

УДК 338:24 (65.012)

**Сущность и необходимость формирования
системы управления запасами на предприятиях
строительной отрасли**

Мойсак О.И.

(научный руководитель – *Пелих С.А.*)

Белорусский национальный технический университет
Минск, Республика Беларусь

Проблеме рационального движения материалов, сырья и готовой продукции всегда уделялось большое внимание. В настоящее время управление запасами – одно из приоритетных направлений современной логистики. Запасы, управление запасами и стратегии оптимального управления являются составляющими многих логистических систем. В свою очередь логистическая система должна отвечать за управление и организацию эффективного товарно-материального потока как внутри фирмы, так и за ее пределами.

Запас – особая форма существования материального потока. Выделяют следующие виды запасов – производственные запасы, запасы готовой продукции, незавершенное производство.

В зависимости от времени и размещения материальные ресурсы могут менять категорию запасов, последовательно переходя из одной стадии в другую. При этом любое предприятие строительной отрасли имеет как производственные запасы, так и запасы готовой продукции, незавершенное производство.

Согласно данным, нижеприведенным в табл. 1 [3], в структуре оборотных активов организаций в целом по Республике Беларусь в 2008 г. запасы занимают большой удельный вес, что в процентном отношении составляет 44%, в т.ч. производственные запасы – 23,7%, незавершенное производство – 4,8%, готовая продукция – 5,9%, товары – 9,6 %. В разрезе отраслей экономики в 2008 г. в запасах сконцентрировано 65% от всех оборотных активов в сельском хозяйстве, 51,4 % – в промышленности, 30,9% – в строительстве.

Таблица 1

Структура оборотных активов организаций
по отраслям экономики в 2008 г.

	Всего по РБ, %	В том числе, в % к итогу						
		Промышленность	Сельское хозяйство	Транспорт	Связь	Строительство	Торговля	МТО и сбыт
Оборотные активы – всего	100	100	100	100	100	100	100	100
В т.ч.:								
1. Запасы и налоги, в т.ч.:	50,3	56,5	75,6	36,7	30,9	37,2	48,0	11,0
производственные запасы	23,7	26,8	50,6	15,8	13,2	20,6	3,9	0,8
НЗП	4,8	5,7	10,9	1,5	5,3	2,7	0,2	0,1
готовая продукция	5,9	12,1	1,9	0,7	0,0	1,4	1,3	0,2
товары	9,6	6,8	1,6	10,2	2,3	6,2	37,3	6,8
2. Денежные средства	49,7	43,5	24,4	63,3	69,1	62,8	52,0	89,0

Наличие на предприятиях строительной отрасли производственных и сбытовых запасов является объективной реальностью и экономической необходимостью. При этом материальные ресурсы, сосредоточенные в запасах, отвлекаются из сферы производства. Относительно высокий уровень запасов требует от предприятия вложения в них значительных оборотных средств и ведет к дополнительным издержкам по содержанию самих запасов.

В свою очередь отсутствие производственных запасов в нужном объеме может привести к увеличению нормативных сроков строительства, отклонения от графика производства работ, штрафам и пени за несвоевременное выполнение строительно-монтажных работ и т.д.

Таким образом, несмотря на объективную необходимость создания и поддержания запасов, несоответствие товарных запасов потребностям производства (либо слишком высокий, либо слишком низкий уровень запасов) приводит к негативным последствиям для

предприятия и как общий результат – из-за роста себестоимости продукции предприятие теряет конкурентоспособность, долю на рынке, прибыль.

Строительная отрасль, как один из крупнейших субъектов конечного потребления материальных ресурсов в наибольшей степени заинтересована в эффективных формах их приобретения и рациональном использовании. В себестоимости строительно-монтажных работ доля материальных затрат достигает 60 %.

Для преодоления данной проблемы необходимо применять международный опыт управления запасами. Существует два варианта управления материальными потоками в рамках внутрипроизводственной системы, один из вариантов основан на так называемой толкающей логистике, второй – на логистике цели. Из систем тянущего типа наиболее известна система KANBAN, позволяющая реализовать принцип системы поставок «точно в срок», она основывается на управлении материальными потоками в зависимости от фактической загрузки.

Из систем толкающего типа наиболее известна система MRP I, позволяющая формулировать перечень необходимых материалов для производства определенного количества готовой продукции в соответствии с прогнозом рыночной конъюнктуры, затем производится формирование заказов поставщикам.

Если вопросами рационализации потоковых процессов, управлением запасов в отдельных субъектах предпринимательской деятельности и даже отдельных отраслях экономики занимаются уже довольно продолжительный период времени, то комплексный документ, посвященный вопросам развития логистических систем, появился, лишь в 2008 году.

Постановлениями Совета Министров Республики Беларусь от 29.08.2008 N 1249 и №1943 от 16.12.2008 г. была утверждена Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года.

По данным специалистов Европейской промышленной Ассоциации внедрение логистических методов управления запасами позволяют [2]:

- сократить на 30% совокупные затраты на транспортно-складские операции;
- снизить уровень запасов на 30–50%;
- сократить время движения продукции на 25–45%.

Создание транспортно-логистической системы в Республике Беларусь позволит оптимизировать систему внутреннего движения запасов. В свою очередь рациональное планирование уровня запасов и оперативный контроль за их движением позволяют достичь компромисса между качеством производства и уровнем затрат, что положительно влияет на конкурентоспособность как отдельного предприятия, так и всей транспортно-логистической системы.

Создание транспортно-логистической системы в Республике Беларусь в целом позволит обеспечить эффективное использование экономического потенциала республики и его интеграцию в мировую экономическую систему на основе принципов логистики.

ЛИТЕРАТУРА

1. Иванов, Ф.Ф. Построение логистической системы в трансформирующейся экономике: монография / Ф.Ф. Иванов, С.А. Пелих. – Минск: РИВШ, 2007. – 304 с.
2. Пелих, С.А. Организация производства в условиях переходной экономики / Пелих С.А., Иванов Ф.Ф.; под ред. С.А. Пелих. – Минск.: Право и экономика, 2009. – 578 с.
3. Статистический ежегодник, 2009 г.: сб. стат. / Национальный статистический комитет РБ; редкол.: В.И. Зиновский (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2009. – 670 с.

УДК 625.7/.8:658.012.12

Особенности анализа предприятий дорожной отрасли как структурных подразделений

Бондаренко И.Н.

(научный руководитель – *Водоносова Т.Н.*)

Белорусский национальный технический университет
Минск, Республика Беларусь

Я бы хотела рассказать о некоторых особенностях анализа предприятий дорожной отрасли, которые являются структурными подразделениями. Представленный анализ проводился по существующему предприятию.