

ГЕОЛОГІСТИЧНА КОНЦЕПЦІЯ СТАЛОГО РОЗВИТКУ ТУРИСТИЧНИХ ДЕСТИНАЦІЙ (НА ПРИКЛАДІ МІСЬКОГО ТУРИЗМУ)

До міського туризму безпосередньо відноситься поняття сталого туризму (англ. Sustainable Tourism). Як відомо, розрізняють екологічну, економічну та соціальну сталість. Але в туризмі, основу якого складають туристичні ресурси (і, в першу чергу, природно-рекреаційні, культурно-пізнавальні, подієві тощо), вимога сталості відноситься, перш за все, до необхідності збереження, постійного відновлення та розвитку його ресурсної бази, що і складатиме підставу екологічного, економічного та соціального вимірів сталого розвитку туризму. Отже, без регулювання туристичних потоків, раціоналізації їхнього географічного розподілу, ефективної геологістичної організації туристичного простору проблему забезпечення сталого характеру туризму вирішити неможливо. Звідси зрозуміла актуальність використання в туризмі логістичних та геологістичних підходів (логістики туризму) у різноманітних проектах його розвитку на підставі сталості, зокрема у Києві, Львові та інших містах-туристичних центрах України. Зокрема, у Львові на рівні управління туризму Львівської міської ради значна увага приділяється логістичному аналізу та упорядкуванню (оптимізації) туристичних потоків та маршрутів з тим, щоб туристи не скупчувалися одночасно в центральній частині міста, зокрема, на площі Ринок та прилеглих вулицях. З цією метою розроблено проект, щоб перерозподілити туристичний потік по не менш цікавих місцях міста за межами центру. Логістичним міркуванням відводиться важливе місце у втіленні концепції «Львів туристичний», що успішно впроваджується у Львові останніми роками. Так, у 2016 р. кількість туристів у Львові досягла 2,6 млн. осіб, у той час як відповідний показник 2014 р. склав 1,5 млн., що свідчить про вищу динаміку розвитку туризму у Львові у порівнянні навіть з Києвом, де за означені роки туристопотік зменшився з 2,1 млн. осіб до 1,5 млн., тобто на 40%.

Згідно геологістичної концепції сталого розвитку міського туризму, запропонованої автором, структура та складники геологістичної організації туристичного простору міста (ГЛЮ ТПМ) повинні включати [1, 188]: по-перше, геологістичну ідентифікацію ресурсної бази туризму; по-друге, геологістичне планування туристопотоків, їх потреб, споживання та відходів; по-третє, геологістичне проектування туристичної інфраструктури, включаючи потужності зі збирання та переробки відходів туристичного споживання; по-четверте, геологістичне проектування ланцюжків поставок та ланцюжків реверсивної логістики з переробки відходів. Перший складник охоплює географічну та логістичну ідентифікацію туристичних ресурсів міста. При цьому географічна ідентифікація ресурсної бази туризму означає геопросторову локалізацію туристичних ресурсів (об'єктів). Останні виступають у ролі «туристичних магнітів», які притягують туристопотоки на певну територію. При цьому значна територіальна концентрація туристичних ресурсів (об'єктів) викликає концентрацію та накладання туристопотоків. Ці міркування слід враховувати при створенні та розміщенні нових туристичних об'єктів (наприклад, музеїв, пам'ятників тощо), які не слід «втискувати» до перевантажених туристичними ресурсами центральних ділянок міст. Отже, замість надмірної концентрації туристичних об'єктів рекомендується їх дисперсія, тобто розосередження на певній території. Логістична ідентифікація туристичних ресурсів означає визначення логістичного потенціалу кожного туристичного об'єкту, тобто максимально можливого туристопотоку, який не зашкодить сталому розвитку туризму і стану туристичних ресурсів. При цьому слід розрізняти одночасну кількість туристів на об'єкті, їхню кількість за день (з урахуванням коефіцієнту ротації), за місяць, за сезон, нарешті, за рік. Географічна та логістична ідентифікація виконуються з урахуванням поділу туристичних ресурсів (об'єктів) на культурно-історичні (пам'ятники, музеї, театри тощо), архітектурні (історичні та сучасні), подієві (різноманітні заходи громадсько-культурно-розважального характеру) тощо. Другий складник базується на визначенні величини та структури

