

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
МИКОЛАЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ АГРАРНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет менеджменту

Кафедра готельно-ресторанної справи та туризму

ЛОГІСТИКА ТУРИСТИЧНИХ ПОТОКІВ

Методичні рекомендації

для практичних занять та самостійної роботи здобувачів першого
(бакалаврського) рівня вищої освіти ОПП «Туризм» спеціальності
242 «Туризм і рекреація» денної та заочної форм здобуття вищої
освіти

МИКОЛАЇВ
2026

Друкується за рішенням науково-методичної комісії факультету менеджменту Миколаївського національного аграрного університету, протокол № 2 від 17.09.2026 р.

Укладач:

Т. Я. Іваненко – канд. екон. наук, доцент кафедри готельно-рестораної справи та туризму Миколаївський національний аграрний університет

Рецензенти:

- Т. Г. Олійник - канд. екон. наук, доцент кафедри економіки підприємств, Миколаївський національний аграрний університет
Р. М. Гищук - канд. географ. наук, доцент кафедри харчових технологій і готельно-рестораного сервісу Чернівецького торговельно-економічного інституту ДТЕУ

Л69 **Логістика** туристичних потоків : методичні рекомендації для практичних занять та самостійної роботи здобувачів першого (бакалаврського) рівня вищої освіти ОПП «Туризм» спеціальності 242 «Туризм і рекреація» денної та заочної форм здобуття вищої освіти / уклад. Т. Я. Іваненко. Миколаїв : МНАУ, 2026. 99 с.

ЗМІСТ

ПЕРЕДМОВА	4
Модуль 1. Теоретичні основи логістики та управління туристичними потоками	6
ЗМІСТ ПРАКТИЧНИХ ЗАНЯТЬ	
Тема 1. Теоретичні основи логістики та управління потоками на макро-макрорівні	6
Тема 2. Характеристика логістичних потоків	16
Тема 3. Теоретичні засади логістики туризму	26
МОДУЛЬ 2. Логістика тур фірми: логістичний потенціал, планування та організаційні форми	37
ЗМІСТ ПРАКТИЧНИХ ЗАНЯТЬ	
Тема 4. Логістика ресурсної бази туризму	37
Тема 5. Логістика турфірми	49
Тема 6. Логістика туру	58
Тема 7. Інфраструктурне забезпечення туристичної діяльності	70
СИТУАЦІЙНІ ЗАВДАННЯ ДЛЯ САМОСТІЙНОГО РОЗВ'ЯЗАННЯ	80
ТЕРМІНОЛОГІЧНИЙ СЛОВНИК	90
НАУКОВО – МЕТОДИЧНИЙ МАТЕРІАЛ ПО КУРСУ	95

ПЕРЕДМОВА

Сучасний розвиток туристичної індустрії відбувається в умовах високої динамічності туристичного попиту, цифровізації бізнес-процесів, посилення конкуренції, трансформації транспортних систем, зростання вимог споживачів до якості та безпеки туристичного обслуговування. Особливого значення набуває здатність туристичних підприємств раціонально організовувати переміщення туристів, координувати інформаційні, фінансові, матеріальні та сервісні потоки, оптимізувати використання ресурсної бази та забезпечувати стійкість логістичних процесів в умовах невизначеності.

У сфері туризму логістика набуває специфічного змісту, оскільки основним об'єктом управління поряд із матеріальними, інформаційними та фінансовими потоками виступає туристичний потік. Його формування та переміщення безпосередньо пов'язані з функціонуванням транспортної інфраструктури, засобів розміщення, закладів ресторанного господарства, туристичних дестинацій, екскурсійних підприємств, інформаційних систем, страхових організацій та інших суб'єктів туристичної індустрії.

Логістичний підхід до туристичної діяльності передбачає комплексне управління всією сукупністю потокових процесів – від виникнення туристичного попиту та формування туристичного продукту до організації подорожі, переміщення туристів, надання комплексу послуг та завершення туристичного обслуговування. Використання такого підходу дозволяє узгоджувати діяльність різних учасників туристичного ринку, оптимізувати маршрути, скорочувати непродуктивні витрати, підвищувати рівень використання транспортних і рекреаційних ресурсів, забезпечувати своєчасність і якість обслуговування.

Особливої актуальності логістичне управління набуває в умовах трансформації туристичної галузі України. Відновлення та подальший розвиток туристичної діяльності потребують формування ефективних систем управління туристичними потоками, розвитку внутрішніх і міжнародних маршрутів, оптимізації транспортного та інфраструктурного забезпечення, використання цифрових технологій, підвищення безпеки подорожей та адаптивності туристичних підприємств до змін зовнішнього середовища.

Освітній компонент «Логістика туристичних потоків» спрямований на формування у здобувачів вищої освіти системного розуміння закономірностей формування, організації, переміщення та управління туристичними й супутніми потоками, а також на набуття практичних навичок застосування логістичних методів і підходів у діяльності підприємств туристичної індустрії.

Метою методичних рекомендацій є забезпечення організації та проведення практичних занять з освітнього компонента «Логістика туристичних потоків», закріплення теоретичних знань, набуття здобувачами практичних умінь щодо аналізу логістичних процесів у туристичній діяльності, виконання розрахункових і ситуаційних завдань, прийняття управлінських рішень та обґрунтування напрямів оптимізації туристичних потоків.

Практична підготовка здобувачів передбачає послідовне опрацювання теоретичних положень логістики, характеристик матеріальних, інформаційних, фінансових і сервісних потоків, особливостей логістики ресурсної бази туризму, діяльності туристичної фірми, логістичної розробки туру, інформаційного, фінансового та транспортного забезпечення туристичної діяльності.

Метою практичної підготовки з освітнього компонента «Логістика туристичних потоків» є формування у здобувачів вищої освіти здатності застосовувати теоретичні положення логістики для аналізу та вирішення конкретних професійних завдань туристичного підприємства.

Контроль результатів практичної підготовки може здійснюватися шляхом:

- усного опитування;
- перевірки виконаних практичних завдань;
- оцінювання правильності розрахунків;
- аналізу обґрунтованості висновків;
- розв'язання ситуаційних задач;
- тестування;
- оцінювання доповідей та презентацій;
- перевірки самостійної роботи;
- оцінювання участі здобувача в обговоренні практичних ситуацій.

При оцінюванні практичної роботи доцільно враховувати правильність застосування методики, точність розрахунків, логічність та обґрунтованість висновків, здатність інтерпретувати отримані результати та пропонувати практичні логістичні рішення.

Методичні рекомендації з освітнього компонента «Логістика туристичних потоків» орієнтовані на поєднання теоретичної підготовки з практичним застосуванням логістичних методів у сфері туризму.

Виконання запропонованих практичних і ситуаційних завдань сприяє формуванню системного логістичного мислення, розвитку аналітичних здібностей, уміння працювати з інформацією та кількісними показниками, оцінювати альтернативні управлінські рішення й обґрунтовувати напрями підвищення ефективності туристичної діяльності.

Набуті компетентності та практичні навички можуть бути використані під час організації діяльності туристичних підприємств, формування туристичних продуктів, планування маршрутів, управління туристичними, інформаційними, фінансовими та сервісними потоками, аналізу ресурсного забезпечення й оптимізації логістичних процесів у сфері туризму.

ПРАКТИЧНЕ ЗАНЯТТЯ 1

Тема: «Теоретичні основи логістики та управління потоками на макро- і мікрорівнях»

- 1.1. Логістика – інструмент ринкової економіки
- 1.2. Концепція і методологічний апарат інтегрованої логістики
- 1.3. Об'єкти логістичного управління та логістичні операції
- 1.4. Логістична діяльність та логістичні функції

Мета заняття:

Закріплення знань щодо сутності логістики, інтегрованого управління потоками, макро- і мікрологістичних систем, логістичних операцій і функцій та набуття навичок їх застосування у сфері туризму.

Основні питання

1. Сутність логістики та її роль у ринковій економіці.
2. Макро- та мікрологістичні системи.
3. Концепція інтегрованої логістики.
4. Системний підхід і принцип сукупних витрат.
5. Матеріальні, інформаційні, фінансові, сервісні та пасажирські потоки.
6. Логістичні операції та функції.
7. Функціональні сфери логістики.
8. Застосування логістичного підходу в туризмі.

Методичні рекомендації до вивчення теми

Під час вивчення теми здобувачам необхідно насамперед з'ясувати економічну сутність категорії «**ЛОГІСТИКА**», простежити еволюцію логістичної концепції та визначити особливості її застосування у сфері послуг і туризму.

Необхідно звернути увагу на те, що традиційна логістика сформувалася передусім як система управління матеріальними потоками, однак у сучасній економіці її об'єкт значно розширився. У туристичній діяльності логістичне управління охоплює не лише рух матеріальних ресурсів, а й переміщення туристів, туристичних послуг, інформації, грошових коштів та інших ресурсів.

Особливу увагу слід приділити специфічній рисі туристичної логістики: до місця надання туристичної послуги переважно переміщується споживач — турист, тоді як значна частина туристичних послуг є територіально закріпленою.

Доцільно розглянути логістику туристичних потоків як інтегровану систему, у якій взаємодіють:

турист → турагент → туроператор → транспортне підприємство → засіб розміщення → заклад ресторанного господарства → екскурсійне підприємство → туристичний об'єкт → турист.

Завдання 1. Оптимізація логістичних витрат туристичного підприємства

Туроператор «Travel Group» організовує внутрішні групові тури. За місяць компанія обслужила **1 000 туристів**.

Керівництво планує впровадити логістичний підхід до управління витратами: оптимізувати транспортні маршрути, укласти довгострокові договори із засобами розміщення та автоматизувати обробку замовлень.

Необхідно оцінити економічний ефект від запропонованих заходів.

Вихідні дані

Стаття витрат	До оптимізації, грн	Очікуване скорочення
Транспортні витрати	420 000	12 %
Розміщення туристів	650 000	8 %
Обробка замовлень	120 000	20 %
Інформаційне забезпечення	80 000	10 %
Координація партнерів	100 000	15 %
Страховання туристів	70 000	0 %

Дохід від реалізації туристичних продуктів — **1 850 000 грн**.

Завдання

1. Розрахувати загальні витрати туроператора до оптимізації.
2. Визначити витрати на одного туриста.
3. Розрахувати економію за кожною статтею витрат.
4. Визначити загальну суму витрат після впровадження логістичних заходів.
5. Розрахувати загальну економію.
6. Визначити прибуток до і після оптимізації.
7. Розрахувати рентабельність витрат до і після оптимізації.
8. Визначити, на скільки відсоткових пунктів зміниться рентабельність.
9. Зробити висновок щодо ролі логістики як інструменту підвищення конкурентоспроможності туристичного підприємства.

Методика розрахунку

Економія за окремою статтею:

$$E = \text{Початкові витрати} \times \text{Відсоток скорочення} / 100$$

Витрати після оптимізації:

$$\text{Впісля} = \text{Вдо} - \text{Економія}$$

Прибуток:

$$\text{П} = \text{Дохід} - \text{Витрати}$$

Рентабельність витрат:

$$R = \text{Прибуток} / \text{Витрати} \times 100 \%$$

Завдання 2. Інтегроване управління туристичним потоком

Туроператор формує туристичний продукт для 1 200 туристів на місяць.

У створенні та реалізації туру беруть участь транспортні підприємства, готелі, ресторани, екскурсійні компанії та інформаційна служба туроператора.

Кожна ланка має власну максимальну пропускну спроможність.

Вихідні дані

Ланка логістичного ланцюга	Максимальна потужність, туристів/місяць
Транспорт	1 400
Засоби розміщення	1 250
Ресторанне обслуговування	1 500
Екскурсійне обслуговування	1 100
Інформаційна система	1 600

Фактичний попит — 1 200 туристів/місяць.

Завдання

1. Визначити загальну пропускну спроможність інтегрованого логістичного ланцюга.
2. Встановити «вузьке місце».
3. Визначити, скільки туристів фактично може обслужити система.
4. Розрахувати незадоволений попит.
5. Визначити коефіцієнт використання кожної ланки при обслуговуванні максимально можливого туристичного потоку.
6. Розрахувати, на скільки відсотків необхідно збільшити потужність «вузького місця», щоб забезпечити обслуговування 1 200 туристів.
7. Встановити, яке «вузьке місце» виникне наступним.
8. Запропонувати комплексне рішення для синхронізації всіх ланок логістичного ланцюга.

Методика розрахунку

Пропускна спроможність системи:

Псистеми = мінімальна потужність серед усіх ланок

Незадоволений попит:

НП = Попит – Пропускна спроможність системи

Коефіцієнт використання:

Кв = Фактичний потік / Потужність ланки × 100 %

Необхідне збільшення:

З = (Необхідна потужність – Існуюча потужність) / Існуюча потужність × 100 %

Завдання 3. Управління матеріальними, інформаційними та фінансовими потоками

Туристична компанія протягом місяця обслуговує **600 туристів**. Для організації турів вона здійснює значну кількість інформаційних, фінансових та сервісних операцій.

У середньому на одного туриста припадає:

- 3 інформаційні операції під час бронювання;
- 2 фінансові операції;
- 4 операції, пов'язані з координацією туристичних послуг.

Після впровадження CRM-системи очікується скорочення кількості ручних інформаційних операцій на **40 %**, фінансових — на **20 %**, координаційних — на **25 %**.

Середня вартість виконання однієї ручної операції:

Вид операції	Вартість, грн
Інформаційна	15
Фінансова	20
Координаційна	25

Завдання

1. Розрахувати загальну кількість кожного виду операцій до автоматизації.
2. Визначити загальну кількість логістичних операцій.
3. Розрахувати витрати на виконання кожного виду операцій.
4. Визначити загальні операційні витрати.
5. Розрахувати кількість операцій після автоматизації.
6. Визначити витрати після автоматизації.
7. Розрахувати абсолютну та відносну економію.
8. Визначити економію на одного туриста.
9. Класифікувати наведені операції за видами логістичних потоків.
10. Пояснити взаємозв'язок інформаційного, фінансового та туристичного потоків.

Методика розрахунку

Кількість операцій:

$N = \text{Кількість туристів} \times \text{Кількість операцій на одного туриста}$

Витрати:

$V = \text{Кількість операцій} \times \text{Вартість однієї операції}$

Кількість операцій після автоматизації:

$N_{\text{після}} = N_{\text{до}} \times (1 - \text{Частка скорочення})$

Економія:

$E = V_{\text{до}} - V_{\text{після}}$

Відносна економія:

$E\% = E / V_{\text{до}} \times 100 \%$

Завдання 4. Оцінювання ефективності логістичних функцій туристичної компанії

Туристична компанія планує оцінити ефективність основних логістичних функцій. Керівництво визначило п'ять критеріїв та їх вагові коефіцієнти.

Оцінювання проводиться за 10-бальною шкалою.

Вихідні дані

Логістична функція	Вага	Оцінка
Планування туристичних потоків	0,25	8
Організація перевезень	0,20	7
Управління бронюванням	0,20	9
Координація партнерів	0,20	6
Інформаційне забезпечення	0,15	8
Разом	1,00	—

Для інтерпретації результату використовується шкала:

Інтегральна оцінка	Рівень
9,00–10,00	Дуже високий
8,00–8,99	Високий
7,00–7,99	Достатній
5,00–6,99	Середній
Менше 5,00	Низький

Завдання

1. Перевірити суму вагових коефіцієнтів.
2. Розрахувати зважену оцінку кожної логістичної функції.
3. Визначити інтегральний показник ефективності логістичної діяльності.
4. Встановити загальний рівень логістичної діяльності.
5. Визначити найсильнішу та найслабшу функцію.
6. Встановити, які функції потребують першочергового вдосконалення.
7. Провести сценарний розрахунок: припустити, що оцінка координації партнерів збільшиться з 6 до 9 балів.
8. Розрахувати нову інтегральну оцінку.
9. Визначити ефект від запропонованого покращення.

Методика розрахунку

Інтегральна оцінка:

$I = \text{сума (Вага} \times \text{Оцінка)}$

Завдання 5. Управління туристичним потоком на макро- і мікрорівнях

У туристичному регіоні функціонують **10 туроператорів**, які разом обслуговують 100 000 туристів на рік.

За прогнозами регіональної туристичної адміністрації, наступного року туристичний попит зросте на **20 %**.

Водночас окремі елементи регіональної туристично-логістичної системи мають обмежену пропускну спроможність.

Вихідні дані макрорівня

Елемент регіональної системи	Потужність, туристів/рік
Транспортна інфраструктура	130 000
Засоби розміщення	115 000
Заклади харчування	140 000
Туристичні об'єкти	108 000
Інформаційна інфраструктура	150 000

Один із туроператорів обслуговує 15 % загального туристичного потоку регіону.

Його максимальна внутрішня потужність становить 17 000 туристів/рік.

Завдання

1. Розрахувати прогнозований туристичний потік регіону.
2. Визначити логістичний потенціал регіональної системи.
3. Встановити головне «вузьке місце» на макрорівні.
4. Визначити дефіцит пропускну спроможності регіону.
5. Розрахувати поточний туристичний потік окремого туроператора.

6. Припустивши збереження його частки ринку на рівні 15 %, визначити плановий потік туроператора наступного року.
7. Встановити, чи достатньо його внутрішньої потужності.
8. Розрахувати резерв або дефіцит потужності туроператора.
9. Розмежувати управлінські рішення, які необхідно приймати на макрорівні та мікрорівні.
10. Запропонувати узгоджену логістичну стратегію регіональної адміністрації та туристичних підприємств.

Методика розрахунку

Прогнозований туристичний потік:

$$\text{ТПпл} = \text{ТПф} \times (1 + \text{Темп зростання})$$

Потенціал регіону:

$$\text{ЛП} = \text{мінімальна пропускна спроможність елементів системи}$$

Потік туроператора:

$$\text{ТПфірми} = \text{Загальний туристичний потік} \times \text{Частка ринку}$$

Резерв:

$$\text{Р} = \text{Потужність} - \text{Плановий потік}$$

Якщо результат від'ємний — підприємство має дефіцит потужності.

Очікувані результати виконання

Після виконання п'яти кейсів студент повинен уміти розрізняти макро- та мікрологістичні рішення, визначати об'єкти логістичного управління, аналізувати взаємозв'язок туристичних, інформаційних і фінансових потоків, знаходити «вузькі місця» логістичної системи, оцінювати ефективність логістичних функцій та економічно обґрунтовувати заходи з оптимізації туристичних потоків.

Тестові завдання

1. Що найбільш повно характеризує логістику в умовах ринкової економіки?
 - А) Система бухгалтерського обліку підприємства
 - Б) Система управління потоками від джерела їх виникнення до кінцевого споживача
 - В) Метод визначення ринкової ціни товару
 - Г) Сукупність рекламних заходів підприємства
2. Основною метою логістики є:
 - А) максимальне збільшення запасів
 - Б) збільшення кількості посередників
 - В) забезпечення необхідного рівня обслуговування споживачів за оптимальних сукупних витрат
 - Г) максимізація кількості логістичних операцій
3. Передумовою активного розвитку логістики в ринковій економіці стало:
 - А) скорочення товарообігу
 - Б) посилення конкуренції та необхідність оптимізації витрат
 - В) відмова підприємств від транспортування
 - Г) ліквідація товарних запасів

4. Який принцип найбільшою мірою відображає логістичний підхід?
- А) автономне управління кожним підрозділом
 - Б) максимізація запасів на всіх етапах
 - В) системна координація взаємопов'язаних потокових процесів
 - Г) орієнтація виключно на виробництво
5. Який економічний ефект може забезпечувати застосування логістики?
- А) обов'язкове збільшення запасів
 - Б) збільшення кількості посередників
 - В) скорочення сукупних витрат і підвищення якості обслуговування
 - Г) відмову від прогнозування попиту
6. Логістика в ринковій економіці орієнтується насамперед на:
- А) потреби виробника незалежно від ринку
 - Б) задоволення потреб кінцевого споживача
 - В) збільшення тривалості логістичного циклу
 - Г) накопичення максимально можливих запасів
7. Правило «7R» у логістиці передбачає забезпечення:
- А) семи видів транспортування
 - Б) семи рівнів управління підприємством
 - В) потрібного продукту, належної якості й кількості, у потрібне місце та час, потрібному споживачу з необхідними витратами
 - Г) семи етапів бухгалтерського обліку
8. Конкурентні переваги підприємства завдяки логістиці формуються передусім через:
- А) збільшення кількості складських приміщень
 - Б) максимальне ускладнення каналів розподілу
 - В) підвищення швидкості, надійності та економічності обслуговування споживачів
 - Г) зменшення інформаційної взаємодії з партнерами
9. Інтегрована логістика передбачає:
- А) незалежне управління окремими функціями підприємства
 - Б) узгоджене управління взаємопов'язаними потоками в єдиній системі
 - В) управління виключно транспортними операціями
 - Г) управління лише запасами готової продукції
10. Головна особливість інтегрованого логістичного підходу полягає в:
- А) максимізації результату кожного підрозділу окремо
 - Б) збільшенні кількості управлінських рівнів
 - В) оптимізації сукупного потоку та загального результату логістичної системи
 - Г) відмові від взаємодії з постачальниками

11. Методологічною основою інтегрованої логістики є:
- А) виключно статистичний облік
 - Б) системний підхід
 - В) тільки маркетингові дослідження
 - Г) виключно фінансовий аналіз
12. Системний підхід у логістиці передбачає:
- А) дослідження кожного елемента без урахування його зв'язків
 - Б) розгляд логістичної системи як сукупності взаємопов'язаних елементів
 - В) управління виключно матеріальними ресурсами
 - Г) відмову від аналізу зовнішнього середовища
13. Принцип загальних логістичних витрат передбачає:
- А) мінімізацію лише транспортних витрат
 - Б) мінімізацію лише складських витрат
 - В) скорочення виключно витрат на запаси
 - Г) оптимізацію сукупних витрат усієї логістичної системи
14. Логістична система – це:
- А) сукупність транспортних засобів підприємства
 - Б) система бухгалтерської документації
 - В) організована сукупність взаємопов'язаних елементів, що забезпечують управління логістичними потоками
 - Г) виключно мережа складських приміщень
15. Який метод дозволяє обрати найкращий варіант логістичного рішення за визначеним критерієм?
- А) метод інвентаризації
 - Б) метод оптимізації
 - В) метод документування
 - Г) метод рекламного позиціонування
16. Що є характерним для інтеграції учасників логістичного ланцюга?
- А) приховування інформації між учасниками
 - Б) незалежність цілей усіх учасників
 - В) координація дій, інформаційний обмін та узгодження рішень
 - Г) збільшення кількості дублюючих операцій
17. Основним об'єктом логістичного управління є:
- А) організаційна структура підприємства
 - Б) потік
 - В) статут підприємства
 - Г) посадова інструкція працівника
18. До основних видів логістичних потоків належать:

- А) тільки матеріальні
- Б) тільки фінансові
- В) матеріальні, сервісні, інформаційні та фінансові
- Г) виключно кадрові

19. Матеріальний потік – це:

- А) рух управлінських рішень
- Б) рух фінансових документів
- В) матеріальні ресурси, незавершена та готова продукція, що розглядаються у процесі здійснення логістичних операцій у певному часовому інтервалі
- Г) сукупність рекламної інформації

20. Інформаційний потік у логістиці – це:

- А) виключно усні розпорядження керівника
- Б) сукупність повідомлень і даних, необхідних для управління логістичними процесами
- В) переміщення товарів між складами
- Г) рух транспортних засобів

21. Фінансовий потік у логістиці пов'язаний із:

- А) фізичним переміщенням продукції
- Б) рухом персоналу
- В) рухом грошових коштів та інших фінансових ресурсів, пов'язаних із логістичними операціями
- Г) зміною характеристик матеріальних ресурсів

22. Логістична операція – це:

- А) виключно перевезення вантажу
- Б) відокремлена сукупність дій, спрямованих на перетворення логістичного потоку
- В) тільки складання фінансової звітності
- Г) виключно маркетингове дослідження

23. До логістичних операцій з матеріальним потоком належить:

- А) проведення рекламної кампанії
- Б) розроблення посадової інструкції
- В) транспортування, складування, комплектування та вантажопереробка
- Г) визначення організаційної структури підприємства

24. Логістична діяльність підприємства – це:

- А) діяльність виключно транспортного відділу
- Б) діяльність лише з реалізації продукції
- В) сукупність взаємопов'язаних процесів і операцій з управління логістичними потоками
- Г) виключно фінансове планування

25. До основних логістичних функцій належить:

- А) розроблення фірмового стилю
- Б) закупівля, транспортування, управління запасами, складування та розподіл
- В) проведення аудиту персоналу
- Г) організація рекламної кампанії

26. Закупівельна логістика спрямована на:

- А) організацію збуту готової продукції
- Б) управління рекламними потоками
- В) забезпечення підприємства необхідними ресурсами у потрібній кількості, якості та в необхідний час
- Г) виключно управління готовою продукцією

27. Транспортна логістика забезпечує:

- А) визначення заробітної плати працівників
- Б) організацію та оптимізацію переміщення матеріальних потоків
- В) розроблення маркетингової стратегії
- Г) ведення бухгалтерського балансу

28. Управління запасами в логістиці спрямоване на:

- А) створення максимально можливого запасу
- Б) повну відмову від запасів за будь-яких умов
- В) забезпечення необхідного рівня запасів за мінімально можливих сукупних витрат і прийняттого рівня обслуговування
- Г) збільшення кількості складських операцій

29. Розподільча логістика охоплює процеси:

- А) виключно закупівлі сировини
- Б) наймання та навчання персоналу
- В) доведення готової продукції або послуг до кінцевого споживача
- Г) формування статутного капіталу підприємства

30. Який результат свідчить про ефективне виконання логістичних функцій підприємства?

