху материалов за весь период;

Ро.п — фактический расход на основное производство;

Рэ.н — фак­тический расход на ремонтно-эксплуатационные нужды;

Рнз. п — фактический расход на изменение незавершенного производства;

Рбр — расход на брак (оформленный актом списания).

Фактический расход на основное производство и ремонтно-эксплуатаци­онные нужды рассчитывается путем умноже­ния фактических объемов работ на действующие в данном периоде нормы расхода материальных ресурсов.

Установленный лимит фиксируется в планкарте, лимит­ной карте, лимит­ной или заборной ведомости, которые на­правляются складу и цеху-потребителю.

Планкарта обычно применяется в массовом и крупносе­рийном производ­стве, т.е. в условиях стабильной потребности и четкой регламентации производ­ства. В ней указываются установленный цеху лимит по каждому виду материа­лов, сроки и величина подачи партии. В соответствии с планкартами склад своими транспортными средствами достав­ляет партии материалов каждому цеху в установленные сроки. Отпуск их оформляется приемно-сдаточными наклад­ными. В бланке планкарты ведется текущий учет выполнения пла­на поставок.

Лимитная карта используется в тех случаях, когда жест­кая регламентация поставок внутри месяца по срокам и объемам затруднительна (серийное и инди­видуальное про­изводство). В лимитной карте указываются месячная потреб­ность в материале, величина запаса и месячный лимит расхо­да.

В случаях появления необходимости принятия решений по изменению лимита службой снабжения оформляется разо­вое требование или требование на замену, которое согласовы­вается с технической службой и подписывается ответ­ствен­ным лицом (главным инженером, главным конструктором, главным меха­ником и т.д.).

В лимитную ведомость включаются обычно группа одно­родных мате­риалов или все получаемые с данного склада материалы.

Заборные ведомости (карты) вводятся при лимитирова­нии расхода вспо­могательных материалов, обычно в случаях, когда потребность в них неравно­мерная и отсутствуют дос­таточно точные нормы расхода. Отпуск материалов по забор­ным картам (ведомостям) регламентируются заранее уста­новленными сро­ками (обычно раз в месяц или квартал). В заборной карте указываются количе­ство материала, который может расходовать цех, и сроки его получения.

Служба снабжения отвечает за своевременную и качествен­ную подго­товку материальных ресурсов к производственно­му потреблению, для чего вы­полняет работы по распаковке, расконсервации, комплектовке, которые согласо­вываются с технологической службой предприятия.

Целенаправленный и экономный расход материальных ре­сурсов в цехах находится под постоянным контролем служ­бы снабжения и периодически про­веряется путем ревизии материального учета. По результатам проверки прини­мают­ся конкретные меры по устранению вскрытых недостатков.

Работа органов материально-технического обеспечения прямо или косвенно влияет на уро­вень основных технико-экономических показателей предпри­ятия.

К числу показателей материально-технического обеспечения относятся количественные и качественные по­казатели плана завоза материальных ресур­сов (номенклатура, количество и стоимость материальных ресурсов); транспортно-заготовительные расходы (стоимость перевозки материалов до станции примыкания — расходы на дос­тавку материалов до склада предприятия; наценки снабженческих и сбытовых организаций; расходы на тару и т.п.); расходы на хранение, выдачу в производ­ство и отгруз­ку потребителю материальных ресурсов; административно-хозяйст­венные расходы (расходы на содержание аппарата отдела материально-технического обеспечения) и т.п.

Основанием для положительной оценки деятельности ор­ганов материально-технического обеспечения слу­жат: отсутствие перебоев в снабжении произ­водства, сверхнормативных запасов и неликвидов, своевре­менное заключение договоров, снижение снабженческих зат­рат и т.д.

Своевременное обеспечение производства материальными ресурсами за­висит от величины и комплектности производ­ственных запасов на складах пред­приятия.

Производственные запасы — это средства производ­ства, поступившие на склады предприятия, но еще не вов­леченные в производственный процесс. Соз­дание таких запасов позволяет обеспечивать отпуск материалов в цехи и на ра­бочие места в соответствии с требованиями техно­логического процесса. Следует отметить, что на создание запасов отвлекается значительное количество матери­аль­ных ресурсов.

Уменьшение запасов сокращает расходы по их содержа­нию, снижает из­держки, ускоряет оборачиваемость оборот­ных средств, что, в конечном счете, повышает прибыль и рен­табельность производства. Поэтому очень важно опти­мизи­ровать величину запасов.

Управление производственными запасами на предпри­ятии предполагает выполнение следующих функций:

* разработку норм запасов по всей номенклатуре потребля­емых предпри­ятием материалов;
* правильное размещение запасов на складах предприятия;
* организацию действенного оперативного контроля за уров­нем запа­сов и принятие необходимых мер для поддержания нормального их состояния;
* создание необходимой материальной базы для размеще­ния запасов и обеспечения количественной и качественной их сохранности.

Нормирование производственных запасов — это опреде­ление их мини­мального размера по видам материальных ре­сурсов для бесперебойного обеспе­чения производства. При нормировании производственных запасов сначала оп­ределяются нормы производственных запасов в днях, а затем в на­туральном и денежном выражении.

Норма запаса в днях устанавливается на основе следую­щих данных.

1. Нахождение материалов в пути (транспортный запас Нтр). Определя­ется как разница между временем пробега груза от поставщика к потребителю и временем оборота платежных документов.

2. Приемка, разгрузка, складирование и анализ качества поступающих материалов (подготовительный запас Нп). Оп­ределяется на основе расчетного или фактического времени за отчетный период, скорректированного с учетом организа­ционно-технических мероприятий по механизации погрузо-разгрузоч­ных работ.

3. Технологическая подготовка материалов к производ­ству (технологиче­ский запас Нт). Образуется в том случае, если до начала производства требуется предварительная обработка материалов (сушка древесины на мебельных фаб­ри­ках). Определяется на основе нормативов времени для данных операций.

4. Пребывание материалов на складе (текущий запас Нтек). Удовлетворяет текущую потребность производства, обеспечи­вает ритмичную работу между очередными поставками ма­териалов. Определяется умножением среднесуточной нормы потребления материала на плановый кратный интервал меж­ду двумя оче­редными поставками.

5. Резерв на случай перебоев в снабжении и увеличения выпуска продук­ции (страховой или гарантийный запас Нс). Характеризуется относительно по­стоянной величиной и вос­станавливается после получения очередной партии ма­териа­лов. Норматив страхового запаса материалов определяется по интервалу отставания поставок или по фактическим дан­ным о поступлении материалов.

Общая норма производственных запасов по видам мате­риальных ресур­сов в днях определяется суммированием ука­занных видов запасов:

Ндн = Нтр + Нп + Нт + Нтек + Нс.

Норматив производственных запасов в натуральном вы­ражении по каж­дому виду материальных ресурсов Ннат оп­ределяет произведение норматива в днях на их однодневный расход Мдн в натуральном выражении:

Ннат = Ндн . Мдн

Норматив в денежном выражении Нст, т.е. норматив соб­ственных обо­ротных средств на сырье, основные материалы, покупные полуфабрикаты, опре­деляется произведением сто­имости однодневного расхода сырья, основных ма­териалов и полуфабрикатов (См) на норматив в днях.

Нст = Ндн . См = Ндн . Мдн . Ц

Стоимость однодневного расхода См определяется путем умножения среднедневного расхода в натуральном выраже­нии на цену материальных ресур­сов, включая заготовитель­ные расходы и стоимость отходов Ц по плановым нормам.

* 1. ХАРАКТЕРИСТИКА ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СЛУЖБЫ МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОГО СНАБЖЕНИЯ

1.2. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА СЛУЖБЫ МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХ­НИЧЕСКОГО СНАБЖЕНИЯ КУЙБЫШЕВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Служба материально-технического снабжения Куйбышевской железной до­роги – филиала ОАО «Российские Железные Дороги» (далее Служба) является подразделением ор­гана управления Куйбышевской железной дороги – филиала ОАО «Российские Железные Дороги».

В своей деятельности Служба материально-технического снабжения Куй­бышевской железной дороги (МТС) руководствуется Конституцией Российской Федерации, Феде­ральными Законами, иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, нор­матив­ными правовыми актами субъектов Российской Федерации, уставом ОАО «Российские Железные Дороги», прика­зами и дру­гими нормативными документами ОАО «Российские Железные Дороги», а также настоя­щим положе­нием.

Служба имеет печать, штампы и иные реквизиты со своим наименова­нием.

Предметом деятельности службы является:

* снабжение предприятий и организаций, дороги материально-техниче­скими ресурсами путем централизованных поставок, осуществляемых служ­бой материально-технического снабжения дороги и по прямым договорам с другими поставщиками;
* складская переработка материально-технических ресурсов, хранение и ком­плектование;
* хранение, учет и обновление материально-технической продукции госу­дар­ственного запаса;
* создание текущего страхового запаса товарно-материальных ценностей для бесперебойного снаб­же­ния дороги;
* контроль за хранением и использованием материально-технических ре­сур­сов на материальных складах всех предприятий и организаций дороги;
* виды деятельности, требующие специального разрешения (лицензиро­ва­ния) могут быть реализованы только при наличии таких разрешений (лицен­зий).

Распоряжение имуществом, находящимся в пользовании Службы, про­из­во­дится в порядке, установленном ОАО «РЖД» и в соответствии с законо­да­тельст­вом Российской Федерации.

Служба материально-технического снабжения организует и обеспечивает бесперебойное материально-техниче­ское снабжение всех подразделений и предприятий Куйбышевской железной дороги.

