

территориальных комплексов. Сб. научных трудов. - Донецк: ИЭП НАН Украины, 1998. - С. 376-381.

6. Іпполітова, І. Я. Ресурсозбереження як метод господарювання в умовах кризи / І. Я. Іпполітова. – URL: http://www.rusnauka.com/15_NPN_2009/Economics/46350.doc.htm

7. Мельник, Л. Г. Эколого-экономические основы ресурсосбережения : монография / Л. Г. Мельник, С. А. Скоков, И. Н. Сотник ; под ред. И. Н. Сотник. – Сумы : Универ. кн., 2006. – 229 с.

8. ДСТУ 3051-95. Ресурсосбережение. Основные положения (ГОСТ 30166-95)

9. Масліченко О. М. Ресурсозбереження як фактор підвищення ефективності діяльності підприємства / О. М. Масліченко // Формування ринкової економіки : зб. наук. праць.– К. : КНЕУ, 2010. – Ч. 1. – С. 337–345.

Топоркова Олена Анатоліївна

Режко Дмитро Сергійович

*Дніпропетровський національний університет залізничного
транспорту ім. академіка В. Лазаряна*

ІНФОРМАЦІЙНО-АНАЛІТИЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СИСТЕМИ ОБЛІКУ ЗАПАСІВ

Поглиблення спеціалізації підприємств залізничного транспорту, інтеграція і глобалізація економіки, ускладнення взаємозв'язків між суб'єктами економічних відносин викликають необхідність активного пошуку і вдосконалення підходів до вирішення проблем управління матеріально-технічним забезпеченням транспортної галузі взагалі, та вагонного господарства зокрема.

Задоволення потреб ринку у вантажних перевезеннях, виконання експлуатаційних і економічних показників перевезень у великій мірі залежить від стану рухомого складу, який повинен забезпечувати безперебійний рух поїздів із встановленими ваговими нормами та швидкостями руху.

Основним завданням вагонного господарства є технічне обслуговування вантажних поїздів та утримання в справному стані парку вантажних, рефрижераторних вагонів, розроблення і здійснення заходів щодо покращення конструкції вагонів і збереження парку вантажних вагонів, підготовка до видання правил та інструкцій з утримання, обслуговування і покращення технічних характеристик вантажних вагонів.

Вагонні депо зобов'язані забезпечити справний технічний стан вагонів, що експлуатуються. Вагонним депо підпорядковані пункти технічного огляду, технічного обслуговування з відчепленням вагонів, контрольні пункти автогальм, колісні майстерні тощо.

Розробка ефективності системи управління запасами є запорукою успішного функціонування підприємств залізничного транспорту в умовах економічних обмежень. Для цього необхідно впроваджувати систему контролю за використанням запасів у процесі основної діяльності з метою оптимізації витрат на транспортування, зберігання та підготовку до запуску у виробництво [1, с. 111].

Сучасна структура управління системою матеріально-технічного забезпечення залізничного транспорту в цілому та вагонного господарства зокрема, не забезпечує оптимальну інтеграцію підприємств-замовників ресурсів з виробниками (постачальниками), а тому потребує перегляду підходів до її організації. У результаті проведеного аналізу [2, с. 10] виявлено, що:

- логістичні потоки як всередині логістичної системи матеріально-технічного забезпечення, так і зовні розподіляються нерационально;
- застаріли підходи до визначення норм витрат матеріалів;
- інформаційне забезпечення, яке використовується органами матеріально-технічного забезпечення, не відповідає сучасним вимогам, а тому не спроможне виконувати якісне управління плануванням та визначенням розмірів замовлення матеріальних ресурсів;
- рішення відносно вибору постачальників часто є необ'єктивними, що спричиняє зниження якості закуповуваних запасів та їх перевитрати підприємствами-споживачами;
- низька ефективність управління складською інфраструктурою і нерациональне управління запасами матеріальних ресурсів.

