

УДК 656.078

## ПРОБЛЕМИ ЛОГІСТИКИ ТА ШЛЯХИ ЇХ ВИРІШЕННЯ В УКРАЇНІ

Головіна Ю.О., Чернецька-Білецька Н.Б.

### PROBLEMS OF LOGISTICS AND WAYS OF THEIR SOLUTION IN UKRAINE

Golovina J., Chernetska–Biletska N.

*У статті розглядаються проблеми в роботі логістичних систем, що виявляються на практиці під час впровадження їх в Україні. Зазначено, що логістика дозволяє здійснювати комплексний облік проблем, які існують на підприємстві. Розглядається поняття логістики, її основні операції та функції, процеси, контроль за їх виконанням та вплив на економіку України. Чітко пояснюється кожний елемент, що є складовою логістичної мережі. Також проводиться детальний аналіз зв'язку логістичних систем та підприємств України.*

**Ключові слова:** логістика, логістичні мережі, менеджмент, аутсорсінг, логістичний оператор, страхування.

**Вступ.** В складних економічних умовах зростає необхідність уваги до логістики, як одного з засобів оптимізації торгівельних підприємств. Більш якісні знання логістичної теорії та ефективності її способів контролю закономірно приведуть у майбутньому до пріоритетному розвитку контрактних перевезень та спеціалізованої транспортно-логістичної діяльності. По цьому шляху вже рухаються високорозвинені країни світу.

Велику роль у зниженні собівартості перевезень відіграють якісна організація перевезень і комплексна механізація вантажно-розвантажувальних робіт. Ключове рішення цих питань дозволяє ефективно використовувати вантажопідйомність транспорту і мінімізувати їх простій при вантажно-розвантажувальних роботах. Максимальне зниження собівартості встановлюється застосуванням умов, які збільшують продуктивність транспорту і сприяють підвищенню коефіцієнта використання.

Логістика дозволяє здійснювати комплексний облік проблем, які існують на підприємстві. Цей облік ґрунтується на інтеграційному підході. Але для вирішення перерахованих проблем виникають або загострюються інші. Але все це може знадобитися в найближчому майбутньому, а проводити аналіз потрібно постійно. В Україні, при вирішенні безлічі економічних питань, використовують різні економічні важелі, що в свою чергу вимагає створення потужних транспортних логістичних підрозділів і лан-

цюжків. Як показала практика, має сенс створення незалежних логістичних центрів, які можуть успішно стати міжнародними, поступово вливаючись в всесвітню логістичну мережу. Для їх створення необхідна хороша законодавча база, що в умовах переходу України до ринкової моделі економіки досить важко організувати. Хоча у підприємств є можливість самостійно планувати основні шляхи та умови своєї роботи, вибирати форми управління, вести вид господарської діяльності, розпоряджатися трудовими, матеріальними, фінансовими та інформаційними ресурсами, вибирати собі партнерів.

**Постановка проблеми.** У зв'язку з нестабільністю економіки України виникають проблеми в логістиці. Їх рішенням необхідно займатися на всіх ділянках управління логістичними потоками, приділяючи особливу увагу самому підприємству як до механізму в єдину систему, так як саме на рівні підприємства видно проблеми всього логістичного ланцюга. Основною проблемою логістики в Україні є сфера постачання. У ній відбувається постійне підвищення закупівельних цін, з різних причин несвоєчасне виконання замовлень в виробничих підрозділах, складності з складським господарством, старіюче устаткування, великі запаси матеріалів і обладнання на складах. Крім цього, ця сфера пов'язана з транспортом, який займає в логістиці особливу роль. На багатьох підприємствах транспорту відсутні нові транспортні засоби, які відповідають міжнародним стандартам, в чому простежується відсталість інфраструктури транспортної мережі, дуже низька техніко-технологічна ступінь і рівень організації перевезень.

При цьому слід зазначити, що транспорт є одним з основних об'єктів витрат в логістичній системі підприємства. Однак, підприємство не може функціонувати без поставок сировини, готової продукції або матеріалів. Наслідками зупинок функціонування транспорту є прямі і непрямі збитки підприємств, і навіть їх повне банкрутство, через зупинку подачі сировини, необхідного для виробництва, що приз-

водить до затримок відвантаження готової продукції, відбувається її простій і псування.

Логістика складування в Україні характеризується низьким рівнем виробничо-технічної бази складського господарства, величезним недоліком якісного технологічного обладнання з обробки продукції, низьким рівнем механізації і автоматизації складських робіт.