Основными задачами и функциями материально-технического снабжения являются:

* создание условий для бесперебойного снабжения и организация обеспе­че­ния материально-технических ресурсами (МТР) деятельно­сти железной дороги и при наличии экономической целесообразно­сти, функциональных филиалов ОАО «РЖД», расположенных в пре­делах границ железной до­роги;
* организация и осуществление мероприятий по снижению затрат на за­купку потребляемых материально-технических ресурсов и содержание инфраструктуры склад­ского хозяй­ства;
* координация деятельности структурных подразделений железной до­роги по вопросам материально-технического снабжения;
* организация работы по управлению качеством материально-техниче­ского снабжения железной дороги;
* обеспечение линейных предприятий организаций структурных подраз­деле­ний отделений Куйбышевской железной дороги оборудо­ванием, мате­риа­лами, запасными частями и другими изделиями по установленной но­менклатуре;
* своевременная и полная реализация выделенных фондов, как с глав­ного ма­териального склада, так и от предприятий промышленности и снабженче­ских организаций;
* определение общей и специфицированной потребностей предприятий структурных подразделений отделений Куйбышевской железной до­роги в мате­риалах, оборудовании, запасных частях, разработка тех­нико-экономи­ческих рас­четов и обоснований этой потребности, прием и рассмотрение заявок;
* рассмотрение составленных спецификаций на материалы, оборудова­ние и запасные части по выделенным предприятиям структурных подразделений от­делений Куйбышевской железной дороги;
* разработка годовых заданий с распределением по кварталам планов то­варо­оборота по заготовке и завозу материалов в подразделении для пред­приятий и организаций подразделений отделений Куйбышевской железной дороги;
* разработка нормативов переходящих запасов материалов и оборудова­ния, запасных частей и изделий в подразделении;
* складская переработка товарно-материальных ценностей, организация и осуществление количест­вен­ной и качественной приемки, хранения, отпуска и учета материа­лов, обору­дования, запасных частей и изделий, поступающих в под­разделение, обес­пече­ние сохранности материальных ценностей;
* сбор балансов доходов и расходов подразделений, планов капиталь­ного;
* контроль за состоянием учета, правильным использованием и хране­нием материальных ресурсов, своевременной и качественной разра­боткой диффе­ренцированных норм расхода материалов и запасных частей по отделе­ниям;
* выявление сверхнормативных остатков материалов, оборудования и за­пас­ных частей на складах подразделений Куйбышевской железной дороги и пе­рераспределение их между предприятиями Куйбышевской железной до­роги и реализации излишних и ненужных материалов в установленном по­рядке;
* утверждение расчетов по определению размеров складских наценок на то­варно-материальные ценности;
* разработка и осуществление мероприятий по улучшению складского хо­зяй­ства, внедрение технически обоснованных норм. Обеспечение техники безопасности и охраны труда работающих, противопожарной безопасности и ох­раны подразделения;
* организация и проведение отделом кадров материально-технического снабжения работу по повыше­нию тех­нической квалификации работников подразделения и изуче­нию ими но­вой техники и технологий, внедряемых на железнодорож­ном транспорте, а также подбор и правильное использование трудо­вых ресурсов;
* проведение эффективной экономической политики, повышающей рен­та­бельность работы и конкурентоспособность железной дороги;
* оказание коммерческих, посреднических услуг, посредническая дея­тель­ность по складированию, хранению, транспортировке, экспеди­рованию то­варно-материальных ценностей;
* обеспечение мобилизационной готовности подразделения;
* обеспечение режима секретности и своевременное осуществление необ­хо­димых мероприятий по защите секретных и служебных сведе­ний от раз­глаше­ния.

Управление запасами материально-техническими ресурсами железной до­роги.

Служба в соответствии с возложенными на нее задачами осуществляет сле­дующие функции:

* осуществляет оперативно-техническое управление и организацию ра­боты материальных баз и Главного материального склада, входящих в состав же­лезной дороги в качестве структурных подразделений и на­ходящихся в ве­дении Службы (подразделения находящиеся в ведении Службы), в целях снабжения железной дороги необходимым объемом материально-техниче­ских ресурсов;
* организует прием и обработку поступающих от структурных подразде­ле­ний железной дороги заявок на материально-технические ресурсы;
* определяет общую потребность железной дороги в материально-техни­че­ских ресурсах;
* передает сведения об общей потребности в материально-технических ре­сурсах, с выделением централизованных и децентрализованных по­ставок в Росжелдорснаб ОАО «РЖД»;
* ведет мониторинг рынка материально-технических ресурсов, осуществ­ляет по согласованию с Росжелдорснабом закупки материально-технических ресурсов, а также представ­ляет на конкурсную комиссию железных дорог необ­ходимые материалы для проведения конкурсных торгов в части заку­пок материально-технических ресурсов;
* осуществляет взаимодействие с юридическими лицами по вопросам приоб­ретения материально-технических ресурсов;
* участвует в подготовке бюджета запасов и закупок материально-технических ресурсов;
* формирует планы закупок материально-технических ресурсов для железных дорог;
* осуществляет планирование, организацию сбора, отгрузки и реализа­ции лома черных цветных и драгоценных металлов, а также учет и отчетность по движению лома на железной дороги. Осуществляет планирование для под­разде­лений находящихся в ведении Службы показателей по нормам произ­водствен­ных запасов эксплуатационных расходов, контингенту, темпа роста производи­тельности труда, по доходам от прочих видов деятельности, ис­пользование скла­дов и кон­тролирует их выполнение;
* осуществляет анализ претензий по качеству и ритмичности поставок материально-технических ресурсов, передает информацию в Росжелдорснаб, участвует в разработке и реа­лиза­ции мероприятий по устранению выявленных недостатков и нарушений в снаб­жении;
* готовит для руководства ОАО «РЖД» статистические данные и управ­лен­ческие отчеты, а также аналитические материалы по расходу материально-технических ресурсов, за­тратам на материально-техническое снабжение;
* обеспечивает создание запасов материально-технических ресурсов. Организует работу по соблюде­нию ус­тановленных ОАО «РЖД» для железных дорог норм и норма­тивов по за­пасам материально-технических ресурсов, бюджета и лимитов финансирования по цен­трализованным и децентрали­зованным закупкам материально-технических ресурсов;
* участвует в реализации мероприятий по сокращению эксплуатацион­ных за­трат и совершенствованию системы управления деятельностью железных до­рог;
* организует подготовки и переподготовку работников Службы и подраз­де­лений, находящихся в ведении Службы по повышению ква­лификации (инсти­туты, различного рода обучения курсы);
* осуществляет контроль за платежами закупаемых МТР в пределах и в по­рядке, установленном нормативными документами ОАО «РЖД»;
* организует работу по внедрению информационных технологий и авто­мати­зированных систем управления в части учета движения ма­териальных ре­сурсов;
* осуществляет ежеквартальную сверку и подписание акта сверки по центра­лизованным поставкам материально-технических ресурсов через Росжелдорснаб;
* организует контроль за проведение работ по обеспечению безопасных ус­ло­вий и охраны труда работников Службы и подразделений, нахо­дящихся в ведении Службы;
* обеспечивает ведение делопроизводства и хранение документов с со­блюде­нием установленного на железной дороге порядка;
* Служба имеет право запрашивать и получать от подразделений ор­гана управления железной дороги отделений и других структурных подразделе­ний железной дороги статистические и иные данные доку­менты и мате­риалы, необ­ходимые для выполнения возложенных на службу задач и функ­ций.
	1. АНАЛИЗ И ОЦЕНКА ОСНОВНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СЛУЖБЫ

 МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОГО СНАБЖЕНИЯ

Служба материально-технического снабжения дороги

1. Объемные показатели
2. Качественные показатели
3. Экономические показатели, в том числе:
	* лимиты на содержание штата;
	* фонд оплаты труда;
	* эксплуатационные расходы, включая расходы на капитальный ремонт ос­новных фондов;
	* контрольные цифры по производительности труда;
	* задание по темпу роста производительности труда.

Финансирование Подразделения производится согласно утвержденного пла­тежного баланса.

Технико-экономические показатели характеризуют содержание и объем ра­боты материального склада, его пропускную способность, вооруженность ос­нов­ными фондами, качество работы склада и эффективность использова­ния тех­ниче­ских средств и т.д. Они применяются на всех стадиях управления матери­альных складом: при разработке плана показатели выступают как рас­четные, при установ­лении заданий – как плановые, при оценке выполнения плана – как от­четные, при определении направлений развития складского хо­зяйства на дли­тельную перспек­тиву – как прогнозируемые. Все эти показа­тели могут быть вы­ражены в стоимост­ных, натуральных или в смешанных единицах измерения. На­пример, складской товарооборот выражается в руб­лях, грузооборот – в тоннах, продолжительность хранения запасов – в днях, использование складской пло­щади – в тоннах на квад­ратный метр, издержки – в рублях на тонну товарообо­рота.

По технико-экономическим показателям производится анализ и оценка экс­плуатационной работы складов, а также выбор наиболее выгодного вари­анта при проектировании строительства новых и реконструкция действую­щих скла­дов. С учетом этого технико-экономические показатели можно раз­делить на две большие группы: показатели, характеризующие эффективность эксплуатации складов, и показатели, характеризующие проектные решения строительства но­вых и рекон­струкции существующих объектов складского хозяйства. От совер­шенства этих показателей и их обоснованности зависит эффективность прини­маемых решений по строительству складов и оценка их эксплуатации.

К основным показателям первой группы относятся: объем складского то­ва­рооборота, величина запаса и оборачиваемость материалов на складе, произ­води­тельность труда работников, себестоимость переработки 1 т. груза, из­держки об­ращения склада, обеспечение сохранности материальных ценно­стей, простой под­вижного состава и других транспортных средств под грузо­выми операциями и т.д.

