

- застосування сучасних баз даних, програмних продуктів, логістичних інформаційних систем із врахуванням глобалізаційних та інтеграційних тенденцій розвитку [3, с. 134-138];
- узгодження протирічних екоцілей функціонування РТО для зниження логістичних витрат ;
- впровадження сучасних структур управління РТО, організація відповідних туристичних та рекреаційних концепцій управління та інформаційних ресурсів для оптимізації здійснення логістичних процесів у сфері рекреації та туризму [3, с. 623-628]; ;
- удосконалення організаційних підрозділів, підвищення кваліфікації та розвиток персоналу РТО, зокрема логістів та менеджерів.

Важливим у логістичному управлінні є здійснення необхідних витрат із забезпечення належної безпеки рекреантів і туристів. Аналіз здійснення авіарейсів у міжнародному туризмі та рекреації дозволили виявити головні причини неналежної безпеки пасажирів авіатранспорту. Для зменшення частоти появи таких негативних явищ слід застосовувати такі заходи:

- зниження ротації персоналу, підвищення оплати і кваліфікації, навчання, здобування належного досвіду працівників авіакомпаній;
- досконалий вибір партнерів, які співпрацюють з авіакомпаніями; зменшення можливостей виникнення терактів, запобігання перенесення небезпечного багажу;
- належні системи безпеки в аеропортах, об'єднання розрізнених засобів та безпеки в єдиний комплексний механізм (захист терміналів; професіоналізм персоналу; використання даних служб безпеки; охорона території аеропортів, самодисципліна персоналу);
- застосування умовних знаків, технологій у спілкуванні персоналу, здійснення належного паспортного контролю, швидке визначення потенційно небезпечних пасажирів, сканування багажу пасажирів, тренування персоналу в змодельованих небезпечних ситуаціях.

1. Бердар М.М. *Управління процесом формування і використання фінансових ресурсів підприємства на основі логістичного підходу* /М.М.Бердар // *Актуальні проблеми економіки*. – 2008, № 5(83). – С.133-138.
2. Михайліченко Г.І. *Практика організації туристичних подорожей* / Г.І. Михайліченко – К.: НТЕУ, 2003. – 155 с.
3. Бауерсокс Доналд Дж., Кюсс Дейвід Дж. *Логістика: інтегрована ланка поставок*. / Д. Бауерсокс, Д. Дж. Кюсс. – М.: ЗАО "Олимп-Бизнес", 2001. – 640 с.

О.В. ГОРБЕНКО, О.А. КАРПЕНКО
Національний транспортний університет

ВПЛИВ НА УКРАЇНСЬКИЙ ЛОГІСТИЧНИЙ РИНОК ВПРОВАДЖЕННЯ РЕФОРМИ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Горбенко О.В., Карпенко О.А., 2018

Вже котрий рік ПАТ «Укрзалізниця» (УЗ) проводить ряд «реформ». Переважно вони стосуються дерегуляції вагонної складової тарифів і збільшення парку вантажних вагонів. Мета УЗ у 2018-му власними силами збудувати 3600 піввагонів, з яких вже на сьогодні здано в експлуатацію 1300. Втім досі ситуація на ринку вантажних перевезень доволі складна і не однозначна: йдеться про відсутність тяги, закриття зернових станцій, тарифоутворюючу складову і законодавчі ініціативи.

Питання приватної тяги — комплексне, воно пов'язано з тим, що головний перевізник країни не справляється з вантажооборотом. Причин тому декілька, основні з них лежать в площині значного зносу рухомого складу. В дослідженні Logistics in Ukraine стосовно стану вантажних залізничних перевезень в Україні експерти наголосили на тому, що є катастрофічний дефіцит магістральних локомотивів, які відповідають технічним нормам. Більшість з них фізично не в змозі зрушити з місця повний «маршрут». Тому це питання вважається експертами першочерговим, ніж питання вагонної складової.

Саме тому УЗ має на меті оновлення парку вантажних вагонів і локомотивів. Процес оновлення парку тривалий і інвестиційно ємкий: вартість нового напіввагу становить приблизно 1,3 -1,6 млн.грн. без ПДВ), лізингова ставка приблизно 20% річних (в країнах Прибалтики – 10%). Отже великі комерційні компанії, що можуть дозволити собі придбання вантажних вагонів, йдуть попереду УЗ, надаючи послуги з оренди компаніям-замовникам. Відповідно це зменшує попит на вагони УЗ, що посприяло перегляду тарифної сітки на оренду вагонів перевізника в бік збільшення їх вартості, і майже зрівняло її з ринковою ціною на вантажні вагони від комерційних компаній.

Стосовно тарифоутворення, то проведений експертний аналіз виявив, що більшість респондентів не розуміє за якою методологією відбувається нарахування вартості вантажних вагонів перевізника. Натомість дана методологія розрахунку наведено у відкритих джерелах — це Порядок визначення плати за використання власних вагонів перевізника ПАТ «Укрзалізниця» в процесі надання послуг з перевезення вантажів. Порядок визначає процедуру розробки, формування, перегляду, затвердження та застосування плати за використання власних вагонів перевізника ПАТ «Укрзалізниця» в процесі надання послуг з перевезення вантажів, компенсації витрат на перевезення у порожньому стані власних вагонів перевізника ПАТ «Укрзалізниця», та розрахунків за перевезення і послуги.

