

## **ПІДХОДИ ДО ПОБУДОВИ СТРАТЕГІЇ ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ РОЗШИРЕНОЇ ВЗАЄМОДІЇ ПІДПРИЄМСТВА З ПОСТАЧАЛЬНИКАМИ**

Зміни, які супроводжують утвердження української економіки на засадах ринкових умов господарювання, зумовлюють необхідність використання нових підходів до управління процесами постачання, виробництва та збуту готової продукції. Реалізація цих підходів можлива лише на засадах логістики, на принципах якої сьогодні формують свою діяльність провідні вітчизняні підприємства. Впровадження концепцій логістики дає більші можливості у сфері спеціалізації, зниженні витрат, покращанні результативності діяльності, а також швидкості і гнучкості реагування на потреби кінцевих клієнтів, ніж би це було можливим на підприємстві, яке функціонує на основі традиційних підходів.

Таким чином, в сучасних ринкових умовах для забезпечення довгострокового функціонування підприємства необхідно будувати свою діяльність так, щоб досягнути відносно стійкого економічного становища та мати переваги порівняно з конкурентами. Для досягнення успіху в конкурентній боротьбі за ринок підприємство повинно виробляти продукцію відповідно до вимог споживачів за якістю, асортиментом, ціною, сервісом при мінімально можливих витратах.

Наріжним каменем до побудови стратегії логістичної системи є прийняття правильного рішення, що стосується вибору постачальника чи іншого посередника, виду транспорту, а також вирішення питання щодо раціональності використання чи будівництва власних складів чи використання складів за засадах аутсорсингу, покращення сервісного обслуговування споживачів та ін.

У вирішенні питання побудови стратегії логістичної системи важливим є забезпечення економії логістичних витрат, які значною мірою впливають на результативність логістичної системи. В напрямку оптимізації управління в логістичній системі в складі загальних логістичних витрат доцільно враховувати втрати прибутку від заморожування продукції в запасах, а також збиток від логістичних ризиків або недостатнього рівня якості логістичного сервісу. Адже перевищення логістичних витрат над нормативним рівнем, що визначається кожним підприємством окремо, призводить до зменшення обсягу продажу і, як наслідок, скорочення власного ринкового сегменту господарювання.

З метою виявлення можливих прихованих логістичних витрат при розробці стратегії логістичної системи розширеної взаємодії з постачальниками необхідним є дотримання наступних ключових позицій: чітка відповідність стратегії управління постачання із основною стратегією розвитку підприємства; постійний моніторинг сукупної вартості логістичних витрат; визначення та постійний облік логістичних показників. Коли вартість логістичної функції підрахована, для досягнення стратегічних цілей варто сформулювати конкретні принципово вимірювані параметри операційної діяльності, які б були індикаторами загальної результативності діяльності підприємства та інтегрували результативність функціонування логістичної та операційної систем в цілому.

### **Література**

1. *Ареф'єв С. О. Логістична система підприємства / С. О. Ареф'єв // Інвестиції : практика та досвід. – 2012. – № 16. – С. 18-20.*
2. *Бодрецький М. В. Сутнісно-змістова характеристика логістики та її роль у сучасній економіці / М. В. Бодрецький // Інвестиції: практика та досвід. – 2010. – №22. – С. 51-53.*
3. *Гончаров Ю. В. Оцінювання ефективності функціонування логістичної системи / Ю. В. Гончаров, Г. В. Костюк // Актуальні проблеми економіки. – 2011. – №9. – С. 8-15.*
4. *Добронравин Е. Методологические основы построения "идеальной" логистической системы / Е. Добронравин // Риск: Ресурсь, Інформація, Снабження, Конкуренція. – 2011. – № 3. – С. 43-46.*

**Павло КАШТАЛЬЯН, Тетяна СТОВБА**  
Херсонська державна морська академія

## **ЕКОЛОГІЧНА ЛОГІСТИКА ЯК ІНСТРУМЕНТ ЗАПОБІГАННЯ ЗАБРУДНЕННЮ МОРСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА З СУДЕН**

Численні дані супутникової зйомки і свідчення дослідників указують на існування і значне розширення так званих сміттєвих континентів у Тихому, Індійському та Атлантичному океанах. Варто відзначити, що 80% викидів побутових відходів відбувається з берега, а 20% – з борту суден, що знаходяться у відкритому морі.

