

- 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

(LPI). Індекс LPI розраховується по 6 ключовими характеристиками: ефективність роботи митної та прикордонної служб, якість інфраструктури, компетенція персоналу і якість надаваних ним логістичних послуг, доступність організації міжнародних поставок, можливість простеження маршруту руху вантажу, а також своєчасність здійснення відвантажень. В Україні три перших складових знаходяться на дуже низькому рівні, і цю проблему необхідно вирішувати [3].

Якщо говорити про вартість залізничних перевезень, то вона буде тільки збільшуватися — на 30-50% вище вартості цього сезону. Це пов'язано з подорожчанням оренди рухомого складу. Логістичні проблеми можуть коштувати аграріям \$11 млрд. Цього не трапиться, якщо уряд та ВР перестануть «вручну» керувати транспортом та приймуть документи, що допустять приватні інвестиції в галузь.

Сучасні елеватори, які працюють за схемою «поле-елеватор-порт», здатні забезпечити поставку зерна від моменту подачі вагона до приходу в порт за 4 дні, а середня оборотність вагонів в ПАТ «Укрзалізниця» складає 11-15 днів. Вагони ПАТ «Укрзалізниця» вичерпали час експлуатації і їх потрібно оновлювати, оскільки середній вік вагонів доходить до 30 років [4].

До 2025 року, згідно з підрахунками функціонерів «Укрзалізниця», весь нинішній парк хоперів-зерновозів повністю вийде з ладу. Наприклад, сьогодні, знос парку зерновозів становить 97,8%, а до 2027 року Україна може збільшити сумарний обсяг виробництва основних сільськогосподарських культур (пшениця, кукурудза, ячмінь, соя) на 21%. Сумарний обсяг виробництва основних сільськогосподарських культур (пшениця, кукурудза, ячмінь, соя) зросте на 21% – з 64,167 млн тонн в 2017 році до 77,716 млн тонн, а їх експорт – на 19%, з 42,406 млн тонн до 50,532 млн тонн. Вказане зростання, природно, тягне за собою необхідність інтенсивного розвитку потужностей зі зберігання і транспортування [5].

1. *Аграрний сектор України: тенденції, суб'єкти, перспективи реформування [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://newukraineinstitute.org/media/news/549/file/Agro%202015.pdf>*
2. *Експорт зернових з України становить майже 6 млн. тонн [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://agravery.com/uk/posts/show/eksport-zernovih-z-ukraini-stanovit-majze-6-mln-tonn>*
3. *За кілька років вартість доставки українського зерна в порти знизилася на \$30 за тону [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://agravery.com/uk/posts/show/za-kilka-rokiv-vartist-dostavki-ukrainskogo-zerna-v-porti-znizilasa-na-30-za-tonnu>*
4. *Через проблеми з вагонами «Укрзалізниця» елеватори втрачають оперативність [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://agravery.com/uk/posts/show/dumka-cerez-problemi-z-vagonami-ukrzaliznici-elevatori-vtracaut-operativnist>*
5. *Виробництво зерна в Україні може зрости на 21% [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://agravery.com/uk/posts/show/prognoz-virobnictvo-zerna-v-ukraini-moze-zrosti-na-21>*