

УДК 911.3

Смирнов І.Г.

**СТРАТЕГІЧНИЙ ЛОГІСТИЧНИЙ МЕНЕДЖМЕНТ У
МІЖНАРОДНОМУ ТУРИЗМІ В КОНТЕКСТІ ЙОГО СТАЛОГО
РОЗВИТКУ**

Розкрито сутність, роль та функції логістичного менеджменту в міжнародному туризмі як чинника сталого розвитку останнього. Опрацьовано методика визначення оптимального туристичного навантаження на прикладі відпочинкового морського туризму та пізнавального туризму у великому місті. На базі застосування алгоритму логістичного аудиту рівня сталості туристичної індустрії країни, регіону розроблено організаційну схему стратегічного логістичного менеджменту в міжнародному туризмі.

Represented essence, role and functions of logistical management in international tourism as factor of sustainable tourism. Worked out original methodic of optimal touristic loading calculation with examples of sea-rest tourism and cognitive tourism in big city. Proposed organizational scheme of strategic logistical management in international tourism on the basic of logistical auditing algorithm of tourism sustainability level in country or region.

Постановка наукової проблеми. За ЮНВТО сталий розвиток туризму означає ефективне управління всіма видами ресурсів, забезпечення задоволення економічних, спеціальних та естетичних потреб туристів за умов збереження культурної цілісності, екологічної безпеки, біологічного різноманіття та систем життєзабезпечення відпочинкового середовища [13]. Таке завдання вимагає не тільки всіляко збільшувати привабливість туристичних ресурсів країн світу (шляхом міжнародної реклами, інформації, участі в міжнародних туристичних виставках тощо), але й забезпечити їхню сталість в умовах зростаючого туристичного споживання. Допомогти в цьому може логістика туризму, як новітній науково-практичний напрямок, що досліджує та регулює поточкові явища в туристичній сфері, зокрема ту-

ристокотоки. Логістична модель „сталого туризму” що розроблена автором, [9] має на меті, узгодження логістичних потенціалів ресурсної бази туризму, матеріально-технічної бази туризму та вхідного туристопотоку в країну або регіон. Під логістичним потенціалом при цьому розуміється максимально допустиме туристичне навантаження (тобто туристопотоки) на рекреаційно-туристичні ресурси країни або регіону, що не порушить сталість їхнього туристичного господарства та забезпечить можливість відтворення ресурсної бази туристичної дестинації. Актуальність проблеми, що розглядається, посилюється в зв'язку з тим, що в сфері туризму існує низка об'єктів туристичної дестинації, що не є відтворювальними. Неможливість відтворення деяких об'єктів полягає не в необхідності надто великого фінансування, а в тому, що ці об'єкти не схильні до відтворення за своєю сутністю. Це передусім об'єкти культурно-історичного потенціалу – туристичні ресурси, що формують туристичну зацікавленість. Неможливість їхнього відтворення закладена вже в самому визначенні даного ресурсу з домінуючим наголосом на «історичний». Незважаючи на те, що нині є достатні технічні та фінансові можливості відновлення багатьох культурно-історичних цінностей, в т.ч. в Україні, практика свідчить, що дані об'єкти після їхнього відтворення стають менш привабливими з точки зору культурно-пізнавального інтересу. Внаслідок цього відбувається скорочення туристопотоків, а відтак зниження доходів від туризму в бюджеті туристичної дестинації.

Літературні джерела та публікації з теми дослідження охоплюють як міжнародні (наприклад, матеріали навчального семінару ЮНВТО з планування сталого розвитку туризму, Університет Калгарі, Канада [1, 299], так і українські [2-6] та закордонні [7; 8] джерела. Автор також спирався на власні розробки з логістики туризму та логістичного менеджменту туристичних ресурсів [9-14].

Метою статті є розкриття сутності, ефективності та методики стратегічного логістичного менеджменту в міжнародному туризмі як визначального чинника сталого розвитку останнього.

Виклад основного матеріалу. Велика популярність міжнародного туризму та зростаюча чисельність туристів у світі, а відтак і доходів від міжнародних подорожей – це реалії ХХІ ст. Між тим ресурсна база для швидко зростаючого попиту та споживання рекреаційно-туристичних послуг як у світовому мірілі, так і в масштабі окремих країн та регіонів, залишається величиною суворо обмеженою наявними на земній кулі ресурсними можливостями. Тому в основу формування та раціонального використання ресурсів туристичних дестинацій слід покласти засаду максимально допустимого навантаження на ресурсну базу туризму, перевищення якої спричиняє негативні наслідки фізичного, екологічного, соціального та медико-психологічного характеру. Концепція допустимого навантаження бере початок у менеджменті ресурсів. Вона є особливо важливою нині в міжнародному туризмі, коли обмежені ресурси найбільш популярних світових дестинацій підлягають постійно зростаючому тиску з боку їхніх користува-

чів-туристів. Допустиме туристичне навантаження – це те максимальне навантаження (тобто чисельність туристів, туристопотік), яке може прийняти туристична дестинація (або конкретний туристичний об'єкт) без будь-якої шкоди для місцевих туристичних ресурсів, без негативних вражень та погіршення стану здоров'я туристів від подорожі та виникнення екологічних та соціально-економічних проблем у місцевих мешканців.

Допустиме туристичне навантаження можна поділити на чотири основних види. По-перше, це фізично допустиме навантаження, або рівень відвідуваності туристичної дестинації, перевищення якого призводить до фізичної руйнації ресурсної бази туризму. По-друге, це екологічно допустиме навантаження, тобто той рівень відвідуваності туристичної дестинації, перевищення якого призводить до шкідливих екологічних наслідків (як результат дій туристів, або функціонування обслуговуючої туризм інфраструктури). По-третє, це туристичне психологічно та медично-допустиме навантаження, або рівень відвідуваності туристичної дестинації, перевищення якого призводить до погіршення вражень від подорожі чи навіть погіршення самопочуття туристів. По-четверте, це місцеве соціально-допустиме навантаження, тобто такий рівень відвідуваності туристичної дестинації, перевищення якого призводить до негативних наслідків для способу життя місцевого населення і погіршення його взаємоносин з туристами (приміром, міжнародно прийнятий коефіцієнт гостинності визначає за оптимальне співвідношення числа туристів та місцевих мешканців не вище, ніж один до трьох).