- А) збільшення тривалості виконання замовлення
- Б) зростання запасів незалежно від попиту
- В) збільшення кількості невиконаних замовлень
- Г) скорочення логістичних витрат при забезпеченні необхідного рівня обслуговування споживачів

Питання для самостійної роботи

1. Розкрийте сутність логістики.
2. Чим макрологістика відрізняється від мікрологістики?
3. У чому полягає інтегрована логістика?
4. Що таке логістична операція?
5. Які основні логістичні функції?
6. Як логістичний підхід застосовується у туризмі?

Теми для презентацій

1. Логістика як інструмент ринкової економіки.
2. Макро- і мікрологістика.
3. Інтегрована логістика.
4. Логістичні потоки.
5. Логістика туристичного підприємства.

ПРАКТИЧНЕ ЗАНЯТТЯ 2

Тема: «Характеристика логістичних потоків»

- 2.1. Сутність і характеристика потоків
- 2.2. Характеристика матеріальних потоків
- 2.3. Характеристика потоків послуг
- 2.4. Характеристика інформаційних потоків
- 2.5. Характеристика фінансових потоків

Мета заняття: Формування практичних навичок ідентифікації матеріальних, сервісних, інформаційних і фінансових потоків, аналізу їх параметрів, взаємозв'язків та напрямів оптимізації.

Методичні рекомендації до вивчення теми

Опрацювання теми необхідно розпочати з визначення поняття «**потік**» як сукупності об'єктів, що розглядаються як єдине ціле та переміщуються у просторі й часі.

Здобувачам важливо усвідомити, що туристична діяльність є багатопотоковою системою. Переміщення туриста неможливе без відповідного інформаційного забезпечення, фінансування, транспортних послуг, матеріальних ресурсів та сервісних операцій.

При класифікації потоків рекомендується використовувати такі ознаки (додаток А)

Матеріальні потоки в туризмі не є центральними, проте вони забезпечують можливість надання туристичних послуг.

До них доцільно відносити:

- продукти харчування;
- паливо;
- готельний текстиль;
- туристичне спорядження;
- сувенірну продукцію;
- господарські матеріали;
- багаж туристів;
- матеріально-технічні ресурси транспортних і готельних підприємств.

Здобувачам необхідно визначати джерело виникнення матеріального потоку, напрям його руху, обсяг, періодичність та споживача.

Потік послуг слід розглядати як послідовність взаємопов'язаних операцій:

консультування → бронювання → перевезення → розміщення → харчування → екскурсійне обслуговування → дозвілля → додаткові послуги.

Особливу увагу необхідно звернути на синхронізацію послуг. Запізнення транспорту, несвоєчасне поселення або зміна часу екскурсії можуть спричинити порушення всього логістичного ланцюга.

Інформація є одним із ключових ресурсів туристичної логістики.

Здобувачам рекомендується виділити інформаційні потоки, що:

- передують туристичному потоку;
- супроводжують туристичний потік;
- виникають після завершення подорожі.

Наприклад:

запит туриста → пропозиція туроператора → бронювання → підтвердження → оплата → ваучер → маршрутна інформація → повідомлення під час туру → відгук туриста.

Необхідно також розрізняти прямі та зворотні інформаційні потоки.

Фінансовий потік слід аналізувати у взаємозв'язку із туристичним і сервісним потоками.

До основних його характеристик належать:

- обсяг платежу;
- напрям руху коштів;
- форма розрахунків;
- термін платежу;
- валюта;
- призначення платежу.

Доцільно побудувати схему руху коштів:

турист → турагент → туроператор → готель / перевізник / страховик / екскурсійне підприємство.

Ситуаційні та розрахункові завдання

Завдання 1. Оцінювання інтенсивності та ритмічності туристичного потоку

Туристичний центр обслуговує відвідувачів упродовж 7 днів. Керівництву необхідно оцінити інтенсивність туристичного потоку, його нерівномірність та пікове навантаження.

Вихідні дані

День	Кількість туристів, осіб
Понеділок	420
Вівторок	460
Середа	510
Четвер	570
П'ятниця	680
Субота	950
Неділя	810

Пропускна спроможність туристичного центру — **800 осіб за добу.**

Завдання

1. Розрахувати загальний туристичний потік за тиждень.
2. Визначити середньодобову інтенсивність потоку.

3. Встановити день максимального та мінімального навантаження.
4. Розрахувати коефіцієнт нерівномірності як відношення максимального добового потоку до середньодобового.
5. Визначити дні перевищення пропускної спроможності.
6. Розрахувати величину перевантаження.
7. Запропонувати заходи з вирівнювання туристичного потоку.

Методика розрахунку

Середньодобова інтенсивність:

$I_{сер} = \text{Загальна кількість туристів} / \text{Кількість днів}$

Коефіцієнт нерівномірності:

$K_n = \text{Максимальний добовий потік} / \text{Середньодобовий потік}$

Перевантаження:

$P = \text{Фактичний потік} - \text{Пропускна спроможність}$

Завдання 2. Управління матеріальними потоками туристичного комплексу

Готельно-ресторанний комплекс щоденно обслуговує туристичні групи. Для забезпечення харчування необхідно організувати стабільний матеріальний потік продовольчих ресурсів.

На 1 туриста на добу необхідно:

- 0,6 кг овочів;
- 0,35 кг м'ясних продуктів;
- 0,25 кг молочної продукції;
- 0,20 кг хлібобулочних виробів.

Очікувана кількість туристів — 480 осіб на добу.

Страховий запас становить 10 % добової потреби.

Завдання

1. Розрахувати добову потребу в кожному виді продукції.
2. Визначити страховий запас за кожною групою.
3. Розрахувати загальну потребу з урахуванням страхового запасу.
4. Визначити загальну масу матеріального потоку за добу.
5. Розрахувати потребу на 5 днів.
6. Якщо постачання здійснюється один раз на 2 дні, визначити рекомендований обсяг однієї поставки.
7. Запропонувати заходи для мінімізації ризику дефіциту і надлишкових запасів.

Методика розрахунку

Добова потреба:

$P_{доб} = \text{Норма на 1 туриста} \times \text{Кількість туристів}$

Страховий запас:

$Z_{стр} = P_{доб} \times 10 \%$

Загальна потреба:

$P_{заг} = P_{доб} + Z_{стр}$

Завдання 3. Оцінювання потоку туристичних послуг

Туроператор формує триденний пакет для групи з 120 туристів.

До туристичного продукту входять:

- транспортне обслуговування;
- проживання;
- харчування;
- екскурсійне обслуговування;
- страхування.

Пропускна спроможність партнерів:

Вид послуги	Максимальна потужність
Транспорт	150 туристів
Готель	130 туристів
Ресторан	140 туристів
Екскурсійне бюро	110 туристів
Страхова компанія	200 туристів

Завдання

1. Визначити максимальний туристичний потік, який може бути повністю забезпечений усіма послугами.
2. Встановити «вузьке місце» сервісного потоку.
3. Розрахувати незадоволений попит за умови групи 120 туристів.
4. Визначити коефіцієнт використання потужності кожного партнера.
5. Розрахувати, на скільки відсотків необхідно збільшити потужність екскурсійного бюро для повного обслуговування групи.
6. Визначити наступне можливе «вузьке місце».
7. Запропонувати варіанти синхронізації потоку послуг.

Методика розрахунку

Максимальний сервісний потік:

Ппосл = мінімальна потужність серед усіх постачальників

Коефіцієнт використання:

Кв = Фактичний потік / Потужність × 100 %

Завдання 4. Оптимізація інформаційних потоків туристичного підприємства

Туристична компанія щомісяця обробляє **1 500 заявок**.

До впровадження CRM одна заявка потребувала:

- 4 ручних інформаційних операцій;
- середній час однієї операції — 6 хвилин;
- вартість 1 хвилини роботи працівника — 3 грн.

Після впровадження CRM кількість ручних операцій скорочується на 50 %, а середній час виконання однієї операції — до 4 хвилин.

Завдання

1. Розрахувати загальну кількість інформаційних операцій до автоматизації.
2. Визначити загальні витрати робочого часу.
3. Розрахувати вартість обробки інформаційного потоку до CRM.
4. Визначити кількість ручних операцій після впровадження CRM.
5. Розрахувати витрати часу після автоматизації.
6. Визначити нову вартість обробки заявок.

7. Розрахувати абсолютну та відносну економію.
8. Визначити економію на одну заявку.
9. Запропонувати показники контролю ефективності інформаційної логістики.

Методика розрахунку

Кількість операцій:

$$N = \text{Кількість заявок} \times \text{Кількість операцій}$$

Витрати часу:

$$T = N \times \text{Час однієї операції}$$

Вартість:

$$B = T \times \text{Вартість 1 хвилини}$$

Відносна економія:

$$E\% = \text{Економія} / \text{Початкові витрати} \times 100 \%$$

Завдання 5. Управління фінансовими потоками туроператора

Туроператор реалізує пакетний тур для **200 туристів**.

Ціна туру для одного туриста — **12 000 грн**.

Структура витрат:

Стаття	Сума на 1 туриста, грн
Транспорт	2 200
Проживання	3 100
Харчування	1 500
Екскурсії	900
Страховання	300
Інформаційні та адміністративні витрати	500

Турагент отримує комісію **8 % від виручки**.

40 % клієнтів оплачують тур за 30 днів до поїздки, 35 % — за 15 днів, 25 % — за 5 днів.

Постачальникам необхідно сплатити 70 % загальних витрат за 10 днів до початку туру, решту — після завершення.

Завдання

1. Розрахувати загальну виручку від реалізації туру.
2. Визначити загальну собівартість.
3. Розрахувати агентську комісію.
4. Визначити прибуток туроператора.
5. Розрахувати рентабельність витрат.
6. Визначити надходження коштів за кожним строком оплати.
7. Розрахувати суму авансового платежу постачальникам.
8. Встановити, чи достатньо отриманих до 10-го дня коштів для виконання авансових зобов'язань.
9. Якщо виникає дефіцит, визначити його величину.
10. Запропонувати заходи з оптимізації фінансового потоку та касових розривів.

Методика розрахунку

Виручка:

$$\text{Вир} = \text{Кількість туристів} \times \text{Ціна туру}$$

Собівартість:

$C = \text{Кількість туристів} \times \text{Сума витрат на одного туриста}$

Комісія:

$K = \text{Виручка} \times 8 \%$

Прибуток:

$\Pi = \text{Виручка} - \text{Собівартість} - \text{Комісія}$

Рентабельність:

$R = \text{Прибуток} / \text{Собівартість} \times 100 \%$

Узагальнення завдань теми

Основний об'єкт аналізу	Метод
Туристичний потік	Інтенсивність і нерівномірність
Матеріальний потік	Потреба, запас, поставка
Потік послуг	Пропускна спроможність
Інформаційний потік	Час, операції, автоматизація
Фінансовий потік	Виручка, витрати, касові розриви

Після виконання цих завдань здобувач вищої освіти повинен уміти кількісно характеризувати різні види логістичних потоків, визначати їхню інтенсивність, потужність, пропускну спроможність, синхронізувати потоки між собою та приймати управлінські рішення щодо їх оптимізації.

Тестові завдання

1. Що в логістиці розуміють під потоком?

- А) Сукупність нерухомих запасів підприємства
- Б) Сукупність об'єктів, що сприймаються як єдине ціле та перебувають у процесі руху або трансформації в певному часовому інтервалі
- В) Виключно транспортні засоби підприємства
- Г) Сукупність бухгалтерських документів

2. Основною характеристикою логістичного потоку є:

- А) відсутність руху в часі
- Б) незмінність його параметрів
- В) переміщення або трансформація об'єктів у просторі та часі
- Г) обов'язкова матеріальна форма

3. За відношенням до логістичної системи потоки поділяються на:

- А) прості та складні
- Б) постійні та змінні
- В) внутрішні та зовнішні
- Г) контрольовані та неконтрольовані

4. Потік, який надходить у логістичну систему із зовнішнього середовища, називається:

- А) внутрішнім
- Б) вихідним

- В) вхідним
- Г) резервним

5. Потік, який спрямовується з логістичної системи у зовнішнє середовище, є:

- А) вхідним
- Б) вихідним
- В) внутрішнім
- Г) статичним

6. Який показник характеризує кількість об'єктів потоку, що проходять через певну точку за одиницю часу?

- А) структура потоку
- Б) напрям потоку
- В) інтенсивність потоку
- Г) номенклатура потоку

7. Матеріальний потік – це:

- А) сукупність управлінської інформації
- Б) матеріальні ресурси, незавершене виробництво та готова продукція, що перебувають у русі та до яких застосовуються логістичні операції
- В) сукупність фінансових платежів
- Г) рух трудових ресурсів

8. Матеріальний потік утворюється внаслідок:

- А) виключно фінансових розрахунків
- Б) тільки маркетингових досліджень
- В) транспортування, складування, вантажопереробки та інших операцій з матеріальними ресурсами
- Г) проведення рекламних кампаній

9. До об'єктів матеріального потоку належать:

- А) тільки грошові кошти
- Б) лише інформаційні повідомлення
- В) сировина, матеріали, комплектуючі, незавершена та готова продукція
- Г) виключно трудові ресурси

10. Матеріальний потік, який переміщується всередині підприємства, називається:

- А) зовнішнім
- Б) вихідним
- В) внутрішнім
- Г) міжнародним

11. Якою одиницею може вимірюватися інтенсивність матеріального потоку?

- А) гривнями за рік незалежно від виду потоку
- Б) тоннами за добу

- В) відсотками рентабельності
- Г) кількістю управлінських рішень

12. За натурально-речовим складом матеріальні потоки можуть бути:

- А) лише однорідними
- Б) тільки неоднорідними
- В) одноасортиментними та багатоасортиментними
- Г) виключно фінансовими

13. Перетворення матеріального потоку на запас відбувається, коли:

- А) збільшується швидкість його руху
- Б) матеріальні ресурси тимчасово припиняють рух і зберігаються
- В) формується інформаційне повідомлення
- Г) здійснюється фінансовий платіж

14. Потік послуг у логістиці являє собою:

- А) переміщення виключно матеріальної продукції
- Б) сукупність нематеріальних результатів діяльності, спрямованих на задоволення потреб споживачів
- В) рух грошових коштів підприємства
- Г) переміщення виробничих запасів

15. Яка властивість найбільш характерна для послуги?

- А) обов'язкова матеріальна форма
- Б) можливість тривалого складського зберігання
- В) нематеріальність
- Г) повна незалежність від споживача

16. Яка особливість потоку послуг ускладнює створення їх запасів?

- А) високий рівень матеріаломісткості
- Б) неможливість зберігати невикористану послугу для подальшої реалізації
- В) обов'язкове транспортування послуг
- Г) стабільність попиту

17. Для туристичної діяльності прикладом потоку послуг є:

- А) переміщення пального на склад
- Б) перевезення сировини
- В) надання послуг розміщення, харчування, транспортування та екскурсійного обслуговування туристів
- Г) закупівля офісного обладнання

18. Яка характеристика означає, що якість послуги може залежати від конкретного виконавця, часу та умов її надання?

- А) матеріальність
- Б) транспортабельність

- В) мінливість якості
- Г) складованість

19. Одночасність виробництва і споживання багатьох послуг означає, що:

- А) послуга завжди створюється задовго до споживання
- Б) процес надання послуги часто відбувається за безпосередньої участі споживача
- В) послуги можна необмежено накопичувати
- Г) споживач не впливає на процес обслуговування

20. Інформаційний потік – це:

- А) переміщення сировини між підприємствами
- Б) сукупність фінансових платежів
- В) сукупність повідомлень і даних, що циркулюють у логістичній системі та між нею і зовнішнім середовищем
- Г) переміщення транспортних засобів

21. Основне призначення інформаційного потоку в логістиці полягає у:

- А) збільшенні матеріальних запасів
- Б) заміні матеріального потоку
- В) забезпеченні планування, координації, контролю та управління логістичними процесами
- Г) виключно оформленні бухгалтерської звітності

22. Інформаційний потік щодо матеріального потоку може рухатися:

- А) лише в одному напрямку
- Б) тільки після матеріального потоку
- В) випереджати матеріальний потік, супроводжувати його або рухатися у зворотному напрямку
- Г) виключно одночасно з фінансовим потоком

23. Прикладом випереджального інформаційного потоку є:

- А) повернення товару на склад
- Б) передавання постачальнику замовлення до фактичного відвантаження товару
- В) оплата отриманої продукції
- Г) переміщення вантажу до споживача

24. Яка вимога є найважливішою для ефективного інформаційного потоку?

- А) максимальна кількість інформації незалежно від її якості
- Б) своєчасність, точність, достовірність і доступність інформації
- В) обмеження обміну інформацією між учасниками
- Г) передавання інформації тільки в паперовій формі

25. Який інформаційний потік виникає між підприємством і його постачальниками або споживачами?

- А) внутрішній
- Б) зовнішній
- В) технологічний
- Г) складський

26. Фінансовий потік у логістиці – це:

- А) переміщення матеріальних ресурсів
- Б) потік інформаційних повідомлень
- В) спрямований рух фінансових ресурсів, пов'язаний із матеріальними, сервісними та іншими логістичними потоками
- Г) рух виключно трудових ресурсів

27. Основним призначенням фінансових потоків у логістичній системі є:

- А) збільшення кількості складських операцій
- Б) фінансове забезпечення руху матеріальних і сервісних потоків та розрахунків між учасниками логістичного процесу
- В) скорочення інформаційного обміну
- Г) заміна транспортних операцій

28. Прикладом фінансового потоку є:

- А) транспортування товару від постачальника
- Б) передавання заявки на поставку
- В) оплата покупцем поставленої продукції або наданої послуги
- Г) комплектування замовлення на складі

29. За напрямом руху відносно підприємства фінансові потоки можуть бути:

- А) тільки внутрішніми
- Б) лише постійними
- В) вхідними та вихідними
- Г) тільки односторонніми

30. Взаємозв'язок матеріального, інформаційного та фінансового потоків проявляється в тому, що:

- А) кожен потік функціонує повністю незалежно від інших
- Б) фінансовий потік завжди виникає раніше за інформаційний
- В) матеріальний потік не потребує інформаційного забезпечення
- Г) їх узгоджений рух забезпечує ефективне функціонування логістичної системи

Питання для самостійної роботи

1. Що таке логістичний потік?
2. Які параметри характеризують потік?
3. Що таке матеріальний потік?
4. У чому специфіка потоку послуг?
5. Що таке інформаційний потік?
6. Що таке фінансовий потік?

7. Що означає синхронізація потоків?

Теми для презентацій

1. Класифікація логістичних потоків.
2. Матеріальні потоки в туризмі.
3. Потоки туристичних послуг.
4. Інформаційні потоки турфірми.
5. Фінансові потоки туристичного підприємства.

ПРАКТИЧНЕ ЗАНЯТТЯ 3

Тема: «Теоретичні засади логістики туризму»

- 3.1. Комплексна структура логістики туризму
- 3.2. Туристопотік як головний об'єкт дослідження логістики туризму
- 3.3. Характеристика обслуговувальних потоків
- 3.4. Базові поняття логістики туризму

Мета заняття : Формування системного уявлення про туристичну логістику, туристопотік як центральний об'єкт управління та комплекс обслуговувальних потоків.

Основні питання

1. Комплексна структура логістики туризму.
2. Туристопотік та його параметри.
3. Сезонність і ритмічність туристопотоку.
4. Туристичне навантаження.
5. Пропускна спроможність.
6. Транспортні, готельні, ресторанні та екскурсійні потоки.
7. Інформаційні й фінансові потоки.
8. Синхронізація туристичного та обслуговувальних потоків.

Методичні рекомендації до вивчення теми

Під час вивчення теми основну увагу необхідно зосередити на туристичному потоці як центральному об'єкті логістичного управління.

Туристичний потік доцільно визначати як сукупність туристів, які переміщуються у певному напрямку протягом визначеного періоду часу.

Необхідно розглянути класифікацію туристичних потоків:

- внутрішні;
- в'їзні;
- виїзні;
- міжнародні;
- організовані;
- неорганізовані;
- індивідуальні;
- групові;
- постійні;
- сезонні;
- транзитні;
- рекреаційні;

- культурно-пізнавальні;
- ділові та ін.

Особливу увагу необхідно приділити кількісним параметрам туристичного потоку.

Завдання 1. Комплексна оцінка логістичної системи туристичної дестинації

Туристична дестинація планує збільшити кількість відвідувачів. Для оцінювання можливостей її логістичної системи необхідно проаналізувати основні функціональні складові: транспорт, розміщення, харчування, екскурсійне обслуговування та інформаційну інфраструктуру.

Вихідні дані

Елемент логістичної системи	Пропускна спроможність, туристів/добу	Фактичне навантаження, туристів/добу
Транспортна система	5 500	4 400
Засоби розміщення	4 800	4 400
Заклади харчування	6 000	4 400
Туристично-екскурсійні об'єкти	4 600	4 400
Інформаційна інфраструктура	6 500	4 400

Прогнозується збільшення туристичного потоку на 15 %.