У логістиці розподілу існують проблеми уповільнення пересування товарів від виробників товарів до їх споживачів, високий ступінь незадоволеності попиту, мала надійність і недостатність рівня якості обслуговування споживачів, немає продуманої стратегії розвитку систем розподілу і організованих товарних ринків.

Інформаційна логістика в певній мірі має свою важливість для оптимізації роботи підприємства, але ціна на цей вид послуг дуже велика, що не завжди доцільно.

При зіткненні думок слухачів і практиків, які намагаються поліпшити транспортну логістику на підприємствах, стають одні і ті ж проблеми, і вони стосуються:

- якості транспортного обслуговування;
- зношеності рухомого складу і труднощі, пов'язані з його оновленням;
- поганий інформаційної підтримки;
- зниженням конкурентоспроможності українських перевізників в порівнянні з іноземними;
- складнощів складання транспортних маршрутів руху;
- недогруза транспорту за вантажопідйомністю або корисного внутрішнього об'єму кузова;
- страхування вантажів та транспортних засобів;
- складнощів організації перевезень за участю декількох видів транспорту;
- нестачі інформації про програмні продукти, що дозволяють автоматизувати, спростити та прискорити виконання операцій, які супроводжують перевізний процес.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Вчені, що займаються питаннями: створення, вивчення, контролем роботи та отримання високих результатів роботи логістичних ланцюгів сходилися в одній думці, що з розвитком світового ринку зростає попит в логістичних операціях і процесах з впровадженням логістики. Використовуючи первинний сенс, вкладений в поняття «логістика» зарубіжними дослідниками, В. І. Сергєєв дає наступне визначення: «Фізичний розподіл - це комплексна логістична активність, яка є складовою частиною процесу дистрибуції і включає в себе всі логістичні операції, пов'язані з фізичним переміщенням і зберіганням готової продукції в товаропровідних структурах виробників і (або) логістичних посередників» [3]. Необхідно відзначити появу в розглянутий період перших логістичних організацій і співтовариств. Найстаршою організацією в світі є Національна асоціація проблем управління закупівлями (Заснована в

США в 1915 р.). Стало очевидним, що не можна більше нехтувати можливостями поліпшення фізичного розподілу, в першу чергу з позиції зниження витрат. Відомий американський письменник і консультант по менеджменту П. Друкер називав активності в дистрибуції «найбільш сумно нехтувати і найбільш подавала надії сферою американського бізнесу». Період з середини 1950-х по 1970-і рр. західні фахівці називають періодом становлення логістики. Він характеризувався інтенсивним розвитком теорії і практики логістики, перш за все знову в США, де були написані різні праці щодо становлення та розвитку логістики такими менеджерами як Stock R. і Lambert M. Douglas. Існує різне трактування терміна «логістика», в значенні логіки, використовувалася в роботах знаменитого німецького математика Г. Лейбніца (1646-1716), а нового змісту за терміном був закріплений пізніше на філософському конгресі в Женеві в 1904 р. Про проблеми і їх рішення в логістиці так само писав Ліндер Майкл Р і Фіронов Харольд Е.

**Мета статті.** Вивчити логістику, як нову галузь економіки з відносно новою і молодою концепцією людської діяльності. Позначити такі види діяльності, як обмін інформацією, транспортна доставка, управління запасами, складом, переробка вантажів і упаковка. З кожним роком логістика розглядається як взаємопов'язаний складний процес, що має на прямок на зниження загальних витрат. В умовах збільшення обсягів виробництва, які призвели до сильного збільшення витрат, підприємства зупиняються на пошуку можливостей зниження витрат в сферах обігу.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Для підприємства важливо правильно вибрати той вид транспортування, який дасть можливість швидко доставити вантаж та без пошкоджень. Однак, вибираючи конкретний вид транспорту, необхідно формувати не тільки те, що знизить витрати на транспортування і призведе до скорочення часу поставки, а й те, як вплине вибір виду транспорту на інші логістичні операції. В сучасних економічних умовах при транспортуванні підприємство повинно об'єднувати кілька замовлень в один для певних груп вантажів [1].

Створення графіка транспортування дає можливість підприємству своєчасно перемістити матеріальний потік. Це важливо особливо для високотехнологічних галузей, де життєвий цикл продукту є коротше його проектування, комплектації, виробництва і дистрибуції.