В умовах динамічно зростаючих туристопотоків, які за останні 60 років збільшилися в 40 разів (з 25 млн. у 1950 р. до понад 1 млрд. осіб в 2010 р.) постійно зростає туристичне навантаження на світові рекреаційно-туристичні ресурси, яке в окремих місцях підвищеної концентрації туристопотоків вже досягло критичних меж. Прикладами цього можуть бути побоювання в країнах Африки (зокрема, в Кенії, Замбії та інших), що зростаючий туристопотік може зашкодити унікальній екосистемі африканських саван з їхнім різноманіттям флори і фауни; обмеження числа туристів-відвідувачів до одного з семи сучасних чудес світу – скельного міста Мачу-Пікчу в Перу; негативний вплив величезної кількості туристів на давньогрецьку статую Давида в Паризькому Луврі (Франція,); заборона туристам, що мають взуття на підборах – „шпильках”, відвідувати древній Акрополь у Афінах (Греція) тощо. Недарма нині ЮНЕСКО складає „Список об'єктів світової спадщини під загрозою”.

Є подібні приклади і в Україні, зокрема в Києві, на який припадає майже 50 % потоку іноземних туристів, що щорічно відвідують Україну, та понад 50 % внутрішніх туристів [6]. Підвищене туристичне навантаження на ресурсну базу туризму в м. Києві вже призвело до випадків фізичної руйнації найбільш відвідуваних об'єктів. Зокрема це стосується Києво-Печерської Лаври, що належить до списку Всесвітньої культурної спадщини ЮНЕСКО та має на своїй території 122 пам'ятника архітектури. Внаслідок негативного впливу низки чинників, у т.ч. щоденного неконтрольо-

ваного надмірного туристопотоку протягом декількох останніх десятиріч, цей Національний історико-культурний заповідник (нині він контролює Верхню частину Лаври, а в Нижній знаходиться чоловічий монастир Української православної церкви) пережив декілька випадків саморуйнації окремих об'єктів: в 2005 р. відбувся обвал ґрунту в Близьких печерах, в 2007 р. обрушилася брама при в'їзді до Нижньої Лаври, в 2009 р. – обвалилася частина підпірного муру на вул. Близьнопечерській. В 2010 р. до пам'яток Києва, що не витримали зростаючого потоку відвідувачів, додалися пам'ятник засновникам Києва на Набережному шосе (споруджений в честь 1500-річчя Києва та відкритий в 1982 р.), фонтан Самсон на Контрактній площі (рік спорудження 1749 р.), та фундамент Десятинної церкви біля Історичного музею.

Є подібні проблеми в Криму (другий щодо відвідуваності інтуристами регіон України – майже 20 % їх кількості, надмірний потік туристів до реліктових хвойних лісів на Південному березі спричинює лісові пожежі), Карпатах (зокрема, стежки на Говерлу) та в інших популярних туристичних дестинаціях України.

З наведених прикладів зрозуміла актуальність світової проблеми регулювання міжнародних туристичних потоків, навіть їх обмеження в деякі дестинації, і Україна тут не є винятком. Суттєвий внесок у вирішення глобальної проблеми „сталого туризму” може зробити логістична модель сталого туризму, основою якої є визначення логістичного потенціалу (тобто максимально допустимого туристичного навантаження) ресурсної бази туризму в країні (регіоні), матеріально-технічної бази туризму та вхідного туристопотоку та встановлення певного (безпечного щодо збереження ресурсної основи туризму) співвідношення між ними (рис. 1). Нагадаємо, що за цією моделлю початковою і програмуючою (вихідною) ланкою розвитку туризму в країні (регіоні) мають бути рекреаційно-туристичні ресурси, відповідно до логістичного потенціалу (пропускної спроможності або рекреаційної ємності) яких повинні визначитися потоки туристів, а їхні потреби в комплексі необхідних послуг (проживання, харчування, перевезення, інформаційно-програмне та екскурсійне забезпечення) мають забезпечуватися розвитком відповідної матеріально-технічної бази туризму. Необхідною умовою сталого розвитку туризму в країні (регіоні) є менший обсяг логістичного потенціалу матеріально-технічної бази (ЛП МТБ) по відношенню до ЛП РБТ, тобто перше рівняння моделі. Воно виступає в ролі запобіжника першого рівня щодо збереження туристичних ресурсів країни. Друге рівняння логістичної моделі сталого туризму, яке визначає, що ЛП МТБ має бути більшим (або рівним) ЛП ТП, окрім того, що виступає запобіжником другого рівня щодо збереження РБТ, ще й має метою забезпечити бізнесову ефективність використання туристичних ресурсів країни (оскільки дозволяє МТБ прийняти максимальну кількість туристів). Інформаційні потоки в цій моделі теж бувають двох видів: перший – це інформація – вимога щодо максимального допустимого навантаження на РБТ (цей показник слід попередньо визначити та вказати в рекреаційному паспорті ресурсу

(об'єкту); другий – це інформація, що надається туроператорами (які звичайно володіють МТБ у дестинаціях) фірмам-турагенціям – скільки і яких путівок пропонується на продаж.