Завдання

1. Визначити поточний логістичний потенціал дестинації.
2. Встановити «вузьке місце» логістичної системи.
3. Розрахувати коефіцієнт використання потужності кожного елемента.
4. Визначити прогнозований туристичний потік при його зростанні на 15 %.
5. Встановити, чи здатна існуюча система обслужити прогнозований потік.
6. Визначити дефіцит потужності за кожною складовою.
7. Встановити, які елементи потребують першочергової модернізації.
8. Запропонувати комплексну логістичну стратегію розвитку дестинації.

Методика розрахунку

Логістичний потенціал:

ЛП = мінімальна пропускна спроможність елементів системи

Коефіцієнт використання:

$K_v = \text{Фактичний потік} / \text{Пропускна спроможність} \times 100 \%$

Прогнозований потік:

$ТП_{пр} = ТП_{ф} \times (1 + \text{Темп зростання})$

Дефіцит:

$D = \text{Прогнозований потік} - \text{Потужність}$

Якщо результат від'ємний — дефіцит відсутній.

Завдання 2. Аналіз інтенсивності та сезонної нерівномірності туристопотоку

Курортна туристична дестинація характеризується значними сезонними коливаннями попиту. Необхідно оцінити структуру туристопотоку та визначити рівень сезонного навантаження на логістичну систему.

Вихідні дані

Місяць	Туристичний потік, осіб
Січень	12 000
Лютий	10 000
Березень	14 000
Квітень	18 000
Травень	28 000
Червень	45 000
Липень	62 000
Серпень	68 000
Вересень	38 000
Жовтень	22 000
Листопад	13 000
Грудень	16 000

Максимальна пропускна спроможність туристичної системи — 55 000 туристів на місяць.

Завдання

1. Розрахувати річний туристичний потік.
2. Визначити середньомісячний туристичний потік.
3. Встановити місяці максимального та мінімального навантаження.
4. Розрахувати коефіцієнт сезонної нерівномірності як відношення максимального місячного потоку до середньомісячного.
5. Визначити місяці, коли туристопотік перевищує пропускну спроможність.
6. Розрахувати величину перевантаження в кожному такому місяці.
7. Визначити загальне сезонне перевантаження.
8. Розрахувати частку туристів, які відвідують дестинацію в червні–серпні.
9. Запропонувати логістичні заходи щодо зниження сезонності туристопотоку.

Методика розрахунку

Середньомісячний потік:

$$ТП_{сер} = \text{Річний туристопотік} / 12$$

Коефіцієнт сезонної нерівномірності:

$$K_c = TP_{max} / TP_{сер}$$

Перевантаження:

$$П = \text{Фактичний потік} - \text{Максимальна пропускна спроможність}$$

Частка високого сезону:

$$Ч_{вс} = \text{Туристопотік за червень–серпень} / \text{Річний туристопотік} \times 100 \%$$

Завдання 3. Синхронізація туристичного та обслуговувальних потоків

Туроператор організовує триденний туристичний тур для 180 туристів. Туристичний потік супроводжується транспортним, готельним, ресторанним, екскурсійним та інформаційним потоками.

Пропускна спроможність постачальників послуг є різною.

Вихідні дані

Обслуговувальний потік	Максимальна потужність, туристів
Транспортний	200
Розміщення	190
Харчування	220
Екскурсійний	160
Інформаційний супровід	250

Завдання

1. Визначити максимальну кількість туристів, яка може отримати повний комплекс послуг.

2. Встановити «вузьке місце».

3. Визначити кількість туристів, для яких не вистачає потужності.

4. Розрахувати коефіцієнт використання кожного обслуговувального потоку при фактично можливому обсязі обслуговування.

5. Визначити, на скільки осіб необхідно збільшити екскурсійну потужність.

6. Розрахувати необхідне відсоткове збільшення екскурсійної потужності.

7. Визначити наступне потенційне «вузьке місце».

8. Запропонувати альтернативний варіант без збільшення фізичної потужності екскурсійного обслуговування.

9. Пояснити необхідність синхронізації туристичного та обслуговувальних потоків.

Методика розрахунку

Пропускна спроможність системи:

ПС = мінімальна потужність обслуговувальних потоків

Дефіцит:

Д = Туристичний потік – ПС

Коефіцієнт використання:

$$Кв = \frac{\text{Фактично обслужені туристи}}{\text{Потужність відповідного потоку}} \times 100 \%$$

Необхідне збільшення:

$$З\% = \frac{(\text{Необхідна потужність} - \text{Наявна потужність})}{\text{Наявна потужність}} \times 100 \%$$

Завдання 4. Інтегральне оцінювання рівня логістичної організації туристичної дестинації

Для порівняння двох туристичних дестинацій А і Б експертна група сформувала систему логістичних критеріїв. Кожний критерій оцінюється за 10-бальною шкалою.

Вихідні дані

Критерій	Вага	Дестинація А	Дестинація Б
Транспортна доступність	0,25	8	9
Розвиненість туристичної інфраструктури	0,20	9	7
Інформаційне забезпечення	0,15	7	9
Якість туристичного сервісу	0,20	8	8
Узгодженість логістичних потоків	0,20	6	9
Разом	1,00	—	—

Завдання

1. Перевірити суму вагових коефіцієнтів.
2. Розрахувати зважені оцінки за кожним критерієм.
3. Визначити інтегральну логістичну оцінку дестинації А.
4. Визначити інтегральну логістичну оцінку дестинації Б.
5. Порівняти отримані результати.
6. Встановити сильні та слабкі сторони кожної дестинації.
7. Визначити, яка дестинація має вищий рівень логістичної організації.
8. Запропонувати першочерговий напрям удосконалення для дестинації з нижчою оцінкою.
9. Провести сценарний розрахунок: визначити інтегральну оцінку дестинації А, якщо показник узгодженості логістичних потоків підвищиться з 6 до 9 балів.

Методика розрахунку

Зважена оцінка:

$$ZO = \text{Оцінка} \times \text{Вага}$$

Інтегральна оцінка:

$$I = \text{сума всіх зважених оцінок}$$

Для інтерпретації:

Значення	Рівень логістичної організації
9,00–10,00	Дуже високий
8,00–8,99	Високий
7,00–7,99	Достатній
5,00–6,99	Середній
Менше 5,00	Низький

Завдання 5. Комплексне управління туристичною логістичною системою

Туристична дестинація «Морський берег» приймає 240 000 туристів на рік. Регіональна адміністрація планує збільшити туристичний потік на 20 %.

Для обґрунтування стратегії розвитку необхідно оцінити відповідність туристичного потоку пропускній спроможності основних елементів логістичної системи.

Вихідні дані

Елемент системи	Потужність, туристів/рік
Транспортна інфраструктура	310 000
Засоби розміщення	270 000
Заклади харчування	320 000
Туристично-екскурсійні об'єкти	260 000
Інформаційна інфраструктура	350 000

Планується реалізація таких інвестиційних проєктів:

Проект	Збільшення потужності	Інвестиції, млн грн
Розширення засобів розміщення	+15 %	30
Модернізація туристичних об'єктів	+20 %	18
Розвиток транспортної інфраструктури	+10 %	40

Завдання

1. Розрахувати плановий туристичний потік.
2. Визначити поточний логістичний потенціал дестинації.
3. Встановити існуюче «вузьке місце».
4. Визначити, чи може система забезпечити планове зростання.
5. Розрахувати дефіцит потужності кожного елемента щодо планового туристопотоку.
6. Розрахувати нову потужність засобів розміщення після реалізації першого проєкту.
7. Розрахувати нову потужність туристичних об'єктів після модернізації.
8. Визначити, які інвестиційні проєкти необхідні для забезпечення планового туристопотоку.
9. Визначити загальну суму необхідних інвестицій.
10. Встановити нове «вузьке місце» після реалізації обраних проєктів.
11. Розрахувати резерв логістичного потенціалу.
12. Запропонувати комплексну стратегію управління туристичними та обслуговувальними потоками.

Методика розрахунку

Плановий туристопотік:

$$ТП_{пл} = ТП_{ф} \times (1 + \text{Темп приросту})$$

Логістичний потенціал:

$$ЛП = \text{мінімальна потужність елементів системи}$$

Нова потужність:

$$П_{нова} = П_{поточна} \times (1 + \text{Відсоток збільшення})$$

Резерв:

$$Р = \text{Логістичний потенціал після модернізації} - \text{Плановий туристопотік}$$

Узагальнення завдань до теми

Основний зміст	Ключовий метод
Комплексна структура логістики туризму	Пропускна спроможність, «вузькі місця»
Туристопотік	Інтенсивність і сезонна нерівномірність
Обслуговувальні потоки	Синхронізація потоків
Базові поняття логістики туризму	Інтегральне оцінювання
Комплексна туристична логістична система	Потенціал, інвестиції, оптимізація

Очікувані результати виконання

Після виконання завдань здобувач вищої освіти повинен уміти розглядати логістику туризму як комплексну систему, визначати параметри туристопотоку, оцінювати пропускну спроможність обслуговувальних потоків, знаходити «вузькі місця», розраховувати рівень використання логістичного потенціалу та обґрунтовувати управлінські рішення щодо розвитку туристичної дестинації.

Тестові завдання

1. Логістика туризму – це:

- А) система обліку доходів туристичного підприємства
- Б) організація виключно транспортного обслуговування туристів
- В) система управління туристичними та пов'язаними з ними обслуговувальними, інформаційними, фінансовими й матеріальними потоками
- Г) метод рекламування туристичного продукту

2. Головною метою логістики туризму є:

- А) максимальне збільшення кількості туристів незалежно від можливостей території
- Б) оптимізація туристичних та супутніх потоків для якісного задоволення потреб туристів за раціонального використання ресурсів
- В) максимізація транспортних витрат
- Г) збільшення кількості туристичних посередників

3. Комплексний підхід до логістики туризму передбачає:

- А) управління виключно туристопотоком
- Б) незалежне управління кожним учасником туристичного ринку
- В) узгоджене управління туристичними та обслуговувальними потоками в єдиній системі
- Г) управління тільки фінансовими ресурсами турфірми

4. Центральне місце у комплексній структурі логістики туризму займає:

- А) потік матеріалів
- Б) фінансовий потік
- В) туристичний потік
- Г) кадровий потік

5. До обслуговувальних потоків, що супроводжують туристопотік, належать:
- А) тільки матеріальні потоки
 - Б) інформаційні, фінансові, сервісні та матеріальні потоки
 - В) лише фінансові та кадрові потоки
 - Г) виключно транспортні потоки
6. Логістичний підхід до туристичної діяльності передбачає:
- А) максимальне використання туристичних ресурсів без обмежень
 - Б) збільшення туристичного навантаження за будь-яких умов
 - В) координацію потоків з урахуванням ресурсних, інфраструктурних та екологічних обмежень
 - Г) відмову від прогнозування туристичного попиту
7. До основних складових логістичної системи туризму належать:
- А) тільки туристичні підприємства
 - Б) лише готелі й ресторани
 - В) туристи, туристичні підприємства, постачальники послуг, транспортна та туристична інфраструктура, туристичні ресурси
 - Г) виключно державні органи управління
8. Інтеграція в логістиці туризму означає:
- А) ізолювану діяльність учасників туристичного ринку
 - Б) координацію діяльності учасників у процесі формування, просування та споживання туристичного продукту
 - В) ліквідацію туристичних посередників
 - Г) відмову від інформаційного обміну
9. Туристопотік – це:
- А) потік туристичної інформації
 - Б) сукупність туристів, які переміщуються у певному напрямку в просторі та часі
 - В) рух фінансових ресурсів туристичного підприємства
 - Г) переміщення туристичного обладнання
10. Основною кількісною характеристикою туристопотоку є:
- А) вартість туристичного продукту
 - Б) кількість туристів, які переміщуються за певний проміжок часу
 - В) кількість туристичних підприємств
 - Г) розмір рекламного бюджету
11. Інтенсивність туристопотоку характеризує:
- А) витрати одного туриста
 - Б) середню тривалість туру
 - В) кількість туристів, що проходять через певну територію або пункт за

одиницю часу

Г) кількість туристичних ресурсів території

12. За напрямом переміщення туристопотоки можуть бути:

А) тільки внутрішніми

Б) лише міжнародними

В) вхідними та вихідними

Г) тільки сезонними

13. За територіальною ознакою туризм, а відповідно й туристичні потоки, поділяють на:

А) матеріальні та нематеріальні

Б) внутрішні та міжнародні

В) інформаційні та фінансові

Г) постійні та складські

14. Сезонність туристопотоку означає:

А) однакову кількість туристів протягом року

Б) нерівномірність туристичного попиту та потоків у різні періоди року

В) повну відсутність туристів у міжсезоння

Г) зміну туристичних маршрутів щодня

15. Одним із головних завдань логістичного управління туристопотоком є:

А) максимальна концентрація туристів на одній території

Б) узгодження обсягу туристопотоку з пропускною спроможністю туристичної території та її інфраструктури

В) усунення сезонних туристичних маршрутів

Г) збільшення туристичного навантаження без урахування ресурсів

16. Який показник характеризує допустиму кількість туристів, яку територія може прийняти без критичного погіршення умов функціонування?

А) собівартість туру

Б) коефіцієнт фінансової ліквідності

В) туристично-логістичний потенціал території

Г) рекламний потенціал туристичного підприємства

17. Нерівномірність туристичних потоків може спричинити:

А) автоматичне зниження попиту на транспорт

Б) перевантаження інфраструктури в пікові періоди та недовикористання її потужностей у міжсезоння

В) повну ліквідацію туристичних ресурсів

Г) зменшення потреби в логістичному управлінні

18. Обслуговувальні потоки в логістиці туризму – це:

А) виключно переміщення туристів

Б) тільки транспортні перевезення

- В) потоки ресурсів, послуг, інформації та фінансів, що забезпечують формування й обслуговування туристопотоку
- Г) виключно рекламні повідомлення

19. Який потік забезпечує туриста відомостями про маршрут, розклад, умови проживання та програму туру?

- А) матеріальний
- Б) фінансовий
- В) інформаційний
- Г) виробничий

20. Потік платежів туристів за проживання, перевезення та екскурсійне обслуговування належить до:

- А) матеріального потоку
- Б) інформаційного потоку
- В) фінансового потоку
- Г) кадрового потоку

21. До сервісного потоку в туризмі належить:

- А) передавання туристичної заявки
- Б) надання послуг розміщення, харчування, перевезення та екскурсійного обслуговування
- В) перерахування коштів туроператору
- Г) переміщення продуктів харчування на склад

22. Прикладом матеріального потоку в системі туристичного обслуговування є:

- А) бронювання номера в готелі
- Б) оплата туристом туру
- В) постачання продуктів харчування до ресторану готельного комплексу
- Г) надсилання електронного ваучера туристу

23. Взаємозв'язок туристичного й обслуговувальних потоків полягає в тому, що:

- А) вони функціонують незалежно один від одного
- Б) обслуговувальні потоки виникають лише після завершення подорожі
- В) обслуговувальні потоки формуються відповідно до параметрів туристопотоку та забезпечують його рух і обслуговування
- Г) туристопотік формується виключно під впливом фінансових потоків

24. Зростання туристопотоку за незмінної пропускної спроможності інфраструктури найімовірніше призведе до:

- А) автоматичного підвищення якості послуг
- Б) перевантаження обслуговувальної системи та зниження рівня туристичного сервісу

- В) зменшення потреби в транспорті
- Г) скорочення потреби в місцях розміщення

25. Туристичний продукт – це:

- А) виключно послуга проживання
- Б) тільки туристичний маршрут
- В) комплекс туристичних послуг і товарів, призначених для задоволення потреб туриста під час подорожі
- Г) виключно транспортна послуга

26. Туристичний маршрут – це:

- А) перелік туристичних підприємств регіону
- Б) заздалегідь визначений шлях переміщення туристів між пунктами відвідування
- В) система фінансових розрахунків турфірми
- Г) форма рекламної діяльності

27. Логістичний ланцюг у туризмі являє собою:

- А) тільки послідовність транспортних перевезень
- Б) упорядковану сукупність учасників і процесів, що забезпечують формування, просування та споживання туристичного продукту
- В) перелік туристичних ресурсів регіону
- Г) виключно взаємодію туриста і готелю

28. Пропускна спроможність туристичного об'єкта характеризує:

- А) середню ціну туристичної послуги
- Б) кількість працівників туристичного підприємства
- В) максимальну кількість туристів, яку об'єкт може обслужити за певний період за визначених умов
- Г) кількість рекламних повідомлень про об'єкт

29. Логістичний потенціал туристичної території характеризує:

- А) виключно кількість готелів
- Б) тільки фінансові можливості туристів
- В) можливість території приймати й обслуговувати певний обсяг туристопотоку з урахуванням ресурсних та інфраструктурних обмежень
- Г) виключно площу туристичної території

30. Ефективне логістичне управління у туризмі забезпечує:

- А) максимізацію туристопотоку без урахування навантаження
- Б) збільшення кількості посередників
- В) максимальне накопичення туристів у популярних дестинаціях
- Г) узгодження туристичних і обслуговувальних потоків, оптимізацію витрат та підвищення якості туристичного обслуговування

Питання для самостійної роботи

1. Що таке логістика туризму?
2. Чому туристопотік є центральним об'єктом?
3. Які характеристики туристопотоку?
4. Що таке туристичне навантаження?
5. Що таке пропускна спроможність?
6. Які обслуговувальні потоки існують?
7. Що означає синхронізація потоків?

Теми для презентацій

1. Комплексна структура логістики туризму.
2. Туристопотік як об'єкт управління.
3. Сезонність туристичних потоків.
4. Туристичне навантаження.
5. Пропускна спроможність туристичних об'єктів.

ПРАКТИЧНЕ ЗАНЯТТЯ 4

Тема: Логістика ресурсної бази туризму

- 4.1. Значення ресурсної бази туризму та її логістичної оцінки
- 4.2. Методика визначення логістичного потенціалу рекреаційно-туристичних ресурсів
- 4.3. Розрахунок логістичного потенціалу морської пляжної зони
- 4.4. Визначення туристично-логістичного потенціалу великого міста
- 4.5. Застосування логістичних стратегій розвитку в міжнародному туризмі

Мета заняття: Оволодіння методиками оцінювання логістичного потенціалу ресурсів, допустимого туристичного навантаження та обґрунтування стратегій розвитку дестинацій.

Методичні рекомендації до вивчення теми

При вивченні теми необхідно виходити з того, що управління туристичними потоками є безперервним процесом, який включає:

аналіз → прогнозування → планування → організацію → координацію → регулювання → контроль → коригування.

Планування туристичного потоку передбачає визначення:

- передбачуваної кількості туристів;
- напрямів переміщення;
- термінів подорожі;
- транспортних засобів;
- місць розміщення;
- об'єктів відвідування;
- тривалості перебування;
- резерву часу;
- витрат;

- можливих ризиків.

Методичні рекомендації щодо маршрутизації

Маршрутизація є одним із найважливіших напрямів управління туристичними потоками.

При побудові маршруту необхідно враховувати:

1. туристичну привабливість об'єктів;
2. географічне розташування;
3. відстань;
4. тривалість переїздів;
5. якість транспортної мережі;
6. режим роботи об'єктів;
7. тривалість екскурсій;
8. потребу у харчуванні та відпочинку;
9. пропускну спроможність;
10. резерв часу.

Здобувачам необхідно розрізняти:

лінійний маршрут — початковий і кінцевий пункти не збігаються;

кільцевий маршрут — маршрут завершується у пункті початку;

радіальний маршрут — туристи повертаються до одного базового пункту після окремих поїздок;

комбінований маршрут — поєднує кілька типів побудови.

Розрахунок загальної тривалості маршруту

Рекомендується використовувати модель:

Тзаг = Ттр + Тек + Тхар + Твідп + Торг + Трез, де:

- Ттр — час транспортування;
- Тек — екскурсійне обслуговування;
- Тхар — харчування;
- Твідп — відпочинок;
- Торг — організаційні операції;
- Трез — резерв часу.

Здобувач повинен оцінити не лише математичну тривалість маршруту, але й реалістичність програми з позиції туриста.

Пропускна спроможність

Пропускна спроможність туристичного об'єкта має враховувати:

- фізичну місткість;
- тривалість відвідування;
- режим роботи;
- можливу кількість груп;
- вимоги безпеки;
- екологічні обмеження;
- рівень комфорту.

Спрощено: **$P = M \times n$** , де:

- P** — кількість туристів за період;
- M** — місткість однієї групи;
- n** — кількість груп.

Приклад

Музей може одночасно приймати групу з 25 осіб. За робочий день можливе проведення 20 екскурсій:

$$P = 25 \times 20 = 500 \text{ осіб/день.}$$

При формуванні висновку необхідно врахувати, що фактична допустима кількість відвідувачів може бути меншою за теоретичну через вимоги комфорту, безпеки або збереження об'єкта.

Управління логістичними ризиками

Здобувачам необхідно навчитися визначати основні ризики туристичного маршруту:

- транспортні затримки;
- перевантаження об'єктів;
- несприятливі погодні умови;
- зміни графіка роботи;
- скасування бронювання;
- недостатність транспортної місткості;
- інформаційні помилки;
- фінансові ризики;
- надзвичайні обставини.

Рекомендується застосовувати алгоритм:

ідентифікація ризику → оцінка ймовірності → оцінка наслідків → розроблення превентивного заходу → альтернативний сценарій.

Ситуаційні та розрахункові завдання

Завдання 1. Інтегральна логістична оцінка туристичних дестинацій

Туроператор планує розробити новий регіональний туристичний продукт. Для вибору найбільш перспективної території необхідно провести комплексну логістичну оцінку трьох умовних туристичних дестинацій: **А, Б і В.**

Оцінювання здійснюється за 10-бальною шкалою.

Вихідні дані

Критерій	Вага	Дестинація А	Дестинація Б	Дестинація В
Туристично-рекреаційні ресурси	0,25	9	8	7
Транспортна доступність	0,20	7	9	8
Туристична інфраструктура	0,15	8	9	7
Засоби розміщення	0,15	7	9	8
Якість туристичного сервісу	0,10	8	8	9
Інформаційне забезпечення	0,08	7	9	8
Екологічний стан	0,07	9	6	10
Разом	1,00	—	—	—

Методика виконання

Інтегральна оцінка:

$I = \text{сума } (W_i \times B_i)$

де:

I — інтегральна оцінка дестинації;

W_i — ваговий коефіцієнт критерію;

B_i — бальна оцінка критерію.

Завдання

1. Розрахувати інтегральну оцінку кожної дестинації.
2. Побудувати рейтинг дестинацій.
3. Визначити сильні та слабкі сторони кожної території.
4. Обґрунтувати вибір дестинації для нового туристичного продукту.
5. Запропонувати заходи для підвищення логістичного потенціалу дестинації, яка посіла останнє місце.

Завдання 2. Визначення логістичного потенціалу рекреаційно-туристичної території

Рекреаційна територія має значні природні ресурси, однак туристичний потік необхідно обмежувати відповідно до можливостей інфраструктури та екологічної місткості.

Визначено чотири основні обмеження.

Вихідні дані

Складова потенціалу	Максимальна кількість туристів за добу
Рекреаційна місткість території	5 000
Місткість засобів розміщення	3 600
Пропускна спроможність транспортної системи	4 200
Місткість туристичної інфраструктури	3 900

Фактичний туристичний потік становить 3 150 осіб за добу.

Методика виконання

Загальний логістичний потенціал визначається за принципом «вузького місця».

