

Синеева Анастасия Александровна

студентка

ФГБОУ ВО «Байкальский государственный университет»

г. Иркутск, Иркутская область

DOI 10.31483/r-63937

СИСТЕМА СНАБЖЕНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

***Аннотация:** в статье анализируется организация коммерческой работы в сфере железнодорожных перевозок. Совокупность всех средств сервиса при работе железнодорожной компании с клиентами дает возможность повышения эффективности материально-технического снабжения организации. Железнодорожные перевозки грузов в наше время являются наиболее популярным видом транспортировки за счет высокой безопасности груза, а также за счет низкой себестоимости перевозки и способности оптимизации материальных запасов и закупочной работы на транспорте. Рассматривается система материально-технического снабжения на предприятиях железнодорожного транспорта, рассмотрены недостатки снабжения и пути его совершенствования.*

***Ключевые слова:** предприятия железнодорожного транспорта, материально-техническое снабжение, материальные запасы, закупки, поставки, поставщики.*

Перевозочный процесс на железнодорожном транспорте напрямую зависит от материально-технического снабжения железной дороги, поскольку на железной дороге все должно находиться в хорошем техническом состоянии. Для выполнения этой задачи закупается большое количество материальных ресурсов, которые позволяют нормально работать структурным подразделениям железной дороги. Очень важно создать оптимальный и достаточный объем материальных запасов, чтобы не извлекать из хозяйственного оборота ОАО «РЖД» излишние денежные средства и не ухудшать финансовые показатели работы компании.

Успешность функционирования предприятий «РЖД» в значительной степени определяется уровнем организации обеспечения их материально-

техническими ресурсами, что связано с высокой (50–70%) долей затрат на сырье и материалы в общих затратах железнодорожных предприятий предприятия на производство и реализацию транспортных услуг [2].

Поэтому на железнодорожных предприятиях нашей страны была создана система материально-технического снабжения, которая представляет собой складскую форму снабжения. При складской форме снабжения материальные ресурсы от поставщика поступают на склады сбытовых или снабженческих организаций, откуда материалы, запчасти и т. п. поставляют на железнодорожные предприятия [4].

Ранее железнодорожные предприятия снабжались материальными ресурсами централизованно, для этого существовала Дирекция материально-технического обеспечения железной дороги. Дирекция согласовывала размеры и сроки поставки материальных запасов с железнодорожными предприятиями. Централизация снабжения считается целесообразной, если только она не сковывает инициативу предприятий, входящих в ту или иную фирму и специализирующихся на выпуске определенных видов продукции. Основные преимущества централизации управления службами материально-технического обеспечения на железнодорожном транспорте заключаются в снижении издержек и создании условий для разработки единой заготовительной, сбытовой и транспортной политики на железнодорожных предприятиях [3].

Сегодня же применяется децентрализованная форма снабжения, т.е. дирекция и филиалы ОАО «РЖД» формируют пакет заявок самостоятельно в обособленной информационной системе, согласовывая его с соответствующим вышестоящим департаментом или центральной дирекцией. Работа производится в разных информационных полях, данные которых не являются единообразными для всех предприятий. В результате таких изменений скорость поставок материальных ресурсов замедляется.

Следует отметить, что от момента принятия заявки до её исполнения проходят даже не недели, а месяцы, из-за того, что взаимодействие между Дирекциями

центрального подчинения и линейными предприятиями железной дороги недостаточно четко регламентировано и поэтому не согласованы.

Состав службы материально-технического снабжения на предприятиях железнодорожного транспорта представлен на рисунке 1.



Рис. 1. Состав службы материально-технического снабжения
на железнодорожных предприятиях

Как видно на рисунке, отделы материально-технического снабжения на предприятиях железной дороги состоят из отдела производственно-технической и производственно-технологической комплектации и отдела по управлению материальными ресурсами и логистике.

Схема материально-технического снабжения железнодорожных предприятий представлена на рисунке 2.