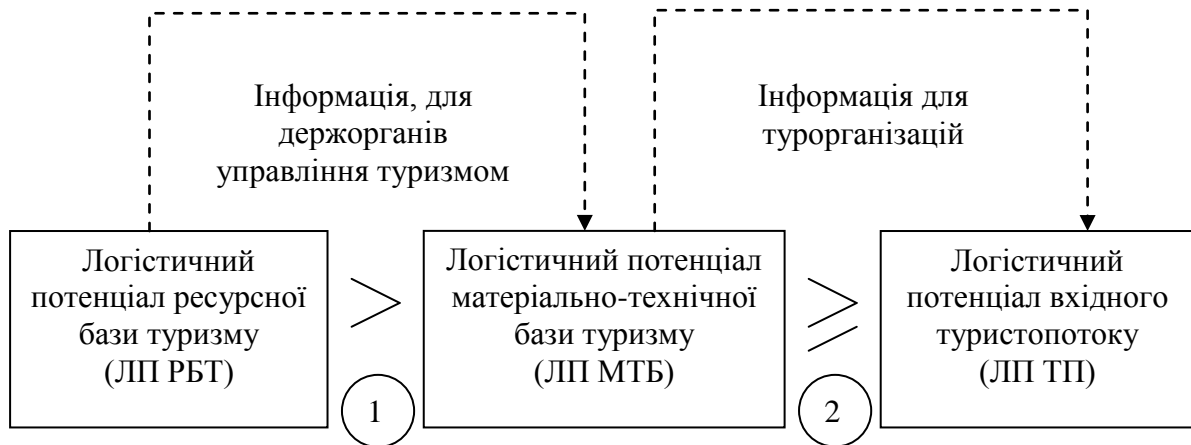


Рис. 1. Логістична модель сталого розвитку туризму, розроблена автором, детальніше див. [9, 66].

При здійсненні логістичної оцінки ресурсної бази туризму необхідно зважати на їхню класифікацію, яка досить детально представлена в літературі [3-5]. Але при всій різноманітності туристичних ресурсів найбільшого значення для розвитку туризму в певній країні (регіоні) набули [13]: а) наявність морського узбережжя з відносно м'яким кліматом; б) можливість створення гірськоколичних курортів; в) існування джерел з мінеральною водою та лікувальними грязями; г) історико-архітектурні та інші культурні пам'ятки. При подальшому укрупненні різновидів рекреаційно-туристичних ресурсів країни відповідно до їхньої логістичної ролі в розвитку міжнародного туризму та до потреб їхньої логістичної оцінки нами були визначені два основних напрямки: 1) визначення туристично-логістичного потенціалу (допустимого туристичного навантаження) для приморського курортного центру (відпочинковий туризм); 2) визначення туристично-логістичного потенціалу (допустимого туристичного навантаження) для великого міста (пізнавальний туризм). Розглянемо їх детальніше.

1. *Визначення туристично-логістичного потенціалу (допустимого туристичного навантаження) для приморського курортного центру.* Визначальним чинником та каталізатором розвитку санаторно-курортної діяльності в цьому випадку є природно-ресурсний потенціал, основу якого складає сукупність рекреаційних та лікувальних чинників: кліматичних умов, запасів мінеральних вод, морської акваторії, рельєфу тощо. Основний природний чинник рекреації для приморського курортного центру – море. Логістичний потенціал морської рекреації можна оцінити за допомогою показника максимально можливої ємності пляжів. Пропускна спро-

можність пляжів практично визначає допустиме туристичне навантаження (пропускну здатність) курорту в теплий сезон, оскільки практично всі туристи, що розміщуються в межах прибережної зони, вважають морські купання та засмагання головною метою подорожі (або однією з головних). При цьому, як мета поїздки, морські купання можуть носити умовний, не зовсім точний характер, оскільки значна кількість туристів приїжджає в міста-курорти з лікувальною метою, враховуючи, що поряд з морськими та кліматичними ресурсами важливими рекреаційними чинниками виступають мінеральні води та лікувальні грязі.

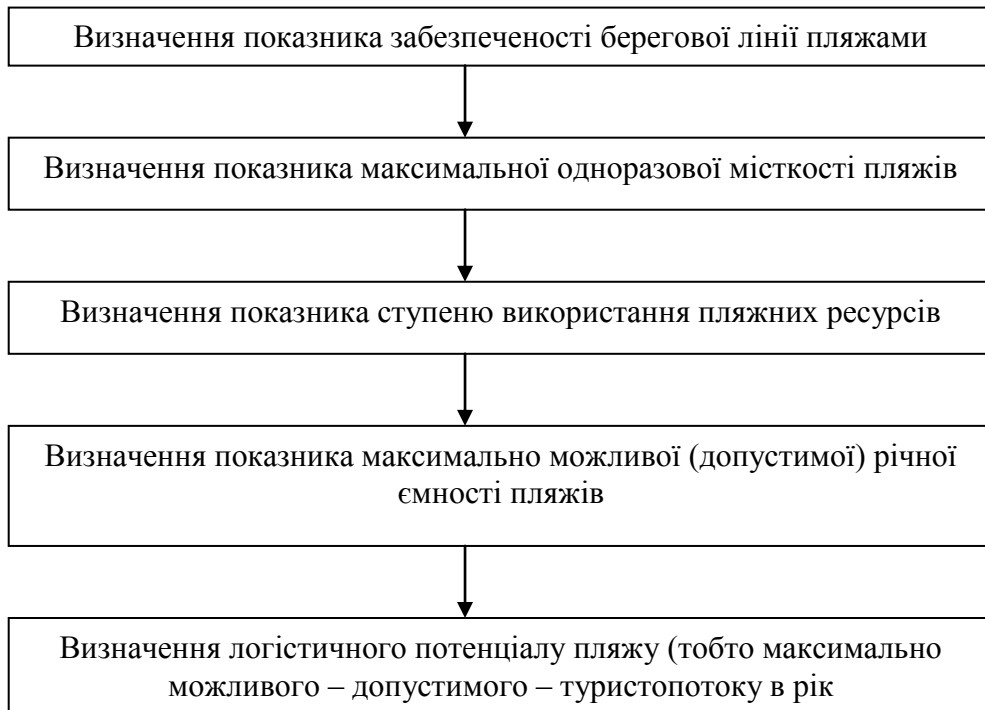


Рис. 2. Алгоритм визначення допустимого туристичного навантаження (тобто логістичного потенціалу) морських пляжних ресурсів, авторська розробка

Визначити логістичний потенціал (максимально допустиме навантаження) морського пляжу під літній відпочинок можливо на підставі санітарної норми довжини пляжу в розрахунку на одну людину (вона становить 0,2 метра). Для цього рекомендується наступний алгоритм розрахунків, запропонований автором (рис. 2) [13, 14]. Розрахункові формули за цим алгоритмом наводяться нижче:

1. Показник забезпеченості берегової лінії пляжами:

$$Z_n = L_n / L_{\text{заг}},$$

де Z_n – забезпеченість пляжами (м/км); L_n – довжина пляжу (км), $L_{\text{заг}}$ – довжина берегової лінії (км).