Логістичний потенціал = мінімальне значення серед усіх складових потенціалу.

Коефіцієнт використання потенціалу:

$K_v = \text{Фактичний туристичний потік} / \text{Логістичний потенціал}$

Резерв потенціалу:

$R = \text{Логістичний потенціал} - \text{Фактичний туристичний потік}$

Завдання

1. Визначити максимальний логістичний потенціал території.
2. Встановити головне «вузьке місце» логістичної системи.
3. Розрахувати коефіцієнт використання потенціалу.
4. Визначити резерв туристичного потоку.
5. Розрахувати, як зміниться потенціал, якщо місткість засобів розміщення збільшити на 25 %.
6. Визначити наступне «вузьке місце».

7. Запропонувати управлінські рішення щодо збалансованого розвитку території.

Завдання 3. Розрахунок логістичного потенціалу морської пляжної зони

Приморська туристична дестинація планує розвиток пляжного туризму. Необхідно встановити максимально допустиму кількість одночасного перебування туристів на пляжі та оцінити рівень його завантаження.

Вихідні дані

Довжина пляжу — 1 500 м.

Середня ширина пляжу — 40 м.

Частка території, придатної для відпочинку — 80 %.

Норматив площі на одного відпочивальника — 8 м²/особу.

Середня тривалість перебування туриста на пляжі — 4 години.

Тривалість функціонування пляжу — 12 годин на добу.

Фактичний туристичний потік — 15 000 осіб за добу.

Методика виконання

Крок 1. Загальна площа пляжу:

Площа = довжина × ширина

Крок 2. Корисна площа:

Корисна площа = загальна площа × 0,80

Крок 3. Одночасна місткість:

Місткість = корисна площа / норматив площі на 1 туриста

Крок 4. Коефіцієнт оборотності:

Коб = тривалість роботи пляжу / середня тривалість перебування туриста

Крок 5. Добовий логістичний потенціал:

Пдоб = одночасна місткість × Коб

Завдання

1. Розрахувати загальну площу пляжу.
2. Визначити корисну рекреаційну площу.
3. Розрахувати одночасну місткість пляжу.
4. Визначити коефіцієнт оборотності.
5. Розрахувати максимально допустимий добовий туристичний потік.
6. Визначити коефіцієнт використання пляжного потенціалу.
7. Встановити, чи існує перевантаження пляжної території.
8. Визначити резерв або дефіцит місткості.
9. Запропонувати заходи щодо управління туристичним потоком у піковий сезон.

Завдання 4. Визначення туристично-логістичного потенціалу великого міста

Міська влада планує збільшити кількість туристів та проведення великих туристичних заходів. Необхідно визначити, яку максимальну кількість туристів місто може приймати за добу без критичного перевантаження інфраструктури.

Вихідні дані

Елемент міської туристичної системи	Пропускна спроможність, осіб/добу
Готелі та інші засоби розміщення	28 000
Транспортна система	42 000
Заклади ресторанного господарства	36 000
Туристично-екскурсійні об'єкти	31 000
Інформаційно-туристична інфраструктура	40 000
Громадські туристичні простори	34 000

Середній фактичний туристичний потік — 25 000 осіб/добу.

У період проведення міжнародного фестивалю прогнозується 35 000 туристів/добу.

Методика виконання

Логістичний потенціал міста визначається за найменшою пропускною спроможністю:

Пміста = мінімальне значення пропускної спроможності елементів системи.

Рівень використання потенціалу:

Кв = Фактичний потік / Потенціал міста

Завдання

1. Визначити туристично-логістичний потенціал міста.
2. Встановити основне «вузьке місце».
3. Розрахувати коефіцієнт використання потенціалу за звичайних умов.
4. Розрахувати рівень завантаження під час міжнародного фестивалю.
5. Визначити величину перевищення допустимого потоку.
6. Встановити, які елементи інфраструктури будуть перевантажені.
7. Розрахувати, на скільки відсотків необхідно збільшити місткість засобів розміщення, щоб забезпечити приймання 35 000 туристів.
8. Запропонувати систему логістичного управління туристичними потоками під час масового заходу.

Завдання 5. Вибір логістичної стратегії розвитку міжнародної туристичної дестинації

Міжнародна туристична дестинація приймає 2,4 млн туристів на рік. Стратегія розвитку передбачає збільшення туристичного потоку до 3,2 млн туристів.

Однак окремі складові туристичної системи мають обмежену пропускну спроможність.

Плановий туристичний потік — 3,2 млн осіб/рік.

Вихідні дані

Елемент туристичної системи	Поточна пропускна спроможність, млн туристів/рік
Аеропорт	3,8
Готельна інфраструктура	2,9
Міський транспорт	3,4
Туристичні об'єкти	2,7
Ресторанна інфраструктура	3,5

Розглядаються чотири інвестиційні проекти:

Проект	Інвестиції, млн євро	Збільшення пропускної спроможності
Розширення аеропорту	40	+20 %
Розвиток готельної мережі	25	+25 %
Модернізація туристичних об'єктів	18	+30 %
Розвиток громадського транспорту	22	+20 %

Завдання

1. Визначити фактичний логістичний потенціал дестинації.
2. Встановити головне «вузьке місце».
3. Визначити, чи може існуюча система прийняти заплановані 3,2 млн туристів.
4. Розрахувати дефіцит пропускної спроможності.
5. Розрахувати нову пропускну спроможність кожного елемента після реалізації відповідного інвестиційного проекту.
6. Визначити, який інвестиційний проект необхідно реалізувати першочергово.
7. Встановити, чи буде одного проекту достатньо для забезпечення планового туристичного потоку.
8. Запропонувати оптимальну комбінацію інвестиційних заходів.
9. Обґрунтувати логістичну стратегію розвитку дестинації.
10. Запропонувати заходи для зменшення сезонної концентрації міжнародного туристичного потоку.

Тестові завдання

1. Що розуміють під ресурсною базою туризму?
А) Сукупність лише туристичних підприємств регіону
Б) Сукупність природних, історико-культурних, соціально-економічних та інфраструктурних ресурсів, що можуть використовуватися для туристичної діяльності
В) Виключно транспортну інфраструктуру території
Г) Лише фінансові ресурси туристичних підприємств
2. Основна мета логістичної оцінки туристичних ресурсів полягає у:

- А) максимальному збільшенні туристопотоку
 - Б) визначенні тільки економічної вартості ресурсів
 - В) визначенні можливого обсягу туристичного навантаження з урахуванням ресурсних та інфраструктурних обмежень
 - Г) збільшенні кількості туристичних підприємств
3. Чому під час логістичної оцінки туристичної території необхідно враховувати її пропускну спроможність?
- А) Для максимального збільшення кількості реклами
 - Б) Для недопущення надмірного туристичного навантаження та погіршення якості обслуговування
 - В) Для зменшення кількості туристичних ресурсів
 - Г) Для визначення кількості працівників турфірми
4. Який принцип є ключовим при логістичному використанні рекреаційно-туристичних ресурсів?
- А) Максимальне використання ресурсу незалежно від наслідків
 - Б) Концентрація всіх туристів на одному об'єкті
 - В) Рациональне використання ресурсів із дотриманням допустимого туристичного навантаження
 - Г) Повна відмова від використання природних ресурсів
5. Перевищення допустимого туристичного навантаження на територію може призвести до:
- А) автоматичного підвищення якості туристичних послуг
 - Б) збільшення стійкості природних ресурсів
 - В) деградації ресурсів, перевантаження інфраструктури та зниження якості туристичного обслуговування
 - Г) скорочення антропогенного навантаження
6. Логістичне управління ресурсною базою туризму спрямоване на:
- А) необмежене збільшення туристопотоку
 - Б) узгодження туристопотоку з можливостями ресурсів та інфраструктури території
 - В) ліквідацію сезонності туризму адміністративними методами
 - Г) збільшення кількості туристичних посередників
7. Логістичний потенціал рекреаційно-туристичного ресурсу характеризує:
- А) виключно його ринкову вартість
 - Б) кількість туристичних підприємств на території
 - В) можливий обсяг туристопотоку, який може бути прийнятий і обслужений без перевищення встановлених обмежень
 - Г) лише рекламну привабливість ресурсу
8. Під час визначення логістичного потенціалу туристичного ресурсу насамперед необхідно враховувати:

- А) тільки ціну туристичної путівки
- Б) площу або місткість ресурсу, нормативне навантаження та режим його використання
- В) лише кількість туристичних фірм
- Г) виключно обсяг рекламних витрат

9. Нормативне рекреаційне навантаження характеризує:

- А) ціну відвідування туристичного об'єкта
- Б) кількість туристичних підприємств регіону
- В) допустиму кількість відвідувачів на одиницю площі або іншого параметра ресурсу
- Г) кількість працівників туристичної інфраструктури

10. Якщо фактичний туристопотік є меншим за розрахований логістичний потенціал території, це свідчить про:

- А) перевантаження туристичної території
- Б) наявність резерву логістичного потенціалу
- В) критичний рівень рекреаційного навантаження
- Г) необхідність припинити туристичну діяльність

11. Коефіцієнт використання логістичного потенціалу доцільно визначати як:

- А) відношення площі території до чисельності населення
- Б) відношення фактичного туристопотоку до максимально допустимого туристопотоку
- В) відношення прибутку до транспортних витрат
- Г) відношення кількості готелів до кількості ресторанів

12. Значення коефіцієнта використання логістичного потенціалу понад 1 свідчить про:

- А) значний резерв потенціалу
- Б) повну відсутність туристів
- В) перевищення допустимого туристичного навантаження
- Г) оптимальне використання ресурсів

13. Резерв логістичного потенціалу території визначається як:

- А) сума фактичного і максимально допустимого туристопотоку
- Б) різниця між максимально допустимим та фактичним туристопотоком
- В) відношення кількості туристів до кількості працівників
- Г) різниця між доходами і транспортними витратами

14. Основним ресурсним параметром для визначення одночасної місткості морського пляжу є:

- А) кількість рекламних стендів
- Б) кількість туристичних фірм
- В) корисна площа пляжної території
- Г) кількість транспортних маршрутів

15. Який показник необхідно враховувати разом із корисною площею пляжу для визначення його допустимої місткості?

- А) Вартість номера в готелі
- Б) Норматив площі пляжу на одного відпочивальника
- В) Кількість турагентів
- Г) Вартість транспортного квитка

16. Якщо корисна площа пляжу збільшується за незмінного нормативу площі на одну особу, його розрахункова місткість:

- А) зменшується
- Б) залишається незмінною
- В) збільшується
- Г) дорівнює нулю

17. Якщо норматив необхідної площі на одного відпочивальника збільшується за незмінної площі пляжу, його одночасна місткість:

- А) збільшується
- Б) зменшується
- В) не змінюється
- Г) автоматично подвоюється

18. При визначенні добового логістичного потенціалу пляжної зони, крім одночасної місткості, доцільно враховувати:

- А) тільки заробітну плату персоналу
- Б) кількість рекламних оголошень
- В) оборотність місць або кількість змін відпочивальників протягом дня
- Г) лише кількість готелів у місті

19. Якщо розрахункова місткість пляжу становить 1000 осіб, а за день кожне місце в середньому використовується двома різними відпочивальниками, добовий потенціал становить:

- А) 500 осіб
- Б) 1000 осіб
- В) 2000 осіб
- Г) 3000 осіб

20. Для забезпечення сталого використання морської пляжної зони необхідно:

- А) максимально збільшувати щільність відпочивальників
- Б) узгоджувати туристопотік із допустимою місткістю пляжу та можливостями інфраструктури
- В) відмовитися від обліку сезонності
- Г) використовувати всю площу без функціонального зонування

21. Туристично-логістичний потенціал великого міста характеризує:

- А) лише кількість його мешканців
- Б) тільки кількість готелів
- В) максимально можливий обсяг туристопотоку, який місто здатне прийняти та якісно обслужити з урахуванням наявних ресурсів та інфраструктури
- Г) виключно площу міської території

22. Який елемент може виступати обмежувальним фактором туристично-логістичного потенціалу міста?

- А) Тільки чисельність населення
- Б) Місткість закладів розміщення, транспортної системи, харчування та туристичних об'єктів
- В) Тільки кількість рекламних агентств
- Г) Виключно кількість туристичних сайтів

23. Якщо готельний фонд міста може прийняти 20 тис. туристів, транспортна система — 30 тис., а туристичні об'єкти — 25 тис. туристів за визначений період, обмежувальним фактором є:

- А) транспортна система
- Б) туристичні об'єкти
- В) готельний фонд
- Г) усі елементи мають однакову пропускну спроможність

24. При визначенні інтегрального туристично-логістичного потенціалу міста важливо:

- А) враховувати тільки найпривабливіший туристичний об'єкт
- Б) оцінювати взаємопов'язані можливості ресурсної, транспортної, готельної, ресторанної та іншої інфраструктури
- В) не враховувати транспортну доступність
- Г) орієнтуватися лише на кількість населення

25. Для зменшення пікового туристичного навантаження у великому місті доцільно:

- А) концентрувати всіх туристів у центральній частині
- Б) закривати альтернативні туристичні маршрути
- В) просторово й часово перерозподіляти туристопотоки між об'єктами та маршрутами
- Г) збільшувати навантаження лише на найбільш популярні об'єкти

26. Основною метою логістичної стратегії в міжнародному туризмі є:

- А) збільшення кількості міжнародних туристів за будь-яких умов
- Б) оптимізація міжнародних туристичних та обслуговувальних потоків з урахуванням ресурсів, витрат, часу і якості обслуговування
- В) відмова від використання транспортних систем
- Г) збільшення кількості посередників

27. Стратегія диверсифікації туристичних потоків передбачає:

- А) концентрацію туристів лише в одному туристичному центрі
- Б) розподіл туристопотоків між різними територіями, маршрутами та видами туризму
- В) повну відмову від міжнародних маршрутів
- Г) скорочення туристичного продукту до однієї послуги

28. Стратегія сезонного вирівнювання туристопотоків спрямована на:

- А) посилення навантаження лише у високий сезон
- Б) припинення туристичної діяльності в міжсезоння
- В) стимулювання туристичного попиту в періоди низького сезону та зменшення пікових перевантажень
- Г) скорочення кількості туристичних продуктів у міжсезоння

29. Який захід відповідає логістичній стратегії просторового перерозподілу міжнародних туристопотоків?

- А) Просування лише одного відомого туристичного центру
- Б) Розвиток альтернативних DESTINATION і маршрутів для зниження перевантаження популярних територій
- В) Скорочення транспортної доступності периферійних районів
- Г) Концентрація готельної інфраструктури лише в одному місті

30. Найбільш ефективна логістична стратегія сталого розвитку міжнародного туризму повинна забезпечувати:

- А) максимальне туристичне навантаження на всі ресурси
- Б) зростання туристопотоку незалежно від екологічних наслідків
- В) мінімальну участь місцевих територій у туристичній діяльності
- Г) баланс між туристичним попитом, пропускнуою спроможністю територій, економічною ефективністю та збереженням туристичних ресурсів

Питання для самостійної роботи

1. Що таке ресурсна база туризму?
2. Що таке логістичний потенціал?
3. Чим фізична місткість відрізняється від допустимого навантаження?
4. Як визначається резерв потенціалу?
5. Як розрахувати місткість пляжу?
6. Як визначити «вузьке місце» міста?
7. Що таке просторова диверсифікація?

Теми для презентацій

1. Логістична оцінка туристичних ресурсів.
2. Логістичний потенціал DESTINATION.
3. Логістика морських пляжних зон.
4. Потенціал великого міста.
5. Overtourism як логістична проблема.

ПРАКТИЧНЕ ЗАНЯТТЯ 5

Тема: Логістика турфірми

5.1. Концепція логістики турфірми

5.2. Стратегія, планування та організаційні форми логістики турфірми

5.3. Вертикальна та горизонтальна інтеграція в туризмі

Мета заняття: Сформувати практичні навички планування та оцінювання логістичної діяльності туристичної фірми; визначення структури витрат туристичного продукту; розрахунку собівартості, доходу, прибутку та рентабельності туру; оцінювання ефективності використання транспортних і готельних ресурсів; обґрунтування логістичних рішень туристичного підприємства.

Завдання 1 Оцінювання ефективності логістичної системи турфірми

Туристична фірма «Travel Line» організовує групові тури Україною. Протягом місяця було обслуговано 800 туристів.

Керівництво встановило, що значна частина витрат пов'язана з транспортним обслуговуванням, розміщенням, інформаційним супроводом та координацією партнерів. Необхідно оцінити структуру логістичних витрат і визначити резерви їх оптимізації.

Вихідні дані

Стаття витрат	Сума, грн
Транспортне обслуговування	320 000
Розміщення туристів	480 000
Харчування	240 000
Екскурсійне обслуговування	120 000
Інформаційне забезпечення	45 000
Страховання	35 000
Координація партнерів	60 000
Реклама та просування	80 000

Дохід від реалізації туристичних продуктів — 1 800 000 грн.

Кількість туристів — 800 осіб.

Завдання

1. Визначити загальну суму логістичних та операційних витрат.
2. Розрахувати витрати на одного туриста.
3. Визначити частку кожної статті у загальній структурі витрат.
4. Розрахувати прибуток турфірми.
5. Визначити рентабельність витрат.
6. Встановити три найбільші статті витрат.
7. Запропонувати заходи щодо їх оптимізації.
8. Пояснити, як застосування логістичної концепції може вплинути на фінансові результати турфірми.

Методика розрахунку

Загальні витрати:

Взаг = сума всіх статей витрат

Витрати на одного туриста:

$B1 = \text{Взаг} / \text{Кількість туристів}$

Прибуток:

$\Pi = \text{Дохід} - \text{Взаг}$

Рентабельність витрат:

$R = \text{Прибуток} / \text{Витрати} \times 100 \%$

Частка окремої статті:

$\text{Ч} = \text{Витрати за статтею} / \text{Загальні витрати} \times 100 \%$

Завдання 2. Стратегічне планування діяльності турфірми

Турфірма планує збільшити обсяг реалізації туристичних продуктів у наступному році. У поточному році компанія обслужила 4 800 туристів.

Керівництво розглядає стратегію зростання туристичного потоку на **25 %**.

Однак існуючі логістичні потужності компанії мають певні обмеження.

Вихідні дані

Елемент системи	логістичної	Максимальна потужність, туристів/рік
Договори із засобами розміщення		5 600
Транспортні контракти		6 200
Екскурсійне обслуговування		5 400
Інформаційна система		7 000
Персонал турфірми		5 200

Фактичний туристичний потік — 4 800 туристів/рік.

Завдання

1. Розрахувати плановий туристичний потік при зростанні на 25 %.
2. Визначити поточний логістичний потенціал турфірми.
3. Встановити «вузьке місце» логістичної системи.
4. Визначити, чи може компанія забезпечити планове зростання.
5. Розрахувати дефіцит потужності кожного елемента системи.
6. Визначити, які складові логістичної системи необхідно розширити.
7. Запропонувати послідовність управлінських рішень.
8. Сформулювати короткий логістичний план підготовки турфірми до збільшення туристичного потоку.

Методика розрахунку

Плановий туристичний потік:

$\text{ТПпл} = \text{ТПф} \times (1 + \text{Темп зростання})$

Логістичний потенціал:

$\text{ЛП} = \text{мінімальна потужність серед елементів логістичної системи}$

Дефіцит потужності:

$\text{Д} = \text{Плановий потік} - \text{Потужність елемента}$

Якщо результат менший або дорівнює нулю — дефіцит відсутній.

Завдання 3. Вибір організаційної форми логістики турфірми

Туроператор організовує 120 групових турів на рік. Компанія розглядає два варіанти організації транспортної логістики:

Варіант А — власний транспортний підрозділ.

Варіант Б — передача транспортного обслуговування зовнішній компанії (аутсорсинг).

Необхідно визначити економічно доцільнішу організаційну форму.

Варіант А. Власний транспорт

Стаття витрат	Сума, грн/рік
Амортизація автобусів	900 000
Заробітна плата водіїв	720 000
Страхування	180 000
Технічне обслуговування	300 000
Адміністративні витрати	120 000
Паливо на один тур	8 000

Варіант Б. Аутсорсинг

Вартість транспортного обслуговування одного туру — **24 000 грн.**

Додаткові витрати на координацію перевізника — **120 000 грн/рік.**

Завдання

1. Розрахувати постійні витрати власного транспортного підрозділу.
2. Розрахувати витрати на паливо за 120 турів.
3. Визначити загальні річні витрати за варіантом А.
4. Розрахувати загальні річні витрати при аутсорсингу.
5. Визначити витрати на транспортне обслуговування одного туру за кожним варіантом.
6. Визначити економічно вигіднішу організаційну форму.
7. Розрахувати річний економічний ефект від вибору дешевшого варіанта.
8. Назвати не менше трьох нефінансових переваг і ризиків кожного варіанта.
9. Обґрунтувати остаточне управлінське рішення.

Методика розрахунку

Власний транспорт:

Ввл = Постійні витрати + Витрати на паливо

Аутсорсинг:

Ваут = Кількість турів × Ціна одного туру + Витрати на координацію

Економічний ефект:

Е = Витрати дорожчого варіанта – Витрати дешевшого варіанта

Завдання 4. Вертикальна інтеграція туроператора

Туроператор щорічно обслуговує 10 000 туристів. Для розміщення клієнтів він користується послугами незалежних готелів.

Середня кількість ночей на одного туриста — 4 ночі.

Середня контрактна ціна проживання — 1 100 грн за одну ніч.

Компанія розглядає можливість вертикальної інтеграції — укладення довгострокового договору з готельною мережею з гарантованим обсягом закупівлі номерного фонду.

Після інтеграції вартість однієї ночі становитиме 900 грн, але компанія повинна щорічно витрачати додатково 2 000 000 грн на управління контрактом, маркетингову підтримку та гарантовані платежі.

Завдання

1. Розрахувати річну кількість туристичних ночівель.
2. Визначити поточні витрати туроператора на розміщення туристів.
3. Розрахувати витрати на проживання після вертикальної інтеграції.
4. Врахувати додаткові витрати на інтеграцію.
5. Визначити загальні витрати після інтеграції.
6. Розрахувати річний економічний ефект.
7. Розрахувати економію на одного туриста.
8. Визначити, чи є вертикальна інтеграція економічно доцільною.
9. Назвати основні переваги вертикальної інтеграції для управління туристичними потоками.
10. Визначити можливі ризики довгострокового партнерства.

Методика розрахунку

Кількість ночівель:

$$N = \text{Кількість туристів} \times \text{Кількість ночей}$$

Поточні витрати:

$$V_p = N \times \text{Поточна ціна ночівлі}$$

Витрати після інтеграції:

$$V_i = N \times \text{Нова ціна} + \text{Додаткові витрати}$$

Економічний ефект:

$$E = V_p - V_i$$

Завдання 5. Горизонтальна інтеграція туристичних фірм

Ситуація

Три регіональні туристичні фірми планують створити спільну партнерську мережу для закупівлі транспортних послуг, проведення рекламних кампаній, використання єдиної інформаційної системи та формування спільних туристичних маршрутів.

До інтеграції кожна компанія самостійно несе відповідні витрати.