За дослідженнями майже 80% сміття у морі складають пластмасові вироби: кинуті рибальські сітки, які гублять масу морських істот, а також при попаданні на гвинти суден викликають поломку гвинто-рульового комплексу; поліетиленова тара, що становить 93% від загальної ваги пластикового сміття.

Причиною накопичення пластмаси у морі є її нерозкладання. Існує думка, що пластик під впливом морської води розкладається досить швидко і незначний викид пластмасових виробів (наприклад, поліетиленових пакетів) не заподіює шкоди природі. Але насправді під впливом сонячного випромінювання пластмаса дійсно розпадається, проте це лише фотодисоціація і волога в цьому процесі уповільнює реакцію. При фотодеградації пластик розпадається на дрібні частинки аж до молекул, зберігаючи полімерну структуру. Ці дрібні частини накопичуються у поверхневому шарі води, стаючи їжею для морських організмів замість планктону. При поглинанні пластикового сміття блокується травний тракт тварин, заважаючи попаданню їжі, що, зрештою, приводить до їх болісної загибелі.

Дії щодо запобігання забрудненню моря сміттям з суден визначені у Annex V MARPOL “Regulations for prevention of pollution by garbage from ships”, де визначено сміття як поняття, межі спеціальних районів Світового океану, в яких діють спеціальні правила щодо утилізації відходів і відстані до найближчого побережжя, де дозволений їх викид. Кожне судно від 400 gt, а також судно, що перевозить понад 15 осіб повинно мати на борту план з розподілу сміття (garbage management plan), який містить процедури щодо збору, зберігання, обробки і утилізації сміття, включаючи використання суднового устаткування. Кожна операція з викиду або спалювання сміття має бути занесена до суднового журналу (Garbage Record Book), де позначений час, кількість, місце викиду, а також поставлений підпис відповідального помічника капітана і капітана. Те ж саме стосується і процедури інсинерації – спалювання сміття, яка регулюється Annex VI MARPOL 73/78.

Не дивлячись на жорстке регулювання міжнародними конвенціями, державними вимогами і рекомендаціями компаній порядку утилізації сміття на суднах, на практиці виникають і розповсюджуються «сміттєві плями», що вимагає оптимізації процесу утилізації полімерних відходів, а саме: необхідно розробити заходи щодо зменшення кількості викидів, якісної зміни їх складу (для менш шкідливого розкладання у середовищі) тощо.

Зазначені цілі можуть бути реалізовані завдяки системному впровадженню екологічної логістики, яка забезпечує рух матеріалу у виробничих процесах аж до перетворення його на готовий продукт і відходи. Вона охоплює збір і сортування відходів, що утворюються при споживанні продуктів, їх транспортування, утилізацію або безпечно зберігання у навколишньому середовищі і, таким чином, дозволяє радикально очищати великі території, забруднені несанкціонованим сміттям.

Як це може працювати у галузі морського транспорту? Відомо, що основна маса побутових відходів – це пластикові пакувальні матеріали. Тому варто замінити пластик на більш екологічно безпечні матеріали: папір, картон, фольгу тощо. Подібні речовини відмінно розкладаються у морській воді і не завдадуть значної шкоди морським тваринам у разі, якщо ті їх проковтнуть. Або наслідувати досвід концерну «Дженерал моторз» і ввести програму багаторазового використання тари для запасних частин або місткостей для мастила чи питної продукції (мінеральної води, содової, соків тощо). Такі кроки зможуть не тільки зменшити генерацію відходів на судні, але й скоротити витрати судновласника на постачання, оскільки вартість упаковки має їм повертатися. Крім того, пропонуємо у морських портах стягувати екологічний збір не за тоннаж судна, а за кількість зданих відходів, внаслідок чого судновласники будуть зацікавлені у замовленні провізії

тих компаній, продукція яких приводить до якнайменшого утворення відходів на борту, або сміття, яке може бути повторно використано або утилізовано без шкоди для навколишнього середовища, а головне – без порушення діючих міжнародних конвенцій.