Для збільшення якості послуг, скорочення термінів виконання замовлень, збільшення гнучкості в складних випадках, налагодження з клієнтами довірчих відносин підприємства можуть вибрати власну транспортну систему. За умови додаткових витрат на утримання самостійного транспорту і раціональної організації завантаженості власних транспортних одиниць підприємство матиме нижчий рівень

витрат у порівнянні з витратами на послуги транспортних компаній [4].

При вирішенні проблем сфери складування, перш за все, необхідно здійснювати стратегію збереження запасів, звернути увагу на фізичне зберігання запасу і додаткові операції з ним. Необхідно чітко визначити ефективне співвідношення між витратами на заповнення складу та обробки запасів, місце розташування приміщень, провести розрахунки за визначенням територіальних розмірів зони зберігання і зони комплектації замовлень, визначити необхідний майданчик, облаштування складу і розміщення в ньому запасів.

На відміну від сфери складування, в сфері збуту необхідно будувати як горизонтальні, так і вертикальні канали збуту, так само налагоджувати взаємодію з оптовими посередниками і безпосередньо зі споживачами. Їх використання може бути інформаційна логістична система. Треба відзначити, що ця система повинна бути інтегрованою в усі сфери діяльності підприємства (маркетинг, менеджмент, виробництво, фінанси). Це потрібно для побудови ефективного управління діяльністю підприємства.

Безліч підприємств, діяльність яких пов'язана з транспортуванням, приймають рішення про передачу всіх або частини перевезень на аутсорсинг. Таке рішення дозволяє їм сконцентруватися на основній сфері діяльності, підвищуючи якість роботи і вдосконалюючи свою продукцію, що в результаті покращує якість перевезень, а в багатьох випадках - і знижує транспортні витрати.

Правда, не завжди зовнішні перевізники надають якісні послуги. Це відноситься, перш за все, до простих експедиторських або транспортних компаній, перші з яких не мають власного рухомого складу і працюють як посередники між замовником і перевізником, а другі - займаючись перевезенням вантажів власними транспортними засобами, практично не намагаються оптимізувати сам процес транспортування. Хоча це можна було б зробити за допомогою збору консолідованого вантажу від декількох відправників, складання оптимальних маршрутів руху, підключення більш ефективного виду транспорту на певному етапі маршруту [5]. Можна сказати, що зараз з'явилася тенденція до усунення з ринку «простих» операторів транспортного ринку і перехід на об'єднання експедиторських, транспортних та інших функцій транспортної логістики в одному підприємстві. Для таких інтегрованих підприємств часто використовують термін «логістичний оператор», що передає системний характер їх діяльності і чітку спрямованість на компроміс між транспортними (і супутніми) витратами і рівнем якості наданих послуг.

У зношеності рухомого складу слід зупинитися не тільки на проблемі визначення оптимального терміну служби транспортних засобів, зайнятих в перевезенні вантажів, а й на необхідності адекватного розрахунку їх амортизації. Методи нарахування амортизації досить різні, при цьому на даний мо-

мент кожне підприємство саме вирішує, яким з них користуватися. Практика підприємств, що мають на балансі власні транспортні засоби, свідчить про доцільність різних методів розрахунку амортизації транспортних засобів при використанні рухомого складу виробництва країн СНД і Європи, Японії, США [2]. Так, для вітчизняних марок рекомендується проводити розрахунок виходячи з 5-6 років служби автомобіля, тоді як для «іноземців» цей термін можна збільшити вдвічі.

Для визначення оптимального терміну заміни транспортного засобу, доречна одна з використовуваних в логістиці методика, яка враховує зростаючі з часом експлуатаційні витрати з одного боку і поступово знижується продуктивність, і залишкову вартість автомобіля - з іншого. Така методика дає можливість зрозуміти, на якому терміні служби автомобіль вигідніше продати за залишковою ринковою вартістю, ніж експлуатувати його з все більш зростаючими витратами, що включають амортизацію, вартість ремонтів тощо.

Неякісна інформаційна підтримка процесу перевезень призводить до уявної «інформативності» та «комп'ютеризації» сучасної логістики, потік інформації, що супроводжує процес транспортування, все ще далекий від досконалості [5]. Це стосується і зв'язку з керуючим транспортом, особливо при його перебуванні в іншій державі або на прикордонному переході, і моніторингу вантажу протягом перевезення, і контролю стану транспортного засобу, його місцезнаходження.