туристопотоків та відповідних потреб туристів, які можна поділити на потреби першого порядку (лавочки, урни, біотуалети, легке харчування, обмін валюти) та другого порядку (сувеніри, інформаційні матеріали, преса та туристичні товари тощо). Також слід визначити і обсяг відходів, що утворюються в результаті туристичного споживання у містах. Третій складник передбачає геологістичне проектування туристичної інфраструктури для задоволення потреб туристів, зокрема, потреб першого порядку (туристична інфраструктура першого порядку – заклади легкого харчування, пункти обміну валюти), потреб другого порядку (туристична інфраструктура другого порядку – кіоски з продажу сувенірів, преси та інформаційних матеріалів, магазинчики туристичних товарів тощо) та відповідної логістично-транспортної інфраструктури для забезпечення потреб інфраструктурних об'єктів першого та другого порядку та необхідності переробки відходів, що є побічним результатом туристичного споживання. При цьому слід врахувати особливості їхнього розміщення на певній території та шляхи вивезення відходів. Четвертий складник передбачає геологістичне проектування ланцюжків поставок для забезпечення потреб туристичної інфраструктури першого та другого порядків та логістично-транспортної інфраструктури з виділенням логістичної та транспортної складових у їхньому складі та з урахуванням особливостей їхнього розміщення, а також можливостей зберігання та переробки твердих побутових відходів (ТПВ), які утворюються після перебування туристів у місті та додаються до загальнономіського обсягу ТПВ.

Ці питання є актуальними передусім для Києва та Львова, де підвищене туристичне навантаження на ресурсну базу туризму міста вже призвело до випадків фізичної руйнації низки найбільш відвідуваних та цінних об'єктів. Небайдужі кияни навіть склали список історичних будинків Києва, які можуть знести в будь-який момент [2]. На додаток до цієї проблеми Львів відчув і інший аспект туристичного перенавантаження - це збільшення обсягу та вивіз сміття (твердих побутових відходів). Після пожежі на Грибовицькому сміттєзвалищі влітку 2016 р. Львову немає куди вивозити свої відходи, обсяг

яких закономірно зріс із зростанням числа туристів. Недарма туристичний рекорд Львова, який у 2016 р. відвідали 2,6 млн. гостей і число яких зростає рекордними темпами – на 15-20% щорічно (при цьому кожний турист у середньому витрачає у місті понад 100 євро щоденно), співпав з «сміттевою кризою». Між тим, схема геологістичної організації туристичного простору міста, розроблена автором [1, 200], підказує про необхідність застосування комплексного підходу, що передбачає і використання «зворотної логістики», тобто логістики переробки відходів. Вирішити проблему відходів у Львові можливо на підставі застосування двох підходів: транспортного та логістичного. До останнього часу активно застосовувався перший підхід, який полягав у знаходженні транспортних посередників (компаній), які зобов'язувалися (за дуже пристойну оплату) знайти відповідні сміттєзвалища і вивезти туди відходи. Але, як показав досвід, коли львівське сміття потрапляло майже в усі області України, це не вирішувало проблему. Були пропозиції пресування ТПВ, але вони теж не отримали схвалення, зокрема від мешканців Львова. І тільки недавно керівництво міста та області звернулося до логістичного підходу, тобто до застосування засад «зворотної» логістики, коли аналізу підлягають не тільки вхідні потоки до міста (у т.ч. туристів, товарів, сировини, палива тощо), але й вихідні потоки (у т.ч. потоки ТПВ). Логістична наука і практика розробили пропозиції щодо ефективного управління цими потоками та їх переробки на відповідних підприємствах, які можна збудувати у відносно короткі терміни із залученням як міжнародних, так і внутрішніх інвестицій.

Список літератури

1. Смирнов І.Г. Маркетинг у туризмі: навч.пос./ І.Г.Смирнов. – К.: КНУ імені Тараса Шевченка, 2016. – 251 с.
2. Ми їх втрачаємо: історичні будинки Києва, які можуть знести в будь-який момент [електронний ресурс]// Режим доступу: <https://styler.rbc.ua>