Вихідні дані до інтеграції

Стаття	Фірма А, грн	Фірма Б, грн	Фірма В, грн
Реклама	600 000	450 000	350 000
Інформаційні системи	300 000	250 000	200 000
Координація перевізників	400 000	350 000	300 000
Розробка маршрутів	250 000	200 000	150 000

Після створення партнерської мережі прогнозується:

- рекламні витрати скоротяться на 25 %;
- витрати на інформаційні системи — на 30 %;
- витрати на координацію перевізників — на 20 %;
- витрати на розробку маршрутів — на 40 %.

Одноразові витрати на створення партнерської мережі становлять 450 000 грн.

Завдання

1. Розрахувати загальні витрати трьох турфірм до інтеграції.
2. Визначити суму витрат за кожною статтею.
3. Розрахувати витрати після горизонтальної інтеграції.

4. Визначити економію за кожною статтею.
5. Розрахувати загальну річну економію.
6. Врахувати одноразові витрати на створення мережі.
7. Визначити чистий економічний ефект першого року.
8. Розрахувати економічний ефект другого року, коли одноразові витрати вже відсутні.
9. Визначити строк окупності витрат на створення партнерської мережі.
10. Обґрунтувати доцільність горизонтальної інтеграції.
11. Назвати можливі організаційні ризики партнерства.

Методика розрахунку

Загальні витрати до інтеграції:

Вдо = сума витрат усіх компаній

Економія за статтею:

Ест = Початкові витрати × Відсоток скорочення

Нові витрати:

Впісля = Початкові витрати – Економія

Загальна економія:

Езаг = сума економії за всіма статтями

Чистий ефект першого року:

Еч = Езаг – Витрати на створення мережі

Строк окупності:

Т = Витрати на створення мережі / Річна економія

Тестові завдання

1. Логістика турфірми – це:
 - А) система бухгалтерського обліку туристичного підприємства
 - Б) система планування, організації, координації та контролю потоків, пов'язаних із формуванням і реалізацією туристичного продукту
 - В) виключно організація транспортних перевезень туристів
 - Г) лише рекламна діяльність турфірми
2. Основною метою логістики турфірми є:
 - А) максимізація кількості туристичних послуг незалежно від попиту
 - Б) забезпечення ефективного руху туристичних, сервісних, інформаційних і фінансових потоків при заданому рівні обслуговування клієнтів
 - В) збільшення кількості посередників
 - Г) максимальне підвищення витрат на обслуговування
3. Головним об'єктом логістичного управління турфірми є:
 - А) тільки персонал підприємства
 - Б) виключно фінансові ресурси
 - В) туристичні та пов'язані з ними сервісні, інформаційні й фінансові потоки
 - Г) лише матеріальні запаси
4. Логістичний підхід до діяльності турфірми передбачає:

- А) незалежне виконання окремих функцій
- Б) координацію всіх операцій від формування туристичного продукту до його споживання туристом
- В) відмову від співпраці з постачальниками
- Г) орієнтацію виключно на рекламу

5. До основних учасників логістичного ланцюга турфірми належать:

- А) тільки турист і турагент
- Б) лише туроператор і перевізник
- В) туристи, туроператори, турагенти, перевізники, заклади розміщення, харчування та інші постачальники послуг
- Г) виключно державні органи

6. Формування туристичного продукту з позицій логістики передбачає:

- А) випадковий набір туристичних послуг
- Б) узгодження транспортних, готельних, екскурсійних та інших послуг за часом, місцем, якістю і вартістю
- В) використання лише одного виду послуг
- Г) відмову від планування маршруту

7. Який потік забезпечує передачу даних про бронювання, маршрути, графіки та замовлення?

- А) Матеріальний
- Б) Кадровий
- В) Інформаційний
- Г) Виробничий

8. Фінансовий потік турфірми формується внаслідок:

- А) переміщення туристів між DESTINATIONAMI
- Б) передавання інформації про туристичний продукт
- В) надходження платежів від туристів і здійснення розрахунків із постачальниками послуг
- Г) переміщення рекламних матеріалів

9. Ефективність логістики турфірми проявляється у:

- А) максимальному збільшенні кількості операцій
- Б) збільшенні часу обслуговування клієнтів
- В) зниженні сукупних витрат, скороченні часу обслуговування та підвищенні якості туристичного продукту
- Г) повній відмові від посередників

10. Логістичний сервіс турфірми передбачає:

- А) лише продаж туристичного продукту
- Б) комплексне обслуговування клієнта до, під час і після придбання та споживання туристичного продукту

- В) тільки рекламування туристичних послуг
- Г) виключно оформлення договору

11. Логістична стратегія турфірми – це:

- А) короткостроковий перелік рекламних заходів
- Б) довгостроковий напрям управління логістичними потоками, спрямований на досягнення конкурентних переваг
- В) виключно план продажу туристичних путівок
- Г) система бухгалтерської звітності

12. Основою розроблення логістичної стратегії турфірми є:

- А) тільки бажання керівника
- Б) виключно кількість працівників підприємства
- В) аналіз попиту, ресурсів, партнерів, конкурентного середовища та логістичних можливостей підприємства
- Г) випадковий вибір туристичних напрямів

13. Стратегічне логістичне планування орієнтоване переважно на:

- А) виконання щоденних операцій
- Б) визначення довгострокових цілей, напрямів розвитку та способів організації логістичної системи турфірми
- В) оформлення одного туристичного замовлення
- Г) складання щоденного графіка роботи

14. Тактичне логістичне планування турфірми передбачає:

- А) визначення місії підприємства на десятиліття
- Б) конкретизацію стратегічних рішень на середньостроковий період
- В) лише виконання поточного замовлення туриста
- Г) виключно ведення бухгалтерського обліку

15. Оперативне логістичне планування пов'язане з:

- А) формуванням глобальної стратегії розвитку
- Б) вибором місії підприємства
- В) поточним управлінням бронюваннями, замовленнями, графіками та обслуговуванням туристів
- Г) визначенням довгострокової організаційної структури галузі

16. Яка логістична стратегія спрямована на скорочення загальних витрат турфірми при збереженні необхідного рівня сервісу?

- А) Стратегія максимального накопичення ресурсів
- Б) Стратегія мінімізації сукупних логістичних витрат
- В) Стратегія скорочення клієнтської бази
- Г) Стратегія відмови від партнерства

17. Стратегія підвищення рівня логістичного сервісу передбачає:

- А) збільшення часу обслуговування
- Б) скорочення кількості доступних послуг
- В) підвищення надійності, швидкості, доступності та персоналізації туристичного обслуговування
- Г) відмову від зворотного зв'язку з туристами

18. Який етап логістичного планування передбачає прогнозування майбутнього туристичного попиту?

- А) Бухгалтерський облік
- Б) Прогнозування
- В) Інвентаризація
- Г) Ліквідація

19. Під час планування туру важливим логістичним завданням є:

- А) максимальне збільшення кількості послуг у програмі
- Б) часова та просторова координація транспортування, розміщення, харчування й екскурсійного обслуговування
- В) відмова від резервування послуг
- Г) планування тільки вартості реклами

20. Централізована організація логістики турфірми передбачає:

- А) повну відсутність координації
- Б) зосередження основних логістичних функцій і рішень в одному структурному підрозділі або центрі управління
- В) передавання всіх функцій туристам
- Г) незалежну діяльність кожного менеджера без єдиного управління

21. Децентралізована організаційна форма логістики характеризується:

- А) повною концентрацією рішень в одному підрозділі
- Б) розподілом логістичних функцій між різними підрозділами або напрямками діяльності
- В) відсутністю відповідальних за логістику
- Г) передаванням усіх функцій державним органам

22. Логістичний аутсорсинг у діяльності турфірми означає:

- А) виконання всіх операцій виключно власними силами
- Б) відмову від роботи з партнерами
- В) передавання окремих логістичних функцій спеціалізованим зовнішнім організаціям
- Г) припинення туристичної діяльності

23. Інтеграція в туристичній логістиці означає:

- А) повну ізоляцію учасників туристичного ринку
- Б) об'єднання та координацію діяльності учасників туристичного ланцюга для досягнення спільного результату

- В) скорочення інформаційного обміну
- Г) відмову від довгострокової співпраці

24. Вертикальна інтеграція в туризмі передбачає:

- А) об'єднання лише конкуруючих турфірм одного рівня
- Б) об'єднання або координацію підприємств різних рівнів ланцюга створення туристичного продукту
- В) співпрацю виключно між туристами
- Г) відмову від транспортних підприємств

25. Прикладом вертикальної інтеграції є:

- А) об'єднання двох турагентств
- Б) створення асоціації готелів одного рівня
- В) об'єднання туроператора з готельною, транспортною або іншою компанією-постачальником туристичних послуг
- Г) співпраця двох конкуруючих авіакомпаній без участі інших ланок

26. Горизонтальна інтеграція передбачає:

- А) об'єднання підприємств різних стадій туристичного обслуговування
- Б) співпрацю або об'єднання підприємств одного рівня туристичного ринку
- В) виключно зв'язок між туристом і туроператором
- Г) відмову від взаємодії з конкурентами

27. Прикладом горизонтальної інтеграції є:

- А) придбання туроператором готелю
- Б) об'єднання кількох туристичних агентств у мережу
- В) укладання договору туриста з готелем
- Г) придбання транспортною компанією ресторану

28. Однією з переваг вертикальної інтеграції для турфірми є:

- А) збільшення залежності від випадкових постачальників
- Б) погіршення контролю за якістю
- В) посилення контролю над якістю, вартістю та надійністю складових туристичного продукту
- Г) повна втрата координації між учасниками

29. Основною перевагою горизонтальної інтеграції може бути:

- А) скорочення масштабів діяльності
- Б) розширення ринкової присутності, використання спільних ресурсів і отримання ефекту масштабу
- В) зростання дублювання функцій як головна мета
- Г) припинення обміну інформацією

30. Ефективне поєднання вертикальної та горизонтальної інтеграції дозволяє турфірмі:

- А) повністю відмовитися від партнерських відносин
- Б) збільшити кількість неузгоджених операцій
- В) орієнтуватися виключно на короткострокові продажі
- Г) підвищити керованість туристичного ланцюга, розширити ринкові можливості та забезпечити комплексність туристичного продукту

Питання для самостійної роботи

1. Що таке логістика турфірми?
2. Що таке логістичний потенціал?
3. Чим стратегічне планування відрізняється від оперативного?
4. Які організаційні форми логістики існують?
5. Що таке вертикальна інтеграція?
6. Що таке горизонтальна інтеграція?
7. Які ризики інтеграції?

Теми для презентацій

1. Концепція логістики турфірми.
2. Логістичний потенціал.
3. Логістична стратегія.
4. Методи вибору постачальників.
5. Вертикальна та горизонтальна інтеграція.

ПРАКТИЧНЕ ЗАНЯТТЯ 6

Тема: Логістика туру

- 6.1. Тури та їх класифікація
- 6.2. Логістична розробка туру: сутність і послідовність
- 6.3. Класифікація туристичних маршрутів
- 6.4. Узагальнена методика логістичної розробки туру

Мета заняття: сформувати практичні навички комплексної логістичної розробки туристичного продукту, вибору маршруту, планування туристичного потоку, визначення потреби у транспортних, готельних, харчових, екскурсійних та інформаційних ресурсах, розрахунку собівартості туру, ціни реалізації, доходу, прибутку та рентабельності.

МЕТОДИКА ЛОГІСТИЧНОЇ РОЗРОБКИ ТУРУ

Логістична розробка туру передбачає комплексне узгодження туристичних, транспортних, інформаційних, сервісних та фінансових потоків.

Розробку туру доцільно здійснювати за такими етапами.

Етап 1. Визначення концепції туру

Необхідно встановити:

- мету подорожі;
- цільову аудиторію;
- вид туризму;
- тривалість туру;
- кількість туристів;

- сезон проведення;
- основні туристичні об'єкти;
- рівень сервісу.

Етап 2. Формування маршруту

Визначають:

- початковий і кінцевий пункт;
- проміжні туристичні центри;
- послідовність відвідування об'єктів;
- загальну протяжність маршруту;
- тривалість переїздів;
- місця зупинок;
- резервні варіанти маршруту.

Логістично ефективним вважається маршрут, який забезпечує мінімізацію непродуктивних переїздів, раціональне використання транспортного засобу та комфорт туристів.

Етап 3. Розрахунок транспортного забезпечення

Кількість необхідного пального визначається:

Кількість пального = Протяжність маршруту x Норма витрат пального / 100.

Витрати на пальне:

Витрати на пальне = Кількість пального x Ціна 1 л пального.

Загальні транспортні витрати:

Транспортні витрати = Витрати на пальне + Оплата роботи водія + Оренда транспортного засобу + Інші транспортні витрати.

Етап 4. Оцінювання використання транспортного ресурсу

Коефіцієнт завантаження транспортного засобу:

$K_z = \text{Кількість туристів} / \text{Місткість транспортного засобу} \times 100$.

Чим вищий коефіцієнт завантаження, тим ефективніше розподіляються постійні транспортні витрати між туристами.

Етап 5. Розрахунок потреби в розміщенні

Витрати на розміщення:

$V_{\text{гот}} = \text{Кількість туристів} \times \text{Кількість ночей} \times \text{Вартість проживання однієї особи за ніч}$.

Етап 6. Розрахунок витрат на харчування

$V_{\text{хар}} = \text{Кількість туристів} \times \text{Кількість днів} \times \text{Вартість харчування однієї особи за день}$.

Етап 7. Розрахунок екскурсійних витрат

Екскурсійні витрати включають оплату роботи екскурсовода та вартість відвідування туристичних об'єктів.

Вхідні квитки:

$V_{\text{кв}} = \text{Кількість туристів} \times \text{Вартість екскурсійної програми для однієї особи}$.

Загальні екскурсійні витрати:

$V_{\text{екс}} = \text{Вхідні квитки} + \text{Оплата роботи екскурсовода}$.

Етап 8. Розрахунок страхових витрат

$V_{\text{стр}} = \text{Кількість туристів} \times \text{Страховий тариф на одну особу}$.

Етап 9. Розрахунок загальної собівартості туру

Собівартість туру визначається як сума всіх витрат:

Стур = Втранспорт + Вготель + Вхарчування + Векскурсії + Встрахування + Вінформаційні + Ворганізаційні.

Етап 10. Визначення собівартості на одного туриста

$C1 = \text{Загальна собівартість туру} / \text{Кількість туристів}$.

Етап 11. Формування ціни туристичного продукту

Ціну туру можна визначити з урахуванням запланованого рівня рентабельності:

Ціна туру = Собівартість одного туриста $\times (1 + P / 100)$,

де P - запланований рівень рентабельності, %.

Етап 12. Розрахунок доходу

Дохід = Кількість туристів $\times$ Ціна туру для одного туриста.

Етап 13. Розрахунок прибутку

Прибуток = Дохід - Загальні витрати.

Етап 14. Визначення рентабельності

Рентабельність = Прибуток / Загальні витрати $\times 100$.

Етап 15. Логістична оцінка туру

На завершальному етапі необхідно оцінити:

- раціональність маршруту;
- рівень завантаження транспорту;
- структуру туристичних витрат;
- якість взаємодії з постачальниками;
- рівень логістичних ризиків;
- прибутковість;
- можливості оптимізації туру.

Завдання 1. Класифікація та вибір оптимального виду туру

Туроператор планує сформувати новий туристичний продукт для групи з 36 туристів. Розглядаються три варіанти туру:

Показник	Тур А	Тур Б	Тур В
Тривалість, днів	3	5	7
Відстань маршруту, км	650	1 200	1 850
Вартість на 1 туриста, грн	5 400	7 800	10 500
Кількість екскурсій	3	5	7
Кількість туристичних локацій	4	7	10
Час у дорозі, год	10	18	28

Цільова група — туристи віком 25–45 років, які орієнтуються на культурно-пізнавальний відпочинок і мають бюджет до 8 500 грн на особу.

Завдання

1. Класифікувати кожний тур:

- за тривалістю;
- за метою;
- за способом організації;

- за територіальною ознакою;
 - за видом транспорту.
2. Визначити, які тури відповідають бюджетному обмеженню.
 3. Розрахувати кількість туристичних локацій на один день туру.
 4. Розрахувати середню кількість годин у дорозі на один день.
 5. Порівняти насиченість програм.
 6. Визначити найбільш прийнятний тур для заданої цільової групи.
 7. Обґрунтувати рішення з логістичної точки зору.

Методика розрахунку

Насиченість маршруту:

$H = \text{Кількість туристичних локацій} / \text{Кількість днів}$

Середній час у дорозі:

$T_{\text{сер}} = \text{Загальний час у дорозі} / \text{Кількість днів}$

Завдання 2. Логістична розробка групового туру

Туроператор розробляє 4-денний автобусний тур для 36 туристів.

Автобус має 45 місць.

Загальна довжина маршруту — 1 200 км.

Витрата пального — 24 л на 100 км.

Ціна дизельного пального — 60 грн/л.

Вихідні дані

Стаття	Значення
Водій, грн	6 000
Оренда автобуса, грн	8 000
Проживання, грн/ніч/особу	700
Кількість ночей,	3
Харчування, грн/день/особу	400
Екскурсії, грн/особу	550
Екскурсвод, грн	6 000
Страхування, грн/особу	80
Інформаційно-рекламні витрати, грн	2 500
Організаційні витрати, грн	3 500
Планова рентабельність, %	20

Завдання

1. Розрахувати витрати пального.
2. Визначити транспортні витрати.
3. Розрахувати витрати на проживання.
4. Визначити витрати на харчування.
5. Розрахувати витрати на екскурсійне обслуговування.
6. Визначити загальну собівартість туру.
7. Розрахувати собівартість на одного туриста.
8. Визначити продажну ціну туру з урахуванням рентабельності 20 %.
9. Розрахувати прогнозований дохід.
10. Визначити прибуток.
11. Розрахувати коефіцієнт завантаження автобуса.
12. Оцінити економічну ефективність туру.

Методика розрахунку

Пальне:

$$\Pi = \text{Відстань} \times \text{Витрата пального} / 100$$

Вартість пального:

$$\text{Впал} = \Pi \times \text{Ціна пального}$$

Собівартість на туриста:

$$C1 = \text{Загальна собівартість} / \text{Кількість туристів}$$

Ціна туру:

$$\text{Ц} = C1 \times 1,20$$

Завантаження автобуса:

$$Kз = \text{Кількість туристів} / \text{Кількість місць} \times 100 \%$$

Завдання 3. Вибір оптимального туристичного маршруту

Туроператор розглядає три варіанти маршруту для екскурсійного туру.

Вихідні дані

Показник	Маршрут А	Маршрут Б	Маршрут В
Тип маршруту	Лінійний	Кільцевий	Радіальний
Відстань, км	1 100	950	780
Тривалість переїздів, год	18	15	13
Кількість туристичних об'єктів	8	8	6
Транспортні витрати, грн	42 000	36 000	31 000
Кількість змін готелю	3	2	0

Вартість однієї години транспортного часу для групи умовно оцінюється у 1 200 грн з урахуванням непрямих логістичних витрат.

Завдання

1. Охарактеризувати лінійний, кільцевий і радіальний маршрути.
2. Розрахувати загальні логістичні транспортні витрати з урахуванням вартості часу.
3. Розрахувати транспортні витрати на один туристичний об'єкт.
4. Визначити маршрут із найменшими сукупними логістичними витратами.
5. Оцінити комфортність кожного маршруту за кількістю змін готелю.
6. Визначити переваги та недоліки кожної конфігурації.
7. Рекомендувати маршрут для групи туристів старшого віку.
8. Обґрунтувати вибір.

Методика розрахунку

Вартість часу:

$$\text{Вчас} = \text{Час переїздів} \times 1\,200 \text{ грн}$$

Сукупні транспортно-логістичні витрати:

$$\text{Влог} = \text{Транспортні витрати} + \text{Вартість часу}$$

Витрати на один об'єкт:

$$\text{Во} = \text{Влог} / \text{Кількість туристичних об'єктів}$$

Завдання 4. Оптимізація програми та календарного графіка туру

Для групового туру передбачено відвідування п'яти туристичних об'єктів протягом одного дня.

Робочий туристичний день триває з 08:00 до 20:00, тобто 12 годин.

Вихідні дані

Операція	Тривалість
Переїзд готель – об’єкт А	1 год 20 хв
Відвідування об’єкта А	1 год 30 хв
Переїзд А – Б	45 хв
Відвідування об’єкта Б	1 год
Обід	1 год
Переїзд Б – В	50 хв
Відвідування об’єкта В	1 год 20 хв
Переїзд В – Г	40 хв
Відвідування об’єкта Г	1 год
Переїзд Г – Д	55 хв
Відвідування об’єкта Д	1 год 10 хв
Повернення до готелю	1 год 15 хв

Рекомендований резерв часу на непередбачені затримки — 10 % загальної тривалості програми.

Завдання

1. Перевести всі часові показники у хвилини.
2. Розрахувати загальну тривалість програми без резерву.
3. Визначити необхідний резерв часу.
4. Розрахувати повну тривалість туристичного дня.
5. Встановити, чи вкладається програма у 12 годин.
6. Якщо ні — визначити величину перевищення.
7. Запропонувати не менше двох варіантів оптимізації програми.
8. Визначити, який туристичний об’єкт або операцію доцільно перенести на інший день.
9. Скласти оптимізовану послідовність виконання операцій.
10. Пояснити значення резервного часу в логістичному плануванні туру.

Методика розрахунку

Загальний час:

$T_{\text{заг}} = \text{сума тривалості всіх операцій}$

Резерв:

$T_{\text{рез}} = T_{\text{заг}} \times 10 \%$

Повний час:

$T_{\text{повн}} = T_{\text{заг}} + T_{\text{рез}}$

Завдання 5. Комплексна логістична оцінка та оптимізація туристичного туру

Туроператор розробив 5-денний культурно-пізнавальний тур для 40 туристів.

Попередня собівартість туру — 320 000 грн.

Продажна ціна — 9 600 грн на туриста.

Автобус має 50 місць.

Програма включає 9 туристичних об’єктів.

Загальна довжина маршруту — 1 600 км.

Під час тестового туру виявлено такі проблеми:

- дві екскурсії починалися із запізненням;
- середнє завантаження автобуса було 80 %;
- 15 % туристів зазначили надмірну тривалість переїздів;
- готель на другій локації коштує на 20 % дорожче за аналогічний готель;
- витрати на цей готель у загальній собівартості становлять 60 000 грн;
- зміна готелю потребуватиме додаткових трансферних витрат 5 000 грн;
- альтернативний готель дає знижку 20 % від поточних витрат.

Завдання

1. Розрахувати загальний дохід від продажу туру.
2. Визначити прибуток.
3. Розрахувати рентабельність собівартості.
4. Визначити коефіцієнт завантаження автобуса.
5. Розрахувати економію при переході до альтернативного готелю.
6. Врахувати додаткові трансферні витрати.
7. Визначити чистий економічний ефект від зміни готелю.
8. Розрахувати нову собівартість туру.
9. Визначити новий прибуток за незмінної ціни.
10. Розрахувати нову рентабельність.
11. Запропонувати заходи щодо скорочення тривалості переїздів.
12. Запропонувати заходи щодо підвищення пунктуальності екскурсій.
13. Визначити, чи доцільно змінювати готель.
14. Сформулювати підсумкове логістичне рішення щодо оптимізації туру.