Оцінка якості ресурсного забезпечення підприємств залізничного транспорту на сучасному етапі є невисокою, оскільки налічується велика кількість претензій та позовів як до постачальників матеріально-технічних ресурсів, так і до органів управління матеріально-технічного забезпечення, а ступінь їх задоволення – низький.

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

Найбільш достовірну інформацію про рух виробничих запасів здатна надати розгалужена система аналітичного обліку. Технологію аналітичного обліку виробничих запасів підприємство має розробляти самостійно. На аналітичних рахунках ведуть облік виробничих запасів за їх видами, матеріально-відповідальними особами, постачальниками тощо. Рахунки аналітичного обліку використовуються для контролю за зберіганням і рухом виробничих запасів, їх оцінки, порівняння з даними складського обліку, а також для підведення підсумків інвентаризації.

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

Необхідно зазначити, що чітко організований аналітичний облік є важливою передумовою раціональної організації бухгалтерського обліку. Для правильного ведення аналітичного обліку виробничих запасів слід дотримуватися основних вимог:

- 1) кількість аналітичних рахунків визначається потребами підприємства та його видом діяльності;
- 2) виробничі запаси обліковуються в натурально-вартісному виразі;
- 3) аналітичний облік ведеться в картках або відомостях;
- 4) в кінці звітної періоду здійснюється звірка аналітичних рахунків з синтетичними [3, с. 123].

Аналітичний облік матеріальних запасів ведеться на складах за допомогою карток складського обліку, що розміщуються в картотеці за технічними групами виробничих запасів відповідно до номенклатури-цінника. Аналітичні рахунки групують за групами матеріалів, місцями зберігання, матеріально відповідальними особами, за синтетичними рахунками бухгалтерського обліку і субрахунками. Дані за аналітичними рахунками узагальнюються в оборотно-сальдових відомостях. Використовують рахунки аналітичного обліку для контролю за зберіганням і рухом виробничих запасів, їх оцінки, порівняння з даними складського обліку, а також для підведення підсумків інвентаризації [5, с. 94].

Для ефективного управління запасами вагонних депо слід дотримуватись певних вимог, обрати систему обліку запасів, яка б враховувала специфічні особливості виробничого процесу (зокрема ремонтних робіт); постійно мати достатньо точну оцінку обсягу і часу попиту, виконання замовлення, а також інформацію про терміни виконання ремонту, про їх можливі зміни, що дасть можливість контролювати надходження та використання сировини і матеріалів у процесі діяльності та забезпечить його безперервність, що особливо важливо для підприємств (структурних підрозділів).

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

- 1) правильне бюджетування потреби у різних елементах запасів (колісних пар, модулів запчастин і т. ін.);
- 2) контроль за рівнем запасів відповідно до бюджету та нормативів, розрахунок коефіцієнту оборотності запасів та середнього періоду їх оборотності як в цілому, так і за видами запасів;

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

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

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

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

Серед інших проблем, пов'язаних з аналітичним обліком виробничих запасів, можна виділити:

- низький рівень оперативності інформаційного забезпечення управління виробничими запасами підприємств;
- невідповідний рівень контролю та оперативного регулювання процесів наявності та руху запасів;
- обмеженість контролю використання виробничих запасів тощо [7, с. 254].

Вирішення вищенаведених проблем за [3, с. 125] полягає у зменшенні кількості первинних документів з обліку виробничих запасів та уніфікації їх форми таким чином, щоб уникнути дублювання інформації, і щоб інформація задовольняла вимоги користувачів. Також потребують удосконалення документи, на основі яких структурні підрозділи одержують сировину, матеріали, покупні готові вироби із заводських складів (лімітно-забірні картки, забірні картки, вимоги і накладні тощо).

Перейти від громіздкого та складного процесу документування до більш простого допоможе західний досвід. Характерною особливістю західних компаній, є те, що пріоритетом виступає зміст, а не форма документації. Наприклад, первинних документів в Україні у 5 разів більше, ніж у Німеччині. В деяких країнах немає затверджених форм первинних документів. Обов'язкові вимоги визначено тільки до тих документів, щодо яких є ризик

підробки [3, с. 125]. Таким чином, типові форми первинних документів доцільно використовувати лише для обліку надходження виробничих запасів. Форми інших документів та організацію документообігу слід розробляти підприємствам самостійно в залежності від розміру підприємства, системи контролю руху виробничих запасів, кількості працівників в бухгалтерії та на складі, виду діяльності тощо.