Основными показателями второй группы являются: коэффициент ис­пользо­вания складских помещений, вместимость складов, пропускная спо­соб­ность или мощность, эффективность капитальных вложений, сокращение рабо­чей силы за счет внедрения механизации и др.

Планирование и анализ работы материальных складов осуществляются по технико-экономическим показателям, характеризующим эксплуатацион­ную ра­боту. Планирование складской работы должно быть направлено на обеспече­ние своевременного и бесперебойного материально-технического снабжения предпри­ятий железных дорог. При этом издержки обращения не должны быть высокими. Показатели выполнение погрузо-разгрузочных ра­бот представлены в таблице 1.2.1.

Таблица 1.2.1.

Выполнение погрузо-разгрузочных работ

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Подразделения | 2003г. | Кол-во ва­гонов от­правлен. в адрес НОДХ | 2004г. | Кол-во ваго­нов отправ­лен. в адрес НОДХ | 2005г. | Кол-во ваго­нов отправ­лен. в адрес НОДХ |
| НОДХ-1(Пенза) | 171196,9 | 105 | 219330,5 | 121 | }360467 | 215 |
| НОДХ-2(Рузаевка) | 114455,6 | 73 | 131137,4 | 89 |
| НОДХ-4(Дема) | 321952 | 202 | 482427 | 230 | 487422 | 232 |
| НОДХ-5(Ульяновск) | 149305,4 | 96 | 213585,4 | 124 | 218535 | 130 |
| НОДХ-6(Сызрань) | 156018,1 | 103 | 253734,7 | 127 | 273534 | 136 |
| НОДХСМ(Абдулино) | 26973 | 21 | 19210 | 22 | 27693 | 24 |
| **Всего** | **939901** | **600** | **1319425** | **713** | **1367651** | **737** |

В целом по Службе материально-технического снабжения грузооборот в 2005 году увеличился на 4% по сравнению с 2004 годом и увеличился на 31% по сравнению с 2003 годом.

Погрузо-разгрузочные работы в основном выполняются механизирован­ным способом.

Общий объем переработанного груза за 2005 год составляет 1367651 тонн, т.е. на 48226 тонн больше предыдущего года. Увеличение объема погру­зочных работ связано с централизованными поставками материально-техниче­ских ресурсов в соответствии с принятыми заявками службы материально-технического снабжения.

В целом погрузка увеличилась за 2003-2005 годы.

Динамика погрузочных работ представлена на рисунке 1.2.1.



Рис. 1.2.1. Динамика погрузочных работ

НОДХ - 1 – Пенза

НОДХ - 2 – Рузаевка

НОДХ – 4 – Дема

НОДХ – 5 – Ульяновск

НОДХ – 6 – Сызрань

НОДХСМ – Абдулино

Выполнение основных производственно-финансовых показателей пред­ставлено в таблице 1.2.2.

Таблица 1.2.2.

Основные производственно-финансовые показатели Службы материально-технического снабжения

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Показатели** | **Ед. изм.** | **2003****год** | **2004****год** | **2005****год** |
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** |
| 1 | **Завоз материалов, всего** | т.р. | 3428048 | 4894466 | 5051196 |
| 2 | В т.ч. от поставщиков | т.р. | 1391535 | 1957153 | 1793018 |
| 3 | Транзит | т.р. | 2036513 | 2937313 | 3258178 |
| 4 | **Отпуск материала, всего** | т.р. | 3438507 | 4888166 | 5058340 |
| 5 | В т.ч. городским организациям | т.р. | 2858 | 1040 | 179 |
| 6 | Ж/д. организациям без наценки | т.р. | 456597 | 630388 | 619093 |
| 7 | Транзит сторонним организациям | т.р. | 0 |  |  |
| 8 | Транзит ж/д. организациям | т.р. | 1857548 | 2730924 | 3058971 |
| 9 | Транзит НОДХ | т.р. | 178965 | 206389 | 199207 |
| 10 | Предприятиям не основной деятельно­сти | т.р. | 2638 | 0 | 0 |
| 11 | НОДХ | т.р. | 939901 | 1319425 | 1180890 |
| 12 | **Расходы, всего** | т.р. | 26916 | 30597 | 30039 |
| 13 | В т.ч. з/плата | т.р. | 14113 | 15480 | 12976 |
| 14 | Отчисления во внебюджетные фонды | т.р. | 4653 | 5021 | 3271 |
| 15 | Материалы | т.р. | 854 | 1847 | 2085 |
| 16 | Топливо | т.р/тн. | 216/25,4 | 419 | 410 |
| 17 | Эл/энергия | т.р. | 1049 | 647 | 526 |
| 18 | Амортизация | т.р. | 2541 | 3667 | 4772 |
| 19 | Кап. ремонт | т.р. | 1735 | 1159 | 321 |
| 20 | Прочие | т.р. | 1755 | 2357 | 5999 |
| 21 | Прибыль от ПВД | т.р. | 312 | 275 | -73 |
| 22 | Оборачиваемость | дн | 16 | 11 | 14 |
| 23 | Контингент | чел | 109 | 105 | 104 |
| 24 | Среднемесячная з/плата | тыс. руб | 6823 | 8889 | 9722 |
| 25 | Производительность труда | тн | 1034,5 | 1357,2 | 1140,3 |
| 26 |  | тыс. руб | 31546 | 46554 | 48638 |
| 27 | Дебиторская задолженность 01.01.03г.-01.01.04г.-01.01.05г.-01.01.06г. | т.р. | 24293 | 16738 | 13143 |
| 28 | Кредиторская задолженность01.01.03г.-01.01.04г.-01.01.05г.-01.01.06г. | т.р. | 88166 | 91816 | 20561 |
| 29 | Остатки на 01.01.03г.-01.01.04г.-01.01.05г.-01.01.06г. | т.р. | 47881 | 51337 | 43338 |

Темпы роста производительности труда можно определить по диаграмме 1.2.1.



Диаграмма 1.2.1. Темпы роста производительности труда

Рост производительности труда 2005 года составил 104,5%, среднемесяч­ной зарплаты – 109,4% по отношению к 2004 году. Из данных показателей видно, что опережающий темп роста производительности труда к среднемесяч­ной зарплате составил 4,9%.

Динамика основных производственно-финансовых показателей по материально-техническому снабжению показана на графике 1.2.1.



График 1.2.1. Динамика основных производственно-финансовых

 показателей

1. ЗАЯВКИ СЛУЖБЫ МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОГО

СНАБЖЕНИЯ

2.1. УРОВЕНЬ ОАО «РЖД»

Существует ряд договоров, которые используются на дороге, например: договор на выполнение работ, договор на оказание услуг, договор на поставку по графику с транспортными услугами, договор на поставку по графику без транс­портных услуг. Для заключения договора с дорогой необходимы документы «пе­речень документов для заключения договора» (формы всех договоров и перечень документов для заключения договора прилагаются в файлах)

Настоящее Положение определяет порядок размещения заказов, в т.ч. пу­тем организации и проведения конкурсных торгов (процедуры по размещению заказов) на закупку товаров, выполнения работ и оказания услуг (продукция) для обеспечения основных видов деятельности ОАО « РЖД».

Росжелдорснаб ОАО «РЖД» - филиал открытого акционерного общества «Российские железные дороги» является обособленным подразделением откры­того акционерного общества «Российские железные дороги».

Филиал осуществляет управленческую деятельность в области матери­ально-технического обеспечения и организации поставок материально-техниче­ских ресурсов для нужд ОАО «РЖД».

Филиал в своей деятельности руководствуется Конституцией, Федераль­ными законами, актами Президента и Правительства Российской Федерации, актами Федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта и иными нормативными актами, международными договорами Российской Федерации, внутренними доку­ментами ОАО «РЖД». Филиал осуществляет свою деятельность от имени ОАО «РЖД».

Росжелдорснаб ОАО «РЖД» осуществляет следующие основные виды деятельности, в том числе:

* + формирование политики ОАО «РЖД» в области материально-техниче­ского обеспечения (МТО);
	+ обеспечение производственной деятельности ОАО «РЖД» матери­ально-техническими ресурсами (МТР);
	+ участие в мероприятиях по снижению затрат на потребляемые матери­ально-технические ресурсы и содержания инфраструктуры складского хозяй­ства;
	+ ведение комплексного изучения рынка материально-технических ресурсов.
	+ организация и проведение конкурсных процедур с целью выбора опти­мального поставщика материально-технических ресурсов для нужд ОАО "РЖД". Разработка и предоставление рекомендаций и методических материалов по условиям проведения конкурсных процедур на закупку материально-технических ресурсов структурным подразделением системы материально-технического обеспечения.
	+ организация работ по техническому перевооружению и управлению каче­ством в системе материально-технического обеспечения ОАО "РЖД".
	+ организация внешнеэкономической деятельности в части закупок и реали­зации материально-технических ресурсов для нужд ОАО "РЖД". Осуществление по поручению ОАО "РЖД" и самостоятельно внешнеэкономической деятельности.
	+ осуществление функций генерального заказчика материально-технических ресурсов для нужд ОАО "РЖД":
	+ нормирование потребностей ОАО "РЖД" в материально-технических ресурсах:
	+ формирование предложений и методических рекомендаций по порядку проведения конкурсных процедур по поставкам материально-технических ресурсов.
	+ сбор и анализ информации о новообразовании и образовании вторич­ных ресурсов.
	+ разработка и реализация программ по рациональному и эффективному ис­пользованию образующихся вторичных ресурсов и их поставок.
	+ реализация вторичных ресурсов, не задействованных в процессе воспро­изводства материально-технических ресурсов для нужд ОАО "РЖД" через систему открытых конкурс­ных торгов в форме аукциона.
	+ оказание услуг по реализации лома черных и цветных металлов, а так же прочих вторичных ресурсов.
	+ анализ затрат, анализ производительности труда в сфере материально-технического обеспечения.
	+ осуществление функций по приобретению материально-технических ресурсов для нужд ОАО "РЖД":

Многолетние связи с предприятиями - поставщиками сырья, материалов и оборудования, в том числе специального оборудования для железнодорожного транспорта позволяют нам обеспечивать поставки качественной продукции бо­лее 150 тыс. наименований непосредственно от традиционных и проверенных поставщиков.