Рис. 2. Материально-техническое снабжение железнодорожных предприятий

На рисунке 2 видно, что основанием для поставок материальных ресурсов структурных подразделений ОАО «РЖД» является MRP-расчет и заявка от подразделения. Далее заключается договор и оговаривается график поставок. После поставки материальных ресурсов на предприятиях железной дороги контролируется количество и стоимость поставленных материальных ресурсов, после этого оплачивается счет поставщика.

Задачи службы МТС предприятий железной дороги [3]:

- своевременное обеспечение предприятий железной дороги материальными ресурсами в необходимом качестве и количестве;
- эффективное использование получаемых ресурсов – повышение производительности труда, повышение материалоотдачи, повышение ритмичности процессов, повышение оборачиваемости материальных ресурсов, уменьшение количества отходов;
- планирование необходимого количества материальных ресурсов;
- поиск наиболее выгодных поставщиков;
- обоснование форм снабжения железнодорожных предприятий;
- нормирование запасов материально-технических ресурсов;
- оформление договоров с поставщиками;

- организация хранения, учета и выдачи материально-технических ресурсов;
- автоматизация и информатизация процессов снабжения предприятий;
- управление запасами.

На рисунке 3 представлены инструменты материально-технического снабжения на предприятиях железной дороги.



Рис. 3. Инструменты материально-технического снабжения на предприятиях железной дороги

Как видно на рисунке 3, основными инструментами материально-технического снабжения предприятий железной дороги являются приобретаемый товар, цена, складирование.

При приобретении товаров (материальных ресурсов) службой МТС изучается:

- качество;
- предложения различных поставщиков;
- рынок с помощью маркетинговых исследований;
- потребительские свойства.

Чтобы наиболее выгодно закупить материальные ресурсы, предприятия железной дороги изучают ценовую политику поставщиков, скидки на цены.

Инструментами материально-технического снабжения также являются каналы закупок, закупка с помощью прямых поставок, закупка с помощью прямых поставок, через оптовые или розничные торговые предприятия.

Складирование материально-технических ресурсов характеризуется видом складов, объемом складов, маркировкой и упаковкой материальных ресурсов.

Следует отметить, что именно в процессе материально-технического снабжения совершается множество ошибок. Причиной этого является несоответствие программного обеспечения ныне реализуемому бизнес-процессу. Система SAP ERP и другие программные средства, используемые для создания заявок и отслеживания деятельности по поставкам материальных ресурсов на железной дороге, замедляют процесс снабжения, тормозят документооборот и его согласование при принятии решений.

Для совершенствования снабжения предприятий железнодорожного транспорта необходимо [2]:

- регулировать объемы материальных запасов, т.е. необходимо уменьшать время, в течение которого материальный ресурс находится на предприятии;
- рационально определять текущие и страховые запасы и выработку стратегии закупок в соответствии с оптимальными параметрами, что может позволить избежать появления лишних запасов, отвлекающих деньги из оборота;
- автоматизировать системы контроля запасов;
- использовать в снабжении «Simple для 1С» – пакет оптимизации управления запасами, адаптированный для российского рынка. Полная интеграция с 1С. Цель SIMPLE-System – рост отдачи от инвестиций в запасы посредством сокращения средних остатков запасов, издержек по заказу, дефицита и ассортиментной оптимизации.

Список литературы

1. Банщикова А.А. Совершенствование системы материально-технического обеспечения на предприятии на примере ПАО «ТрансКонтейнер» на

Забайкальской железной дороге / А.А. Банщикова, В.А. Курская // Молодой ученый. – 2017. – №39. – С. 3–8 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://moluch.ru/archive/173/45810/> (дата обращения: 20.11.2019).

2. Палангин Ю.И. Логистика – планирование и управление материальными потоками: учеб. пособие / Ю.И. Палагин. – СПб.: Политехника, 2009 – 286 с.

3. Текучева С.Н. Методы и формы снабжения промышленных предприятий / С.Н. Текучева, С.Н. Бирюков // Экономика и бизнес: теория и практика. – 2019. – №9. – С. 178–181.

4. Терёшина Н.П. Экономика железнодорожного транспорта: учеб. для вузов ж.-д. транспорта / Н.П. Терешина, В.Г. Галабурда, М.Ф. Трихунков [и др.]. – М.: УМЦ ЖДТ, 2016. – 996 с.