Трохи інакше ця проблема відчувається при внутрішніх, українських перевезеннях. Однак і тут бувають випадки втрати зв'язку з транспортом, що негативно позначається на координації процесу транспортування, особливо у випадках потреби в терміновій передачі або коригування інформації для водія. Всі ці фактори призводять до зниження конкурентоспроможності українських перевізників в порівнянні з зарубіжними [8].

Можлива зміна ситуації при поліпшенні транспортного законодавства, а також «відкриття» кордонів з країнами ЄС, що зробило б сферу перевезень в Україні досить привабливою, як для внутрішніх перевізників, так і для іноземних. Це призвело б до збільшення транспортних операторів, що в свою чергу знищило б монополію і стало б початком падіння тарифів [7]. Таким чином, в даний час при низькій заробітній платі водія і більш дорогому паливі, застарілою технікою і високими тарифами в порівнянні з зарубіжними компаніями, національні перевізники зазнають збитків на внутрішньому ринку.

У даний ситуації можна порекомендувати повернутися до методики розрахунку собівартості перевезень і відштовхуватися немає від ринкової ціни за 1 км, а від індивідуальної рентабельності. Тоді робота транспортного підприємства не тільки стане більш прозорою для клієнта [7].

Але виникає ще ряд питань в складності побудови маршрутів перевезення. Ще за часів Радянсь-

кого Союзу транспортники користувалися досить ефективними методами складання оптимальних маршрутів руху, причому як м'ягких, так і збірних. Це так звана транспортна задача - необхідність знаходження найкоротшої мережі, найкоротшого шляху між двома точками території, а також складання маршрутів. На жаль, з переходом на ринкові відносини з'явилася деяка хаотичність в проектуванні процесу перевезень, а згадані методи оптимізації транспортного процесу були просто забуті. При цьому все більша кількість компаній, які стикаються з проблемами побудови оптимальних маршрутів руху, готові вкладати чималі гроші в програмне забезпечення, здатне автоматизувати процес пошуку найбільш оптимального маршруту слідування. Використання «напівручного» методу визначення маршруту дозволяє не тільки отримати оптимальний результат, але і легко проаналізувати, до чого призведе його деяка зміна, якщо він з яких-небудь причин не влаштовує менеджера або замовника [12].

Вирішивши і це завдання перевізники стикаються з новою - недовантаження рухомого складу. Проблема недостатнього використання вантажопідйомності транспортного засобу безпосередньо пов'язана з частим небажанням або невмінням комплектувати відправку від різних вантажовідправників. Адже перевезення збірного вантажу приносить більший прибуток перевізнику, оскільки для кожного з власників частини такого вантажу вартість перевезення зменшується незначно в порівнянні з тим, якщо б його вантаж знаходився в автомобілі один. Безумовно, доставка збірного вантажу пов'язана з великою кількістю проблем, ніж відправка від одного відправника одному одержувачу, однак вона більш вигідна, причому як відправнику, так і перевізникові [3].

У наш час все більше вантажовідправників і вантажоодержувачів намагаються застрахувати свою перевезення. Причому, за словами практиків, страхування саме вантажу, а не транспортного засобу з вантажем, переважає. Так, в більшості випадків страхівка оформлюється як відсоток від вартості вантажу, і при настанні страхового випадку проводиться страхова виплата в тому обсязі, в якому завдано шкоди вантажу. Зазвичай вартість збитку відшкодовується не в повній мірі. У будь-якому випадку, страховик і страхувальник шукають найбільш прийнятне поєднання вартості страховки і величини страхових виплат, що обумовлюється в договорі страхування [5]. Страхування вантажу зменшує занепокоєння за процес транспортування, що зазвичай благотворно позначається на всіх її учасників. Що ж стосується страхування транспортних засобів, то воно застосовується рідше.