2. Показник максимальної одноразової місткості пляжу:

$$C_n = L_n / C_n,$$

де C_n – максимальна одноразова місткість пляжу (чол.); L_n – довжина пляжу (м); C_n – санітарна норма довжини пляжу в розрахунку на одну людину.

3. Показник ступеню використання пляжних ресурсів:

$$B_n = \epsilon_p / \epsilon_n ,$$

де B_n – ступінь використання пляжних ресурсів (%); ϵ_p – ємність рекреаційних закладів (чол.); ϵ_n - максимальна одноразова місткість пляжу (чол.).

4. Показник максимально можливої (допустимої) річної ємності пляжу:

$$\epsilon_{mp} = \epsilon_n \cdot T ,$$

де ϵ_{mp} –максимально можлива (допустима) річна ємність пляжу (чол.); ϵ_n - максимальна одноразова місткість пляжу (чол.); T – тривалість періоду з сприятливими кліматичними умовами (днів).

5. Показник максимально можливого (допустимого) туристопотоку (тобто логістичний потенціал пляжу):

$$P_{mp} = \epsilon_{mp} / T_{ст} ,$$

де P_{mp} – максимально можливий річний туристопотік (чол.); ϵ_{mp} - максимальна річна ємність пляжу (чол.); $T_{ст}$ – середня тривалість туру (діб).

2. *Визначення туристично-логістичного потенціалу (допустимого туристичного навантаження) для великого міста.* Визначення допустимого туристичного навантаження на велике місто є складнішим, ніж для інших туристичних дестинацій. Це зумовлене особливостями великих міст та специфікою розвитку в них туризму. Пропонований підхід з визначення допустимого туристичного навантаження орієнтований, насамперед, на великі міста, що є центрами пізнавального туризму – Київ, Одеса, Рим, Париж, Санкт-Петербург та інші. Сутність підходу полягає у визначенні взаємозв'язку пропускної спроможності об'єктів культурно-історичного потенціалу великого міста з необхідністю та достатністю розвитку готельного комплексу в ньому, а також інших елементів туристичної інфраструктури. Основу пропонованого підходу становить цільова туристична спрямованість міста, насамперед, на пізнавальний туризм та методика ЮНВТО з розрахунку пропускнуго потенціалу історико-архітектурних та виставкових об'єктів [13, 14]. Отже в розрахунках виділяються наступні етапи:

2.1. Диференціація за цілями подорожі на основі моніторингу туристичних потоків. Це надзвичайно важливе для визначення мети та програми перебування туриста в місті. Весь туристичний потік (D) приймається за 100 % та визначається частка кожного конкретного виду туризму.

$$D = d_1 + d_2 + d_3 + \dots d_n ,$$

де d_1 – пізнавальний туризм (%), d_2 – діловий туризм (%), d_3 – паломницький туризм (%), d_n – інші види туризму (%).

2.2. Визначення щоденної пропускної здатності найбільш відомих та відвідуваних туристичних об'єктів, що формують культурно-історичний потенціал великого міста, який і притягує туристів (C):

$$C = (c_1 + c_2 + c_3 + \dots) (1 - I_r) ,$$

де c_1 – пропускна спроможність об'єкту 1; c_2 – пропускна спроможність об'єкту 2; c_3 – пропускна спроможність об'єкту 3; I_r – коефіцієнт коригу-

вання відвідання об'єкту місцевими мешканцями та неорганізованими туристами.