Методика розрахунку

Дохід:

$D = \text{Кількість туристів} \times \text{Ціна туру}$

Прибуток:

$P = \text{Дохід} - \text{Собівартість}$

Рентабельність:

$R = \text{Прибуток} / \text{Собівартість} \times 100 \%$

Економія на готелі:

$E_{\text{гот}} = \text{Поточні витрати} \times 20 \%$

Чистий ефект:

$E_{\text{ч}} = E_{\text{гот}} - \text{Додаткові трансферні витрати}$

Нова собівартість:

$S_{\text{нова}} = \text{Стара собівартість} - \text{Чистий економічний ефект}$

Узагальнення до Теми

Основний зміст	Метод
Класифікація та вибір туру	Порівняльний логістичний аналіз
Логістична розробка туру	Калькуляція, ціна, прибуток
Туристичні маршрути	Порівняння маршрутних схем
Календарний графік	Аналіз часу та оптимізація
Комплексна оптимізація туру	Економічний та логістичний аналіз

Після виконання цих кейсів студент повинен уміти класифікувати тури й туристичні маршрути, послідовно здійснювати логістичну розробку туру, розраховувати його собівартість та економічну ефективність, оптимізувати часові параметри маршруту і приймати комплексні рішення щодо вдосконалення туристичного продукту.

Тестові завдання

1. Тур у туристичній діяльності – це:
 - А) виключно транспортне перевезення туриста
 - Б) окрема послуга розміщення
 - В) комплекс туристичних послуг, об'єднаних програмою та маршрутом подорожі й наданих протягом визначеного періоду
 - Г) рекламна пропозиція туристичного підприємства
2. Основними складовими туру є:
 - А) тільки транспорт і страхування
 - Б) маршрут, програма подорожі та комплекс передбачених туристичних послуг
 - В) виключно проживання та харчування
 - Г) лише екскурсійне обслуговування
3. За територіальною ознакою тури можуть бути:
 - А) груповими та індивідуальними
 - Б) короткостроковими та тривалими
 - В) внутрішніми та міжнародними
 - Г) сезонними та цілорічними
4. За кількістю учасників тури поділяють на:
 - А) внутрішні та міжнародні
 - Б) індивідуальні та групові
 - В) сезонні та цілорічні
 - Г) лінійні та кільцеві
5. За метою подорожі тури можуть бути:
 - А) тільки внутрішніми та міжнародними
 - Б) виключно груповими
 - В) пізнавальними, рекреаційними, діловими, лікувально-оздоровчими та іншими
 - Г) лише короткостроковими та довгостроковими
6. Тур, головною метою якого є ознайомлення з історико-культурними пам'ятками та визначними місцями, належить до:
 - А) ділових
 - Б) лікувально-оздоровчих
 - В) пізнавальних
 - Г) транзитних

7. Туристичний пакет характеризується як:

- А) лише набір рекламних матеріалів
- Б) сформований комплекс взаємопов'язаних туристичних послуг, запропонованих туристу як єдиний продукт
- В) виключно транспортний квиток
- Г) перелік туристичних ресурсів регіону

8. Логістична розробка туру – це:

- А) виключно визначення ціни туристичного продукту
- Б) тільки вибір транспортного засобу
- В) комплексне планування й узгодження маршруту, туристичних послуг, потоків, часу та ресурсів туру
- Г) виключно рекламування готового туру

9. Основною метою логістичної розробки туру є:

- А) максимальне збільшення кількості пунктів маршруту
- Б) формування узгодженого за часом, простором, ресурсами, вартістю та якістю комплексу туристичних послуг
- В) максимальне збільшення тривалості подорожі
- Г) скорочення кількості послуг незалежно від потреб туристів

10. Початковим етапом розробки нового туру є:

- А) розрахунок фактичного прибутку
- Б) визначення цільового сегмента, мети та концепції туру
- В) виплата комісійної винагороди турагенту
- Г) аналіз відгуків після завершення туру

11. Після визначення концепції туру важливим логістичним завданням є:

- А) оформлення бухгалтерського балансу
- Б) вибір DESTИНАЦІЙ, пунктів відвідування та формування маршруту
- В) ліквідація альтернативних варіантів перевезення без аналізу
- Г) збільшення кількості посередників

12. Під час вибору транспортного забезпечення туру необхідно враховувати:

- А) лише зовнішній вигляд транспортного засобу
- Б) виключно бажання перевізника
- В) відстань, час у дорозі, місткість, комфорт, безпеку та вартість перевезення
- Г) тільки кількість туристичних об'єктів

13. Часова координація туру передбачає:

- А) збільшення тривалості всіх операцій
- Б) узгодження часу перевезення, розміщення, харчування, екскурсій та інших послуг
- В) планування лише часу відправлення
- Г) виключення резервного часу з програми

14. Резервування послуг під час логістичної розробки туру необхідне для:

- А) збільшення кількості документів
- Б) забезпечення доступності необхідних послуг у визначений час та в необхідному обсязі
- В) збільшення тривалості маршруту
- Г) відмови від взаємодії з постачальниками

15. Завершальним елементом підготовки туру перед його реалізацією є:

- А) визначення лише назви туру
- Б) вибір одного туристичного об'єкта
- В) перевірка узгодженості програми, розрахунок вартості та підготовка туру до реалізації
- Г) відмова від контролю сформованого продукту

16. Туристичний маршрут – це:

- А) перелік готелів певного регіону
- Б) заздалегідь визначений шлях переміщення туристів між пунктами відвідування відповідно до програми туру
- В) виключно автомобільна дорога
- Г) список туристів у групі

17. Маршрут, у якому початковий і кінцевий пункти не збігаються, називається:

- А) кільцевим
- Б) лінійним
- В) радіальним
- Г) стаціонарним

18. Маршрут, у якому туристи повертаються до початкового пункту після проходження послідовності інших пунктів, називається:

- А) лінійним
- Б) кільцевим
- В) транзитним
- Г) одностороннім

19. Радіальний маршрут передбачає:

- А) постійну зміну місця ночівлі
- Б) переміщення лише в одному напрямку
- В) перебування в одному базовому пункті з виїздами до різних туристичних об'єктів і поверненням до бази
- Г) відсутність екскурсійних поїздок

20. Комбінований туристичний маршрут характеризується:

- А) використанням лише одного пункту перебування
- Б) відсутністю транспортного обслуговування

- В) поєднанням ознак або елементів різних типів маршрутів
- Г) обов'язковим використанням лише авіатранспорту

21. За видом транспорту туристичні маршрути можуть бути:

- А) тільки внутрішніми та міжнародними
- Б) автомобільними, автобусними, залізничними, авіаційними, водними та комбінованими
- В) виключно короткими та довгими
- Г) тільки груповими та індивідуальними

22. Який тип маршруту доцільно використовувати, якщо туристи проживають в одному готелі та щодня здійснюють екскурсійні виїзди з поверненням?

- А) Лінійний
- Б) Транзитний
- В) Радіальний
- Г) Односторонній

23. Вибір оптимального туристичного маршруту повинен здійснюватися з урахуванням:

- А) лише мінімальної відстані
- Б) тільки кількості туристичних об'єктів
- В) туристичної привабливості, транспортної доступності, часу, витрат, безпеки та якості обслуговування
- Г) виключно вартості проживання

24. Узагальнена методика логістичної розробки туру передбачає:

- А) виконання тільки фінансових розрахунків
- Б) вибір маршруту без аналізу попиту
- В) послідовне обґрунтування концепції, маршруту, програми, ресурсного забезпечення, витрат і результативності туру
- Г) виключно проведення рекламної кампанії

25. Під час оцінювання попиту на майбутній тур необхідно визначити:

- А) лише кількість конкурентів
- Б) цільовий сегмент туристів, їхні потреби, платоспроможність та очікуваний обсяг попиту
- В) виключно кількість транспортних засобів
- Г) тільки чисельність персоналу турфірми

26. Коефіцієнт завантаження туристичного автобуса характеризує:

- А) відношення транспортних витрат до загальних витрат
- Б) відношення фактичної кількості туристів до загальної кількості пасажирських місць
- В) відношення тривалості туру до довжини маршруту
- Г) відношення прибутку до собівартості

27. Собівартість туру включає:

- А) лише витрати на транспортування
- Б) тільки витрати на проживання
- В) сукупність витрат, необхідних для формування та забезпечення передбаченого комплексу туристичних послуг
- Г) виключно рекламні витрати

28. Ціна туру повинна формуватися з урахуванням:

- А) тільки витрат на транспорт
- Б) собівартості, запланованої прибутковості, ринкової ситуації та цінності пропозиції для споживача
- В) виключно кількості туристів
- Г) лише вартості проживання

29. Якщо фактична кількість туристів у групі становить 36 осіб, а автобус має 45 пасажирських місць, коефіцієнт його завантаження становить:

- А) 45 %
- Б) 60 %
- В) 75 %
- Г) 80 %

30. Критерієм ефективної логістичної розробки туру є:

- А) максимальна кількість пунктів маршруту незалежно від витрат
- Б) максимальна тривалість подорожі
- В) мінімальна кількість послуг незалежно від задоволеності туристів
- Г) оптимальне поєднання якості туристичного продукту, часової узгодженості, безпеки, раціональних витрат і економічної результативності

Питання для самостійної роботи

1. Що таке тур?
2. Як класифікують тури?
3. Що таке логістична розробка туру?
4. Які типи маршрутів існують?
5. Як розраховується транспортний час?
6. Які статті формують собівартість?
7. Як визначають ціну і рентабельність?
8. Що таке логістична оптимізація туру?

Теми для презентацій

1. Тур як комплексний туристичний продукт.
2. Класифікація туристичних маршрутів.
3. Логістична розробка туру.
4. Собівартість туристичного продукту.
5. Оптимізація туристичного маршруту.

ПРАКТИЧНЕ ЗАНЯТТЯ 7

Тема: Інфраструктурне забезпечення туристичної діяльності

7.1. Інформаційна логістика в туризмі

7.2. Фінансова логістика в туризмі

7.3. Транспортна логістика в туризмі

Мета заняття: Формування навичок управління інформаційними, фінансовими та транспортними потоками як єдиною інфраструктурною системою туристичної діяльності.

Основні питання

1. Інформаційна логістика в туризмі.
2. Види інформаційних потоків.
3. CRM і системи бронювання.
4. Інформаційна безпека.
5. Фінансова логістика.
6. Вхідні та вихідні фінансові потоки.
7. Синхронізація платежів.
8. Валютні ризики.
9. Транспортна логістика.
10. Критерії вибору транспорту.
11. Коефіцієнт завантаження.
12. Інтермодальні перевезення.
13. Інтеграція інформаційних, фінансових і транспортних потоків.

Ситуаційні та розрахункові завдання

Завдання 1. Оптимізація інформаційної логістики туристичної фірми

Туристична фірма щомісяця обробляє **1 800 заявок** клієнтів.

До впровадження CRM-системи одна заявка потребує:

- 5 ручних інформаційних операцій;
- середній час однієї операції — 5 хвилин;
- вартість 1 хвилини роботи працівника — 3,5 грн.

Після впровадження CRM очікується:

- скорочення кількості ручних операцій на 40 %;
- скорочення часу однієї операції до 3 хвилин;
- щомісячна вартість CRM — 18 000 грн.

Завдання

1. Розрахувати загальну кількість інформаційних операцій до автоматизації.
2. Визначити загальні витрати робочого часу.
3. Розрахувати вартість обробки інформаційного потоку до CRM.
4. Визначити кількість ручних операцій після автоматизації.
5. Розрахувати витрати часу після впровадження CRM.
6. Визначити вартість ручної обробки після автоматизації.
7. Додати витрати на CRM та визначити загальні витрати після цифровізації.

8. Розрахувати абсолютну економію.
9. Розрахувати відносну економію.
10. Визначити економію на одну заявку.
11. Зробити висновок щодо доцільності впровадження CRM.

Методика розрахунку

Кількість операцій:

$N = \text{Кількість заявок} \times \text{Кількість операцій}$

Витрати часу:

$T = N \times \text{Час однієї операції}$

Вартість:

$B = T \times \text{Вартість 1 хвилини}$

Економія:

$E = \text{Витрати до} - \text{Витрати після}$

Завдання 2. Оцінювання якості інформаційного забезпечення туристичної дестинації

Ситуація

Міська туристична адміністрація порівнює якість інформаційної інфраструктури трьох туристичних дестинацій.

Оцінювання здійснюється за 10-бальною шкалою.

Вихідні дані

Критерій	Вага	Дестинація А	Дестинація Б	Дестинація В
Якість офіційного туристичного сайту	0,20	8	9	7
Онлайн-бронювання	0,20	7	9	8
Мобільні туристичні сервіси	0,15	6	9	8
Інформаційна навігація	0,15	8	7	9
Доступність інформації іноземними мовами	0,15	7	9	6
Актуальність даних	0,15	8	8	9
Разом	1,00	—	—	—

Завдання

1. Перевірити суму вагових коефіцієнтів.
2. Розрахувати зважену оцінку кожного критерію.
3. Визначити інтегральний показник інформаційної логістики для кожної дестинації.
4. Побудувати рейтинг.
5. Визначити сильні та слабкі сторони кожної дестинації.
6. Встановити, яка дестинація має найкраще інформаційне забезпечення.
7. Запропонувати 3 заходи для дестинації з найнижчим результатом.
8. Провести сценарний розрахунок: припустити, що показник мобільних сервісів у дестинації А зросте з 6 до 9 балів.

Методика розрахунку

Інтегральна оцінка:

$I = \text{сума (Вага} \times \text{Оцінка)}$

Завдання 3. Управління фінансовими потоками туроператора

Туроператор реалізує пакетний тур для **150 туристів**.

Ціна туру на одного туриста — **15 000 грн.**

Собівартість на одного туриста — **10 200 грн.**

Агентська комісія — **7 % від виручки.**

Клієнти оплачують тур у такі строки:

- 50 % клієнтів — за 30 днів;
- 30 % — за 15 днів;
- 20 % — за 5 днів.

Постачальникам потрібно перерахувати:

- 60 % собівартості за 20 днів до туру;
- 25 % за 7 днів;
- 15 % після завершення туру.

Завдання

1. Розрахувати загальну виручку.
2. Визначити загальну собівартість.
3. Розрахувати агентську комісію.
4. Визначити прибуток туроператора.
5. Розрахувати рентабельність повних витрат.
6. Визначити надходження коштів за кожним строком.
7. Розрахувати платежі постачальникам за кожним етапом.
8. Визначити залишок коштів після першого платежу.
9. Встановити, чи виникає касовий розрив перед другим платежем.
10. Визначити мінімальний необхідний резерв ліквідності.
11. Запропонувати заходи з оптимізації фінансових потоків.

Методика розрахунку

Виручка:

Вир = Кількість туристів $\times$ Ціна

Собівартість:

$C = \text{Кількість туристів} \times \text{Собівартість на 1 туриста}$

Комісія:

$K = \text{Виручка} \times 7 \%$

Прибуток:

$\Pi = \text{Виручка} - \text{Собівартість} - \text{Комісія}$

Завдання 4. Вибір оптимального виду транспорту для туристичного маршруту

Туроператор планує перевезення групи з **40 туристів** на відстань 700 км.

Розглядаються три варіанти транспорту.

Вихідні дані

Показник	Автобус	Залізниця	Авіа
Загальна вартість перевезення групи, грн	48 000	60 000	124 000
Час у дорозі, год	11	8	2
Трансферні витрати, грн	0	8 000	18 000
Умовна вартість 1 години часу групи, грн	1 500	1 500	1 500
Рівень комфорту, балів з 10	7	8	9

Завдання

1. Розрахувати транспортні витрати на одного туриста.
2. Визначити вартість часу для кожного виду транспорту.
3. Розрахувати сукупні логістичні витрати.
4. Визначити сукупні витрати на одного туриста.
5. Порівняти варіанти за економічністю.
6. Порівняти їх за швидкістю та комфортом.
7. Визначити найдешевший варіант.
8. Визначити найшвидший варіант.
9. Обґрунтувати оптимальний вибір для молодіжної групи.
10. Обґрунтувати вибір для ділових туристів.

Методика розрахунку

Вартість часу:

$$\text{Вчас} = \text{Час у дорозі} \times 1\,500$$

Сукупні логістичні витрати:

$$\text{Влог} = \text{Вартість перевезення} + \text{Трансфер} + \text{Вартість часу}$$

На одного туриста:

$$\text{В1} = \text{Влог} / \text{Кількість туристів}$$

Завдання 5. Комплексна оптимізація інфраструктурного забезпечення туру

Туроператор організовує міжнародний тур для **50 туристів**. Під час тестового запуску виявлено проблеми у трьох складових:

Інформаційна логістика:

- 12 % туристів отримали документи із запізненням;
- обробка одного бронювання коштує 90 грн;
- впровадження автоматизації знижує витрати на 35 %.

Фінансова логістика:

- ціна туру — 20 000 грн/туриста;
- собівартість — 15 500 грн/туриста;
- агентська комісія — 6 % виручки.

Транспортна логістика:

- трансфер коштує 35 000 грн;
- альтернативний перевізник пропонує ціну на 15 % нижчу;
- перехід до нового перевізника потребує додаткових організаційних витрат 3 000 грн.

Завдання

1. Розрахувати загальні витрати на обробку 50 бронювань.
2. Визначити економію після автоматизації.
3. Розрахувати нові інформаційні витрати.
4. Визначити загальний дохід туру.
5. Розрахувати загальну собівартість.
6. Визначити агентську комісію.
7. Розрахувати початковий прибуток.
8. Визначити рентабельність.
9. Розрахувати економію при зміні перевізника.

10. Врахувати організаційні витрати та визначити чистий економічний ефект.
11. Розрахувати загальний економічний ефект від інформаційної та транспортної оптимізації.
12. Визначити новий прибуток.
13. Розрахувати нову рентабельність.
14. Запропонувати заходи щодо зменшення частки запізнілих документів.
15. Сформувати комплексне управлінське рішення щодо інформаційної, фінансової та транспортної логістики туру.

Узагальнення завдань до Теми

Основний зміст	Метод
Інформаційні операції	Аналіз часу, витрат та автоматизації
Інформаційна інфраструктура дестинації	Інтегральне оцінювання
Фінансові потоки	Cash-flow, прибуток, ліквідність
Транспортна логістика	Порівняння альтернатив
Комплексне інфраструктурне забезпечення	Інтегрована оптимізація

Очікувані результати

Після виконання завдань здобувач вищої освіти повинен уміти оцінювати ефективність інформаційних потоків, визначати економічний ефект цифровізації, планувати рух фінансових ресурсів, виявляти можливі касові розриви, порівнювати альтернативні види транспортного забезпечення та приймати комплексні логістичні рішення щодо інфраструктурного забезпечення туристичної діяльності.

Тестові завдання

1. Інформаційна логістика в туризмі – це:
 - А) система перевезення туристів між дестинаціями
 - Б) система управління інформаційними потоками, що забезпечують формування, просування, продаж і споживання туристичного продукту
 - В) виключно ведення бухгалтерського обліку
 - Г) система управління запасами туристичного підприємства
2. Основною метою інформаційної логістики в туризмі є:
 - А) максимальне збільшення кількості інформаційних повідомлень
 - Б) зберігання всієї інформації незалежно від її актуальності
 - В) забезпечення своєчасної, достовірної та повної інформації для прийняття логістичних рішень
 - Г) скорочення інформаційного обміну між учасниками туристичного ринку
3. До інформаційних потоків у туризмі належать:
 - А) тільки рекламні повідомлення
 - Б) дані про бронювання, туристичний попит, маршрути, тарифи, розклад, наявність місць та умови обслуговування

- В) виключно фінансові звіти підприємства
- Г) лише усні розпорядження керівника

4. Яка характеристика інформації є особливо важливою в системі туристичного бронювання?

- А) Максимальний обсяг
- Б) Складність подання
- В) Актуальність і своєчасність
- Г) Виключно паперова форма

5. Інформаційний потік між туристом і туристичним підприємством може включати:

- А) тільки оплату туристичної послуги
- Б) запит туриста, консультацію, бронювання, підтвердження та інформацію про умови подорожі
- В) лише транспортування туриста
- Г) виключно постачання матеріальних ресурсів

6. Система онлайн-бронювання в туризмі дає змогу:

- А) повністю відмовитися від інформаційного обміну
- Б) збільшити час обробки туристичного замовлення
- В) оперативно отримувати інформацію про наявність послуг та здійснювати їх резервування
- Г) використовувати тільки готельні послуги

7. Інформація про наявність місць у готелі належить до:

- А) матеріального потоку
- Б) фінансового потоку
- В) інформаційного потоку
- Г) транспортного потоку

8. Яка функція інформаційної логістики забезпечує зіставлення фактичних результатів із запланованими?