Закупка материально-технических ресурсов ведется на основе конкурсных процедур, таких как откры­тые конкурсные торги, метод запроса котировок, закупка у единственного ис­точника. Объявления о конкурсах, организуемых Росжелдорснабом, публику­ются в официальном печатном издании «Конкурсные торги» и его версии в Ин­тернете, а также в других печатных и электронных средствах массовой инфор­мации.

Росжелдорснаб стремится к налаживанию долгосрочных отношений с производителями, сотрудничая с целым рядом холдингов и компаний. Это Се­версталь, Череповецкий сталепрокатный завод (ЧСПЗ) и Орловский сталепрокатный завод (ОСПАЗ), входящие в Северсталь-групп; предприятия Евраз-Холдинга – Западно-Сибирский металлургический комбинат (ЗСМК), Нижнетагильский металлургический комбинат (НТМК), Кузнецкий металлургический комбинат (КМК); Магнитогорский калибровочный завод (МКЗ) и Магнитогорский метизно-металлургический завод (МММЗ) в группе Магнитогорский металлургический комбинат (ММК); Чусовской и Выксунский металлургические заводы, входящие в Объединенную металлургическую компанию (ОМК), а также Таганрогский металлургический завод (ТАГМЕТ), Се­верский и Синарский трубные заводы, входящие в Трубную металлургическую компанию; предприятия Трансмашхолдинга - Бежицкий сталелитейный завод, Новочеркасский Электровозостроительный завод (ЭВЗ), Брянский машиностроительный завод. Поставщиками РЖД являются Чебоксарский «Промтрактор-Промлит», Первоуральский ново­трубный завод и Новосибирский Металлургический завод (МЗ) им. Кузьмина и многие другие.

Организационно в состав Росжелдорснаба ОАО "РЖД" входят несколько структурных подразделений, оказывающих услуги по складской переработке грузов, транспортной обработке подвижного состава:

* Специализированное управление по поставкам железнодорожному транс­порту запасных частей "Спецжелдорснаб", (Москва);
* Северо-Западное управление по поставкам продукции железнодорож­ному транспорту "Севзапжелдорснаб", (Санкт-Петербург);
* Восточно-Сибирское управление по снабжению топливно-энергетиче­скими ресурсами предприятий железнодорожного транспорта "Восттранстоп", (Иркутск).

в том числе склад временного хранения и таможенный склад в Москве, оказывающих полный комплекс складских услуг, включая перевалку с железно­дорожного транспорта на автомобильный и обратно, отправку сборных грузов.

Основная номенклатура поставляемых материально-технических ресур­сов.

* запасные части для подвижного состава,
* материалы верхнего строения пути,
* лесоматериалы,
* строительные и отделочные материалы,
* прокат черных и цветных металлов,
* кабельная и электротехническая продукция и оборудование,
* транспортные средства,
* подъёмно-транспортное оборудование,
* дорожно-строительная техника,
* котлы и котельно-вспомогательное оборудование,
* энергетические угли, нефтепродукты,
* Форменная и специальная одежда и обувь, постельные принадлежно­сти.

Другие направления деятельности:

* Импорт оборудования, запасных частей и материалов для железнодо­рожного транспорта,
* Экспорт подвижного состава и запасных частей, оборудования, мате­риалов, нефтепродуктов,
* Сбор и реализация металлолома,
* Участие в разработке новых моделей форменной и специальной оде­жды и обуви,

и многое другое.

2.2. УРОВЕНЬ ДОРОГИ. КОНФИГУРАЦИЯ ЗАКУПОК ДОРОГИ.

Закупки ж/д имеют обширную область: товарно-материальные ценности, топливо, масла и смазки, материалы верхнего строения пути, строительные ма­териалы, дорогостоящее оборудование и т.д. Закупки могут производить службы, линейные предприятия под выделенные лимиты финансирование через конкурсную комиссию Куйбышевской железной дороги.

Служба материально-технического снабжения (далее НХ) состоит из отделов: материалов, оборудования, запасных частей, топливного отдела.

Закупки службы НХ подразделяются на централизованные и децентрали­зованные.

Централизованные закупки определяются указанием Росжелдорснаба (РЖДС) № 501у[[1]](#endnote-1).

Децентрализованные закупки все остальное, но все же те и эти закупки определяются окончательно при защите заявки поквартально в РЖДС.

Децентрализованные закупки производятся со строгим уровнем цен, ко­торые рекомендует РЖДС.

Одной из важнейших задач в системе материально-технического обеспе­чения в условиях централизованных поставок продукции подразделениям же­лезнодорожного транспорта, является обеспечение безопасности продукции – состояния, при котором отсутствует недопустимый риск, связанный с причине­нием вреда жизни или здоровью населения, окружающей среде, имуществу фи­зических лиц или юридических лиц. Для осуществления поставленных задач Росжелдорснаб организовал мероприятия по управлению качеством в системе материально-технического обеспечения ОАО «РЖД», и контролирует соответст­вие поставляемой продукции положениям законодательства и правовым актам РФ, а также нормативным документам ОАО «РЖД».

Традиционными проблемами в сфере закупок являются прозрачность процедуры и контроль качества продукции поставщиков. В какой-то степени они актуальны сегодня для российских железных дорог. Меры, принимаемые для их решения:контролировать качество и повышать прозрачность закупок Росжел­дорснабу помогают, как уже отмечалось, конкурсные процедуры и централизо­ванные закупки. Так, для участия в конкурсе все претенденты должны предста­вить сертификаты на свою продукцию, а в ряде случаев и договор на сопровож­дение качества продукции с профильным институтом, который проводит испы­тания материала в процессе поставки, аналогичные сертификационным. Центра­лизованные закупки, в свою очередь, дают дополнительные рычаги для воздей­ствия на поставщиков в плане повышения ими качества продукции и выполне­ния ими своих обязательств, в частности – это жесткие договора поставки с чет­кими штрафными санкциями.

Кроме этого, Росжелдорснаб приступил к осуществлению трехлетней программы реконструкции и модернизации нашей технической базы – строит складские помещения, системы охраны и автоматизированного управления, об­новляет парк подъемно-транспортного оборудования. Эти меры позволят сокра­тить себестоимость складской обработки грузов, затраты на текущий и капи­тальный ремонт объектов, а также снизить возможные убытки и риск потери ка­чества закупленной продукции от ненадлежащего хранения.

В целом же, процесс проведения конкурсов уже достаточно отлажен. Как правило, возникающие проблемы носят в основном технический характер и свя­заны с оформлением и подачей конкурсных предложений поставщиками. Разре­шаются они путем направления запросов организатору. Но, как известно, в лю­бом конкурсе есть победители и побежденные, и поэтому те, кто не выиграл, как правило, выражают недовольство результатами. Это естественно, и Росжелдор­снаб от этих участников не отмахиваемся. Все претензии «Росжелдорснаб» обя­зательно рассматривает в установленном порядке, то есть в течение 30 дней со дня поступления запроса и по всем пунктам даем ответ. Если участник им не удовлетворен, он может обратиться в Арбитражный суд. Однако хочу заметить, за четыре года не было ни одного случая, чтобы итоги конкурса отменялись су­дом.

Существует перечень продукции, подлежащий обязательной сертифика­ции ССФЖТ, на такую продукцию инженеры службы НХ должны иметь в нали­чии эти сертификаты, если данная продукция закупается самостоятельно, то вме­сте сдачей лотов в ПРГ (постоянно действующую группу) обязаны предостав­лять сертификаты.

Так же есть продукция, подлежащая обычной сертификации, поэтому на каждый вид продукции необходимо иметь паспорт качества или сертификат ка­чества с оттиском ОТК.

Существуют также гарантийные талоны на продукцию того или иного вида.

В прошлом году объем централизованных закупок Росжелдорснаба со­ставил 123 млрд. рублей. Из этого объема приблизительно 40% составило топ­ливо, 15% – рельсы и скрепления, 15% – железнодорожные колеса и бандажи, 30% средств израсходовано на прочие материально-технические ресурсы. Это запчасти для локомотивов, электрооборудо­вание, трансформаторы, постельные принадлежности, формен­ная одежда, сред­ства индивидуальной защиты и многое другое. В натуральных показателях ОАО «РЖД» ежегодно закупает порядка 750 тыс. тонн рельсового проката, 200 тыс. тонн железнодорожного крепежа, 300 тыс. тонн цельнокатаных колес, 250 – 300 тыс. тонн сортового металлопроката и продукции для дальней­шего передела, 60 – 70 тыс. тонн листового металлопроката, 30 тыс. тонн труб­ного проката. Общий объем закупаемой металлопродукции составляет более 1,5 –1,6 млн. тонн в год. Кроме этого, Росжелдорснаб покупает 3 млн. тонн дизель­ного топлива (это почти 6% дизельного топлива, вырабатываемого в стране), около 4,5 млн. тонн угля, 880 тыс. тонн мазута, почти 170 тыс. тонн бензина.