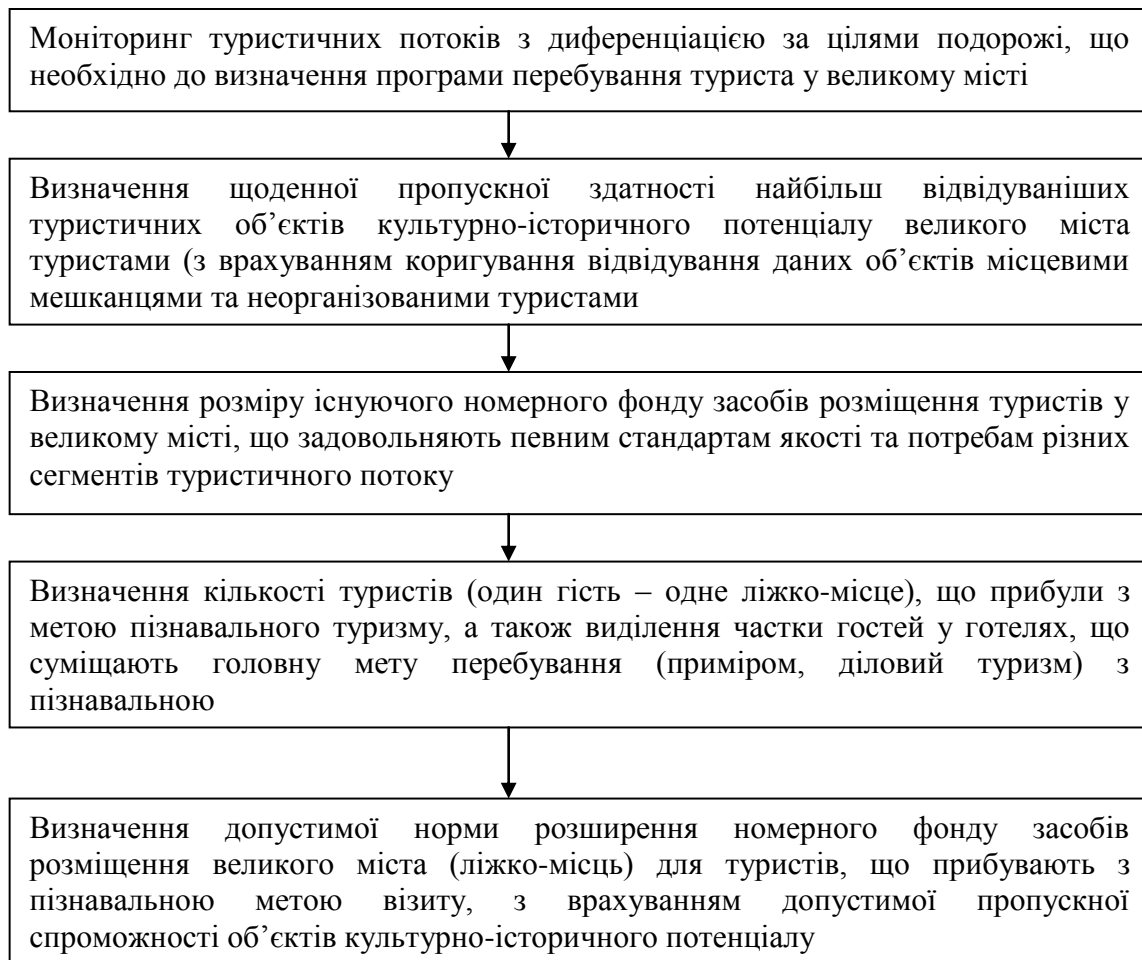


Рис. 3. Алгоритм визначення допустимого туристичного навантаження на велике місто (тобто його туристично-логістичного потенціалу)[7, 68]

Для визначення щоденної пропускної спроможності (логістичного потенціалу) об'єкта пропонується наступна методика, розроблена автором на підставі алгоритму, рекомендованого ЮНВТО для архітектурно-історичних та виставкових об'єктів (рис. 3) [13, 14]:

2.2.1. Визначається пропускний потенціал об'єкту:

$$П = Т / Щ,$$

де П – пропускний потенціал об'єкту (чол.); Т – площа об'єкту (м²); Щ – рекомендований стандарт щільності відвідувачів (м²/туриста).

2.2.2. Визначається коефіцієнт ротації:

$$K_p = Ч / В,$$

де K_p – коефіцієнт ротації; Ч – кількість годин на день, коли об'єкт відкритий для туристів (год.); В – середня тривалість відвідування (год.-хвил.).

2.2.3. Визначається максимально допустима кількість щоденних відвідувачів (максимальний щоденний потік туристів - логістичний потенціал об'єкту):

$$M_b = \Pi \cdot K_p,$$

де M_b – максимальна допустима кількість щоденних відвідувачів (чол.); Π – пропускний потенціал об'єкту (чол.); K_p – коефіцієнт ротації.

Як приклад наведемо розрахунок логістичного потенціалу (тобто максимально можливого туристопотоку) для туристичного об'єкту – середньовічної фортеці площею $10\,000\text{ м}^2$ ($T = 10\,000\text{ м}^2$) та стандартом щільності відвідувачів $\Pi = 5\text{ м}^2/1$ туриста. Отже, спочатку визначаємо пропускний потенціал об'єкту: $\Pi = 10\,000/5 = 2000$ чол. Далі розраховуємо коефіцієнт ротації: $K_p = 8\text{ год}/1\text{ год} \cdot 40\text{ хв.} = 4,8$. Нарешті отримуємо значення логістичного потенціалу фортеці, тобто максимально можливий туристопотік становитиме $M_b = 2000 \cdot 4,8 = 9600$ чол./день.

Тезу можна продовжити на прикладі національного заповідника „Софія Київська”, де знаходиться унікальна архітектурна пам'ятка XI ст. – Софіївський собор. Зрозуміло, що тут спостерігається щоденний (крім вихідного – четвер) інтенсивний потік відвідувачів. Як же його можна оцінити з точки зору логістики туризму?

Будівля Софіївського собору має два поверхи, але для відвідувачів відкритий перший поверх. Його площа, визначена як добуток довжини та ширини приміщення собору, становить $37 \times 55 = 2035\text{ м}^2$. За думкою екскурсіводів – працівників музею оптимальною кількістю екскурсійних груп, що одночасно можуть знаходитися в соборі, є три. Враховуючи що число відвідувачів в одній групі дорівнює 50-60 осіб, це дає цифру одночасного оптимального туристопотоку в соборі – 150-180 осіб. Відповідно можна визначити показник стандарту щільності відвідувачів для собору (або норматив допустимої щільності туристів):

$$\Pi = \frac{2035}{180} = 11,3\text{ м}^2/\text{турист.}$$

Софіївський собор відкритий для відвідування щоденно (крім четверга) з 10^{00} до 18^{00} (вісім годин), а тривалість екскурсії (разом з перервою) складає біля 1 год. (45 хв. - екскурсія + 10 хв. - перерва). Отже, коефіцієнт ротації складе:

$$K_p = \frac{8}{1} = 8.$$

За формулою визначення максимального щоденного потоку відвідувачів (логістичного потенціалу), для історико-архітектурного об'єкту розраховуємо цей показник для Софії Київської:

$$M_b = 180 \cdot 8 = 1440\text{ осіб.}$$

Зазначимо, що нині за інформацією працівників музею, у соборі одночасно можуть перебувати 5-6 екскурсійних груп, отже рекреаційне навантаження та показник щільності відвідувачів зростає вдвічі проти оптимальних норм. Зрозуміло, що таке значне перевищення величини туристопотоку в соборі порівняльно з оптимальними показниками не впливає позитивно ні на якість проведення екскурсій (якість турпродукту), ні на стан самого Софіївського собору, де, як відомо, знаходяться унікальні фрески та мозаїка, виконані в XI ст.