Так само виникають складності в організації взаємодії декількох видів транспорту. При існуванні будь-яких можливих шляхів сполучення в нашій країні автомобільний транспорт залишається найбільш використовуваним [12]. Це тим більше дивно,

якщо врахувати велику територію нашої країни, адже на відстанях 700-1500 км. залізничний транспорт стає набагато дешевшим ніж автомобільний. Можливо, превалювання автомобільних вантажних перевезень над усіма іншими пов'язано, перш за все, з мобільністю даного виду транспорту. Так, поперше, автомобільним транспортним компаніям було простіше перебудуватися, а по-друге, цей вид транспорту успішно здійснює перевезення «від дверей до дверей», що в більшості випадків недоступно для інших. Що стосується тарифів на перевезення, тут для автомобільного конкурентами є залізничний і водний види транспорту. Однак складність відносин із залізницею і різні правила при здійсненні перевезень на різних видах транспорту призводять до відмови працювати з «неавтомобільними» видами транспорту, а тим більше їх поєднувати. Також важливим є той факт, що при взаємодії різного транспорту практично завжди підвищуються терміни перевезення. Це пов'язано з переважаннями з одного виду транспорту на інший, які зазвичай супроводжуються короткостроковим зберіганням вантажу. Так що невелике зниження сумарної вартості перевезення зазвичай комбінується зі збільшенням термінів доставки і підвищенням складності організації і контролю такого перевезення. При цьому можна додати, що комбіновані перевезення зазвичай набагато складніше спрогнозувати за термінами. Тут проблеми інформаційного супроводу стоять набагато гостріше, ніж при перевезеннях автомобільним транспортом.

Існує брак інформації про програмні продукти в сфері транспортної логістики. Ринок програмного забезпечення зростає в геометричній прогресії [12]. Все нові й нові програми, що поліпшують самі себе, дозволяють спрощувати нам життя. Однак при цьому виникає й інша сторона медалі - дуже складно орієнтуватися в тій програмній масі, яка заповнює ринок. Всі вже звикли до того, що, не встигнувши поставити нову програму, ми вже бачимо реліз або демо-версію нової. Так що прагнення до постійного оновлення програмної бази є недоцільним кроком. Що стосується програмного забезпечення для транспортної логістики, то тут справи йдуть трохи інакше. На відміну від «складських» розробок, їх на ринку набагато менше, відгуки про них дуже різні, а нормальної, об'єктивної аналітики немає. При чималу вартість таких програм не дивно, що потенційні їх покупці губляться і поступово залишають ідею придбання. Так що необхідно розробляти поліпшені програмні пакети та інструкції для їх потенційних покупців. Тоді і споживачі будуть бачити різницю і зможуть зробити правильний вибір, і виробникам буде простіше знайти і позначити свою нішу на ринку програм по транспортній логістиці.

Логістика - унікальна область діяльності, оскільки її творять всюди в світі по 24 години на добу, по 7 днів на тиждень протягом 52 тижнів на рік. Лише деякі сфери ділових операцій можуть похвалитися тієї ж складністю внутрішніх взаємозв'язків і

такою широтою географічного охоплення, які характерні для логістики [10]. Сучасна логістика - явище парадоксальне. Те, що сьогодні називається логістикою, виникло із зародженням цивілізації. Однак найдосконаліших досягнень логістика досягла в набагато пізній період - в економічному середовищі, тобто в середовищі сучасного бізнесу. Вирішивши безліч проблем і завдань з логістикою в Україні, можна буде стверджувати, що Україна досить успішно вирішує проблеми створення міжнародних транспортних коридорів на основі програми «FROM - DOOR - TO - DOOR» [9].

#### Література

1. Бажин, І. І. Логістика [Текст]: Компакт підручник / І.І. Бажин. - Харків, 2003 р.
2. Бауерсокс Д. Дж., Клас Д. Дж. Логістика. Інтегрований ланцюг поставок [Текст] / Бауерсокс Д. Дж., Клас Д. Дж. - М.: Олімп-бізнес. - 2001.
3. Гаджинский А. М. Основы логистики [Текст]: Підр. допомога. М.: ІОЦ «Маркетинг», 2003.
4. Корпоративна логістика. 300 відповідей на питання професіоналів [Текст] / За заг. і наук. ред. проф. В. І. Сергєєва. М.: ИНФРА-М, 2004.
5. Макаренко М. В., Канке А. А. Закупівельна та розподільна логістика [Текст]: Учбова допомога. М.: ГУУ, 2003.
6. Stock R., Lambert M. Douglas. Стратегич Logistics Management McGraw-Hill, Irwin, 2001..
7. Окландер М. А. Маркетинг і логістика в підприємстві. Одеса, 1996 р.
8. Омельченко В. Я. Управління матеріальними потоками в мікроекономіці перехідного періоду [Текст]: Монографія / В. Я. Омельченко, А. П. Омельченко, В. Г. Кузнецов; Під загальною науковою редакцією доц. Омельченко В. Я. Севастополь: «Вебер», 2003.
9. APICS Dictionary, 8th Edition. American Production and Inventory Control Society, Inc. 1995.
10. Terminology in Logistics. Анексія Dictionary. European Logistics Association, 1994.
11. Ліндер Майкл Р., Фіронов Харольд Є. Управління постачанням і запасами. Логістика [Текст] / Пер. з англ. СПб.: Вікторія плюс, 2002.
12. Attachment: /120/452.htm [Електронний документ] - назв. з екрану.