Поставщиками Росжелдорснаба являются почти 100 процентов того, что закупает, производится отечественными предприятиями. Но до сих пор эксплуа­тируются чешские локомотивы, поэтому относительно небольшой объем запча­стей, производство которых до настоящего времени не освоила российская про­мышленность, Росжелдорснаб закупает в Чехии. Кроме того, у немецких произ­водителей закупает в небольших объемах запчасти к вагонам производства ГДР.

Конечно, Росжелдорснаб заинтересован в том, чтобы наша промыш­ленность освоила их производство: это обходилось бы дешевле. К тому же в Че­хии многие заводы уже прекратили выпуск необходимых нам запасных частей. Росжелдорснаб программу импорта замещения предлагал всем российским заво­дам, но заинтересовались немногие – номенклатура очень широкая, а объем за­купок невелик. Это не очень большая проблема, но ее надо решать, пока не про­изойдет замена подвижного состава.

2.3. ПОРЯДОК ПОДГОТОВКИ И ОФОРМЛЕНИЯ ДОГОВОРА НА

ПОСТАВКУ

Прежде чем приступить к составлению договора на поставку товарно-материальных ценностей необ­ходимо решить с поставщиком будет ли он выставлять транспортные накладные или железнодорожный тариф. От этого обоюдного решения зависит, какой вид договора будет у исполняющего инженера.

После выбора договора оформляем его, со своей стороны поставщик ста­вит печати, инженер делает лист обоснования к договору, где указан номер про­токола решения конкурсной комиссии (он выиграл лот) к договору готовиться спецификация, соответствующая лоту (цена, продукция, количество), а также график поставки на всю продукцию, указанную в спецификации.

На листе обоснования необходимо согласовать данный договор с началь­никами: зам. начальника дороги по экономике, зам. начальника дороги по фи­нансам, главный бухгалтер дороги, отдел ценообразования, отдел экономической защиты, юристы управления, главный инженер дороги. После этого юрист управления до­роги дает номер договора, и только после этого можно производить оплату поставщику. Но, прежде всего оплата поставщику производиться только при наличии груза по факту поставки. До подписания дого­вора на поставку поставщик имеет право на завоз товарно-материальных ценностей потребителям согласно решения конкурсной комиссии, но оплата только при наличии номера договора.

2.3.1. СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЕ ЗАКУПКИ П и НДРП.

Закупками материалов для верхнего строения пути занимаются службы П (Дистанция пути) и НДРП (Дирекция по ремонту пути).

Они также заключают договора на поставку через конкурсную комиссию тендерный комитет. Имеют поставку, централизованную через Росжелдорснаб и децентрализованную по договорам, под выделенные лимиты финансирования.

Службы сами занимаются сбором заявок от линейных предприятий обобщают их и предоставляют в службу НХ, для того чтобы, при сдачи общей заявки в Росжелдорснаб она была полной, т.е. в ней присутствовали, полнота потребности Куйбышевской железной дороги в которую входит: товарно-материальные ценности, топливо и МВСП (материалы верхнего строения пути).

В противном случае Росжелдорснаб без хотя бы одной заявки не примет общую дорожную заявку.

Но всеми отчетами по материалам верхнего строения пути (МВСП) занимаются службы: Дистанция пути (П) и Дирекция по ремонту пути (НДРП), служба материально-технического снабжения (НХ) является в этом случае, связывающем звеном по дороге между товарно-материальными ценностями, топливом, и материалами верхнего строения пути (МВСП).

2.3.2. ЗАКУПКИ В СТРУКТУРНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯХ

 Если имеется в виду линейные предприятия, то они имеют право заку­пать продукцию, как, например кислород, канцелярские товары, строительные материалы, или мелкий инструмент основную номенклатуру под все виды ре­монта. Они подают заявки в службу материально-технического снабжения - служба НХ, но они должны обязательно учитывать свои лимиты (ос­тавлять лимит на то, что они хотят закупить самостоятельно), потому что лимит финансирования (предварительный) дается плановой экономической службой (НН) на всю продукцию, в которой они нуждаются.

2.3.3. ПЛАНИРОВАНИЕ ЗАКУПОК

Сначала Росжелдорснаб уведомляет дорогу о том, что необходимо сдать заявку в срок до определенного числа. Плановая экономическая служба НН совместно с финансо­вой службой сообщает предварительные лимиты финансирования допустим на 1 квартал определенного года. Нашим экономистам в службе НХ, а также всем службам и линейным предприятиям.

В свою очередь линейные предприятия, получив лимиты финансирова­ния, начинают составлять заявку квартальную (или годовую) согласно видов ре­монта, норм, остатков и запасов. Заявка представляет собой форму с обязатель­ным указанием кода СКМТР (десятизначного) наименования, чертежа, ГОСТА, размера, единицы измерения, кода статьи платежного баланса, цены (дейст­вующей на момент составления заявки), количества 1 месяца, стоимость 1 ме­сяца и т.д. и общей квартала (или года).

После в программе R-3 каждое из линейных предприятий создает на своем уровне заявку набивая номенклатурные номера (код СКМТР) после того как она полностью готова и соответствует выделенному лимиту финансирова­ния, данному предприятию, предприятие ставит подтверждение того, что заявку он свою закончил с учетом норм расходов, остатков и запасов.

Если это предприятие находится во главе НОДХа (отдел материально-технического снабжения отделения дороги), то НОДХа начинает про­верку данного предприятия, после чего если нет замечаний подтверждает на своем уровне правильность составления заявки по всем параметрам. После чего НОДХ собирают своды по всем своим предприятиям, для того чтобы показать службе НХ, что их подразделения готовы к сдачи заявки в НХ.

После сдачи на всех уровнях заявки открываются в системе для рассмот­рения их в службе НХ, к каждому инженеру службы привязана номенклатура (группа закупок) каждый из инженеров проверяет правильность заполнения, со­ставления заявки переносит по указанию 501-р продукцию, подлежащую цен­трализованной поставке через Росжелдорснаб.

После чего собирается свод по дороге по всей номенклатуре, добавляем заявку П и НДРП по МВСП и в установленной форме отправляем заявку в Рос­желдорснаб.

Конечно, после этого допускаются корректировки, исправления ошибок до приезда в Росжелдорснаб на защиту заявки.

Функции подразделений и структур в процессе закупок.

Служба также перед сдачей заявки от линейного предприятия проводят проверку правильности заявленной продукции в количестве по нормам ли заяв­лена, нет ли остатков, проверяют лимиты финансирования и оставили ли пред­приятия для себя запас лимита, который им необходим на самостоятельные за­купки.

2.4. ОРГАНИЗАЦИЯ СКЛАДСКОГО ХОЗЯЙСТВА

Сырье, материалы, полуфабрикаты, топливо и прочие матери­альные цен­ности на заводах и фабриках хранятся на складах. Состав, число и размеры по­следних зависят от номенклатуры и количества потребляемых материальных ценностей. На крупных предприятиях количество складов нередко достигает не­скольких десятков.

**Виды складов.**

Фабрично-заводские склады подразделяются на материальные, производ­ственные, сбытовые и др. Материальные, или снабженче­ские склады предназна­чены для хранения поступающих извне сырья, материалов, топлива и полуфаб­рикатов.

В производственных складах хранятся полуфабрикаты собст­венного про­изводства, инструменты, запасные части для оборудо­вания.

Сбытовые склады предназначены для хранения готовой продук­ции и от­ходов производства. Прочие склады используются для хранения резервного обо­рудования и для других надобностей.

Количество, состав, емкость и специализация складов образуют струк­туру складского хозяйства предприятия. Организация скла­дов, их техническое оснащение и размещение на территории завода и фабрики имеют существенное значение для работы и экономики предприятия. Организация складского хозяй­ства оказывает влия­ние на пропускную способность складов, трудоемкость и се­бестоимость складских работ, на величину внутризаводских транспорт­ных рас­ходов и т. д.

По уровне специализации материальные склады подразделя­ются на спе­циализированные и универсальные. Обычно склады оснащаются стеллажами, которые размещаются таким образом, чтобы эффективно использовать всю их кубатуру. Материалы хра­нятся в стандартной таре, которая удобно размещается на стелла­жах и легко перевозится с помощью транспортеров и штабеле­укладчи­ков.

**Организация складских работ.**

Осуществляемые на материальных складах работы можно свести к сле­дующим основным операциям: приемка материалов, размещение их, хранение, подготовка к производственному потреб­лению, отпуск производственным и дру­гим участкам предприя­тия и учет материальных ценностей.

Поступающие на склад материалы проходят количественную и качест­венную приемку. Количественная приемка заключается в проверке соответствия фактического наличия материалов указан­ному в сопроводительных документах. Первоначальная проверка поступающих извне грузов производится представите­лем пред­приятия на железнодорожной станции. Здесь проверяется число при­бывших мест, целость упаковки, иногда вес груза. Если уста­навливается расхож­дение между фактическим наличием и тем, которое указано в сопроводительных документах, то на железно­дорожной станции составляется так называемой ком­мерческий акт для предъявления претензий виновнику недостачи — постав­щику или транспортной организации.

Если же количество поступившего материала по наружному осмотру не вызывает сомнения, то вес его на станции прибытия обычно не проверяется. Та­кой материал выборочным путем прове­ряется на складе предприятия. При обна­ружении в результате проверки расхождения между количеством по документам и фак­тическим наличием составляется акт для предъявления его постав­щику.