3. Визначення розміру існуючого номерного фонду засобів розміщення великого міста, що задовольняють певним стандартам якості та потреби різних сегментів туристичного потоку (Н):

$$H = h_1 + h_2 + h_3 + I_n ,$$

де - h_1 – кількість місць у готелях вищої категорії; h_2 – кількість місць у готелях середньої категорії; h_3 – кількість місць у готелях нижньої категорії; I_n – кількість місць на туристичних поромках, що прибувають у місто (для приморських міст-портів).

4. Визначення кількості розміщень із розрахунку „1 гість – 1 ліжко-місце” для туристів, що прибули безпосередньо або опосередковано з метою пізнавального туризму (К). При цьому слід врахувати, що існує певний відсоток гостей, які суміщають головну мету свого перебування у великому місті з пізнавальним туризмом (наприклад, організація культурної програми в межах ділових перемовин у випадку ділового туризму). Номерний фонд засобів розміщення міста слід скоригувати на кількість місць на туристичних поромках (або круїзних суднах), що прибувають до великого міста, оскільки основною метою круїзних туристів є власне пізнавальний туризм:

$$T = (H - I_n) d_1 ,$$

$$K = [(H - I_n) - T] I_o + T + I_n ,$$

де T – кількість місць у засобах розміщення великого міста, що відповідає кількості туристів, мета приїзду яких – пізнавальний туризм; d_1 – частка пізнавального туризму в туристичному потоці; I_o – коефіцієнт туристів, що відвідують об’єкти туристичного показу, але чия мета візиту не відповідає пізнавальному туризму.

5. Визначення допустимої норми збільшення номерного фонду засобів розміщення в місті (ліжко-місць) для туристів, що прибувають з пізнавальною метою, враховуючи допустиму пропускну здатність об’єктів культурно-історичного потенціалу великого міста (Р):

$$P = C - K.$$

Важливим критерієм пропонованого підходу виступають відомі об’єкти туристичного показу, тому чим більш розвинутим є культурно-історичний потенціал великого міста і чим вищий ступінь його диференційованості, тим ширшими є межі максимальної пропускну здатності. При цьому під культурно-історичним потенціалом слід розуміти як результати діяльності людського суспільства в матеріальній формі, так і результати духовного розвитку, тобто матеріальні та духовні цінності, створені попередніми поколіннями, що відбивають їхні традиції, звичаї та особливості побутової та господарчої діяльності. Як правило чим старішим (в історичному плані) є велике місто, тим більш багатую є його культура та тим вищим є його культурно-історичний потенціал. Усе це впливає на розвиток туризму, зокрема пізнавального.

Для розвитку туризму та збільшення пропускну здатності туристичної дестинації повинна проводитися спільна робота на рівнях:

- адміністрації туристичної дестинації (просування та позиціонування об'єктів туристичної атрактивності на туристичному ринку;
- об'єктів туристичної атрактивності;
- туристичних фірм (розробка нових екскурсійних програм з включенням до них об'єктів, що є новими та атрактивними для туристів, тобто диверсифікація діяльності).

Тісна та взаємопов'язана робота на всіх трьох рівнях дозволить розширити межі використання культурно-історичного потенціалу міста, а його розвинутість та диференційованість надасть суттєву допомогу в розвитку пізнавального туризму, як свідoctва туристичної освоєності культурно-історичного потенціалу туристичної дестинації. Структурно-оціночна таблиця логістичного потенціалу туристичних ресурсів дестинації наводиться нижче (табл. 1).

Таблиця 1. Структурно-оціночна таблиця логістичного потенціалу туристичних ресурсів дестинації Авторська розробка на підставі [7, 47]

Категорія туристичних ресурсів	Вид ресурсу	Критерії оцінки	Лімітуючі чинники	Загальний лімітуючий чинник
Культурно-історичні	Об'єкти туристично-екскурсійного показу	Світовий рівень	Норма пропускної спроможності об'єкту	Допустиме туристичне навантаження на дестинацію та її об'єкти
		Національний рівень		
		Місцевий рівень		
Інфраструктурні	Засоби розміщення	Класність (зірковість)	Кількість місць номерного фонду	
		Орієнтованість підприємства на певні споживчі сегменти		
		Інші критерії		
	Підприємства харчування	Тип підприємства	Кількість посадкових місць або страв, що надаються	
		Класність підприємства		
		Кухонна спрямованість		
	Транспортна інфраструктура	Види транспортної доступності	Пропускна спроможність транспортної системи	
		Інтенсивність руху		
		Інші критерії		
	Торгівля	Види продукції	Насиченість ринку товарами	
		Інші критерії		
	Банківська система (банки)	Види послуг	Кредитні можливості банку	
		Інші критерії		
Інша обслуговуюча туристична інфраструктура	Різноманітна сукупність критеріїв	Критерії можливості обслуговування		
Кліматичний чинник		Температурний режим	Режим впливу	
		Режим опадів		
		Атмосферна циркуляція		

Природно-рекреаційні		ція	Допустиме антропогенно-туристичне навантаження: технологічне та психологічне	
		Вітровий режим		
		Інші критерії		
	Водний ресурс	Вид ресурсу		Екологічно обґрунтована пропускна спроможність
		Оцінка берегу		
		Характеристика дна		
		Санітарно-логістичні характеристики		
		Застосування в розвитку туризму		
		Інші критерії		
		Садово-парковий ресурс		
	Тематика ресурсу			
	Інші критерії			

