



УДК 338.47:911.3

Смирнов І.Г.,
доктор географічних наук, професор,
професор кафедри країнознавства та туризму
Київський національний університет імені Тараса Шевченка

ЛОГІСТИЧНА КОНЦЕПЦІЯ СТАЛОГО РОЗВИТКУ УРБОТУРИЗМУ (НА ПРИКЛАДІ УКРАЇНИ)

У статті розкрито сутність і практичне застосування логістичної концепції сталого розвитку міського, або урботуризму на прикладі Києва та Львова, які сьогодні відрізняються найбільшою кількістю туристів серед міст України. Виділено та розкрито структуру й основні складники концепції, звернуто увагу на її географічні й екологічні аспекти, зокрема, на проблему накопичення та перероблення міських відходів з урахуванням туристичного споживання та її вирішення на підставі зворотної логістики.

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

В статті розкрито сутність і практичне застосування логістичної концепції сталого розвитку міського, або урботуризму на прикладі Києва та Львова, які сьогодні відрізняються найбільшою кількістю туристів серед міст України. Виділено та розкрито структуру й основні складники концепції, звернуто увагу на її географічні й екологічні аспекти, зокрема, на проблему накопичення та перероблення міських відходів з урахуванням туристичного споживання та її вирішення на підставі зворотної логістики.

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

Smyrnov I.G. LOGISTIC CONCEPT OF URBOTURIZM SUSTAINABLE DEVELOPMENT (ON THE EXAMPLE OF UKRAINE)

The article reveals the essence and practical application of the logistic concept of sustainable urban development, or urban tourism on the example of Kyiv and Lviv, which today differ by the largest number of tourists among Ukrainian cities. The structure and the main components of this concept have been identified and exposed, attention has been paid to its geographical and ecological aspects, in particular the problem of municipal waste collection and recycling, taking into account tourist consumption and the problem's solution on the basis of reverse logistics application.

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

Постановка проблеми. Нині проблема сталості туризму є загально визнаною у світі. Це стосується і міського туризму, пов'язаного з великим впливом туристів до міст, насамперед, столичних, що спостерігається практично в усіх країнах світу. Водночас виділяються міста – найбільші світові центри туризму, як-от 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 у містах, а на їх відновлення потрібно багато часу і коштів. Тому актуальною є проблема регулювання туристопотоків у містах на підставі логістичних підходів. Саме на такій основі автором розроблено логістичну теоре-

тичну концепцію сталого розвитку туризму в містах, яка практично перевірена на прикладі таких міст України, як Київ і Львів. Туристичне перенавантаження міст має й інший наслідок – це різке зростання обсягу відходів. З цим вже зіткнувся Львів, туристичний рекорд якого (2,6 млн. туристів у 2016 р. – перше місце серед міст України) збігся з початком «смітцевої» кризи. Водночас Київ репрезентує ефективний «рецепт» вирішення проблеми накопичення та перероблення міських відходів, зокрема й туристичних «залишків».

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 із теоретичного осмислення фено-

мена міського туризму в усій його складності та спроб практичного впровадження результатів таких досліджень. Зараз, незважаючи на досить ґрунтовне висвітлення згаданої проблематики – міського туризму (або туризму в містах, урботуризму), – однозначного тлумачення сутності й змісту зазначеного поняття не існує. Це пов'язане, насамперед, з диференційованими підходами в різних країнах до визначення міста і туристичної діяльності в міському середовищі. Отже, міський туризм (англ. *City Tourism* або *Urban Tourism*, нім. *Stadttourismus*) – новітнє поняття та концепція, що сформувалися у світовій туристичній науці та практиці наприкінці ХХ ст. Перші наукові праці з такого напрямку належать німецьким вченим Г. Лезеру, Г. Нойенфельдту та О. Розе (1980–1990-х рр.). Словник Г. Лезера (1997 р.) так визначає міський туризм: «Короткострокове (зазвичай 1–4 дні) відвідування міста з таких 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 і може відбуватися як індивідуально, так і в групі; як організовано (через турфірми і з екскурсводами), так і самостійно» [1]. Г. Нойенфельдт і О. Розе додають, що туристи можуть відвідувати місто як з особистих причин, так і через інші обставини [2]. Пізніше Д. Крук і К. Кестер конкретизували та структурували визначення міського туризму, поклавши в його основу відвідування міст із культурно-пізнавальною метою, подієвими та бізнесовими інтересами [3; 4]. У британському словнику з подорожей, туризму та гостинності С. Медліка зазначено: «Міський туризм – це подорожі та візити з фокусом на міські напрямки. Швидко зростаюча форма туризму, метою якої є відвідування історичних і культурних пам'яток, а також шопінг і ділові поїздки» [5]. Болгарські науковці М. Нешков, С. Ракаджийська, Т. Дъбева в підручнику «Вступ до туризму» під час 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. Борґ і 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), Единбург, 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 із високою густиною населення».

У Законі України «Про туризм» розглядається такий вид туризму, як сільський, але, на жаль, не згадується міський туризм. Колектив харківських авторів (М. Писаревський, С. Погасій, М. Поколодна, М. Тонкошнур) у монографії «Туризм і місто: досвід, проблеми та перспективи» окреслює туризм у містах як соціосистему «туризм – місто». І. Дуцяк пропонує дефініцію «міський туризм – це вид туризму, в якому дестинацією є місто» [9]. Свої визначення міського туризму пропонують І. Смирнов [10], О. Гладкий, О. Гаталюк і Н. Ганич [11]. Зокрема, останні дві авторки дають таке визначення міського, чи урботуризму: «Це вид спеціалізованого туризму з культурно-пізнавальною, розважальною, діловою, лікувально-оздоровчою метою, що ґрунтується на комплексному використанні ресурсів міста. Він включає групові й 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 такий вид туризму означає туристичну



активність людини, яка має намір пізнати міську культуру та/або відпочити в міському середовищі, то для других таке поняття пов'язане з різноманітними формами обслуговування туристів, зокрема, розміщення (готелі, апартаменти, хостели тощо), харчування (урбогастрономія), відпочинок (урбо-відпочинок) тощо. Водночас варто 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 загалом міський туризм сприяє розвитку міста, надходженню інвестицій, розвитку міської інфраструктури тощо, отже позитивно впливає на розвиток господарства міста і сприяє підвищенню рівня життя його мешканців.

Виділення невиділених раніше частин загальної проблеми. Проблема сталого розвитку урботуризму за невіршені має такі її частини, як логістична та географічна організація туристопотоків у містах, зокрема й в їхніх центральних і/або історичних дільницях, а також ефективно перероблення міських відходів разом із результатами туристичного споживання.

Постановка завдання. Метою статті є розкриття теоретичного та практичного змісту логістичної концепції сталого розвитку урботуризму на прикладі найбільших сучасних туристичних центрів України – міст Києва і Львова.

Виклад основного матеріалу. Методологічною базою дослідження слугували положення логістичної теорії та практики, зокрема й логістики туризму та «реверсивної» логістики, які були прикладені до функціонування туристичного господарства міст. З погляду системного підходу, місто як туристичну

дестинацію можна представити «чорним ящиком», на вході якого є туристичні потоки, а на виході – фінансовий дохід і матеріальні відходи. І з останніми треба вчасно і в потрібному обсязі впоратися, інакше виникне «сміттєва» криза (рис. 1).

Проте з позицій логістичного підходу туристичне господарство міста являє собою складну систему, до якої 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 другого 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 – методика «реверсивної» логістики. Ці досягнення нині не є якимось секретом, вони доступні, зокрема і в Інтернеті, отже їх варто знайти, адаптувати до місцевих умов і застосувати.

Виклад основного матеріалу дослідження. До міського туризму безпосередньо належить поняття сталого туризму. Як відомо, розрізняють екологічну, економічну та соціальну сталість. Але в туризмі, основу якого становлять туристичні ресурси, вимога сталості відноситься, предусім, до необхідності збере-

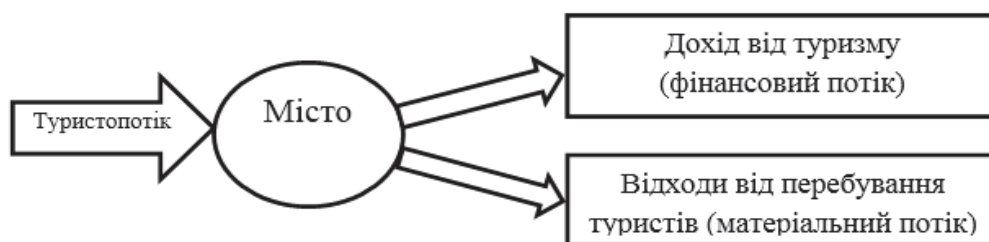


Рис. 1. Місто як туристична дестинація («чорний ящик»)

Авторська розробка за [12, 188]

ження, відновлення та розвитку його ресурсної бази, що і становитиме підставу екологічного, економічного і соціального вимірів сталого розвитку туризму. Отже, без територіального регулювання туристичних потоків на підставі ефективної логістичної організації туристичного простору проблему забезпечення оптимальної (сталого) стратегії розвитку туризму в регіоні вирішити неможливо. Тому зростає актуальність застосування в туризмі логістичних підходів (логістики туризму) з метою досягнення сталості та безпеки, зокрема й у містах – туристичних центрах України. Так, у Львові на рівні управління туризму міської ради значна увага приділяється логістичному аналізу та територіальному упорядкуванню туристичних маршрутів із тим, щоб туристи не концентрувалися в середмісті. З такою метою розроблено проект, щоб спрямувати туристичні потоки до не менш цікавих об'єктів міста за межами його центральної частини.

Згідно з логістичною концепцією сталого розвитку міського туризму, розробленою автором, структура логістичної організації туристичного простору міста (далі – ЛО ТПМ) повинна містити такі складники [12, с. 188]: 1) геологістичну ідентифікацію ресурсної бази туризму; 2) логістичну ідентифікацію та планування туристопотоків, їхніх 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 з вивезення з міста та переробки відходів. Перший складник охоплює географічну та логістичну ідентифікацію туристичних ресурсів міста. Водночас географічна ідентифікація ресурсної бази туризму передбачає геопросторову локалізацію туристичних ресурсів (об'єктів). Останні виступають у ролі «туристичних магнітів», які притягують туристопотоки на певну територію. Отже, висока територіальна концентрація туристичних ресурсів (об'єктів) викликає скупчення та накладання туристопотоків, що погіршує якість турпослуг, які надаються. Ці міркування треба брати до уваги під час створення та розміщення нових туристичних об'єктів (наприклад, музеїв, пам'ятників тощо), які не варто «втискувати» до перевантажених туристичними ресурсами центральних ділянок міст. Водночас логістична ідентифікація туристичних ресурсів означає визначення логістичного потенціалу кожного туристичного об'єкта міста, тобто максимально можливого туристопотоку, який не зашкодить сталому роз-

вання 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 з вивезення з міста та переробки відходів. Перший складник охоплює географічну та логістичну ідентифікацію туристичних ресурсів міста. Водночас географічна ідентифікація ресурсної бази туризму передбачає геопросторову локалізацію туристичних ресурсів (об'єктів). Останні виступають у ролі «туристичних магнітів», які притягують туристопотоки на певну територію. Отже, висока територіальна концентрація туристичних ресурсів (об'єктів) викликає скупчення та накладання туристопотоків, що погіршує якість турпослуг, які надаються. Ці міркування треба брати до уваги під час створення та розміщення нових туристичних об'єктів (наприклад, музеїв, пам'ятників тощо), які не варто «втискувати» до перевантажених туристичними ресурсами центральних ділянок міст. Водночас логістична ідентифікація туристичних ресурсів означає визначення логістичного потенціалу кожного туристичного об'єкта міста, тобто максимально можливого туристопотоку, який не зашкодить сталому роз-

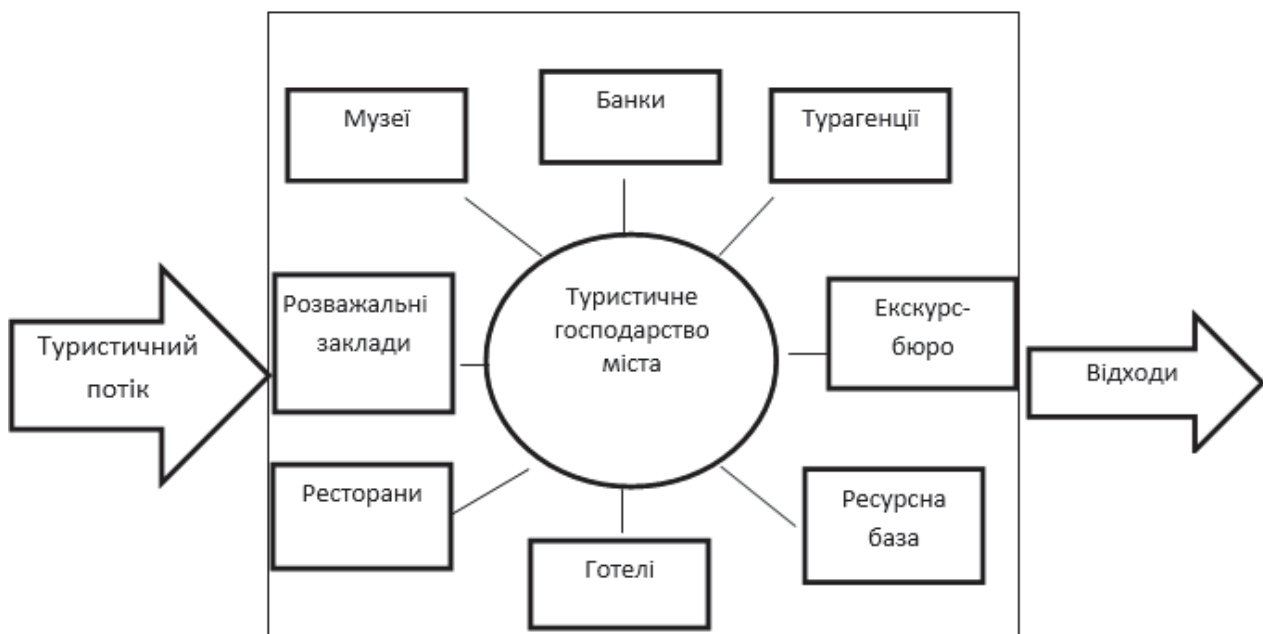


Рис. 2. Туристичне господарство міста як складна система

Авторська розробка за [12, 200]



витку 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 та структури туристопотоків і 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 варто визначити й обсяг відходів, що утворюватимуться в результаті туристичного споживання в містах. Третій складник передбачає логістичне проектування туристичної інфраструктури території міста для задоволення потреб туристів, а саме: потреб першого порядку (туристична інфраструктура першого порядку – заклади легкого харчування, пункти обміну валюти); потреб другого порядку (туристична інфраструктура другого порядку – кіоски із 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 необхідний результат процесу туристичного споживання в містах. Водночас варто взяти до уваги 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 і логістично-транспортної інфраструктури з виділенням транспортного та логістичного складників і з урахуванням особливостей їхнього розміщення на території міста, а також можливостей вивезення, зберігання та переробки твердих побутових (далі – ТПВ) та інших видів відходів, які утворюються після перебування туристів у місті та додаються до щоденного та цілорічного загальноміського обсягу відходів.

Такі питання є актуальними для Києва, де підвищене туристичне навантаження на ресурсну базу туризму міста вже призвело до випадків фізичної руйнації низки найбільш відвідуваних і 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 в будь-який момент [13]. Цей список, на жаль, щорічно поповнюється, так, 2017 р. обвалилася частина балкона будинку на вул. Малій Житомирській, 12. Ця споруда, зведена 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, в якому вже масово використовувався бетон як основний будівельний матеріал, тоді як у Києві кінця XIX – початку XX ст. будували переважно із цегли місцевого виробництва – *І. С.*), але вони теж є. Так, нині реставрується скульптурна група «Ощадність, рільництво та промисловість» (її називають місцевою «Статуєю Свободи» – *І. С.*), яка прикрашає фасад будинку Музею етнографії та художнього промислу – колишнього приміщення Галицької ошадної каси, спорудженого 1891 р. Реставрується «Чорна кам'яниця» (роки будівництва – 1588–1589 рр.) на площі Ринок за кошти гранту Посольського фонду Сполучених Штатів Америки (далі – США), потребує реставрації каплиця Боїмів (XVII ст.), законсервовано рештки Високого замку, які теж уже «зацікавили» туристів.

На додаток до цієї проблеми Львів гостро відчув й інший аспект явища туристичного перенавантаження – це збільшення обсягу та проблема вивозу та 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 кількості туристів. Недарма туристичний рекорд Львова, який 2016 р. відвідали 2,6 млн. Гостей, і кількість яких зростає рекордними темпами – на 15–20% щорічно (до того ж кожний турист у середньому витрачає в місті понад 100 євро щоденно – *І. С.*), збігся зі «сміттевою кризою». Схема логістичної організації туристичного простору міста, запропонована автором [12, с. 200], зауважує необхідність застосування комплексного підходу, що передбачає і використання «зворотної (реверсивної) логістики», тобто логістики переробки відходів. Зазначимо, що туристи під час перебування в містах залишають багато відходів, особливо в середмісті (за деякими оцінками – 3–4 кг на особу за добу – *І. С.*). Це – прямі відходи. Крім них є й опосередковані – це відходи готелів, ресторанів, кав'ярень, яких у середмісті Львова останніми роками побільшало. Відходи потребують ефективних технологій їх збирання, вивезення та переробки – таку можливість надає «реверсивна логістика». У Львові врахували необхідність розміщення смітників біля кожної лавки в центрі (до того ж смітники гарно, по-художньому оформлені та виконані місцевими майстрами – *І. С.*), але водночас не було прослідковано шляхи вивозу ТПВ і можливості їхньої подальшої переробки. Проте щоденний обсяг відходів у місті дорівнює 600 т (2017 р.). Вирішити цю проблему у Львові можна, застосувавши два підходи: транспортний і логістичний. До останнього часу активно застосовувався перший підхід, який полягав у знаходженні транспортних посередників (компаній), які зобов'язувалися (за дуже пристойну оплату – *І. С.*) 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 дістали схвалення, зокрема, від мешканців Львова. І тільки недавно керівництво міста й області звернулося до логістичного підходу, тобто до застосування засад «зворотної» логістики, коли аналізу і контролю підлягають не тільки різноманітні вхідні потоки до міста (зокрема

й туристів, товарів, сировини, палива тощо), але й вихідні потоки, серед яких важливе місце належить потокам ТПВ. Логістична наука і практика розробили пропозиції щодо ефективного управління такими потоками та їх глибокої переробки (рециркуляції, англ. *recycling*) на відповідних підприємствах (сміттєпереробних заводах – *І. С.*). Такі підприємства можна збудувати у відносно короткі терміни (як показує наявний приклад м. Рівного – за рік – *І. С.*), а відповідні інвестиції можуть бути як міжнародними, так і внутрішніми, комунальними. За останніми даними, до вирішення проблеми ефективною 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 в Полтві буде без неприємного запаху, а отже, стоки перестануть забруднювати Західний Буг, який впадає в річку Віслу, що в Польщі. Як зазначив керівник проектів із питань очищення варшавських споруд Я. Судов, очисна установка по-польськи працює за таким принципом. Стоки потрапляють до резервуарів (процес відбувається за допомогою спеціальних насосів – *І. С.*), мінеральні частки викачують із дна. Отримані жир і олію спалюють. Неприємний запах зникає, бо установка забирає такі речовини, як сірководень, аміак, мекаптани (їхня токсична дія подібна до сірководню – *І. С.*). Наступний етап очистки – збирання біогазу до двох збірників, кожен об'ємом до 7 тис. м³. Кредити на вигідних умовах на такий екопроект може надати Львову Національний фонд охорони довкілля і водного господарства Польщі. Працівники ЛМКП «Львівводоканал» побували у Варшаві та 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 проєкт зведення біогазової станції та модернізацію так званих 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 в жовтні 2017 р. під час екологічного форуму планується підписати меморандум про співпрацю в межах екологічного проєкту. Будівництво сміттепереробного заводу у Львові буде здійснено за кошти Європейського банку реконструкції та розвитку (далі – 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 проєкти: оновлення рухомого складу та модернізація трамвайного депо, реконструкція вулиць вздовж двох трамвайних маршрутів, а також трамвайна лінія на Сихів. Проєкти, які зараз реалізуються, – це модернізація системи тепlopостачання міста, проєкти щодо біогазу на очисних спорудах, запровадження електронного квитка в громадському транспорті, проєкти, що стосуються питання поведінки із ТПВ. Проєкт, який починається нині, – це рекультивація полігону відходів у Грибовичах і будівництво нового заводу із глибинної переробки сміття – першого в Україні сучасного підприємства такого типу. Зазначимо, що Львів з-поміж усіх міст України має найбільше спільних з ЄБРР проєктів.

Подібний досвід репрезентує м. Київ, де обсяг відходів становить 3 000 т щодоби (2017 р.), але їхнє зберігання та переробка успішно здійснюються, по-перше, на полігоні ТПВ у с. Підгірці; по-друге, на Бортницькій станції аерації (далі – БСА); по-третє, на сміттєспалювальному заводі «Енергія» в Дарниці. Київ активно залучає міжнародні досягнення й інвестиції. Так, БСА нині модернізується за участю японських компаній, а в м. Фастів під Києвом споруджено за китайської участі завод із переробки пластикових відходів (у Києві відкрито пункти із прийому пластика з оплатою 5 грн./кг – *І. С.*).

Нову ідею нових технологій боротьби з вуличним сміттям мер Києва В. Кличко привіз із відрядження до Берліна. Це встановлення підземних сміттєвих баків, які поступово замі-

нять звичні дворові контейнери для сміття. Передбачено встановити в Києві 70 підземних сміттєвих баків, перші з яких вже з'явилися в травні 2017 р. на Пейзажній алеї. Вони являють собою невелику урну зверху, а під землею – ємкий бокс, що вмщує 5 кубів відходів і нейтралізує запах. Ці контейнери оснащені сонячними панелями та датчиками, які подають сигнал диспетчеру в разі цілковитого заповнення підземного бака. Ще один зразок нових київських сміттєвих урн складається з двох частин: зовнішнього каркаса і власне урни – металевого чи пластикового контейнера, куди і збиратиметься сміття. Комунальники зможуть дістати сміття, відкривши задню стінку каркаса, 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 і гостей міста. Це старі, ще радянського зразка, бетонні, а також металеві урни, які часто можна зустріти в зелених зонах міста біля лав, що мають невеликий обсяг і 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 в Києві перед проведенням Євро-2012, – металеве кільце з натягнутим на нього пластиковим пакетом, – виглядає зовсім неестетично. Крім того, часто курці викидають недопалки саме в пакети, вони прогорають і все сміття висипається на землю.

Серед світових досягнень у сфері збирання та перероблення сміття в 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 час викинути сміття. Також цей пристрій запам'ятовує, які упаковки викинуто, після чого заносить їх до переліку покупок, цей список можна подивитися в 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 того, бак «уміє» попередньо обробляти сміття, наприклад, стискуючи пластик. Також “Bin-e” вчиться розпізнавати нові об’єкти, підключаючись до хмарних баз даних. Очікується впровадження «розумних смітників» у містах Польщі, зокрема й у Варшаві, з 2017 р.

3. Новий незвичний спосіб прибирання міських вулиць і 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 в спеціальних автоматах, які планується встановити в містах. Автори проекту, які нині шукають додаткові джерела його фінансування, вважають експлуатацію ворон виправданою з погляду збереження навколишнього середовища. Зазначимо, що за даними статистики, у світі щорічно викурюється шість трлн. сигарет, з яких дві третини потрапляють до навколишнього середовища, водночас чотири трлн. сигарет можна заповнити 2,5 млн. олімпійських плавальних басейнів.

Висновки із проведеного дослідження.

Розкрито теорію та практику впровадження авторської логістичної концепції сталого розвитку туризму в містах України (на прикладі Києва і 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, зокрема й потужності зі збирання та перероблення відходів від туристичного споживання; логістичне проектування ланцюжків поставок із забезпечення закладів туристичної інфраструктури в містах і 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 зіткнувся 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, у «Концепції розподілу туристичного навантаження Львова», що недавно була ухвалена Львівською міською радою, варто було б поширити і на всі інші аспекти туристичного господарства міста, зокрема й управління відходами, на базі використання найновітніших технологій і залучення національних та міжнародних інвестицій. Сказане стосується, на нашу думку, й інших міст – значних туристичних центрів України, як-от Харкова, Дніпра, Одеси тощо, для яких такий напрям дослідження є дуже перспективним, зважаючи на поступове збільшення туристопотоків з України та з-за кордону в найближчі роки.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Hartmut L. Diercke Wörterbuch Allgemeine Geographie / L. Hartmut. – München : Braunschweig, 1997. – 125 p.
2. Neuenfeldt H., Rose O. Stadt tourismus als Wirtschaftsfaktor in Aachen [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.geogr.uni-goettingen.de.
3. Kluck D., Koester Ch. Stadt tourismus in Barcelona und Madrid unter besonderer Berücksichtigung der Deutschen Reisenden / D. Kluck, Ch. Koester [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://Kups.ub.uni-koeln.de>.
4. Dictionary of Travel / Ed.S. Medlik // Tourism and Hospitality. – 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. Въедение в туризма / М. Нешков, С. Ракаджийська, 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 : <http://cabdirect.org>.
9. Дуцяк І. Методологічні аспекти аналізу ресурсів міського туризму / І. Дуцяк, А. Терещук // Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.vestnik-econom.mgu.od.ua/journal/2015/13-2015/33.pdf.
10. Смирнов І. Брендинг міста у туризмі : концептуальні підходи / І. Смирнов // Матеріали



науково-практичної інтернет-конференції «П'ятнадцяті 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 / О. Гаталяк, Н. Ганич // 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. Маркетинг у туризмі : [навч. пос.] / І. 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 августа. – 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, сміттепереробний завод і заходи з безпеки руху / Р. Куць. – Високий замок. – 2017. – 28 вересня – 4 жовтня. – С. 12.