- А) Рекламна
- Б) Виробнича
- В) Контрольна
- Г) Складська

9. Цифровізація інформаційної логістики в туризмі сприяє:

- А) збільшенню кількості ручних операцій
- Б) прискоренню обробки даних, автоматизації бронювання та підвищенню точності інформаційного обміну
- В) відмові від персоналізації послуг
- Г) скороченню доступності інформації для туристів

10. Ефективне управління інформаційними потоками в туристичній компанії дозволяє:

- А) збільшувати невизначеність у прийнятті рішень
- Б) знижувати швидкість обслуговування
- В) оперативно координувати діяльність учасників туристичного ланцюга та підвищувати якість обслуговування
- Г) повністю усунути фінансові розрахунки

11. Фінансова логістика в туризмі – це:

- А) система управління туристичними маршрутами
- Б) управління фінансовими потоками, що виникають у процесі формування, реалізації та споживання туристичного продукту
- В) організація перевезення туристів
- Г) система управління туристичною інформацією

12. Основною метою фінансової логістики є:

- А) збільшення кількості платежів
- Б) максимальне накопичення коштів без їх використання
- В) забезпечення своєчасного та ефективного руху фінансових ресурсів між учасниками туристичного процесу
- Г) повна відмова від безготівкових розрахунків

13. Прикладом вхідного фінансового потоку турфірми є:

- А) оплата послуг готелю
- Б) виплата заробітної плати
- В) надходження коштів від туриста за придбаний тур
- Г) сплата страхового внеску партнеру

14. До вихідних фінансових потоків туроператора належить:

- А) аванс, отриманий від туриста
- Б) оплата послуг перевізників, готелів та інших постачальників
- В) кредит, отриманий підприємством
- Г) повернення коштів від постачальника

15. Фінансовий потік у туристичній логістиці найчастіше супроводжує:

- А) лише кадрові процеси
- Б) туристичні, сервісні та інформаційні потоки
- В) виключно матеріальні запаси
- Г) тільки рекламні процеси

16. Одним із завдань фінансової логістики турфірми є:

- А) максимальне збільшення дебіторської заборгованості
- Б) узгодження термінів надходження та витрачання коштів
- В) відмова від планування грошових потоків
- Г) збільшення кількості фінансових посередників незалежно від потреб

17. Платоспроможність туристичного підприємства характеризує його здатність:

- А) формувати нові маршрути
- Б) своєчасно виконувати свої фінансові зобов'язання
- В) збільшувати туристопотік
- Г) здійснювати виключно готівкові розрахунки

18. Фінансове планування туру передбачає:

- А) тільки визначення витрат на рекламу
- Б) розрахунок витрат, собівартості, ціни, очікуваних доходів і прибутку
- В) лише визначення чисельності туристів
- Г) виключно вибір форми оплати

19. Важливим інструментом зниження фінансових ризиків у туризмі є:

- А) відмова від договорів із партнерами
- Б) повне припинення авансових платежів
- В) страхування, резервування коштів і диверсифікація фінансових операцій
- Г) використання лише одного постачальника

20. Ефективне управління фінансовими потоками туристичного підприємства сприяє:

- А) зростанню касових розривів
- Б) погіршенню платоспроможності
- В) підтриманню ліквідності, фінансової стійкості та рентабельності діяльності
- Г) повній відмові від інвестицій

21. Транспортна логістика в туризмі – це:

- А) система управління виключно вантажними перевезеннями
- Б) планування, організація та оптимізація переміщення туристів між пунктами туристичного маршруту
- В) система фінансового контролю
- Г) тільки продаж транспортних квитків

22. Основною метою транспортної логістики в туризмі є:

- А) максимальне збільшення часу подорожі
- Б) використання найдорожчого виду транспорту
- В) забезпечення безпечного, своєчасного, комфортного та економічно обґрунтованого переміщення туристів
- Г) зменшення кількості туристичних маршрутів

23. Під час вибору виду транспорту для туру необхідно враховувати:

- А) тільки вартість квитка
- Б) лише побажання перевізника
- В) відстань, час подорожі, вартість, комфорт, безпеку, місткість і доступність
- Г) виключно швидкість руху

24. До основних видів транспорту, що використовуються в туризмі, належать:

- А) лише автомобільний і залізничний
- Б) автомобільний, автобусний, залізничний, авіаційний, водний та інші види транспорту
- В) тільки авіаційний
- Г) виключно водний

25. Інтермодальні перевезення туристів передбачають:

- А) використання лише одного транспортного засобу
- Б) перевезення тільки автобусом
- В) послідовне використання двох або більше видів транспорту в межах однієї подорожі
- Г) відмову від пересадок за будь-яких умов

26. Транспортна доступність туристичної дестинації характеризує:

- А) виключно кількість туристичних об'єктів
- Б) можливість туристів зручно та в прийнятний час дістатися до дестинації за допомогою наявної транспортної системи
- В) тільки кількість готелів
- Г) вартість туристичного страхування

27. Коефіцієнт завантаження туристичного автобуса показує:

- А) співвідношення транспортних витрат і прибутку
- Б) частку фактично зайнятих місць у загальній місткості автобуса
- В) кількість кілометрів маршруту
- Г) кількість рейсів за добу

28. Якщо автобус має 50 місць, а туристична група складається з 40 осіб, коефіцієнт завантаження становить:

- А) 50 %
- Б) 60 %
- В) 70 %
- Г) 80 %

29. Оптимізація туристичного маршруту передбачає:

- А) максимальне збільшення його довжини
- Б) використання найбільшої кількості транспортних засобів
- В) вибір раціональної послідовності пунктів маршруту з урахуванням часу, відстані, витрат, комфорту та безпеки
- Г) виключення проміжних туристичних об'єктів у всіх випадках

30. Ефективна взаємодія інформаційної, фінансової та транспортної логістики в туризмі забезпечує:

- А) незалежне функціонування кожного виду потоків
- Б) збільшення кількості узгоджених операцій

В) максимізацію транспортних витрат

Г) узгоджене планування туристичних перевезень, бронювань, платежів і обслуговування, що підвищує ефективність та якість туристичного продукту

Питання для самостійної роботи

1. Що таке інформаційна логістика?
2. Які вимоги до логістичної інформації?
3. Яке значення CRM?
4. Що таке фінансова логістика?
5. Що означає синхронізація платежів?
6. У чому полягає валютний ризик?
7. Що таке транспортна логістика?
8. Як визначити коефіцієнт завантаження?
9. Що таке інтермодальні перевезення?

Теми для презентацій

1. Інформаційна логістика в туризмі.
2. CRM і системи бронювання.
3. Фінансова логістика туристичної діяльності.
4. Валютні ризики.
5. Транспортна логістика туристичних потоків.
6. Інтермодальні перевезення.

СИТУАЦІЙНІ ЗАВДАННЯ ДЛЯ САМОСТІЙНОГО РОЗВ'ЯЗАННЯ

Задача 1. Класифікація матеріальних ресурсів готелю за методом ABC-аналізу

Мета: Навчитися оптимізувати витрати на закупівлю та зберігання матеріальних ресурсів готелю, розподіляючи робочий час менеджера з постачання відповідно до фінансової важливості товарів.

Умова завдання: Логістичний менеджер спа-готелю аналізує річні витрати на закупівлю матеріалів для забезпечення господарської діяльності та сервісу. Загалом у списку запісних позицій є 7 ключових товарів. Дані про річну потребу та вартість одиниці наведені в таблиці:

Товар (Ресурс)	Річна потреба, шт.	Вартість одиниці, грн
1. Міні-косметика (шампуні, мило)	12 000	25
2. Рушники махрові (заміна)	400	350
3. Фірмові халати для СПА	150	1 200
4. Одноразові капці	10 000	15
5. Професійна хімія для басейну	80	2 500
6. Постільна білизна (окремі елементи)	300	500
7. Кава в зернах для кавомашин	200	600

Завдання:

1. Розрахуйте загальну вартість річного використання за кожною позицією та визначте їхню частку у загальних витратах готелю (%).
2. Проранжуйте товари за спаданням вартості.
3. Розподіліть ресурси за групами **A** (найважливіші, до 75-80% витрат), **B** (середні, 15-20% витрат) та **C** (малоцінні, до 5-10% витрат).

Задача 2. Оцінка прогнозованості попиту на туристичні послуги методом XYZ-аналізу

Мета: Навчитися визначити характер попиту на різні екскурсійні програми туроператора для формування оптимального страхового запасу ресурсів та місць у транспорті.

Умова завдання: Туроператор аналізує кількість проданих путівок на три різні екскурсійні маршрути протягом останніх 4 місяців (кількість туристів на місяць):

Екскурсійний тур	Березень	Квітень	Травень	Червень
Тур 1: «Вікенд у Кам'янці»	120	115	125	120
Тур 2: «Замки Закарпаття»	40	80	150	210
Тур 3: «Сплав по Дністру»	10	45	160	185

Завдання:

1. Розрахуйте середнє щомісячне значення попиту ($\bar{x}$) для кожного туру.
2. Розрахуйте коефіцієнт варіації попиту (v) за формулою через середньоквадратичне

відхилення (σ).

3. Класифікуйте тури за групами: **X** ($v < 10\%$), **Y** ($10\% \leq v \leq 25\%$), **Z** ($v > 25\%$).

Задача 3 «ABC–XYZ-аналіз туристичних послуг»

Умова задачі

Туристичне підприємство «Travel Tour» реалізує туристичні пакети та додаткові послуги. Для оптимізації асортименту, планування продажів і управління ресурсами необхідно провести об'єднаний **ABC–XYZ-аналіз**.

Вихідні дані

№	Туристична послуга	Дохід за рік, грн	Попит за шість місяців, кількість замовлень
1	Проживання в готелях	300 000	100; 102; 98; 101; 99; 100
2	Автобусне перевезення	250 000	80; 82; 79; 81; 78; 80
3	Екскурсійні послуги	150 000	60; 70; 55; 75; 50; 70
4	Харчування туристів	100 000	100; 80; 110; 90; 120; 100
5	Страховання туристів	80 000	40; 42; 39; 41; 40; 38
6	Трансфер до готелю	70 000	30; 40; 35; 50; 25; 45
7	Продаж сувенірів	30 000	10; 30; 5; 40; 8; 25
8	Оренда туристичного спорядження	20 000	0; 20; 5; 30; 0; 25
	Разом	1 000 000	

ABC-аналіз виконується за доходом від реалізації послуг:

- група **A** — послуги, які формують приблизно 80 % доходу;
- група **B** — наступні приблизно 15 % доходу;
- група **C** — останні приблизно 5 % доходу.

XYZ-аналіз виконується за стабільністю попиту:

- група **X** — коефіцієнт варіації до 10 % включно;
- група **Y** — коефіцієнт варіації від 10 % до 25 % включно;
- група **Z** — коефіцієнт варіації понад 25 %.

Завдання

1. Визначити частку кожної послуги в загальному доході.
2. Розрахувати накопичувальну частку доходу.
3. Розподілити туристичні послуги на групи A, B і C.
4. Визначити середньомісячний попит на кожну послугу.
5. Розрахувати середнє квадратичне відхилення попиту.
6. Визначити коефіцієнт варіації.
7. Розподілити послуги на групи X, Y і Z.
8. Побудувати об'єднану матрицю ABC–XYZ.

Задача 4. Організація туру

Туристична фірма "Тур-Сервіс" розробила триденний автобусний тур "Вікенд туристичними центрами України".

Для організації туру підприємство використовує послуги транспортної компанії, готелю, ресторанних закладів, екскурсководів, страхової компанії та туристичних об'єктів.

Місткість автобуса становить 40 осіб. На туристичний маршрут зареєструвалися 32 туристи.

Вихідні дані для розрахунку

Показник	Значення
Кількість туристів	32 особи
Місткість автобуса	40 осіб
Загальна протяжність маршруту	850 км
Норма витрат пального	22 л на 100 км
Вартість пального	60 грн/л
Оплата роботи водія	4 500 грн
Інші транспортні витрати	3 000 грн
Кількість ночей у готелі	2
Вартість проживання	650 грн/особу за ніч
Вартість харчування	380 грн/особу за день
Тривалість туру	3 дні
Оплата роботи екскурсовода	4 800 грн
Вхідні квитки до туристичних об'єктів	450 грн/особу
Страхування	60 грн/особу
Інформаційно-рекламні витрати	2 000 грн
Інші організаційні витрати	2 500 грн
Ціна туру для одного туриста	3 400 грн

Розрахувати:

1. Розрахувати витрати пального.
2. Визначити загальні транспортні витрати.
3. Розрахувати витрати на проживання туристів.
4. Визначити витрати на харчування.
5. Розрахувати витрати на екскурсійне обслуговування.
6. Визначити страхові витрати.
7. Розрахувати загальні витрати туристичної фірми на організацію туру.
8. Визначити собівартість туру на одного туриста.
9. Розрахувати загальний дохід туристичної фірми.
10. Визначити прибуток від реалізації туру.
11. Розрахувати рентабельність туру.
12. Визначити коефіцієнт використання місткості автобуса.
13. Визначити, як зміняться економічні результати, якщо кількість туристів збільшиться до 40 осіб.
14. Запропонувати логістичні заходи щодо підвищення ефективності діяльності туристичної фірми.



Задача 5. Вибір форми логістичної інтеграції турфірми

Туристична фірма планує розширити діяльність. Керівництво розглядає декілька варіантів співпраці.

Вихідні дані:

Варіант	Характеристика
1	Укладання довгострокового договору з автобусним перевізником
2	Об'єднання з іншими туристичними агентствами для проведення спільних рекламних кампаній
3	Створення власного транспортного підрозділу
4	Співпраця з готелем на умовах гарантованого викупу блоку номерів
5	Створення спільного туристичного продукту з іншими туроператорами

Необхідно:

1. Визначити, які варіанти належать до вертикальної інтеграції.

2. Визначити приклади горизонтальної інтеграції.
3. Встановити переваги кожної форми інтеграції.
4. Запропонувати оптимальну форму інтеграції для туристичної фірми.

✚ **Задача 6. Логістична розробка туру**

Туристична фірма "Подорож Україною" планує організувати чотириденний автобусний тур "Карпатський вікенд".

Маршрут передбачає відвідування Львова, Яремче, Буковеля та туристичних об'єктів Івано-Франківської області.

Для обслуговування туристів використовуються автобус, готель, заклади харчування, екскурсійні послуги та страхування.

Група формується з 36 туристів.

Таблиця 1 Вихідні дані для логістичної розробки туру

Показник	Значення
Кількість туристів	36 осіб
Місткість автобуса	45 осіб
Тривалість туру	4 дні
Кількість ночей	3
Загальна протяжність маршруту	1200 км
Норма витрат пального автобусом	24 л на 100 км
Вартість пального	60 грн/л
Оплата роботи водія	6 000 грн
Оренда та технічне обслуговування автобуса	8 000 грн
Вартість проживання	700 грн/особу за ніч
Вартість харчування	400 грн/особу за день
Вартість екскурсійної програми	550 грн/особу
Оплата роботи екскурсовода	6 000 грн
Страхування	80 грн/особу
Інформаційно-рекламні витрати	2 500 грн
Організаційні витрати	3 500 грн
Запланована рентабельність	20 %

НЕОБХІДНО

1. Охарактеризувати логістичну структуру туру.
2. Визначити кількість пального, необхідного для виконання маршруту.
3. Розрахувати витрати на пальне.
4. Визначити загальні транспортні витрати.
5. Розрахувати коефіцієнт завантаження автобуса.
6. Визначити витрати на проживання.
7. Розрахувати витрати на харчування.
8. Визначити екскурсійні витрати.
9. Розрахувати страхові витрати.
10. Визначити загальну собівартість туру.
11. Розрахувати собівартість туру на одного туриста.
12. Визначити рекомендовану ціну туру за рентабельності 20 %.
13. Розрахувати загальний дохід туристичної фірми.
14. Визначити прибуток.
15. Розрахувати фактичну рентабельність.
16. Запропонувати заходи щодо логістичної оптимізації туру.

✿ Задача 7. Вибір виду і способу транспортування

Підприємство розташоване в місці Х, потребує постійних поставок матеріалу від підприємства в місто У. Підприємство працює без вихідних, а споживання матеріалу протягом місяця здійснюється рівномірно. Ціна 1 т матеріалу 937 у.о. загальний обсяг споживання в місяць 700 т доставка може здійснюватися двома способами: автомобільним щодня, виходячи з середньодобової потреби, або залізничним з певною періодичністю. У разі поставки автомобільним транспортом весь обсяг доставленого матеріалу в той же день йде на виробничі потреби, складські витрати не створюються.

Поставки по залізниці можуть бути здійснені тільки з періодичністю 10 днів. Тому підприємство змушене направляти активи на створення запасів і нести витрати на їх утримання. Витрати на зберігання 1 т вантажу на рік складають 428,5 у.о. Альтернативні витрати використання активів припускають гарантовану прибутковість у розмірі 25 % річних. Відстань від залізниці між Х і У 1200 км, по автомобільній дорозі – 900 км, вартість транспортування 1 т вантажу по залізниці 0,053 у.о., по автомобіліній – 0,09 у.о.

Необхідно визначити:

Яким видом транспорту (автомобільним або залізничним) при даних умовах вигідніше здійснювати доставку вантажу на підприємство.

✿ Задача 8. Вибір кращого варіанту закупівель

Заклад закуповує засоби гігієни за ціною 29 грн за одиницю, річна потреба в засобах – 4100 од., витрати на зберігання однієї – 12 грн, витрати на організацію одного замовлення - 95 грн. . За умов зростання кількості придбання, понад економічного розміру замовлення, витрати на зберігання зростають до 15%. Розрахувати та обрати найкращий варіант, який забезпечує найменші річні сумарні витрати, з врахуванням системи знижок (табл.)

Система знижок, які надає постачальник

Обсяг замовлення, од.	Ціна за одиницю, грн
1-400	29,0
401-800	26,7
801 і більше	24,7

✿ Задача 9. Вибір постачальника

Для прийняття рішення про пролонгацію договірних відносин з одним з двох постачальників, оцініть їх діяльність на підставі даних. Відомо, що протягом двох місяців фірма отримувала від постачальників №1 та №2 товари А та В. динаміка цін на продукцію, динаміка поставки недоброякісних товарів, наведені в таблицях.

Динаміка цін на товари

Постачальник	Місяць	Товар	Обсяг поставок, од/міс.	Ціна за одиницю, грн
№1	Березень	А	900	15
		В	550	13
№2	Березень	А	5000	14
		В	2500	12
№1	Квітень	А	1000	17
		В	850	12
№2	квітень	А	4000	10
		В	5000	8

Динаміка поставки товарів неналежної якості

місяць	постачальник	Кількість товару неналежної якості, одиниць протягом місяця
Березень	№1	50
	№2	100
Квітень	№1	68
	№2	220

Виконати оцінку постачальників за показниками ціни, надійності та якості товарів, що постачаються. Для розрахунку рейтингу постачальників приймати наступні значення показників: ціна – 0,6; якість товарів – 0,4

Задача 10. Розрахунок матеріальних втрат від несвоєчасності поставок

Враховуючи дані таблиці, визначте розмір матеріальних втрат від несвоєчасності поставок матеріальних цінностей.

Таблиця Вихідні дані для визначення матеріальних втрат

Найменування виробів	Кількість, од	Умовно-постійні витрати в собівартості продукції, грн	Прибуток від реалізації одиниці продукції, грн	Витрати за сплаченими санкціями, грн
Товар 1	30	240	50	5600
Товар 2	18	100	40	1000
Товар 3	40	50	50	800
Товар 4	20	80	100	1000
Товар 5	70	150	100	1500

Задача 11. Розрахунок безбитковості надання послуг

Розрахувати точку безбитковості за видами послуг. Зробити висновки
Дані для розрахунку точки безбитковості наведені в таблиці

Таблиця Дані для розрахунку точки безбитковості

Показники	Види продукції			
	A	B	C	D
Ціна од., грн	124,00	162,50	160,20	200,50
Змінні витрати на од, грн	44,20	60,30	57,60	70,70
Питома вага в обсягу реалізації, %	44,0	25,0	20,0	11,0
Постійні витрати, грн	105600,00			

Розрахувати кількість надання послуги D, що забезпечить відшкодування всіх витрат компанії, за умов обмеження надання послуг:

A – 400 од.; B – 200 од.; C – 300 од.

Задача 12. Прогнозування послуг

Фірма пропонує декілько видів послуг (пропозиції) та планує отримати 198800 грн грошових надходжень від їх надання.

Визначте плановий обсяг послуг в IV, якщо ціна в цей період зросте на 12,5 % , порівняно з попереднім періодом.

Охарактеризувати пропозицію 1 (за еластичністю попиту, ступенем його прогнозування та споживчою вартістю).

Вихідні дані

Товар	Квартали року			
	I	II	III	IV
Пропозиція 1				
Ціна, грн	26,67	34,12	30,22	
Обсяг реалізації, од.	1200	1000	980	

 **Підібрати відповідні терміни (позначені літерами) до кожного з наведених нижче положень (позначених цифрами).**

- А. Логістичний канал.
- Б. Традиційний канал розподілу.
- В. Договірна вертикальна маркетингова система.
- Г. Інструментарій логістики.
- Д. Показники логістики.

1. Частково впорядкована множина різних посередників, які реалізують доведення матеріального потоку від конкретного виробника до його споживачів.

2. Бюджет логістики.

3. Частота оборотності запасів.

4. Сукупність незалежних фірм, що пов'язані між собою договірними відносинами і координують програми своєї діяльності для спільного досягнення більшої економії та вищих комерційних результатів.

5. Структура, до складу якої входять незалежний виробник, один чи кілька оптових та один або кілька роздрібних торговців.

Знайти правильні твердження.

1. В економічній літературі можна зустріти кілька підходів до виділення етапів розвитку логістики.

2. Специфіка логістичного підходу полягає у спільному вирішенні завдань із управління матеріальними потоками.

3. Головне у процедурі організації матеріального потоку — це врахування потреб транспортних організацій.

4. Аналіз логістичного ланцюга потрібно вести з кінця фінансового потоку.

5. Під час удосконалення або проектування будь-якої окремої ланки логістичного ланцюга цю ланку варто розглядати не ізольовано, а весь логістичний ланцюг.

 **Підібрати відповідні терміни (позначені літерами) до кожного з наведених нижче положень (позначених цифрами).**

- А. Потік.
- Б. Матеріальний потік.
- В. Напруженість матеріального потоку.
- Г. Потужність матеріального потоку.
- Д. Внутрішній матеріальний потік.
- Е. Логістична операція.
- Є. Логістична функція.

1. Відособлена сукупність дій із реалізації логістичних функцій, спрямована на перетворення матеріального або інформаційного потоку.

2. Сукупність товарно-матеріальних цінностей, які розглядаються на часовому інтервалі в процесі застосування до них різних логістичних операцій.

3. Укрупнена група логістичних операцій, спрямованих на реалізацію мети логістичної системи.

4. Інтенсивність переміщення матеріальних ресурсів, напівфабрикатів і готової продукції.

5. Потік, який виходить з логістичної системи і надходить у зовнішнє для неї середовище.

6. Сукупність об'єктів, що сприймаються як одне ціле. Вона існує як процес на деякому часовому інтервалі і вимірюється в абсолютних одиницях за певний період часу.

7. Обсяг матеріальних ресурсів, напівфабрикатів і готової продукції, що переміщується за одиницю часу.

Знайти правильні твердження.

1. Одне з основних завдань логістики — управління витратами з доведення матеріального потоку від первинного джерела сировини до кінцевого споживача.
2. Головна ідея логістики — організація у рамках єдиного поточкового процесу переміщення матеріалів та інформації вздовж усього ланцюга від виробника до споживача».
3. Часткові завдання в логістиці мають глобальний характер.
4. Логістика не забезпечує синхронізацію процесів збуту, зберігання і доставки продукції з орієнтацією їх на ринок за собів виробництва і надання посередницьких послуг споживачам.
5. Логістичне управління матеріальними і супутніми потоками спрямоване на економію всіх видів ресурсів.
6. Зовнішня логістика займається питаннями регулювання поточкових процесів, які виходять за рамки діяльності, але перебувають у сфері впливу суб'єкта господарювання.
7. Внутрішня логістика спрямована на координацію й удосконалювання господарської діяльності, пов'язаної з управлінням поточковими процесами в межах підприємства або корпоративної групи підприємств.
8. Матеріальні потоки можуть протікати лише усередині одного підприємства.
9. Матеріальні потоки можуть перебувати у двох протилежних станах: динамічному і статичному.
10. Матеріальний потік на етапі забезпечення виробничих процесів матеріальними ресурсами постає у вигляді напівфабрикатів.
11. Матеріальний потік на етапі виробництва постає у вигляді напівфабрикатів, потоку сировини, комплектуючих, допоміжних матеріалів.
12. Матеріальний потік на етапі розподілу і збуту постає у вигляді допоміжних матеріалів.
13. Сукупність ресурсів одного найменування, які знаходяться протягом усього шляху від конкретного джерела виробництва до моменту споживання, утворює інтегральний матеріальний потік.
14. Напруженість матеріального потоку — це інтенсивність переміщення матеріальних ресурсів, напівфабрикатів і готової
™ продукції, а потужність матеріального потоку — це їх обсяги.
15. Бліц-потоки — це разові постачання, подача на робочі місця рідковживаних предметів і засобів праці.
16. Операційні потоки — об'єктом вивчення (аналізу, планування) яких є переміщення конкретних продуктів і засобів праці.
17. Продуктові потоки — потоки матеріальних ресурсів щодо конкретних логістичних операцій.
18. Ділянкові потоки — сукупні потоки, які розглядаються на окремій ділянці логістичної системи; основою для їх розрахунку є операційні логістичні потоки.
19. Системні потоки — матеріальні потоки, які циркулюють у цілому в логістичній системі, їх параметри визначаються як сума ділянкових матеріальних потоків.
20. Поняття логістичної операції обмежується діями лише з матеріальними потоками.
21. Для управління матеріальним потоком необхідно приймати, обробляти і передавати інформацію, яка відповідає цьому потоку.

 Підібрати відповідні терміни (позначені літерами) до кожного з наведених нижче положень (позначених цифрами).

- А. Системний підхід.
- Б. Логістична система.
- В. Макрологічна система.
- Г. Мікрологічна система.
- Д. Закупівля.
- Е. Збут.
- Є. Логістична система з прямими зв'язками.

