

ІНТЕГРОВАНІ ЛОГІСТИЧНІ ФОРМУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ ТОРГІВЛІ ЯК СИСТЕМНИЙ ПІДХІД У ВИВЧЕННІ ЛОГІСТИКИ

© Марій О.Т., 2018

Нова наукова парадигма полягає у формуванні логістики, як одного із основних інструментів менеджменту, який інтегрований матеріальними потоками для забезпечення економічних цілей. Тому доцільно дотримуватися цієї наукової парадигми і розглядати логістичну систему як одне ціле – інтегровану систему, яка реалізовує цілі підприємства від постачальника до кінцевого споживача.

Реальна потреба в інтегрованих логістичних формуваннях набуває властивості для всіх комерційних підприємств, незалежно від галузі діяльності. Зважаючи на наявний стан розвитку економіки України, потрібно створювати умови для об'єднання промислових, торговельних підприємств та компаній, які обслуговують ринкову інфраструктуру, у інтегровані логістичні системи. Саме такі системи здатні швидко, своєчасно і з мінімальними витратами здійснювати поставки продукції споживачеві.

Враховуючи новітні процеси у світовій економіці, головною тенденцією стає набуття нових факторів ефективності логістики, злиття її традиційних сфер (постачання, виробництва та розподілу), застосування якісно нової, стратегічної інноваційної системи – інтегрованої логістики.

Інтегрованість операцій з постачання, складування, транспортування, інформаційного супроводу логістики, утворює ключову сферу компетентності підприємства, створює додаткові стратегічні переваги в конкурентоспроможності і забезпечує підвищення активів підприємства.

На відміну від практики, що існує раніше, коли фінансові результати оцінювалися на кожному окремому етапі виконання зовнішньоторговельної операції, при інтегрованому логістичному підході в цілях досягнення оптимального загального результату можливе збільшення витрат в окремо взятій ланці логістичного ланцюга, наприклад по транспортній складовій, за рахунок економії на інших складових інтегрованої логістичної мережі і здобуття зрештою значного конкурентного виграшу для підприємств торгівлі.

Логістична схема на макрорівні передбачає організацію загальної інтегрованої схеми руху матеріальних і інформаційних потоків. В той же час загальний логістичний ланцюг розділяється на окремі функціональні елементи, такі як постачання, виробництво товару, збут, транспортування та інше. Локальна діяльність в рамках кожної з цих ланок визначається як мікрологістика. Інтегрована логістична система властива для усіх типів підприємств.

Основні принципи побудови і функціонування інтегрованої логістичної системи: комплексність, системність, раціональність, інформаційна забезпеченість.

Комплексний підхід передбачає облік всієї сукупності факторів оптимізації кожної ланки логістичного ланцюжка, а також всієї сукупності витрат логістичного ланцюга і мінімізацію сукупних витрат, в тому числі і за рахунок ефекту синергії.

Системний підхід визначає необхідність аналізу кожної ланки логістичного ланцюжка в їх логічній послідовності. У цьому випадку різні функції логістики і всі учасники процесу руху товару (постачальники, посередники, транспортні компанії) розглядаються як взаємопов'язані і взаємодіючі елементи.

Раціональний підхід передбачає можливість взаємних поступок і компромісів по всій довжині логістичного ланцюга і зниження витрат в кожній його ланці.

Інформаційна підтримка забезпечує ефективне функціонування інтегрованої логістичної мережі і є найважливішою її складовою.

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-імпорتنих 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: