

УДК 338.47: 911.3

Смирнов Игорь Георгиевич,
доктор географических наук, профессор

Київський національний університет імені
Тараса Шевченка, м. Київ, Україна,
e-mail: smyrnov_ig@ukr.net

ТЕОРИЯ ТА АПЛИКАЦИЯ ЛОГИСТИЧНОЙ КОНЦЕПЦИИ СТАЛОГО РАЗВИТИЯ УРБОТУРИЗМУ

Мета. Розкрити теоретичні основи та напрямки практичного застосування логістичної концепції сталого розвитку урботуризму на прикладі українських міст Києва та Львова.

Методика дослідження полягає у застосуванні положень авторської логістичної концепції сталого розвитку туризму (зокрема, принципової, розгорнутої та стратегічної логістичних моделей) до практики ефективної організації туристичних потоків та маршрутів у містах.

Результати. Охарактеризовано складники логістичної концепції сталого розвитку урботуризму та виконано їхню аплікацію до проблем сталого розвитку туризму у містах України на прикладі Києва та Львова.

Наукова новизна. Вперше запропоновано логістичну концепцію сталого розвитку туризму у містах (урботуризму) на підставі логістичної моделі ефективної організації туристичного простору, зокрема у центральних та історичних частинах міст.

Практична значимість. Полягає у застосуванні теоретичної логістичної концепції сталого розвитку урботуризму до проблем туристичної практики у містах України на прикладі Києва та Львова та наданні рекомендацій щодо вирішення проблеми туристичного перевантаження, а також проблеми накопичення та переробки відходів (сміття), з якими влітку 2017 р. зіштовхнулося м. Львів

Ключові слова: урботуризм, логістика, зворотна логістика, туристичне споживання, міські відходи, рециркуляція.

УДК 338.47: 911.3

Смирнов Игорь Георгиевич,
доктор географических наук, профессор

Киевский национальный университет
имени Тараса Шевченка, г. Киев,
Украина e-mail: smyrnov_ig@ukr.net

ТЕОРИЯ И АПЛИКАЦИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ КОНЦЕПЦИИ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ УРБОТУРИЗМА

Цель. Раскрыть теоретические основы и направления практического применения логистической концепции устойчивого развития урботуризма на примере украинских городов Киева и Львова.

Методика исследования заключается в применении положений авторской логистической концепции устойчивого развития туризма (в частности, принципиальной, развернутой и стратегической логистических моделей) к практике эффективной организации туристических потоков и маршрутов в городах.

Результаты. Охарактеризованы составляющие логистической концепции устойчивого развития урботуризма и выполнена их апликация к проблемам устойчивого развития туризма в городах Украины на примере Киева и Львова.

Научная новизна. Впервые предложено логистическую концепцию устойчивого развития туризма в городах (урботуризма) на основании логистической модели

ефективної організації туристического пространства, в частности, в центральних и исторических районах городов.

Практическая значимость. Заключається в применении теоретической логистической концепции устойчивого развития урботуризма к проблемам туристической практики в городах Украины на примере Киева и Львова и предложении рекомендаций по решению проблемы туристической перегрузки, а также проблемы накопления и переработки отходов (мусора), с которыми летом 2017 г. столкнулся г. Львов

Ключевые слова: урботуризм, логистика, обратная логистика, туристическое потребление, городские отходы, рециркуляция.

UDC 338.47: 911.3

Smyrnov Igor Georgiyovych,
Doctor of Geography Sciences, Professor

Taras Shevchenko National University of Kyiv,
Kyiv, Ukraine, e-mail: smyrnov_ig@ukr.net

THEORY AND APPLICATION OF THE LOGISTIC CONCEPT OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF URBAN TOURISM

Goal. To reveal the theoretical foundations and directions of the practical application of the logistic concept of urban tourism sustainable development on the example of Ukrainian cities of Kyiv and Lviv.

The research methodology is to apply the provisions of the author's logistic concept of sustainable tourism development (in particular, principal, regional and strategic logistic models) to the practice of efficient organization of tourist streams and routes in cities.

Results. The components of the logistic conception of sustainable development of urboturism are described and applied to the problems of tourism sustainable development in the cities of Ukraine on the example of Kyiv and Lviv.

Scientific novelty. For the first time, the logistic concept of sustainable tourism development in cities (Urboturism) was proposed on the basis of a logistic model of effective organization of tourist space, in particular in the central and historical districts of cities.

Practical significance. It is the application of the theoretical logistic concept of sustainable development of urban tourism to the problems of tourism practice in the cities of Ukraine on the example of Kyiv and Lviv and the provision of recommendations for solving the problem of tourist overloading, as well as the problems of waste (rubbish) accumulation and recycling, which Lviv faced in the summer of 2017.

Key words: Urboturism, logistics, reverse logistics, tourist consumption, urban waste, recycling.

Постановка наукової проблеми та її зв'язок із важливими науковими та практичними завданнями. Нині проблема сталості туризму є загально визнаною у світі. Це стосується і міського туризму, пов'язаного з великим напливом туристів до міст, насамперед, столичних, що спостерігається практично в усіх країнах світу. Разом з тим виділяються міста – найбільші світові центри туризму, такі як Лондон, Вашингтон, Нью-Йорк, Париж, в Україні – Київ, Львів тощо. У таких містах спостерігається підвищена концентрація туристів, відповідно – значний туристичний тиск (навантаження) на ресурсну базу туризму. Це призводить до швидкого «зносу» туристичних об'єктів в містах, а на їх відновлення потрібно багато часу і коштів. Тому актуальною є проблема

регулювання туристопотоків у містах на підставі логістичних підходів. Саме на цій основі автором розроблено логістичну теоретичну концепцію сталого розвитку туризму в містах, яка практично перевірена на прикладі таких міст України, як Київ та Львів. Туристичне перенавантаження міст має й інший наслідок – це різке зростання обсягу відходів. З цим вже зіштовхнувся Львів, туристичний рекорд якого (2,6 млн туристів у 2016 р. – перше місце серед міст України) співпав з початком «сміттевої» кризи. У той же час Київ репрезентує ефективний «рецепт» вирішення проблеми накопичення та переробки міських відходів, включаючи туристичні «залишки».

Аналіз останніх досліджень і публікацій. З початку XXI ст. туризм у містах, за визнанням експертів Всесвітньої туристичної організації, став ключовим чинником розвитку міста та його господарства. Це стало підґрунтям для досліджень з теоретичного осмислення феномену міського туризму у всій його складності та спроб практичного впровадження результатів цих досліджень. На даний час, незважаючи на досить ґрунтовне висвітлення даної проблематики – міського туризму (або туризму в містах, урботуризму), однозначного тлумачення сутності й змісту цього поняття поки що не існує. Це пов'язане, насамперед, з диференційованими підходами у різних країнах до визначення міста та туристичної діяльності у міському середовищі. Отже, міський туризм (англ. City Tourism або Urban Tourism, нім. Stadttourismus) – новітнє поняття та концепція, що сформувалося у світовій туристичній науці та практиці наприкінці XX ст. Перші наукові праці з цього напрямку належать німецьким вченим Г.Лезеру, Г.Нойенфельдту та О.Розе (1980-1990-х рр.). Так, словник Г.Лезера (1997 р.) визначає міський туризм, як «короткострокове (зазвичай 1-4 дні) відвідування міста з наступних причин: а) інтерес до історії або культури; б) участь у подієвих заходах; в) придбання різноманітних товарів. Часто така подорож здійснюється у формі екскурсії на вихідних та може відбуватися як індивідуально, так і у групі; як організовано (через турфірми та з екскурсоводами), так і самодіяльно» [1]. Г.Нойенфельдт та О.Розе додають, що туристи можуть відвідувати місто як з особистих причин, так і через інші обставини [2]. Пізніше Д.Клук та К.Кестер конкретизували та структурували визначення міського туризму, поклавши у його основу відвідування міст з культурно-пізнавальною метою, подієвими та бізнесовими інтересами [3; 4]. У британському словнику з подорожей, туризму та гостинності С.Медліка зазначено, що «Міський туризм – це подорожі та візити з фокусом на міські напрямки. Швидко зростаюча форма туризму, метою якої є відвідування історичних та культурних пам'яток, а також шопінг та ділові поїздки» [5]. Болгарські науковці М.Нешков, С.Ракаджийська, Т.Дъбева у підручнику «Вступ до туризму» при класифікації туризму за різними ознаками виділяють сільський і міський види туризму [6]. Детальний аналіз досліджень міського туризму подає професор університету Гронінгена (Нідерланди) Г.Ешворт [7]. Вчені Європейського інституту порівняльних

міських досліджень Університету Еразмус (EURICUR, м. Роттердам, Нідерланди) Л. Берг, Й.Борг та Й.Меєр у монографії «Міський туризм: функціонування і стратегії у восьми європейських містах» виконали порівняльний аналіз впливу туризму на такі міста Західної Європи, як: Антверпен (Бельгія), Копенгаген (Данія), Едінбург, Глазго (Великобританія), Генуя (Італія), Гамбург (Німеччина), Ліон (Франція) та Роттердам (Нідерланди) [8]. Всесвітня туристична організація (ЮНВТО) рекомендує таке визначення: «Міський туризм – подорожі, які здійснюють подорожувальники до міст чи місць з високою густотою населення».

У Законі України «Про туризм» розглядається такий вид туризму, як сільський, але, на жаль, не згадується міський туризм. Колектив харківських авторів (Писаревський М., Погасій С., Поколодна М., Тонкошнур М.) в монографії «Туризм і місто: досвід, проблеми та перспективи» окреслює туризм у містах як соціосистему «туризм – місто». Дуцяк І. пропонує дефініцію «міський туризм – це вид туризму, в якому дестинацією є місто» [9]. Свої визначення міського туризму пропонують Смирнов І. [10], Гладкий О., Гаталяк О. та Ганич Н. [11]. Зокрема останні дві авторки дають таке визначення міського або урботуризму: «Це вид спеціалізованого туризму з культурно-пізнавальною, розважальною, діловою, лікувально-оздоровчою метою, що ґрунтується на комплексному використанні ресурсів міста. Він включає групові та індивідуальні подорожі містом, форма яких залежить від мети його відвідування туристами. Міський туризм об'єднує елементи інших видів туризму, таких як культурно-пізнавальний, релігійний, подієвий, діловий тощо. Саме ця обставина робить урботуризм надзвичайно привабливим для туристів» [11]. За часом перебування міський туризм можна поділити на: а) короткотерміновий (на вихідні дні); б) середньостроковий; в) довгостроковий. Позитивною рисою міського туризму є його всесезонність, тобто слабкий вплив сезонів року на туристопотік до міст, зате відвідуваність міст туристами значно зростає під час проведення тут святкових та інших заходів. Зазначимо, що поняття міського туризму по-різному трактується туристами і суб'єктами туристичної діяльності: якщо для перших цей вид туризму означає туристичну активність людини, яка має намір пізнати міську культуру та/або відпочити у міському середовищі, то для других це поняття пов'язане з різноманітними формами обслуговування туристів, зокрема, розміщення (готелі, апартаменти, хостели тощо), харчування (урбогастрономія), відпочинок (урбовідпочинок) тощо. При цьому слід зважати на те, що вплив туризму на розвиток міста може бути як позитивним (розвиток економіки, інфраструктури, збереження та відновлення туристичних пам'яток тощо), так і негативним (зростання злочинності, проституції, знищення локальної культури). Але у цілому міський туризм сприяє розвитку міста, надходженню інвестицій, розвитку міської інфраструктури тощо, отже позитивно впливає на розвиток господарства міста та сприяє підвищенню рівня життя його мешканців.

Виділення невиділених раніше частин загальної проблеми. Проблема сталого розвитку урботуризму за невирішені має такі її частини, як логістична та географічна організація туристопотоків у містах, зокрема у їхніх центральних та/або історичних частинах, а також ефективна переробка міських відходів разом з туристичними відходами.

Метою статті є розкриття теоретичного та практичного змісту логістичної концепції сталого розвитку урботуризму на прикладі найбільших туристичних центрів України на даний час - міст Києва та Львова.

Виклад основного матеріалу. Методологічною базою дослідження слугували положення логістичної теорії та практики, зокрема, логістики туризму та «реверсивної» логістики, які були прикладені до функціонування туристичного господарства міст. З точки зору системного підходу місто, як туристичну дестинацію, можна представити, як «чорний ящик», на вході якого є туристичні потоки, а на виході - фінансовий дохід та матеріальні відходи. І з останніми треба вчасно і у потрібному обсязі впоратися, інакше виникне «сміттєва» криза (рис.1).

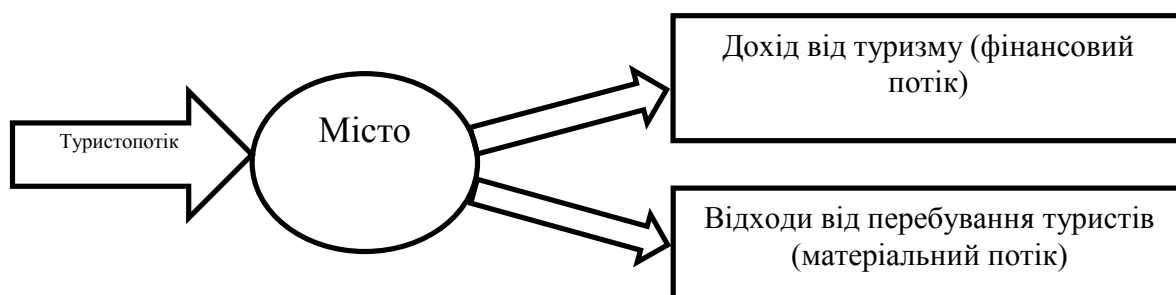


Рис.1. Місто, як туристична дестинація («чорний ящик») (авторська розробка) за [12, 188]

У той же час, з точки зору логістичного підходу, туристичне господарство міста являє собою складну систему, куди належать туристичні ресурси (об'єкти), туристичні організації (туроператори, турагенції, екскурсійні бюро тощо), інфраструктурні заклади (готелі, ресторани, розважальні заклади, транспортні фірми, тощо), фінансові структури тощо (рис.2).

Ця система «живе», тобто функціонує, за рахунок туристичних потоків, які наскрізно «проходять» через місто, з одного боку, забезпечуючи для нього можливість заробити на туристах, але, з іншого боку, результатом туристичного перебування (споживання) є відходи, обсяг яких закономірно збільшується із зростанням числа туристів. Ці «туристичні» відходи додаються до загальноміського обсягу сміття, який місто мусить знайти шляхи і способи, по-перше, вивезти, по-друге, переробити. Ця проблема існує в усьому світі, і навіть загострюється, тому іде опрацювання ефективних технологій переробки відходів міст, серед

них – методики «реверсивної» логістики. Ці досягнення нині не є якимсь секретом, вони доступні, зокрема в Інтернеті, отже їх слід знайти, адаптувати до місцевих умов та застосувати.

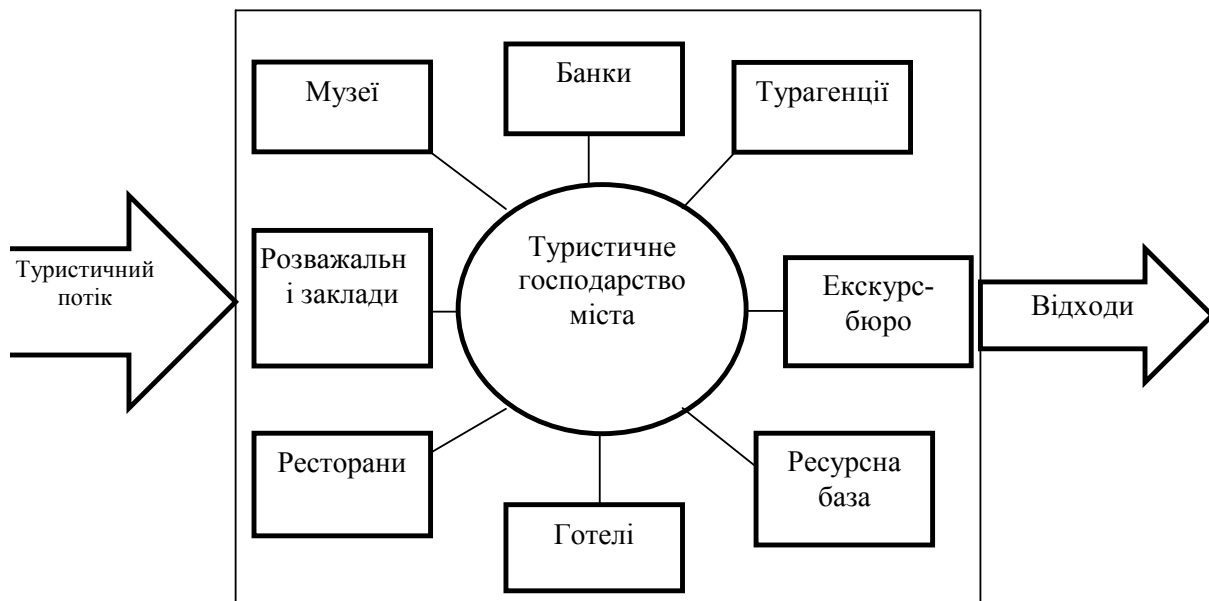


Рис.2. Туристичне господарство міста як складна система (авторська розробка за [12, 200]).

Виклад основного матеріалу. До міського туризму безпосередньо відноситься поняття сталого туризму. Як відомо, розрізняють екологічну, економічну та соціальну сталість. Але в туризмі, основу якого складають туристичні ресурси, вимога сталості відноситься, перш за все, до необхідності збереження, відновлення та розвитку його ресурсної бази, що і складатиме підставу екологічного, економічного та соціального вимірів сталого розвитку туризму. Отже, без територіального регулювання туристичних потоків на підставі ефективної логістичної організації туристичного простору проблему забезпечення оптимальної (сталой) стратегії розвитку туризму в регіоні вирішити неможливо. Відтак зростає актуальність застосування в туризмі логістичних підходів (логістики туризму) з метою досягнення сталості та безпеки, зокрема, у містах - туристичних центрах України. Так, у Львові на рівні управління туризму міської ради значна увага приділяється логістичному аналізу та територіальному упорядкуванню туристичних маршрутів з тим, щоб туристи не концентрувалися у середмісті. З цією метою розроблено проект, щоб спрямувати туристичні потоки до не менш цікавих об'єктів міста за межами його центральної частини.

Згідно логістичної концепції сталого розвитку міського туризму, розробленої автором, структура логістичної організації туристичного простору міста (ЛЮ ТПМ) повинна включати такі складники [12, 188]: 1) геологістичну ідентифікацію ресурсної бази туризму; 2) логістичну ідентифікацію та планування туристопотоків, їх потреб, споживання та

відходів; 3) логістичне проектування туристичної інфраструктури, включаючи потужності зі збирання та переробки відходів від туристичного споживання; 4) логістичне проектування ланцюжків поставок із забезпечення закладів туристичної інфраструктури та ланцюжків «реверсивної» логістики із вивезення з міста та переробки відходів. Перший складник охоплює географічну та логістичну ідентифікацію туристичних ресурсів міста. При цьому географічна ідентифікація ресурсної бази туризму передбачає геопросторову локалізацію туристичних ресурсів (об'єктів). Останні виступають у ролі «туристичних магнітів», які притягують туристопотоки на певну територію. Відповідно висока територіальна концентрація туристичних ресурсів (об'єктів) викликає скупчення та накладання туристопотоків, що погіршує якість турпослуг, які надаються. 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. У той же час логістична ідентифікація туристичних ресурсів означає визначення логістичного потенціалу кожного туристичного об'єкту міста, тобто максимально можливого туристопотоку, який не зашкодить сталому розвитку туризму і стану туристичних ресурсів. Географічна та логістична ідентифікація виконуються з урахуванням поділу туристичних ресурсів (об'єктів) міст 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 і структури туристопотоків та відповідних потреб туристів, які поділяються на потреби першого порядку (лавочки, урни, біотуалети, легке харчування, обмін валюти) та другого порядку (сувеніри, рекламно-інформаційні матеріали, преса та туристичні товари тощо). Також слід визначити і обсяг відходів, що утворюватимуться в результаті туристичного споживання у містах. Третій складник передбачає логістичне проектування туристичної інфраструктури території міста 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 рекламно-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 утворюватимуться як супутній, але обов'язковий результат процесу туристичного споживання у містах. При цьому слід врахувати особливості їхнього розміщення на території міст, а також шляхи вивезення та наявні технології рециркуляції відходів. Четвертий складник передбачає логістичне проектування ланцюжків поставок для забезпечення потреб туристичної інфраструктури першого та другого порядків та логістично-транспортної інфраструктури з

виділенням транспортного та логістичного складників та з урахуванням особливостей їхнього розміщення на території міста, а також можливостей вивезення, зберігання та переробки твердих побутових (ТПВ) та інших видів відходів, які утворюються після перебування туристів у місті та додаються до щоденного та цілорічного загальноміського обсягу відходів.

Ці питання є актуальними для Києва, де підвищене туристичне навантаження на ресурсну базу туризму міста вже призвело до випадків фізичної руйнації низки найбільш відвідуваних та цінних об'єктів (серед них - деякі будівлі Києво-Печерської Лаври, Софіївського собору тощо). Небайдужі кияни навіть склали список цінних історичних будинків Києва, які можуть зруйнуватися у будь-який момент [13]. Цей список, на жаль, щорічно поповнюється, так, у 2017 р. обвалилася частина балкону будинку на вул. Малій Житомирській, 12. Причому ця споруда, зведена у 1913 р., - не проста: вона належить до комплексу напівзруйнованої садиби художника О.Мурашка. Подібна доля може незабаром спіткати «Дім зі зміями», що на Великій Житомирській, 32, декілька будинків на Андріївському узвозі тощо [14]. Нарешті, восени 2017 р. вандали за допомогою червоної незмиваємої фарби зіпсували зовнішній вигляд стіни Національного заповідника «Софія Київська». Додамо, що зовсім недавно була проведена реставрація цієї стіни, яка є пам'ятником архітектури XVIII ст.

Щодо Львова, то тут таких випадків менше (мабуть, завдяки якості австрійського будівництва, у якому вже масово використовувався бетон, як основний будівельний матеріал, у той час як у Києві кінця XIX- початку XX ст. будували переважно з цегли місцевого виробництва), але вони теж є. Так, нині реставрується скульптурна група «Ощадність, рільництво та промисловість» (її називають місцевою «Статуєю Свободи»), яка прикрашає фасад будинку Музею етнографії та художнього промислу – колишнього приміщення Галицької ощадної каси, спорудженого у 1891 р. Реставрується «Чорна кам'яниця» (роки будівництва 1588-1589) на площі Ринок за кошти гранту Посольського фонду США, потребує реставрації каплиця Боїмів (XVII ст.), законсервовано рештки Високого замку, яких теж вже досягла «цікавість» туристів.

На додаток до цієї проблеми Львів гостро відчув й інший аспект явища туристичного перенавантаження – це збільшення обсягу та проблема вивозу і переробки твердих побутових відходів. Після пожежі на Грибовицькому сміттєзвалищі влітку 2016 р. Львову не стало куди вивозити свої ТПВ, 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 зі «сміттевою кризою». Між тим, схема логістичної організації туристичного простору міста, запропонована автором [12, 200], підказує про необхідність застосування комплексного підходу, що передбачає і використання «зворотної (реверсивної)

логістики», тобто логістики переробки відходів. Зазначимо, що туристи під час перебування у містах залишають багато відходів, особливо у середмісті (за деякими оцінками – 3-4 кг на особу за добу). Це - прямі відходи. Крім них є і опосередковані – це відходи готелів, ресторанів, кав'ярень, яких у середмісті Львова останніми роками з'явилося дуже багато. Відходи потребують ефективних технологій їх збирання, вивезення та переробки – таку можливість надає «реверсивна логістика». У Львові врахували необхідність розміщення смітників біля кожної лавки у центрі (при цьому смітники гарно, по-художньому оформлені і виконані місцевими майстрами), але при цьому не було прослідковано шляхи вивозу ТПВ та можливості їхньої наступної переробки. Між тим, щоденний обсяг відходів у місті дорівнює 600 тон (2017 р). Вирішити цю проблему 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 вивозити туди міські відходи Львова. Але, як показав досвід, коли львівське сміття потрапляло майже в усі області України, це не вирішувало проблему відходів. З метою зменшення їхнього обсягу були пропозиції пресування ТПВ на спеціальних майданчиках у межах міста, 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 і контролю підлягають не тільки різноманітні вхідні потоки до міста (у т.ч. туристів, товарів, сировини, палива тощо), але й вихідні потоки, серед яких важливе місце займають потоки ТПВ. Логістична наука і практика розробили пропозиції щодо ефективного управління цими потоками та їх глибинної переробки (рециркуляції, англ. recycling) на відповідних підприємствах (сміттєпереробних заводах). Подібні підприємства можливо збудувати у відносно короткі терміни (як показує наявний приклад м.Рівного – за рік), а відповідні інвестиції можуть бути як міжнародними, так і внутрішніми, комунальними. За останніми даними до вирішення проблеми ефективної переробки львівських відходів залучаються шведські та польські фахівці, а також кошти Європейського банку реконструкції та розвитку [15]. Так, польські екологи хочуть допомогти Львову очистити підземну річку Полтву. Якщо модернізувати очисні споруди за європейським прикладом, вода у Полтві буде без неприємного запаху, відтак стоки перестануть забруднювати Західний Буг, який впадає у річку Віслу, що у Польщі. Як зазначив керівник проєктів з питань очищення варшавських споруд Я.Судов, очисна установка по-польськи працює за таким принципом. Стоки потрапляють до резервуарів (процес відбувається за допомогою спеціальних насосів), мінеральні частки викачують з дна. Отримані жир та олію спалюють. Неприємний запах зникає, бо установка забирає такі речовини, як сірководень, аміак, мекаптани (їхня токсична дія подібна до сірководню). Наступний етап

очистки – збір біогазу до двох збірників, кожен об'ємом до 7 тис. м³. Кредити на вигідних умовах на цей екопроект може надати Львову Національний фонд охорони довкілля і водного господарства Польщі. Працівники ЛМКП «Львівводоканал» побували у Варшаві і побачили сучасні очисні споруди польської столиці, які свого часу було модернізовано. Так, до 2012 р. там теж була складна ситуація з очищенням стоків, які текли у Віслу. На модернізацію очисних споруд Польща отримала європейські гранти. Натомість нам «світить» лише кредит, який доведеться довго віддавати. За підрахунками шведських фахівців, створення сучасної системи очищення стоків Львова коштуватиме 170 млн євро. Тому у Львові йдуть до проекту очищення поступово: 2016 р. реалізовано проект зведення біогазової станції та модернізацію т.зв. пісколовок, на що був взятий банківський кредит у 31,5 млн євро. Наступним кроком буде реконструкція біологічних реакторів на очисних спорудах міста за кошти Національного фонду Польщі. А у жовтні 2017 р. під час екологічного форуму планується підписати меморандум про співпрацю у рамках екологічного проекту. Будівництво сміттєпереробного заводу у Львові буде здійснено за кошти Європейського банку реконструкції та розвитку (ЄБРР), про що домовилися керівництво міста з делегацією Ради директорів ЄБРР [16]. Останній співпрацює зі Львовом вже багато років. За цей час було реалізовано такі проекти: оновлення рухомого складу та модернізація трамвайного депо, реконструкція вулиць вздовж двох трамвайних маршрутів, а також трамвайна лінія на Сихів. Проекти, які зараз реалізуються, - це модернізація системи теплопостачання міста, проекти щодо біогазу на очисних спорудах, запровадження електронного квитка у громадському транспорті, проекти, що стосуються питання поводження з ТПВ. Проект, який починається нині, - це рекультивація полігону відходів у Грибовичах та будівництво нового заводу з глибинної переробки сміття - першого в Україні сучасного підприємства такого типу. Зазначимо, що Львів з-поміж усіх міст України має найбільше спільних з ЄБРР проектів.

Подібний досвід репрезентує м.Київ, де обсяг відходів становить 3000 тон щодоби (2017 р.), але їхнє зберігання та переробка успішно здійснюються, по-перше, на полігоні ТПВ у с.Підгірці; по-друге, на Бортницькій станції аерації (БСА); по-третє, на сміттєспалювальному заводі «Енергія» у Дарниці. Київ активно залучає міжнародні досягнення та інвестиції, так, БСА нині модернізується за участю японських компаній, а у м.Фастів під Києвом споруджено з китайською участю завод з переробки пластикових відходів (відповідно у Києві відкрито пункти з прийому пластика з оплатою 5 грн/кг).

Наступну ідею нових технологій боротьби з вуличним сміттям мер Києва В.Кличко привіз з відрядження до Берліна. Це встановлення підземних сміттєвих баків, які поступово замінять звичні дворові контейнери для сміття. Передбачено встановити в Києві 70 підземних сміттєвих баків, перші з яких вже з'явилися у травні 2017 р. на Пейзажній

алеї. Вони являють собою невелику урну зверху, а під землею – об’ємний бокс, що вміщує 5 кубів відходів та нейтралізує запах. Ці контейнери оснащено сонячними панелями та датчиками, які подають сигнал диспетчеру при заповненні підземного баку повністю. Ще один зразок нових київських сміттєвих урн складається з двох частин: зовнішнього каркасу та власне урни – металевого чи пластикового контейнеру, куди і збиратиметься сміття. Комунальники зможуть дістати сміття, відкривши задню стінку каркасу, замінити пакет із сміттям на чистий. Перша партія нових урн, які встановлять у центральній частині Києва, налічуватиме 300 штук. У такий спосіб буде замінено старі урни, що нині ще «працюють» у столиці та вже давно не відповідають потребам киян та гостей міста. Це старі, ще радянського зразку, бетонні, а також металеві, які часто можна зустріти у зелених зонах міста біля лав, що мають невеликий обсяг та швидко наповнюються відходами. Часто це стає причиною того, що навколо них починають «рости» гори сміття, адже не всі готові донести обгортку від морозива чи пляшку до вільного контейнера. Інший тип урн, що набув поширення у Києві перед проведенням Євро-2012, - металеве кільце з натягнутим на нього пластиковим пакетом, - виглядає зовсім неестетично. Крім того часто курці викидають недопалки саме у пакети, вони прогорають і все сміття висипається на землю.

Серед світових досягнень у сфері збирання та переробки сміття у містах, що можна рекомендувати до використання в Україні, відзначаються такі:

1. Французький винахід – інтелектуальне сміттєве відро «Eugene», яке має два відділення: одне – для відходів для подальшої переробки, інше – для непереробних відходів. Коли відро наповнюється, воно за допомогою сканера штрих-кодів нагадує власнику, що слід викинути сміття. Також цей пристрій запам’ятовує, які упаковки викинуто, після чого заносить їх до переліку покупок, цей список можна подивитися у додатку до смартфона. «Розумне» відро є в продажу з 2017 р., його ціна - \$299.
2. Пристрій польського виробництва – вуличний сміттєвий бак «Bin-e», що здатний ідентифікувати, класифікувати, сортувати відходи та направляти запит на очищення до обслуговуючої компанії. Крім цього бак «уміє» попередньо обробляти сміття, для прикладу, стискаючи пластик. Також «Bin-e» вчиться розпізнавати нові об’єкти, підключаючись до хмарних баз даних. «Розумні смітники» у містах Польщі, зокрема, у Варшаві, запроваджено з 2017 р.
3. Новий незвичний спосіб прибирання міських вулиць та парків освоюють у Нідерландах: підбирати кинуті на землю сигаретні недопалки хочуть навчити ... ворон. Цих птахів, що відрізняються високим інтелектом, при звичають обмінювати недопалки на їжу у спеціальних автоматах, які планується встановити у містах. Автори проекту, які нині шукають додаткові джерела його фінансування, вважають експлуатацію ворон оправданою з точки зору збереження навколишнього середовища. Зазначимо, що за даними статистики, у світі щорічно викурюється шість

трлн сигарет, з яких дві третини потрапляють до навколишнього середовища, при цьому чотирма трлн сигарет можна заповнити 2,5 млн олімпійських плавальних басейнів.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямі. Розкрито теорію та практику впровадження авторської логістичної концепції сталого розвитку туризму в містах України (на прикладі Києва та Львова). Визначено структуру логістичної організації туристичного простору міста. Виділено її основні складники: геологістичну ідентифікацію ресурсної бази туризму в містах; логістичну ідентифікацію та планування туристопотоків, їх потреб, споживання та відходів; логістичне проектування туристичної інфраструктури, включаючи потужності із збирання та переробки відходів від туристичного споживання; логістичне проектування ланцюжків поставок із забезпечення закладів туристичної інфраструктури в містах та ланцюжків «реверсивної» логістики із вивезення з міста та переробки відходів. Наведено приклади з туристичної практики міст Києва та Львова. Звернуто увагу на проблему збільшення обсягу відходів, їх вивозу та переробки, з якою зіштовхнувся Львів у зв'язку з різким збільшенням числа туристів. Розкрито досвід Києва з організації ефективної схеми збирання та переробки міських відходів. Отже, логістичний підхід, застосований, зокрема, в «Концепції розподілу туристичного навантаження Львова», що недавно була ухвалена Львівською міською радою, слід було б поширити і на усі інші аспекти туристичного господарства міста, включаючи управління відходами, на базі використання найновітніших технологій та залучення національних та міжнародних інвестицій. Сказане стосується, на нашу думку, й інших міст – значних туристичних центрів України, зокрема Харкова, Дніпра, Одеси тощо, для яких даний напрямок дослідження є дуже перспективним, враховуючи поступове збільшення туристопотоків з України та з-за кордону у найближчі роки.

Список використаних джерел:

1. Leser H. Diercke Wörterbuch Allgemeine Geographie / Leser H. – München: Braunschweig, 1997. – 125 р.
2. Neuenfeldt H., Rose O. Stadttourismus als Wirtschaftsfaktor in Aachen [електронний ресурс]. – Режим доступу: www.geogr.uni-goettingen.de.
3. Kluck D., Koester Ch. Stadttourismus in Barcelona und Madrid unter besonderer Berücksichtigung der Deutschen Reisenden [електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://Kups.ub.uni-koeln.de>.
4. Dictionary of Travel // Tourism and Hospitality. Ed.S.Medlik. – London: Butterworth-Heinemann Ltd., 1993. – P.43.
5. Dictionary of Travel, Tourism and Hospitality / Ed.S.Medlik. – London: Butterworth-Heinemann, 1993. – P.43.
6. Нешков М. Въведение в туризма/М.Нешков, С.Ракаджийска, Т.Дъбева и др.- Варна: Наука и икономика, 2007. – 299 с.
7. Ashworth G. Urban tourism research: recent progress and current paradoxes/ G.Ashworth, S.J.Page // Tourism Management. – 2011 [Електронний ресурс]. –Режим доступу: www.coris.uniroma1.it/sites/.../14.25.20_Urban_tourism.
8. Berg L. Urban tourism: performance and strategies in 8 European cities/ L.Berg, J.Borg, J.Meer // European Institute for Comparative Urban Research, Erasmus University. – Rotterdam, 1995 [Електронний ресурс]. –Режим доступу: cabdirect.org.

9. Дуцяк І.З. Методологічні аспекти аналізу ресурсів міського туризму/ І.З.Дуцяк, А.А.Теребух// Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету [Електронний ресурс]. –Режим доступу: www.vestnik-econom.mgu.od.ua/journal/2015/13-2015/33.pdf.
10. Смирнов І.Г. Брендинг міста у туризмі: концептуальні підходи// Матеріали науково-практичної інтернет-конференції «П'ятнадцять економіко-правові дискусії/21-11-2016/» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.spilnota.net.ua/ua/article/id-1680.
11. Гаталяк О. Теоретичні підходи до визначення поняття туризму в містах/ Гаталяк О., Ганич Н.//Географія, економіка і туризм: національний та міжнародний досвід: Матеріали XI наук.конф. з міжн.участю. – Львів: ЛНУ імені Івана Франка, 2017. – С.50-55.
12. Смирнов І.Г. Маркетинг у туризмі: навч.пос./ І.Г.Смирнов. – К.: КНУ імені Тараса Шевченка, 2016. – 251 с.
13. Ми їх втрачаємо: історичні будинки Києва, які можуть знести в будь-який момент [електронний ресурс]// Режим доступу: <https://styler.rbc.ua>
14. Кириченко Л. Старинный Киев рушится на глазах / Л.Кириченко. – Сегодня. – 2017. – 30 серпня. – С.14.
15. Доротич М. Поляки візьмуться за львівську Полтву? / М.Доротич. – Високий замок. – 2017. – 14-20 вересня. – С.10.
16. Куць Р. Європейський банк дає Львову грошу на новий транспорт, сміттєпереробний завод і заходи з безпеки руху/ Р.Куць. – Високий замок. – 2017. – 28 вересня – 4 жовтня. – С.12.

References:

1. Leser H. Diercke Wörterbuch Allgemeine Geographie /Leser H. – Munchen: Braunschweig, 1997. – 125 p.
2. Neuenfeldt H., Rose O. Stadttourismus als Wirtschaftsfaktor in Aachen [elektronnyy resurs]. – Rezhym dostupu: www.geogr.uni-goettingen.de.
3. Kluck D., Koester Ch. Stadttourismus in Barcelona und Madrid unter besonderer Berücksichtigung der Deutschen Reisenden [elektronnyy resurs]. – Rezhym dostupu: <http://Kups.ub.uni-koeln.de>.
4. Dictionary of Travel //Tourism and Hospitality. Ed.S.Medlik. – London: Butterworth-Heinemann Ltd., 1993. – P.43.
5. Dictionary of Travel, Tourism and Hospitality / Ed.S.Medlik. – London: Butterworth-Heinemann, 1993. – P.43.
6. Neshkov M. Vъedenye v turyzma/M.Neshkov, S.Rakadzhyys'ka, T.Dъbeva y dr.- Varna: Nauka y ykonomyka, 2007. – 299 s.
7. Ashworth G. Urban tourism research: recent progress and current paradoxes/ G.Ashworth, S.J.Page // Tourism Management. – 2011 [Elektronnyy resurs]. –Rezhym dostupu: www.coris.uniroma1.it/sites/.../14.25.20_Urban_tourism.
8. Berg L. Urban tourism: performance and strategies in 8 European cities/ L.Berg, J.Borg, J.Meer // European Institute for Comparative Urban Research, Erasmus University. – Rotterdam, 1995 [Elektronnyy resurs]. –Rezhym dostupu: cabdirect.org.
9. Dutsyak I.Z. Metodolohichni aspekty analizu resursiv mis'koho turyzmu/ I.Z.Dutsyak, A.A.Terebukh// Naukovyy visnyk Mizhnarodnoho humanitarnoho universytetu [Elektronnyy resurs]. – Rezhym dostupu: www.vestnik-econom.mgu.od.ua/journal/2015/13-2015/33.pdf.
10. Smyrnov I.H. Brendynh mista u turyzmi: kontseptual'ni pidkhody// Materialy naukovopraktychnoyi internet-konferentsiyi «P'yatnadtsyati ekonomiko-pravovi dyskusiyyi/21-11-2016/» [Elektronnyy resurs]. – Rezhym dostupu: www.spilnota.net.ua/ua/article/id-1680.
11. Hatalyak O. Teoretychni pidkhody do vyznachennya ponyattya turyzmu v mistakh/ Hatalyak O., Hanych N.//Heohrafiya, ekonomika i turyzm: natsional'nyy ta mizhnarodnyy dosvid: Materialy KhI nauk.konf. z mizhn.uchastyu. – L'viv: LNU imeni Ivana Franka, 2017. – S.50-55.
12. Smyrnov I.H. Marketynh u turyzmi: navch.pos./ I.H.Smyrnov. – K.: KNU imeni Tarasa Shevchenka, 2016. – 251 s.
13. My yikh vtrachayemo: istorychni budynky Kyyyeva, yaki mozhut' znesty v bud'yakyy moment [elektronnyy resurs]// Rezhym dostupu: <https://styler.rbc.ua>
14. Kyrychenko L. Starynnyy Kyev rushyt'sya na hlazakh / L.Kyrychenko. – Sehodnya. – 2017. – 30 serpnia. – S.14.
15. Dorotych M. Polyaky viz'mut'sya za l'vivs'ku Poltvu? / M.Dorotych. – Vysokyy замок. – 2017. – 14-20 veresnya. – S.10.
16. Kuts' R. Yevropeys'kyy bank daye L'vovu hroshu na novyy transport, smittyepererobnyy zavod i zakhody z bezpeky rukhu/ R.Kuts'. – Vysokyy замок. – 2017. – 28 veresnya – 4 zhovtnya. – S.12.