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

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

Список використаної літератури:

1. Давидюк Т. В. Систематизація моделей управління матеріальними запасами для прийняття управлінських рішень бухгалтерами-аналітиками / Т.В. Давидюк, І.І. Дорошенко // Молодий вчений. – 2014. – Вип. 6 (09) червень. – С. 109-112.
2. Костюченко Л. Удосконалення механізму управління системою матеріально-технічного забезпечення підприємств залізничного транспорту України: автореф. дис... канд. екон. наук: 08.00.04 / Костюченко Леся Вячеславівна; Дніпропетровський національний ун-т залізничного транспорту ім. В. Лазаряна. – Д., 2009. – 22 с.
3. Лежненко Л. І. Теоретичні аспекти удосконалення аналітичного обліку виробничих запасів / Л. І. Лежненко, І. О. Ломова // Молодий вчений. – 2014. – Вип. 5 (08) травень. – С. 122-126.
4. Марущак Л. Управлінський облік формування та використання запасів на підприємстві [Електронний ресурс] / Л. Марущак // Соціально-економічні проблеми і держава. – 2014. – Вип. 2 (11). – С. 134-141. – Режим доступу: <http://sepd.tntu.edu.ua/images/stories/pdf/2014/14mliznp.pdf>
5. Матросова В. О. Пропозиції щодо покращення організації обліку виробничих запасів на складах підприємства / В. О. Матросова, В. В. Котова // Науковий вісник Херсонського державного університету. – 2013. – Вип. 1. – С. 94-96.

6. Низова О. Первинний документообіг: тенденції до спрощення / О. Низова // Вісник Міністерства доходів і зборів України [Електронний ресурс]: 2011. – № 47. Режим доступу: <http://www.visnuk.com.ua/ua/pubs/id/561>

7. Янчук В. І. Сучасні проблеми та напрямки вдосконалення ведення обліку виробничих запасів на підприємстві / В. І. Янчук, О. В. Кипаренко // Збірник наукових праць Вінницького національного аграрного університету. – 2012. – Випуск № 3 (69) Том. 2. – С. 250-255.

Трофименко Ганна Сергіївна
Національна металургійна академія України

ОСОБЛИВОСТІ ІННОВАЦІЙНОЇ ПРОЕКТНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ У БУДІВНИЦТВІ

У сучасних умовах інформація як ресурс набуває все більшої цінності, оскільки має певні особливі властивості, сутність яких робить його інформаційним продуктом для споживання. Управління інноваційними проектами відзначається динамічним розвитком та постійним оновленням знань, що потребують створення нових науково-обґрунтованих підходів та напрямів удосконалення множини інформаційно-ресурсних потоків при їх реалізації.

Визначення пріоритетних напрямків та стратегій інноваційного розвитку різних галузей народного господарства України є складним та відповідальним завданням. Адже розвиток кожної галузі має бути спрямований на постійне удосконалення та інновації. За останні десятиріччя галузь будівництва сягнула значного розвитку на світовій арені, почавши використовувати удосконалені технології та інновації.

Спроможність реалізації інноваційних проектів будівничим підприємством визначає його фінансово-економічний, технічний та інтелектуальний потенціал.

Отже, спочатку вяснимо сутність «проекту». Існує безліч інтерпретацій поняття «проект», але найбільш повним та глибоким на нашу думку є наступне визначення, в якому під проектом розуміється унікальний комплекс скоординованих робіт певного змісту, що мають можливість перспективного розгортання у майбутньому із визначенням цілей, необхідних результатів та строків їх реалізації, що обмежені людськими, фінансовими та часовими ресурсами [1].

Інноваційний проект має певні особливості, які виражаються у реалізації комплексу науково-дослідних, дослідно-конструкторських, фінансових,