Ж. Ешелонована логістична система.

З. Гнучка логістична система.

І. Логістичний канал.

К. Логістичний ланцюг.

/

1. Підсистема підприємства, яка забезпечує надходження матеріального потоку в логістичну систему.
2. Система, у якій матеріальний потік доставляється споживачу за участю як мінімум одного посередника.
3. Лінійно упорядкована множина учасників логістичного процесу, які здійснюють логістичні операції з доведення зовнішнього матеріального потоку від однієї логістичної системи до іншої за умови виробничого споживання або до кінцевого споживача за умови особистого невикористаного споживання.
4. Методологія наукового пізнання, в основі якої лежить розгляд об'єктів як систем, що дає змогу побачити досліджуваний об'єкт як комплекс взаємопов'язаних підсистем, об'єднаних спільною метою, розкрити його інтегративні властивості, а також внутрішні та зовнішні зв'язки.
5. Велика логістична система управління поточковими процесами за участю декількох і більше незалежних суб'єктів господарювання, не обмежених у територіальному розташуванні.
6. Підсистема підприємства, яка забезпечує вибуття матеріального потоку з логістичної системи.
7. Частково упорядкована множина різних посередників, які здійснюють доведення матеріального потоку від конкретного виробника до його споживачів.
8. Адаптивна система зі зворотним зв'язком, яка виконує ті чи інші логістичні функції (операції), складається з підсистем і має розвинуті внутрішньосистемні зв'язки та зв'язки із зовнішнім середовищем.
9. Система, у якій матеріальний потік доводиться до споживача без участі посередників, на основі прямих господарських зв'язків.
10. Логістична система, яка охоплює внутрішньовиробничу логістичну сферу одного підприємства або групи підприємств, об'єднаних на корпоративних засадах.
11. Система, у якій доведення матеріального потоку до споживача здійснюється як за прямими зв'язками, так і за участю посередників.



Знайти правильні твердження.

1. Чим вищий ресурсний потенціал будь-якої підсистеми, тим менше вона у своїй діяльності повинна орієнтуватися на стратегію логістичної системи.
2. Логістична діяльність спрямована на постачання продукції в необхідній кількості, у зазначений час і місце з заданою якістю (станом), за мінімальних витрат.
3. У сферу досліджень мікрологістики включаються процеси, які протікають на регіональному рівні.
4. Глобальна логістична стратегія, яка проводиться не однією, а групою країн, може формуватися у вигляді найважливіших політичних рішень.
5. Мікрологістика займається комплексом питань з управління матеріальними, інформаційними та іншими потоками, ґрунтуючись на інтересах окремої країни.
6. Системний підхід передбачає послідовний перехід від часткового до загального.
7. Будь-яка логістична система складається із сукупності елементів.
8. Внутрішньосистемні зв'язки є менш міцними, ніж зв'язки із зовнішнім середовищем.
9. Межі логістичної системи визначаються циклом обігу засобів виробництва.
10. Створення макрологістичних систем обумовлене необхідністю забезпечити чітку взаємодію різногалузевих структур з метою поліпшення економічного стану на глобальному рівні.
11. Під час створення макрологістичних систем не приділяють увагу

взаємопогодженню інтересів кожного учасника незалежно від його ролі у створюваній системі.

12. Цілі створення макрологістичних систем можуть значною мірою відрізнятися від цілей і критеріїв синтезу мікро- логістичних систем.

13. Найчастіше критерії формування макрологістичних систем визначаються екологічними, соціальними, військовими, політичними та іншими цілями.

14. Множина є частково впорядкованою до тих пір, поки не обрано конкретних учасників процесу просування матеріального потоку від постачальника до споживача.

15. Як будь-яка економічна система, логістична система мають свою структуру і зміст, що особливо яскраво виявляються на рівні макрологістики.

16. Незважаючи на комплексність та єдину цілісність множини різнорідних складових, логістична система, проте, може бути умовно розділена на певні функціональні області.

ТЕРМІНОЛОГІЧНИЙ СЛОВНИК

Агентська мережа в туризмі — сукупність туристичних агентів та інших посередників, які забезпечують просування і реалізацію туристичного продукту кінцевим споживачам.

Аутсорсинг логістичних послуг — передавання туристичним підприємством окремих логістичних функцій спеціалізованим зовнішнім організаціям, зокрема транспортного, інформаційного, страхового чи іншого обслуговування.

Бронювання — процес попереднього резервування туристичних, транспортних, готельних, екскурсійних та інших послуг для туриста або туристичної групи.

В'їзний туристичний потік — сукупність переміщень осіб, які прибувають до певної країни або туристичної дестинації з метою туризму.

Виїзний туристичний потік — сукупність переміщень резидентів певної країни за її межі з туристичною метою.

Внутрішній туристичний потік — переміщення туристів у межах країни їх постійного проживання.

Вузол туристичного потоку — територіальний або інфраструктурний пункт концентрації, розподілу чи перерозподілу туристів, транспортних, інформаційних та супутніх потоків.

Геоінформаційні системи (GIS) у туризмі — цифрові технології збору, оброблення, аналізу та візуалізації просторової інформації, що застосовуються для планування туристичних маршрутів і управління туристичними потоками.

Глобальна дистрибутивна система (GDS) — інформаційна система, що забезпечує туристичним підприємствам доступ до інформації про авіаперевезення, засоби розміщення, оренду автомобілів та інші туристичні послуги з можливістю їх бронювання.

Дестинація туристична — територія, що є місцем туристичної подорожі та характеризується сукупністю туристичних ресурсів, об'єктів інфраструктури і послуг, необхідних для задоволення потреб туристів.

Дистрибуція туристичного продукту — система каналів і способів доведення сформованого туристичного продукту від його виробників або туроператора до кінцевого споживача.

Екскурсійний потік — організоване або самостійне переміщення екскурсантів до об'єктів туристичного показу відповідно до визначеного маршруту та програми.

Ефективність логістичної системи туризму — співвідношення отриманих економічних, соціальних та сервісних результатів із ресурсами і витратами, використаними для організації туристичних потоків.

Зворотний інформаційний потік — інформація, що надходить від туристів, партнерів або інших учасників логістичної системи до організатора туристичного обслуговування у вигляді відгуків, оцінок, претензій, запитів та пропозицій.

Інтегрована логістика в туризмі — узгоджене управління туристичними, матеріальними, сервісними, інформаційними, фінансовими та транспортними потоками в межах єдиної системи.

Інтенсивність туристичного потоку — кількість туристів, які проходять через певний пункт, маршрут, територію або туристичний об'єкт за визначений проміжок часу.

Інформаційна логістика в туризмі — управління процесами формування, передавання, оброблення, зберігання та використання інформації, необхідної для організації туристичної діяльності.

Інформаційний потік — упорядкований рух інформації між учасниками логістичної системи, який забезпечує планування, координацію, контроль і регулювання туристичних та пов'язаних із ними потоків.

Інфраструктура туризму — сукупність підприємств, споруд, мереж і служб, що забезпечують транспортне, готельне, ресторанне, інформаційне, фінансове, культурне та інше обслуговування туристів.

Канал розподілу туристичного продукту — сукупність суб'єктів і засобів, через які туристичний продукт просувається від виробника туристичних послуг до туриста.

Коефіцієнт завантаження — показник використання місткості транспортного засобу, засобу розміщення чи іншого об'єкта туристичної інфраструктури порівняно з його максимально можливою місткістю.

Консолідація туристичних потоків — об'єднання окремих туристів або невеликих груп у більший організований потік для підвищення ефективності транспортного й іншого обслуговування.

Логістика — наука і практична діяльність з планування, організації, управління, координації та контролю поточкових процесів від місця їх виникнення до кінцевого споживача з метою оптимізації витрат і забезпечення необхідного рівня обслуговування.

Логістика туристичних потоків — система наукових положень, методів та практичних рішень щодо планування, організації, координації, оптимізації та контролю переміщення туристів і пов'язаних із ним інформаційних, фінансових, матеріальних, сервісних і транспортних потоків.

Логістика туристичного підприємства — управління сукупністю поточкових процесів туристичного підприємства, спрямоване на формування, просування, реалізацію та якісне надання туристичного продукту.

Логістична інфраструктура туризму — сукупність транспортних, інформаційних, фінансових, сервісних та інших об'єктів і систем, що забезпечують рух і обслуговування туристичних потоків.

Логістична система в туризмі — організаційно та функціонально взаємопов'язана сукупність учасників, ресурсів, процесів та інфраструктурних елементів, що забезпечують управління туристичними й супутніми потоками.

Логістична стратегія туристичного підприємства — довгострокова система рішень щодо організації та оптимізації поточкових процесів туристичного підприємства відповідно до його стратегічних цілей.

Логістичний канал у туризмі — сукупність взаємопов'язаних учасників, через яких здійснюється рух туристичного продукту, інформації, фінансових ресурсів або послуг.

Логістичний ланцюг туристичного обслуговування — послідовність взаємопов'язаних учасників і операцій, що забезпечують формування та споживання туристичного продукту.

Логістичний потік — спрямований рух матеріальних або нематеріальних об'єктів у логістичній системі, який характеризується визначеними параметрами, напрямом, інтенсивністю та часом.

Логістичний ризик у туризмі — імовірність виникнення подій, здатних порушити запланований рух туристичного чи супутнього потоку та спричинити додаткові витрати, затримки або погіршення якості обслуговування.

Логістичний сервіс — комплекс операцій і послуг, спрямованих на забезпечення необхідного рівня обслуговування споживача в процесі руху логістичного потоку.

Маршрут туристичний — заздалегідь визначений шлях переміщення туриста або туристичної групи між пунктами подорожі відповідно до програми туристичного обслуговування.

Маршрутизація туристичних потоків — процес розроблення, вибору та оптимізації шляхів переміщення туристів між пунктами туристичного маршруту.

Матеріальний потік у туризмі — рух матеріальних ресурсів, товарів, обладнання, продуктів харчування, багажу та інших матеріальних цінностей, необхідних для туристичного обслуговування.

Мобільність туристична — здатність і фактична можливість людей здійснювати туристичні переміщення між територіями та туристичними об'єктами.

Мультиmodalьне перевезення туристів — організація туристичної подорожі із послідовним використанням двох або більше видів транспорту.

Нерівномірність туристичного потоку — зміна кількості туристів та інтенсивності їх переміщення в часі або просторі.

Оптимізація туристичних потоків — процес вибору найбільш ефективних способів організації переміщення туристів за встановленими критеріями часу, витрат, безпеки, комфортності, завантаження інфраструктури та якості обслуговування.

Пакетний тур — комплекс туристичних послуг, сформований у єдиний туристичний продукт і запропонований споживачеві за визначеною програмою та сукупною ціною.

Пасажиропотік — кількість пасажирів, які переміщуються певним видом транспорту, маршрутом або через транспортний вузол за встановлений період.

Потік послуг — спрямована сукупність туристичних та супутніх послуг, що формуються і надаються туристам у процесі подорожі.

Пропускна спроможність туристичного об'єкта — максимально можлива кількість відвідувачів, яку туристичний об'єкт або територія може прийняти

протягом визначеного часу за встановлених організаційних, технологічних і безпекових умов.

Резерваційна система — інформаційно-технологічний комплекс для пошуку, резервування, підтвердження та обліку туристичних послуг.

Рекреаційне навантаження — рівень впливу туристів і рекреантів на природну, соціальну та інфраструктурну систему певної території.

Ритмічність туристичного потоку — ступінь рівномірності надходження або переміщення туристів упродовж визначеного періоду.

Сезонність туристичного потоку — закономірні внутрішньорічні коливання обсягів туристичних переміщень під впливом природно-кліматичних, економічних, соціальних та інших факторів.

Сервісний потік — сукупність послуг, які послідовно або одночасно надаються туристу в процесі формування та споживання туристичного продукту.

Синхронізація туристичних потоків — узгодження в часі та просторі туристичних, транспортних, інформаційних, фінансових і сервісних процесів для забезпечення безперервності туристичного обслуговування.

Стала логістика в туризмі — організація туристичних і супутніх потоків із урахуванням економічної ефективності, соціальної відповідальності, раціонального використання ресурсів та мінімізації негативного впливу на довкілля.

Транспортна доступність туристичної дестинації — можливість досягнення туристичної території з використанням наявної транспортної інфраструктури з прийнятними витратами часу, коштів та рівнем комфортності.

Транспортна логістика в туризмі — планування, організація, координація та контроль транспортного забезпечення туристичних потоків з метою своєчасного, безпечного, комфортного та економічно обґрунтованого переміщення туристів.

Транспортний вузол — місце перетину або взаємодії транспортних маршрутів і видів транспорту, у якому здійснюються пересадка пасажирів та перерозподіл транспортних потоків.

Тур — комплекс туристичних послуг, об'єднаних програмою перебування та маршрутом подорожі й призначених для задоволення потреб туриста.

Турагент — суб'єкт туристичної діяльності, який здійснює посередницьку діяльність із реалізації туристичних продуктів та окремих туристичних послуг споживачам.

Туристичне обслуговування — сукупність організаційних, технологічних і сервісних процесів, спрямованих на задоволення потреб туриста до, під час і після подорожі.

Туристична дестинація — просторово визначена територія, яку турист обирає місцем подорожі та в межах якої споживає комплекс туристичних ресурсів і послуг.

Туристична інфраструктура — комплекс об'єктів і підприємств, які створюють умови для перебування, пересування та обслуговування туристів у дестинації.

Туристична послуга — результат діяльності суб'єктів туристичної сфери, спрямований на задоволення потреб туриста в процесі організації та здійснення подорожі.

Туристичний кластер — територіально зосереджена система взаємопов'язаних підприємств туристичної сфери, органів управління, інфраструктурних об'єктів та інших організацій, взаємодія яких сприяє розвитку туристичної дестинації.

Туристичний маршрут — визначений у просторі та часі шлях проходження туристів через певні пункти та об'єкти туристичного інтересу відповідно до програми подорожі.

Туристичний потік — сукупність туристів, які переміщуються в певному напрямку між місцями постійного проживання та туристичними дестинаціями протягом визначеного періоду часу.

Туристичний продукт — попередньо розроблений комплекс туристичних послуг, необхідних для задоволення потреб туриста під час подорожі.

Туристичний попит — сукупність потреб споживачів у туристичних товарах і послугах, підкріплених можливістю та готовністю їх придбати.

Туристичний хаб — значний транспортно-туристичний вузол, у якому концентруються, перерозподіляються та спрямовуються туристичні потоки за різними маршрутами.

Туроператор — суб'єкт туристичної діяльності, основною функцією якого є формування, організація та реалізація туристичного продукту.

Управління туристичними потоками — цілеспрямований процес планування, організації, координації, регулювання та контролю переміщення туристів для забезпечення ефективного використання туристичних ресурсів та інфраструктури.

Фінансова логістика в туризмі — управління рухом фінансових ресурсів між туристами, туристичними підприємствами, перевізниками, засобами розміщення, страховими компаніями, банками та іншими учасниками туристичної діяльності.

Фінансовий потік — спрямований рух грошових коштів та інших фінансових ресурсів, пов'язаний із формуванням, реалізацією та споживанням туристичного продукту.

Цифрова логістика в туризмі — управління туристичними та супутніми потоками із застосуванням цифрових платформ, автоматизованих систем, мобільних технологій, аналітики даних та інших цифрових інструментів.

Якість логістичного обслуговування туристів — сукупність характеристик логістичних процесів, що визначають їх здатність забезпечувати своєчасність, надійність, безпеку, доступність, комфортність та інформаційну підтримку туристів.

НАУКОВО – МЕТОДИЧНИЙ МАТЕРІАЛ ПО КУРСУ

Базова література

1. Бордун О. Ю. Організація транспортного обслуговування туристів : навч. посібник / О. Ю. Бордун. Львів : Простір-М, 2023. 232 с.
2. Брич В. Я. Туроперейтинг : навчальний посібник. Київ : Кондор, 2023. 276 с.
3. Галасюк С. С., Нездоймінов С. Г. Організація туристичних подорожей та екскурсійної діяльності : навчальний посібник. Суми : Університетська книга, 2025. 248 с.
4. Негода А., Русак Д. Міжнародна логістика та глобальні ланцюги постачань : навчальний посібник у схемах. Київ : КНУ ім. Т. Г. Шевченка, 2023. 268 с.
5. Смирнов І. Г., Любіцева О. О. Міжнародний туристичний бізнес і логістика в туризмі : навч. посіб. Кн.1. Міжнародний туристичний бізнес. Київ : Ліра-К, 2022. 288 с.
6. Стойка А., Горюнова К. Туроперейтинг : навчальний посібник. Київ : Маріупольський державний університет, 2024. 182 с.
7. Щука Г. П. Подієвий туризм : навч.-метод. посіб. Берегове : ЗУІ, 2023. 171 с.
8. Щука Г. П. Туроперейтинг у питаннях та відповідях : навчальний посібник. Берегова : ЗУІ, 2023. 99 с.

Допоміжна література

9. Алькема В. Г., Козійчук О. Г. Вплив логістики на розвиток туристичної дестинації. *Економіка та суспільство*. 2024. Вип. 64. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-64-89>.
10. Баженова С., Пологовська Ю., Бикова М. Реалії розвитку туризму в Україні на сучасному етапі. *Наукові перспективи*. 2022. № 5(23). С. 168–180. DOI: [https://doi.org/10.52058/2708-7530-2022-5\(23\)-168-180](https://doi.org/10.52058/2708-7530-2022-5(23)-168-180)
11. Бугіль С. Я. Порівняльний аналіз конкурентних стратегій міжнародних та локальних туроператорів в Україні. *Економіка та суспільство*. 2025. Вип. 82. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-82-124>.
12. Буторіна В. Анімаційний туроперейтинг як інструмент підвищення конкурентоспроможності туристичної сфери регіонів. *Економіка та суспільство*. 2025. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-81-141>.
13. Гуцал Л. Вплив цифровізації на організацію туристичних перевезень. *Економіка та суспільство*. 2025. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-79-159>.
14. Гуцал Л. Цифрові технології в організації туристичних подорожей. *Економіка та суспільство*. 2025. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-80-25>
15. Державне агентство розвитку туризму України. URL: <https://www.tourism.gov.ua/>.

16. Податкові надходження від туризму зросли на третину: за перше півріччя 2025 року індустрія сплатила більше півтора мільярда гривень. *Державне агентство розвитку туризму України*. URL: <https://www.tourism.gov.ua/blog/podatkovyi-nadhodzhennya-vid-turizmu-zrosli-na-tretinu-za-pershe-pivrichchya-2025-roku-industriya-splatila-bilshe-pivtora-milyarda-griven>
17. Публічний звіт Голови Державного агентства розвитку туризму України Наталі Табаки за 2025 рік. *Державне агентство розвитку туризму України*. URL: <https://tourism.gov.ua/blog/publichniy-zvit-golovi-derzhavnogo-agentstva-rozvitku-turizmu-ukrayini-natali-tabaki-za-2025-rik>
18. Публічний звіт Державного агентства розвитку туризму України за 2024 рік. *Державне агентство розвитку туризму України*. URL: <https://surl.li/etkzpt>.
19. У 2024 році туристична сфера України принесла в бюджет майже 3 млрд грн. *Державне агентство розвитку туризму України*. URL: <https://www.tourism.gov.ua/blog/u-2024-turistichna-sfera-ukrayini-prinesla-v-byudzhet-mayzhe-3-mlrd-grn>
20. Колективні засоби розміщення. *Державна служба статистики України*. URL: <https://stat.gov.ua/uk/datasets/kolektyvni-zasoby-rozmishchennya>
21. Регіони України. *Державна служба статистики України*. URL: <https://stat.gov.ua/uk/publications/rehiony-ukrayiny>
22. Долинська О. О. Сучасні тенденції організації туристичних подорожей у контексті цифрової трансформації та сталого розвитку. *Економіка та суспільство*. 2025. Вип. 77. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-77-15>.
23. Лисюк Т. В., Ройко Л. Л., Горяєва А. І. Інноваційні інформаційні процеси у розвитку туристичного сектору України. *Економіка та суспільство*. 2024. Вип. 59. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-59-60>.
24. Мазур В. С., Галько О. В. Туристичний кластер — інструмент регіонального розвитку та економічного зростання. *Стратегія економічного розвитку України*. 2024. № 50. С. 134–148. DOI: <https://doi.org/10.33111/sedu.2022.50.134.149>
25. Марусей Т. В. Діджиталізація туристичного сектору як інструмент розвитку в сучасних умовах. *Ефективна економіка*. 2020. № 8. DOI: <https://doi.org/10.32702/2307-2105-2020.8.73>.
26. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025-2027 роках : Постанова Каб. Міністрів України від 27.12.2024 № 1550 : станом на 13 трав. 2026 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-п#Text>
27. Мойсей С. Туристичні дестинації України в умовах війни. *Економіка та суспільство*. 2025. URL: DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-78-70>.
28. Никига О. Особливості систем резервування в туризмі. *Економіка та суспільство*. 2025. URL: DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-78-2>.

29. Носирєв О. О. Інформаційна інфраструктура сучасного туристичного сектору. *Економіка та суспільство*. 2025. URL: DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-80-154>.
30. Періг Т. Зелений туризм на сучасному туристичному ринку: перспективні інноваційні рішення для України. *Економіка та суспільство*. 2025. Вип. 76. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-76-110>.
31. Писарева І. Сталий розвиток туризму в цифрову епоху. *Економіка та суспільство*. 2024. URL: DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-69-104>.
32. Руденко М. В., Демко В. С. Повоєнне відновлення економічного потенціалу туристичної галузі України на засадах міжнародного співробітництва та інновацій. *Економіка та суспільство*. 2025. Вип. 82. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-82-155>
33. Стецик О. Транспортна інфраструктура як складова туристичного розвитку території. 2023. URL: https://tourlib.net/statti_ukr/stecyk.htm

КЛАСИФІКАЦІЯ ЛОГІСТИЧНИХ ПОТОКІВ



Логістичний потік – це впорядкований рух матеріальних, інформаційних, фінансових та сервісних ресурсів у логістичній системі від джерела до споживача.



ЧОМУ ЦЕ ВАЖЛИВО?

Класифікація логістичних потоків дозволяє правильно ідентифікувати їх особливості, оцінювати вплив на систему та обирати ефективні методи управління.

ПРИКЛАДИ З ТУРИСТИЧНОЇ ЛОГІСТИКИ



- Туристичний потік: міжнародний, нерівномірний, частково керований.
- Інформаційний потік бронювання: внутрішній/вхідний, прямий, керований.
- Зворотний потік відгуків туристів: зворотний, епізодичний/регулярний.
- Фінансовий потік оплат: вхідний, прямий, регулярний, керований.



КЛЮЧОВИЙ ВИСНОВОК

Знання класифікаційних ознак логістичних потоків є основою для їх аналізу, планування, оптимізації та підвищення ефективності логістичної діяльності, особливо в туризмі.

Навчальне видання

ЛОГІСТИКА ТУРИСТИЧНИХ ПОТОКІВ

Методичні рекомендації

Укладач:

Іваненко Тетяна Яківна

Формат 60x84 1/16. Ум. друк. арк.

Тираж 25 прим. Зам. № ____

Надруковано у видавничому відділі

Миколаївського національного аграрного університету

54020, м. Миколаїв, вул. Георгія Гонгадзе, 9

Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 4490 від 20.02.2013 р.