Наряду с количественной проверкой на складах проводится ка­чественная приемка. Она осуществляется органами технического контроля с привлечением в необходимых случаях лабораторий. Качественной проверкой устанавливается соответствие полученных материалов стандартам или техническим условиям. При несоответ­ствии материала стандарту или техническим условиям вызывается представитель поставщика и составляется акт о непригодности материала. Если же партия непригодного материала невелика или представитель поставщика не может прибыть, то акт о непригод­ности составляется комиссией предприятия с привлечением пред­ставителя незаинтересованной организации. Акт направля­ется по­ставщику с одновременным запросом, как поступить с забракован­ным материалом. Последний, до указания владельца находится у потребителя на от­ветственном хранении в особо отведенном ме­сте. Как правило, качественная проверка материалов и полуфаб­рикатов проводится только по особо ответствен­ным их видам, так как громадное большинство поставщиков само проверяет ка­чество своей продукции перед ее отправкой.

Принятые на склад материалы размещаются с соблюдением определен­ных требований учета и хранения. При этом каждый материал должен разме­щаться на складе с учетом того, чтобы обеспечить сохранение количества и ка­чества материалов. Мате­риалы одинакового наименования размещаются на од­ном участке, материалы тяжелые и громоздкие должны размещаться ближе к месту выдачи.

На большинстве промышленных предприятий при матери­альных складах существуют специальные участки подготовки ма­териалов к производству. Так, в централизованном порядке на многих заводах и фабриках организован раскрой черных метал­лов, леса и других материалов. Это дает возможность более эко­номно использовать материал, применяя методы комбинирован­ного раскроя, ис­пользуя отходы для производства более мелких деталей и т. д.

Одним из видов подготовки материалов к производству яв­ляется ком­плектование материалов и полуфабрикатов перед отпу­ском их производствен­ным цехам. Отпуск материала цехам осу­ществляется на основании установлен­ных лимитов для каждого цеха. В зависимости от типа производства и характера материа­лов применяется разный порядок отпуска материалов.

Основные материалы в массовом и крупносерийном производ­стве отпус­каются по планкартам. Планкарта представляет до­кумент, составляемый отделом снабжения или планово-производ­ственным отделом, в котором указывается ус­тановленный цеху месячный лимит по каждому виду материала, а также сроки и партии подачи. В соответствии с планкартами склад своими тран­спортными средствами доставляет каждому цеху в установленные сроки партии материалов и полуфабрикатов. Отпуск материалов оформляется приемо-сдаточными на­кладными.

На предприятиях серийного и единичного производства основ­ные и вспомогательные материалы, а также вспомогательные ма­териалы в массовом и крупносерийном производстве отпускаются по разовым требованиям в соответ­ствии с лимитными картами и ведомостями. Отпуск оформляется накладными или расписками получателя в лимитных картах или ведомостях.

Для обеспечения нормальной работы предприятия очень важно организо­вать оперативное регулирование запасов. С этой целью устанавливается кон­троль за состоянием гарантийных запасов на складах. Если часть гарантийных запасов начинает выдаваться в цехи, то это служит сигналом того, что нормаль­ный ход произ­водства может быть нарушен. Об этом ставятся в известность ор­ганы материально-технического снабжения. Такую же реакцию должны вызы­вать факты превышения размеров запасов, установ­ленных по категориям мате­риальных ресурсов. Таким образом, склады не только выполняют функции хра­нения и подготовки ма­териалов к выдаче их в производство, но и помогают опе­ративно регулировать их потребление.

Служба материально-технического снабжения дороги в непосредственном подчинении имеет Главный материальный склад Куйбышевской железной дороги (см. рис.2.4.1.), который в свою очередь находится на станции Самара и занимает общую площадь длиной около 5 км( см. рис. 2.4.2.).

11

13

10

7

3

3

6

5

2

8

4

20

16

15

9

1

12

18

14

19

22

21

 17

Рис. 2.4.2. Главный материальный склад

Наименование объектов:

1 – склад электрооборудования;

2 – склад металлопроката;

3 – склад спецодежды;

4 – склад лаки, краски, химреактивы;

5 – склад СЦБ, связь;

6 – склад стройматериалов;

7 – склад запчастей;

8 – склад инструмента;

9 – склад оборудования;

10 – склад (новый корпус);

11 – гараж электропогрузчиков;

12 – гараж автотранспорта;

13 – административный корпус;

14 – подсобное помещение;

15 – мастерские;

16 – металлоплощадка;

17 – тросомоталка;

18 – трансформаторная подстанция;

19 – насосная пожаротушения;

20 – красный уголок;

21 – пост охраны;

22 – проходная ГМС.

 Кладовые НОДХ

Руководство НХ

Отдел

материалов

Отдел запас-ных частей

Отдел оборудования

Отдел металлолома

Плановый

отдел

Главный материальный склад дороги

Подсобные предприятия

Бухгалтерия

Руководство НОДХ

Плановый

отдел

Отдел

материалов

Отдел запас-ных частей

Отдел оборудования

Рис. 2.4.1. Организационная структура органов материально-технического обеспечения железной дороги

Рассмотрим отпуск товарно-материальных ценностей по кладовым за 2005 год таблица 2.4.1.

Таблица 2.4.1.

Отпуск товарно-материальных ценностей по кладовым за 2005 год

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| №кладовой | Отпуск ТМЦ | В т.ч. НОДХ | Другим организациям | % в общ. объеме |
| 1 | 143703,4 | 95247 | 48456,4 | 8 |
| 2 | 89051 | 63595 | 25456 | 4,9 |
| 3 | 138158,9 | 102307 | 35851,9 | 7,7 |
| 4 | 105468 | 66647 | 38821 | 5,9 |
| 5 | 196378,4 | 134245 | 62133,4 | 10,9 |
| 6 | 85497 | 59466 | 26031 | 4,7 |
| 7 | 761100,5 | 529147 | 231953,5 | 42,3 |
| 8 | 280804,8 | 130236 | 150568,8 | 15,6 |
| Всего | 1800162 | 1180890 | 619272 | 100 |

Отпуск товарно-материальных ценностей по складу в адрес НОДХа составил 65,6% от общего объема отпуска товарно-материальных ценностей рассмотрим гистограмму 2.4.1.

Гистограмма 2.4.1.

Отпуск товарно-материальных ценностей по складу в адрес НОДХа



Из гистограммы видно, что обороты товарно-материальных ценностей в 7 кладовой превышают, по сравнению с другими кладовыми, так как в этой кладовой находятся запчасти для локомотивов, пассажирских поездов и другого железнодорожного транс­порта.

Рассмотрим таблицу 2.4.2., сколько было отпущено структурным подраз­делениям за 2005 год

Таблица 2.4.2.

Отпуск структурным подразделениям за 2005 год

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| НОДХ | 2004 год | 2005 год | % в общем объеме реа­лизации в 2004 г. | % в общем объеме реализации в 2005 г. | Кол-во ваго­нов отправ. В адрес НОДХ с НХГ |
| 1 (Пенза) | 350467,9 | 344979 | 30,4 | 29,2 | 194 |
| 4 (Дема) | 482427 | 444420 | 34,2 | 37,6 | 198 |
| 5 (Ульяновск) | 213585,4 | 177925 | 15,9 | 15,1 | 105 |
| 6 (Сызрань) | 253734,7 | 213566 | 16,6 | 18,1 | 119 |
| Абдулино | 19210 |  | 2,9 |  | 24 |
| Всего | 1319425 | 1180890 | 100 | 100 | 640 |



Из гистограммы видно, что отпуск структурным подразделением снизился в 2005 году по сравнению с 2004 годом.

1. РАЗРАБОТКА МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПОВЫШЕНИЮ ЭФФЕКТИВНО­СТИ МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОГО СНАБЖЕНИЯ ЖЕ­ЛЕЗНОЙ ДОРОГИ
	1. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА СИСТЕМ КОНТРОЛЯ СОСТОЯ­НИЯ ЗАПАСОВ

Понятие материального запаса является одним из ключевых в логистике.

Материальные запасы – это находящиеся на разных стадиях производ­ства и обращения продукция производственно-технического назначения, изделия народного потребления и другие товары, ожидающие вступления в процесс лич­ного или производственного и торгового процесса при минимальных расходах на содержание запасов.

Виды материальных запасов.

Управление запасами на каждом из участков имеет свою специфику.

На пути превращения сырья в конечное изделие и последующего движе­ния этого изделия до конечного потребителя создаются два основных вида запа­сов:

* + Запасы производственные;
	+ Запасы товарные.

Каждый, из которых в свою очередь делится на три вида:

* Запасы текущие;
* Запасы страховые;
* Запасы сезонные.

Основные виды запасов представлены на рис. 3.1.1.

Охарактеризуем каждый из названных видов запасов. Запасы производ­ственные – запасы, находящиеся на предприятиях всех отраслей, сферы матери­ального производства, предназначенные для производственного потребления. Цель создания производственных запасов – обеспечить бесперебойность произ­водственного процесса.

Запасы товарные – запасы готовой продукции у предприятий изготовите­лей, а так же запасы на пути следования товара от поставщика к потребителю, т.е. на предприятиях оптовой, мелкооптовой и розничной торговли, в заготови­тельных организациях и запасы в пути.

МАТЕРИАЛЬНЫЕ ЗАПАСЫ

Запасы сезонные

Запасы страховые

Запасы текущие

Производственные

запасы

Товарные

запасы

Рис. 3.1.1. Основные виды запасов

Запасы товарные подразделяются, в свою очередь, на запасы товарные средств производства и запасы товарные предметов потребления. Например, за­пасы готового металлопроката на складах службы материально-технического снабжения Куйбышевской железной дороги относятся к товарным запасам средств производства. Как уже отмечалось, и производственные, и товарные за­пасы делят на текущие, страховые и сезонные.