У туристичній дестинації потрібна робота спеціальної служби (відділу) маркетингу, яка має завданням вивчення стану справ у дестинації з точки зору перспектив розвитку туризму. Маркетингова служба також має доповнювати статистичні дані проведенням власних маркетингових досліджень у сфері туризму дестинації з метою оцінки можливостей та прихованих резервів розвитку останньої, виявлення потреб та можливостей туристів, аналізу перспектив розвитку окремих видів туризму, визначення нових об'єктів, що зацікавляють туристів, тощо. Така інформація допоможе точно встановити рівень допустимого туристичного навантаження на туристичну дестинацію та її об'єкти з боку туристів, а це дозволить: забезпечити раціональне та стале функціонування дестинації, а також запобігання негативним, проблемним ситуаціям для життєдіяльності місцевого соціуму (наприклад, загострення транспортної ситуації в місті тощо); запропонувати якісний туристичний продукт, що забезпечить максимальний ступінь комфорту під час перебування туристів у дестинації та надасть можливість вільного доступу до об'єктів туристичної привабливості; знизити негативні наслідки культури в дестинації, наприклад, її надмірну комерціалізацію, та поліпшити міжособисті взаємовідносини місцевого населення та туристів. Автором запропонована методика логістичного оцінювання (аудиту) рівня сталості туристичної індустрії в регіоні та наступного визначення трьох відмінних стратегій (моделей) розвитку туризму (моделі розвитку туризму, моделі розвитку МТБ та кризової моделі) [9, 76], яку (методику) з успіхом можна застосувати і в міжнародному туризмі. Серцевиною алгоритму здійснення логістичного аудиту є складання логістичної моделі сталого розвитку туризму в країні або регіоні (рис. 4), для чого попередньо необхідно здійснити логістичну оцінку природно-рекреаційних та історико-культурних ресурсів та визначити логістичний потенціал ресурсної бази туризму в країні або регіоні (ЛП РБТ), логістичний потенціал наявної матеріально-технічної бази туризму в країні або регіоні (ЛП МТБ) та логістичний потенціал вхідного туристопотоку в країні або регіоні (ЛП ТП).

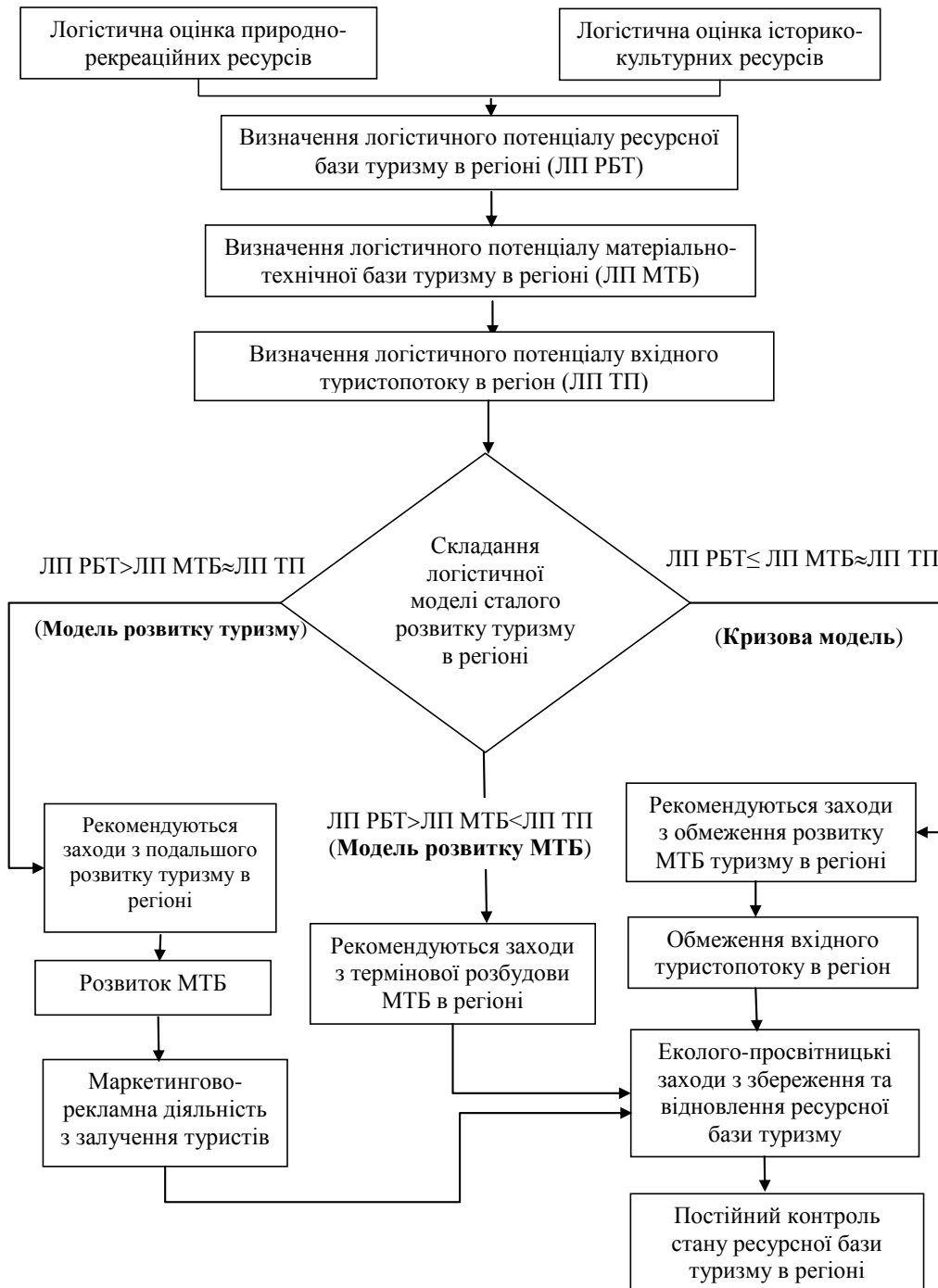


Рис. 4. Алгоритм логістичного аудиту рівня сталості туристичної індустрії в регіоні
 Авторська розробка, детальніше див. [9, 77]

Застосувавши принципову логістичну модель сталого розвитку туризму (рис. 1), отримуємо три варіанти логістичної моделі стану туризму в регіоні: модель розвитку туризму, модель розвитку МТБ та кризову модель. Модель розвитку туризму відповідає ситуації $LPI\ RBT > LPI\ MTB \approx LPI\ TP$, за якої можливості ресурсної бази туризму щодо прийому туристів значно перевищують потужності матеріально-технічної бази туризму та відповідний туристопотік ($LPI\ MTB$ та $LPI\ TP$ у більшості випадків є близькими величинами).