Окрім того, Порядок застосовується на період до моменту визначення ринкової індикативної плати за використання власних вагонів перевізника. Згідно нього, ставка плати за використання власних вагонів перевізника визначається на підставі нормативного терміну використання (t) кожного типу вагона за період його життєвого циклу експлуатації. Життєві цикли вагонів визначаються відповідно до Технічних умов на виготовлення вагонів, що розроблені виробником і зареєстровані в установленому законодавством порядку

Ставка плати за використання власних вагонів перевізника по всіх типах рухомого складу передбачає встановлення плати за використання власних вагонів перевізника в процесі надання послуг з перевезення для всіх типів наявного рухомого складу перевізника та для вагонів, що будуть придбані в плановому році.

Перегляд затверджених ставок плати за використання власних вагонів перевізника здійснюється не рідше ніж один раз на 3 місяці. Підставою для перегляду затвердженої ставки плати за використання власних вагонів перевізника може бути: зміна коефіцієнта Рент; зміна на 10% і більше фактичної середньої вартості деповського та капітального ремонту 1 вагона відповідного типу; зміна на 10% і більше фактичної вартості придбання 1 од. відповідного типу і моделі вагона; зміна ставки дисконтування.

Якщо відійти від методології, то приватні компанії-учасники ринку, які купують вагони не для перевезень власних вантажів, а для оперування, орієнтуються максимум на 3 роки окупності вагону. Всім зрозуміло, що краща оборотність вагонів дозволяє суттєво знизити ціни для вантажовласників. Тренд останніх двох років це її погіршення, зростання кількості днів на перевезення. Нормативи прописані в Статуті УЗ, де вказано 200 км/ доба для вагонних відправлень і 300 км/доба для маршрутних відправлень – системно не виконуються. Не дивлячись на те, що відбулась дерегуляція вагонної складової і бізнес мав змогу придбати вагони, оборотність цих вагонів погіршується: 12-14 днів, при показниках 8-10 днів минулого року. Причина — нестача локомотивної тяги, невиконання умов по доставці з боку УЗ.

Втім ідея відкриття приватної тяги має противників. Експерти відзначають, що оскільки у локомотиви будуть інвестувати крупні компанії, то відповідно це є підприємства, які вже зараз можуть вантажити маршрутними відправками (сформованим складом з 50—55 вагонів). Нагадаємо,

що згідно нового підходу УЗ щодо стимулювання маршрутних відправлень, компанії що його використовують отримуватимуть зменшення тарифу на 10%. На сьогодні, забезпечувати маршрутні відправки можуть лише крупні холдинги. Втім пересторога деяких експертів стосується того, що через певний час без стимулювання інших компаній, за певним маршрутом може здійснювати перевезення виключно один холдинг і постане питання утримання інфраструктури в цьому напрямку. Чи зголосяться комерційні компанії на додаткові витрати на утримання інфраструктури – є риторичним поки що питанням.

Поки що та частина компаній для якої підвищення тарифів мало суттєвий вплив на економіку перевезень переходять на автомобільний та водний (річковий) транспорт. В одному зі своїх виступів Костянтин Черепанов, заступник директора «Дніпрянського річкового порту» зазначив: «Вагонів на залізниці все одно не вистачатиме. У випадку ж з «Укрзалізницею» з обороту вагони будуть швидше виходити, ніж поповнюватиметься парк. Посилення контролю на дорогах в будь-якому випадку зменшило обсяги перевезень і цим видом транспорту. Нещодавно ми спілкувалися з компанією імпортером добрив, і нам було сказано, що у компанії є чітке завдання — увійти в Дніпро і працювати з річковими портами, а також повністю відмовитися від перевезень по залізниці». Тож питання забезпечення ефективності залізничних перевезень як ніколи гостре.

І серед головних факторів, вирішення яких підвищить ефективність залізниці, є: фізична наявність та технічна справність вагонів та локомотивів у процесі перевезень; забезпечення високих значень оборотності вагонів як перевізника, так і приватних компаній; дотримання заявлених значень нормативного пробігу; усунення крадіжок в процесі доставки; вирішення кадрових питань, особливо лінійного персоналу.

Н.Т. ГРИНІВ, Т.В. НАКОНЕЧНА, А.А. БЕРНАЦЬКА
Національний університет "Львівська політехніка"

ЛОГІСТИКА МАСОВИХ ЗАХОДІВ

© Гринів Н.Т., Наконечна Т.В., Бернацька А.А., 2018

В наш час можна чітко спостерігати тенденцію глобалізації та інформатизації економіки, що обумовлює досить помітні зміни в економічно-соціальних умовах та підприємницькій діяльності. Чітким прикладом прояву глобалізації може виступати проведення масових заходів, які одночасно притягують інтерес зі сторони суспільства, і відіграють велику роль в пришвидшенні економічного розвитку регіонів та бізнесу.

Економічну доцільність організації та проведення масових заходів великих масштабів можна аргументувати тим, що організація таких подій забезпечує покращення інфраструктури в регіонах, підвищує їх конкурентоспроможність на різних рівнях (муніципальному, національному та міжнародному), сприяє розвитку бізнесу та туризму, дає можливість отримати нові знання та навички підприємцям і населенню завдяки впровадженню інновацій та обміну знаннями при проведенні масових заходів.

Організація та проведення масових заходів мають справді суттєвий соціально-економічний вплив, саме тому виникає необхідність глибшого узагальнення особливостей управління та економічної сутності масштабних подій.

Масові заходи пов'язують зі сферою обслуговування, де в свою чергу продуктом є набір послуг, які можуть мати цінність для клієнта, при цьому вони можуть бути як матеріальними, так і нематеріальними.

Сама подія складається з двох елементів: основного продукту і сукупності додаткових сервісних елементів. Основним продуктом виступає сама участь в масовому заході, а додатковими елементами – програма культурних чи іншого роду заходів, послуги, що пов'язані з харчуванням,