

Основна мета діяльності менеджерів-логістів – знайти і утримати оптимальний баланс витрат по всіх ланках інтегрованої логістичної ланцюга в їх взаємозалежності і взаємозумовленості.

Також виділяють такі цілі, як забезпечення швидкої реакції на запити споживачів, мінімізація невизначеності (непередбачених обставин, що порушують нормальну роботу системи), підвищення ефективності перевезень за рахунок об'єднання окремих вантажів, безперервний контроль за якістю товарів і послуг, а також якості роботи самої логістичної системи, підтримку життєвого циклу товару, чи його поверненню, переробки чи утилізації.

Відповідно, найкращих економічних результатів досягатимуть ті підприємства, які використовують концепцію інтегрованої логістики, що дозволяє об'єднати зусилля керівного персоналу підприємства, її структурних підрозділів і логістичних партнерів (трьох сторін логістики) для управління основними і суміжними потоками в інтегрованій структурі логістики: «проекування – закупівлі – виробництво – розподіл – продажу – обслуговування».

Скорочення всіх видів витрат, пов'язаних з управлінням матеріальними потоками, витрат на транспортування, складування, управління замовленнями, закупівлями і запасами, пакування, зменшення логістичних ризиків дозволяє фірмі вивільнити фінансові кошти на додаткові інвестиції в розвиток, удосконалення та інновацію підприємства. Оптимальні логістичні рішення можуть бути отримані не тільки за критерієм мінімуму загальних витрат, але і за такими ключовими показниками, як час виконання замовлення і якість логістичного обслуговування.

О.А. МАСЛЯК

Національний університет "Львівська політехніка"

ПРОБЛЕМИ СТРАХУВАННЯ ВАНТАЖІВ ПІД ЧАС ЗДІЙСНЕННЯ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

© Масляк О.А., 2108

Діяльність транспортних компаній, які надають послуги щодо перевезення товарів, є важливою складовою зовнішньоекономічної діяльності. Відтак, очевидно, що проблеми страхування вантажів у цьому контексті набувають особливої значущості, зокрема, в умовах євроінтеграційних процесів України.

Слід зауважити, що страхування у сфері зовнішньоекономічної діяльності охоплює комплекс різних видів страхування, які забезпечують захист інтересів вітчизняних та іноземних учасників тих чи інших форм міжнародного співробітництва. У цьому контексті слід говорити, зокрема, про страхування експортно-імпорتنних вантажів, засобів транспорту, що їх перевозять, вітчизняних майнових інтересів за кордоном, туризму й автотуризму, майнових інтересів іноземних фізичних і юридичних осіб у нашій країні, діяльності спільних підприємств, морське страхування, страхування зовнішньоторговельної діяльності тощо.

Страхування вантажів під час здійснення зовнішньоекономічної діяльності безпосередньо стосується міжнародного бізнесу. Цей вид страхування, як відомо, є одним з найпоширеніших видів страхових операцій. При цьому, страхувальниками можуть бути будь-які юридичні та фізичні особи, що є вантажовідправниками або вантажоодержувачами. Хто конкретно укладає договір страхування вантажів – покупець чи продавець – залежить від умов поставки продукції, обумовлених юридичних й економічних взаємовідносин сторін та низки інших чинників [1; 2; 3].

Результати виконаних досліджень, а також результати вивчення теорії та практики дають змогу зробити висновок про те, що в системі страхування вантажів під час здійснення зовнішньоекономічної діяльності існує низка основних проблем, а саме:

- недостатність коштів у страхувальників, а інколи й у страховиків. Часто страхувальники володіють недостатньою кількістю коштів, аби застрахувати той чи інший товар, і тим самим йдуть на ризик пошкодження або втрати майна;
- високі тарифи страхових компаній у сфері страхування вантажів;
- суперечливість правової бази у сфері страхування вантажів, а також її динамічність, що призводить до частих змін в законодавстві, які не дають змоги забезпечити стабільний розвиток цього напрямку страхування.

Серед основних напрямків вдосконалення системи страхування вантажів під час здійснення зовнішньоекономічної діяльності за результатами вивчення теорії і практики варто виокремити такі: вдосконалення законодавства, яке регламентує страхову діяльність; підвищення професіоналізму фахівців зі страхування вантажів під час здійснення зовнішньоекономічної діяльності; підвищення рівня довіри страхувальників до страхування вантажу; запровадження новітніх технологій при страхуванні вантажу, що дозволить здійснювати оформлення і підписання страхових документів тощо.

1. *Завербний А.С. Страхування зовнішньоекономічних операцій: навч. посібн. / А.С. Завербний, Н.Л. Іващук, Н.В. Завербна. – Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2010.*
2. *Мних М.В. Страхові компанії, їх роль та значення в системі ефективного забезпечення страхової діяльності / М.В. Мних // Економіка та держава. – 2007. – №4. – С. 22-23.*
3. *Яворська Т.В. Страхові послуги: навч. посіб. / Т.В. Яворська. – К.: Знання, 2008.*

Н.М. МАЩАК, А. КОЛІНСЬКІ, Л.І. СОПІЛЬНИК

Національний університет "Львівська політехніка"

Вища школа логістики м. Познань

Львівський університет бізнесу та права

ОСНОВНІ ПРОБЛЕМИ ЛОГІСТИКИ ЗЕРНА НА УКРАЇНСЬКОМУ АГРАРНОМУ РИНКУ

© *Мащак Н.М., Колінські А., Сопільник Л.І., 2018*

Аграрний сектор України набув нового значення для економіки України в контексті стрімкого зростання обсягів виробництва та експорту протягом останнього десятиліття. Разом з тим внаслідок конфлікту на Донбасі різке падіння промислового виробництва і згорання металургійного експорту зумовило прискорену реструктуризацію економіки України, значно підвищивши значення агросектору у її структурі та експорті. Зокрема, АПК став сектором, який продовжив зростання у кризовий 2014 р. та вперше став лідером за обсягом експортних поставок[1, с. 3].

З початку 2018 року Україна експортувала майже 6 млн. тонн зернових культур, зокрема, 3,2 млн. тонн пшениці (у тому числі продовольчої – 1,9 млн. тонн, фуражної – понад 1,3 млн. тонн), ячменю – майже 1,4 млн. тонн, кукурудзи – 1,2 млн. тонн. Також було експортовано 1,08 млн. тонн олійних культур, у тому числі: ріпаку –1,03 млн. тонн, сої – 0,05 млн. тонн [2].

При цьому вартість доставки в останні роки стабільно фіксується на рівні \$ 20 за тонну, а масштабність транспортування (відстань до експортних майданчиків) значно більше. Це свідчить про необхідність вирішення проблем української зернової логістики. Індекс ефективності логістики в Україні нижче показників лідируючих країн на 40%. Україна в даний час істотно відстає від таких країн, як Німеччина і США, за показником індексу ефективності логістики