Рис. 5. Організаційна схему стратегічного логістичного менеджменту в міжнародному туризмі, авторська розробка

За цієї моделі рекомендується стратегія (заходи) з розвитку туризму в регіоні шляхом розбудови МТБ та маркетингово-рекламної діяльності з залучення нових туристів. Натомість протилежна кризова модель виникає за ситуації, коли $ЛП РБТ \leq ЛП МТБ \approx ЛП ТП$, тобто можливості ресурсної бази туризму щодо прийому туристів вже виснажені надмірним туристопотоком, який стимулюється збільшеними потужностями матеріально-технічної бази. За кризової моделі рекомендується стратегія (заходи) з обмеження розвитку туризму в регіоні шляхом стримування будівництва нових об'єктів МТБ та зменшення вхідного потоку туристів в регіон. Також важливі складові цієї моделі – еколого-просвітницькі заходи з збереження та відновлення ресурсної бази туризму в регіоні та постійний контроль (моніторинг) її стану. Останні складники не є зайвими, і в моделі розвитку туризму та в моделі розвитку МТБ (про яку буде далі), які теж обов'язково мають здійснювати ці заходи з тим, щоб зберігати та підтримувати сталий розвиток туризму в регіоні на далекоглядну перспективу. Третя модель – модель розвитку матеріально-технічної бази туризму в регіоні, нині спостерігається в багатьох регіонах України, багатих на рекреаційно-ресурси та при наявності фактичного (або можливого за невеликих маркетингових зусиль) потужного туристопотоку. При цьому відстає розвиток матеріально-технічної бази туризму як за її величиною (потужністю), так і за якістю (відповідністю міжнародним та європейським стандартам). Таку ситуацію відображає рівняння $ЛП РБТ > ЛП МТБ < ЛП ТП$. Стратегія (заходи), що ре-

комендується за цією моделлю, передбачає термінове розширення МТБ туризму в регіоні, що може принести значний соціально-економічний ефект та бізнесові прибутки за невеликих витрат.

Застосування наведеної методики в міжнародному туризмі стосовно окремих країн та регіонів дозволяє визначити, який варіант логістичної моделі сталого туризму притаманний даній країні та запропонувати відповідну стратегію розвитку туризму з набором конкретних заходів, що в сукупності відображає організаційну схему стратегічного логістичного менеджменту в міжнародному туризмі (рис. 5).

Висновки. Логістичний менеджмент туристичних ресурсів та об'єктів туристичної дестинації є в стані забезпечити сталий розвиток міжнародного туризму та високу якість пропонованого туристичного продукту, з цією метою в статті пропонується алгоритм та практична методика визначення допустимого туристичного навантаження на природно-рекреаційні та історико-культурні туристичні ресурси країн світу та регіонів. На прикладі відпочинкового морського туризму та пізнавального туризму у великому місті розглянуто проблему та запропоновано методику визначення безпечного туристичного навантаження та регулювання міжнародних туристопотоків у туристичних дестинаціях. На базі застосування алгоритму логістичного аудиту рівня сталості туристичної індустрії країни, регіону запропоновано організаційну схему стратегічного логістичного менеджменту в міжнародному туризмі.

1. Матеріали учебного семинара ЮНВТО по планированию устойчивого развития туризма на местном уровне. Университет Калгари, Канада, 1994 // Долматов Г.М. Международный туристский бизнес: история, реальность и перспективы. Серия «Учебные пособия». – Ростов-на-Дону: Феникс, 2001. – С. 299-313.
2. Дмитрук О.Ю., Дмитрук С.В. Екотуризм: Навч. пос. – К.: Альтерпрес, 2009. – 358 с.
3. Любіцева О.О., Бабарицька В.К. Туризмознавство: вступ до фаху: Підр. – К.: ВПЦ «Київський університет», 2008. – 335 с.
4. Мальська М.П., Антонюк Н.В., Ганич Н.М. Міжнародний туризм і сфера послуг: Підр. – К.: Знання, 2008. – 661 с.
5. Стафійчук В.І. Рекреація: Навч. пос. – К.: Альтерпрес, 2006. – 264 с.
6. Новосад Н.О. Країнознавчі аспекти аналізу туристської привабливості регіонів України // Географія та туризм. – 2010. – Вип. 6. – С. 140-142.
7. Быстров С.А., Воронцова М.Г. Туризм: макроэкономика и микроэкономика. – СПб.: Изд. дом Герба, 2007. – 464 с.
8. Организация международного туризма: Учеб. пос. / Под ред. А.А. Скамницкого. – М.: Гардарики, 2008. – 250 с.
9. Смирнов І.Г. Логістика туризму: Навч. пос. – К.: Знання, 2009. – 444с.
10. Смирнов І.Г. Бізнесові основи міжнародного туризму: Навч. пос. – К.: ВПЦ «Київський університет», 2007. – 125 с.
11. Смирнов І.Г., Фоменко Н.В. Міжнародний туристичний бізнес: Навч.-метод. пос. – І.-Ф.: Галицька академія, 2009. – 154 с.
12. Смирнов І.Г. Ресторанна логістика: міжнародний та український аспекти // Зовнішня торгівля: право та економіка. – 2009. - № 4 (45). – С. 4-18.
13. Смирнов І.Г. Про привабливість та логістичність рекреаційно-туристичних об'єктів та ресурсів (в контексті логістичної моделі сталого розвитку туризму // Географія та туризм. – 2010. – Вип. 4. - С. 106-114.
14. Смирнов І.Г. Логістичний менеджмент рекреаційно-туристичних ресурсів // Гуманітарний вісник ДВНЗ „Переяслав-Хмельницький державний педагогічний університет імені Г.Сковороди”. Спец. випуск. – 2010. – С. 270-274.