Запасы текущие – основная часть производственных и товарных запасов. Эта категория запасов обеспечивает непрерывность производственного или тор­гового процесса между очередными поставками. Величина текущих запасов по­стоянно меняется (запас как бы «вытекает», обеспечивая потребности производ­ственного или торгового процесса).

Запасы страховые – предназначены для непрерывного обеспечения мате­риалами или товарами производственного или торгового процесса в случае не­предвиденных различных обстоятельств, например, таких, как:

* отклонения в периодичности и величине партий поставок от предусмот­ренных договором;
* в случаях возможных задержек материалов или товаров в пути при дос­тавке от поставщиков;
* в случае непредвиденного возрастания спроса.

Страховой запас, таким образом, является своеобразным амортизатором, который позволяет чувствовать себя комфортно и не «набивать шишек на ухабах плохо отрегулированных хозяйственных отношений и точного прогноза». Од­нако за комфорт положено платить. При нормальном ходе производственного или торгового процесса величина страхового запаса, в отличие от текущего, не меняется.

Запасы сезонные – образуются при сезонном характере производства, по­требления или транспортировки. Примером сезонного характера производства может служить производство сельскохозяйственной продукции. Сезонный ха­рактер потребления имеет потребление бензина во время уборочной страды. Се­зонный характер транспортировки обусловлен, как правило, отсутствием посто­янно функционирующих дорог.

Управление запасами предусматривает организацию контроля их факти­ческого состояния.

Контроль состояния запасов – это изучение и регулирование уровня запа­сов производственно-технического назначения, изделий народного потребления с целью выявления отклонений от норм запасов и принятия, оперативных мер к ликвидации отклонений.

Необходимость контроля состояния запасов обусловлена повышением издержек в случае выхода фактического размера запаса за рамки, предусмотрен­ные нормами запаса. Контроль состояния запаса проводится на основе данных учета запасов и может осуществляться непрерывно, либо через определенный периоды.

Контроль состояния запасов на предприятии может осуществляться с по­мощью информационных технологий.

Примерная классификация систем контроля запасов представлена на рис. 3.1.1.

Запас материалов на складе является изменяющейся величиной. Ее рост или снижение зависит от объема поступления и отпуска материалов. Каждому материальному складу устанавливается норма запаса, которая рассчитывается в денежном и натуральном выражении, а также в днях среднего срока хранения материалов на складе. От величины запаса зависит потребность в складской площади и оборудовании для хранения и транспортирования материалов. Запас материалов постоянно должен находится в пределах установленного норматива. В противном случае могут образоваться сверхнормативные запасы или будет ощущаться нехватка материалов и перебои в снабжении ими производства.

Таблица 3.1.1.

Запасы товарно-материальных ценностей Куйбышевской железной дороги

|  |  |
| --- | --- |
| Запасы ТМЦ | Запасы на начало года |
| 2004 год | 2005год | % роста, снижения |
| Материалы% к общим запасам | 105382861% | 100396347,4% | 95,3%-13,6% |
| Топливо% к общим запасам | 1204537% | 1949569,2% | 161,9%2,2% |
| Смазка% к общим запасам | 290401,7% | 354052% | 121,9%0,3% |
| Материалы верхнего строения путей сообщения (МВСП)% к общим запасам | 52402530,3% | 88351541,7% | 168,6%11,4% |
| Итого запасы | 1727346 | 2117839 | 122,6% |

В целом по дороге запасы товарно-материальных ценностей 2004 года возросли на 22,6% по сравнению с предыдущем годом. Рост топлива к общему объему 2004 года составил 2,2%, смазка – 0,3%, материалы верхнего строения путей сообщения – 11,4% по отношению к 2003 году. Рост запасов связанные с накоплением МВСП, которые необходимы для проведения летних путевых ра­бот.

Средний остаток материалов на складе исчисляют как среднеарифмети­ческую величину за рассматриваемый период времени месяцы,

Оср = О1 + О2 + О3 + … + Оn

 n ; где

О1 + О2 + О3 + … + Оn средние остатки материалов за соответствующие месяцы;

n – число месяцев в периоде.

4. ПРОГРАММА РЕКОНСТРУКЦИИ И МОДЕРНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОГО СНАБЖЕНИЯ ОАО «РЖД» НА

 2006-2008 гг

За два года реформирования железнодорожной отрасли ОАО «РЖД» уда­лось достичь значительных успехов в налаживании системы материально-техни­ческого снабжения отрасли, отмечает директор Росжелдорснаба – филиала ОАО «РЖД» А. А. Мерсиянов. К 2005 году благодаря заключенным долгосрочным контрактам и проведенной на промышленных предприятиях модернизации про­изводства Росжелдорснабу практически удалось снять дефицит по основной но­менклатуре запасных частей для ремонта грузовых вагонов и другой техники. Однако при этом техническая база служб материально-технического снабжения (МТС) не получала средств на обновление с начала 90-х годов и в настоящее время находится в критическом состоянии, что негативно отражается на эффек­тивности их работы. Часть зданий находится в аварийном состоянии, не соответ­ствует нормам противопожарной безопасности, требует утепления, оснащения средствами контроля за сохранностью. Средний уровень износа складских по­мещений всех служб материально-технического снабжения составлял 66%. Износ погрузочно-разгрузочной тех­ники в среднем составлял 78%, а по ряду дорог превышал 90%. Эксплуатация механизмов с таким износом приводит к частым простоям и задержками, пере­расходу денежных средств в случае их ремонта и привлечения посторонней гру­зоподъемной техники. Стоимость запасных частей и ремонта в некоторых слу­чаях превышает стоимость новых механизмов. Сложившаяся ситуация в сфере материально-технического снабжения железных дорог требует обновления и мо­дернизации основных фондов, парка подъемно-транспортного оборудования, а также совершенствования организации и использования автоматизированной системы управления материально-техническим снабжением железных дорог.

Для приведения системы материально-технического снабжения Росжелдорснабом в соответствие с суще­ствующими и перспективными требованиями была разработана целевая инве­стиционная программа по ее реконструкции и модернизации.

Данная программа соответствует Стратегической программе развития ОАО «Российские железные дороги», в которой в числе основных целей обозна­чены повышение производственно-экономической и финансовой эффективности деятельности. Так, программа предусматривает приведение в соответствие мощ­ностей и структуры основных фондов масштабам бизнеса ОАО «РЖД»; замеще­ние выбывающих основных средств на современные высокоэффективные ана­логи с увеличением их фондоотдачи; снижение износа основных фондов на ос­нове наращивания объемов капиталовложений и повышения эффективности проводимой инвестиционной политики. И это, в частности, было еще раз под­тверждено на недавней встрече главы ОАО «РЖД» с президентом страны, в ходе которой говорилось об итогах работы компании в ушедшем году и задачах на будущее.

Среди этих задач Президент ОАО "РЖД" Владимир Якунин назвал одной из важнейших именно снижение износа основных средств.

В соответствии с целевой программой общий объем планируемых на 2006-2008 гг. инвестиций составит 748,8 млн. рублей без учета НДС, в том числе по годам реализации:

2006 – 230 млн. руб.

2007 – 250,8 млн. руб.

2008 – 268 млн. руб.

Основной объем выделяемых инвестиций будет направлен на финанси­рование приобретения машин и оборудования (66% от общего объема) и строи­тельно-монтажные работы (34% от общего объема). Реализация программы по­зволит сократить себестоимость складской обработки грузов за счет экономии эксплуатационных расходов. Модернизация технической базы служб матери­ально-технического снабжения по­зволит снизить расходы в среднем на 16% по сравнению с расходами на эксплуа­тацию морально и физически изношенных фондов, сократить затраты на теку­щий и капитальный ремонт объектов на 79%, сократить возможные убытки от ненадлежащего хранения товарно-материаль­ных ценностей, ликвидации последствий пожаров, аварий.

Выполнение инвестиционной программы было начато уже в 2005 году, в частности, на закупку оборудования по дорогам было затрачено 170 млн. руб. В среднем, каждая служба материально-технического снабжения железной дороги получила оборудования на сумму от 8 до 16 млн. руб.

Для служб материально-технического снабжения железных дорог закупалась в основном грузоподъемная техника и автотранспорт. В частности, были закуплены 134 дизельных автопо­грузчика грузоподъемностью 1,5, 3 и 5 тонн; мостовые, козловые и башенные краны, автокраны, всего 18 единиц; 17 грузовых автомобилей КАМАЗ, 23 грузо­вых и легковых автомобилей ГАЗ.

Оснащение складских хозяйств современными погрузочными механиз­мами позволило увеличить скорость погрузо-разгрузочных работ, ускорить обо­рот вагонов и грузов, снизить эксплуатационные расходы, значительно улучшить условия труда работников складов. При этом централизованная закупка техники позволила снизить стоимость приобретения техники до 20% за счет объединения заказов всех служб в один лот и унификации номенклатуры закупаемой техники.

Порядка 150 млн. руб. в 2005 году было направлено на строительство и реконструкцию зданий и сооружений. Основные объекты, введенные в 2005 году – два склада на Забайкальской железной дороге, реконструкция зданий админи­стративно-бытового комплекса Северо-Кавказской и Южно-Уральской железных дорог, главный материальный склад Свердловской железной дороги. На эти объ­екты было направлено 100 млн. руб., на остальные средства было проведено отопление и пожарная сигнализация на склады служб материально-технического снабжения других дорог.