Отже, експлуатація морського транспорту тісно пов'язана із споживанням товарів і утилізацією їх відходів. Тому, саме екологічна логістика, яка передбачає системний підхід щодо постачання суден необхідними матеріалами, запасними частинами, провізією і запобігання забрудненню навколишнього середовища, дозволить удосконалити законодавчу базу і відпрацювати механізми переробки або повторного використання в якості сировини відпрацьованих матеріалів не тільки на морі, але цей досвід може бути корисним і створюватиме додаткові конкурентні переваги підприємствам різних галузей промисловості.

#### **Література:**

1. *International convention for prevention pollutions from ships (MARPOL73/78) consolidated edition 2011.*

**Вікторія КИЗИМА**

Хмельницький національний університет

### **МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ДО ВИЗНАЧЕННЯ ЗМІСТУ АМОРТИЗАЦІЇ І ЗНОСУ ОСНОВНИХ ЗАСОБІВ**

Сьогодні в Україні серед багатьох найактуальніших та найважливіших проблем одним з недостатньо розроблених питань залишається проблема амортизації основних фондів як джерела простого відтворення та її місця серед інших фінансових джерел такого відтворення.

Ефективне просте відтворення основних фондів потребує великих зусиль з боку підприємства. Необхідно не тільки ефективно вкласти інвестиційні ресурси в основні фонди на початку реалізації певного проекту, а й зуміти повернути їх таким чином, щоб мати можливість відновити втрачені внаслідок спрацювання активи та продовжити ефективно працювати з метою отримання та максимізації прибутку та суспільної користі. Цю роль на підприємстві за своєю природою покликана виконувати амортизація.

За своєю економічною суттю амортизація – це грошове вираження зношеної частини вартості основних фондів, що перенесена на вартість готової продукції [1 с.43]. Таке вираження зношеності основних фондів є необхідним для процесів їх відтворення.

Охарактеризуємо зв'язок термінів «знос» та «амортизація» в законодавстві та економічній теорії. У традиційному тлумаченні цих термінів маємо: амортизація – процес поступового знецінення основних засобів під впливом їх зносу та перенесення (відшкодування) цього зносу на вартість готової продукції ;

- знос – це процес поступового знецінення вартості основних фондів внаслідок їх спрацювання, старіння, або це сума накопиченої амортизації .

Отже, виходить, що амортизація є наслідком зносу, а знос – це накопичена амортизація, тобто у вартісному вираженні вони повинні бути рівними (що ми і спостерігаємо в практиці наших підприємств).

На думку авторів дослідження таке ототожнення зносу і амортизації є помилковим, оскільки вони не завжди співпадають у часі та вартості. Так, наприклад, при використанні рівномірного методу нарахування амортизації на певний об'єкт (яке було в практиці наших підприємств досить тривалий час), зовсім не означає, що так само рівномірно відбувається зношення цього об'єкта. Адже загальновідомо, що на перших роках експлуатації обладнання є більш продуктивним, піддається більшій експлуатації та швидше зношується. Тому за інших рівних умов в перші роки експлуатації знос буде більше нарахованої амортизації, а в останні – менше [2 с.32].

Загалом, можна сказати, що в більшості випадків «знос» і «амортизація» поняття нетотожні. Слід зазначити, що багато науковців також наголошують на недоцільності синонімізації цих термінів. Так, В.П. Круш, В.І. Подвігіна, О.В. Клименко ототожнюють знос (як фізичний, так і моральний) зі старінням основних фондів внаслідок експлуатації, економічного та