#### References

1. Bazhin, I. I. Logistika [Tekst]: Kompakt pidruchnik / I.I. Bazhin. - Harkiv, 2003 r.
2. Bauersoks D. Dzh., Klas D. Dzh. Logistika. Integrovanij lancjug postavok [Tekst] / Bauersoks D. Dzh., Klas D. Dzh. - M.: Olimp-biznes. - 2001.
3. Gadzhinskij A. M. Osnovi logistikij [Tekst]: Pidr. dopomoga. M.: IOC «Marketing», 2003.
4. Korporativna logistika. 300 vidpovidej na pitanja profesionaliv [Tekst] / Za zag. i nauk. red. prof. V. I. Sergeeva. M.: INFRA-M, 2004.
5. Makarenko M. V., Kanke A. A. Zakupivel'na ta rozpodil'na logistika [Tekst]: Uchbova dopomoga. M.: GUU, 2003.
6. Stock R., Lambert M. Douglas. Strategich Logistics Management McGraw-Hill, Irwin, 2001..

7. Oklander M. A. Marketing i logistika v pidpriemnic-tvi. Odesa, 1996 r.
8. Omel'chenko V. Ja. Upravlinnja material'nimi potokami v mikroekonomici perehidnogo periodu [Tekst]: Monografija / V. Ja. Omel'chenko, A. P. Omel'chenko, V. G. Kuznecov; Pid zagal'noju naukovuju redakcieju doc. Omel'chenko V. Ja. Sevastopol': «Veber», 2003.
9. APICS Dictionary, 8th Edition. Amerikan Production and Inventory Control Society, Inc. 1995.
10. Terminology in Logistics. Aneksija Dictionary. European Logistics Association, 1994.
11. Linder Majkl R., Fironov Harol'd Є. Upravlinnja postachannjam i zapasami. Logistika [Tekst] / Per. z angl. SPb.: Viktorija pljus, 2002.
12. Attachment: /120/452.htm [Elektronnij dokument] - na-zv. z ekranu.

#### Головина Ю.А., Чернецкая-Белецкая Н.Б. Проблемы логистики и пути их решения в Украине.

*В статье рассматриваются проблемы в работе логистических систем, которые выявляются на практике при внедрении их в Украине. Отмечено, что логистика позволяет осуществлять комплексный учет проблем, которые существуют на предприятии. Рассматривается понятие логистики, ее основные операции и функции, процессы, контроль за их выполнением и влияние на экономику Украины. Четко объясняется каждый элемент, который является составной частью логистической сети. Также проводится детальный анализ связи логистических систем и предприятий Украины.*

**Ключевые слова:** логистика, логистические сети, менеджмент, аутсорсинг, логистический оператор, страхование.

#### Golovina J., Chernetska-Biletska N. Problems of logistics and ways of their solution in Ukraine.

*The article deals with the problems in the work of logistics systems, which are revealed in practice when they are introduced in Ukraine. It is noted that logistics allows to carry out a comprehensive accounting of problems that exist in the enterprise. The concept of logistics, its basic operations and functions, processes, control over their implementation and influence on the economy of Ukraine is considered. Each element that is an integral part of the logistics network is clearly explained. Also, a detailed analysis of the relationship of logistics systems and enterprises of Ukraine.*

*In the article the questions connected with logistics of stocks, a warehouse economy, logistics of sale are separately considered. Particular attention is paid to ensuring the proper quality of logistics services, which allows for the effective implementation of the "FROM-DOOR-TO-DOOR" program.*

**Keywords:** logistics, logistics networks, management, outsourcing, logistics operator, insurance.

**Головіна Ю.О.** – магістрант кафедри «Логістичне управління та безпека руху на транспорті» СХУ ім. В. Даля.  
**Чернецька-Білецька Н.Б.** – д.т.н., проф., зав. кафедри «Логістичне управління та безпека руху на транспорті» СХУ ім. В. Даля.

Рецензент: д.т.н., проф. **Марченко Д.М.**