Как отмечает служба Северной железной дороги в результате примене­ния новой техники – козлового крана и восьми автопогрузчиков - время погрузо-разгрузочных работ на складах службы сократилось на 13%, простой вагонов со­кратился на 19%. Схожие результаты отмечают и на других дорогах, при этом изношенность техники и расходы на ее ремонт снизились в среднем на 12-15%.

Уже первый неполный год работы по централизованной программе пока­зал значительное улучшение экономических показателей, при этом следует учи­тывать, что осуществление ряда проектов, особенно в строительстве, требует бо­лее длительных циклов реализации.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Процесс изготовления изделий на предприятии невозможен без поступ­ления материалов и орудий труда. Перебои в снабжении приводят, особенно в поточном производстве, к нарушению ритмичной работы. Поэтому основными задачами материально-технического обеспечения являются:

а) четкая организация комплексного снабжения всеми материальными средствами предприятий;

б) рациональное использование средств и предметов труда, контроль за соблюдение установленных норм;

в) рациональная организация складского хранения всех материальных ценностей.

Организация и планирование материально-технического обеспечения должны способствовать выполнению задач, стоящих перед ним. Поэтому необ­ходимо:

а) определить потребность предприятия в предметах материально-тех­нического обеспечения в планируемом периоде;

б) мобилизовать внутренние резервы, заменить дефицитные и дорого­стоящие материалы другими (без ухудшения качества продукции);

в) экономно использовать материальные ресурсы;

г) обеспечить своевременное поступление сырья, материалов и метал­лов в производство;

д) способствовать внедрению передовых, прогрессивных норм расхода материальных средств на единицу продукции, основанных на передовом опыте и разработке плана организационно-технических мероприятий по вне­дрению этих прогрессивных норм;

и) определить размер потребных предприятию складских запасов то­варно-материальных ценностей в планируемом периоде.

Для составления плана материально-технического снабжения большое значение имеет своевременное проведение подготовительных работ, в том числе выявление номенклатуры материальных средств, потребных предприятию в пла­нируемом периоде; разработка плановых цен (с учетом расходов по заготовке и доставке) и ценников на предметы материально-технического снабжения; уста­новление норм расхода исходных материалов на единицу готовой продукции; анализ отчетных данных по материально-техническому снабжению и разработка исходного первоначального варианта плана организационно-технических меро­приятий по повышению эффективности производства, направленных на улучше­ние использования средств на предприятии и рациональную организацию мате­риально-технического снабжения.

Номенклатура материальных средств, которые необходимы предприятию для нормального функционирования и выполнения производственного задания в планируемом периоде, зависит от номенклатуры и ассортимента выпускаемой продукции и принятой методики её производства.

Ассортимент и номенклатура выпускаемой продукции, а также методика производства могут подвергаться изменениям в различные отрезки планируе­мого периода под влиянием тех или иных организационных и технических меро­приятий. Поэтому номенклатура предметов материально-технического снабже­ния на предприятиях может изменяться и обычно изменяется в отдельные от­резки планируемого периода в соответствии с изменением номенклатуры и ас­сортимента продукции, а также и технологии ее производства.

Перечень потребных предприятию в планируемом периоде и в отдельных его частях материальных средств должен быть точным и исчерпывающим, отра­жающим возможность замены одних материалов другими.

Учитывая целесообразность обособленного хранения, все потребные для работы материальные ресурсы разбивают на следующие группы: сырье и основ­ные материалы; вспомогательные материалы; топливо (твердое, жидкое, газооб­разное); запасные детали машин, малоценный инвентарь и инструменты; тара и упаковочные материалы; смазочные материалы; конторские и хозяйственные ма­териалы; спецодежда; ремонтно-строительные материалы.

Большое значение имеет разграничение всех материалов в пределах ука­занных групп на фондируемые, централизованно планируемые, получаемые по предварительным заявкам и приобретаемые в порядке самозаготовок. Такое де­ление позволяет руководству предприятия наметить план конкретных действий по обеспечению своевременного поступления материалов на склады предпри­ятия и организовать контроль работы отдела снабжения.

Деление всех исходных материалов на основные и вспомогательные при­ведено в отраслевых инструкциях, которыми и надлежит руководствоваться.

На основании работ, проведенных в подготовительном периоде разра­ботки плана материально-технического снабжения, составляется проект кон­трольных показателей по материально-техническому снабжению предприятия, представляемый в хозяйственную вышестоящую организацию.

После проведения подготовительной работы и получения контрольных показателей по материально-техническому снабжению приступают к составле­нию плана снабжения. Для этого определяют количество материальных ресур­сов, которое должно быть предоставлено в распоряжение производственных це­хов в планируемом периоде (расходное количество); рассчитывают ожидаемые остатки материальных ценностей на складах предприятия на начало, а находя­щиеся в пути – на начало и конец планируемого периода; определяют количе­ство материальных средств, которое должно быть заготовлено в планируемом периоде (заготовительное количество); составляют окончательный вариант плана организационно-технических мероприятий, направленных на улучшение организации снабжения и использования материальных ресурсов на предпри­ятии.

Расчет расходного количества основных материалов, необходимого для выполнения производственного задания в планируемом периоде и обеспечения нормального течения производственного процесса, является наиболее важным этапом в планировании материально-технического снабжения предприятия.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Адамова Н.А., Йохна В.А., Малова Т.Л., Пенкин Т.Е. Организация и планирование производства швейной промышленности, - Киев: “Высшая школа”, - 1994.
2. Ким С.А., Пушкин П.С., Овчинников С.И. Организация и планирова­ние промышленного производства, - Минск: “Вышэйшая школа”, - 1980.
3. Кожекин Г. Я., Синица Л. М. Организация производства, - Минск: ИП “Экоперспектива”, - 1998.
4. Кокеткин П.П., Доможиров Ю.А., Никитина И.Г. Планирование и управ­ление на швейных предприятиях (Справочник), - Москва: Легпромбытиз­дат, - 1986.
5. Организация и планирование машинно-строительного производства, - Под ред. М.И. Ипатова, В.И. Постникова, М.К. Захаровой, - Москва: “Высшая школа”, - 1988.
6. Организация, планирование и управление деятельностью промышлен­ных предприятий, - Под ред. С.Е. Каменицера, Ф.Ф. Русинова, - Москва: “Выс­шая школа”, - 1984.
7. Организация, планирование и управление деятельностью промышлен­ных предприятий, - Под ред. С.Е. Каменицера, - Москва: “Высшая школа”, - 1976.
8. Сергеев И.В. Экономика предприятия, - Москва: “Финансы и стати­стика”, - 1997.
1. РАСПОРЯЖЕНИЕ 501у. О ПОРЯДКЕ МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ОАО «РЖД».

В целях формирования эффективной системы управления материально-техническим обеспечением ОАО «РЖД», сокращения затрат на приобретение материально-технических ресурсов (далее МТР) на основе укрупненных оптовых закупок:

1. подготовить и утвердить перечень материально-технических ресурсов, подлежащих поставке за счет централизуемых денежных средств через Росжелдорснаб – филиал ОАО «РЖД» и довести его до сведения филиалов ОАО «РЖД»,

2. обеспечить заключение договоров на закупку МТР на основе конкурсного отбора и их поставку филиалам ОАО «РЖД» в заявленных ими объемах и в рамках платежного баланса, обеспечив при этом общий уровень централизации не ниже 70%, а по закупкам не ниже 100%,

3. при заключении договоров поставки и осуществлении закупок руководствоваться ценами, рекомендованными ценовой комиссией ОАО «РЖД», а также, сложившимися в ходе проведения при заключении договоров поставки и осуществлении закупок руководствоваться ценами, рекомендованными ценовой комиссией ОАО «РЖД», а также, сложившимися в ходе проведения конкурсных процедур,

4. не допускать без согласования с Росжелдорснабом ОАО «РЖД» случаев самостоятельной закупки МТР, входящих в перечень, указанный в пункте 1 настоящего распоряжения,

5. направлять ежеквартально, не позднее, чем за 30 дней до начала планируемого квартала поставки, в Росжелдорснаб ОАО «РЖД» по установленной им форме полную потребность в МТР закупаемых в централизованном порядке,

6. осуществлять децентрализованные закупки МТР только через службы материально-технического обеспечения филиалов ОАО «РЖД»,

7. предоставлять сведения о произведенных децентрализованных закупках МТР предоставлять в Росжелдорснаб ОАО «РЖД» ежеквартально, не позднее 15 числа месяца, следующего за последним месяцем каждого квартала,

8. при формировании платежного баланса филиала планировать, согласовывать с Росжелдорснабом ОАО «РЖД» и представлять на утверждение в аппарат управления ОАО «РЖД» расходы на централизованную закупку МТР через Росжелдорснаб ОАО «РЖД», а также средства на возмещение железнодорожного тарифа поставщикам МТР,

9. обеспечить контроль за исполнением пунктов 4 и 8 настоящего распоряжения структурными подразделениями филиалов,

10. предоставить в Росжелдорснаб ОАО «РЖД» перечень номенклатуры МТР, поставляемых филиалами ОАО «РЖД» для нужд ОАО «РЖД» (внутриотраслевая кооперация),

11. не допускать закупки МТР с нарушением порядка, предусмотренного настоящим распоряжением,

12. при формировании платежных балансов филиалов ОАО «РЖД» предусматривать отдельной строкой денежные средства для оплаты МТР, закупаемых через Росжелдорснаб ОАО «РЖД» за счет централизуемых ресурсов и возмещения стоимости железнодорожного тарифа поставщикам МТР,

13. в целях бесперебойного централизованного обеспечения филиалов ОАО «РЖД» МТР осуществлять своевременное перечисление денежных средств в объемах, утвержденных платежными балансами филиалов ОАО «РЖД». [↑](#endnote-ref-1)