

ЛОГІСТИЧНИЙ МЕНЕДЖМЕНТ ТУРИСТИЧНИХ РЕСУРСІВ ЯК СКЛАДНИК ЕФЕКТИВНОГО УПРАВЛІННЯ ТУРИЗМОМ У РЕГІОНІ

СМИРНОВ Ігор Георгійович,
доктор географічних наук, професор,
Київський національний університет імені Тараса Шевченка

Розкрито проблему логістичного менеджменту туристичних ресурсів у контексті логістичної моделі «сталого туризму». На прикладі відпочинкового морського туризму та пізнавального туризму у великому місті розглянуто питання та запропоновано методику визначення безпечного туристичного навантаження та регулювання туристопотоків у туристичних дестинаціях.

Ключові слова: логістика туризму, допустиме туристичне навантаження на дистанцію, види допустимих туристичних навантажень, методика розрахунку допустимих туристичних навантажень, сталий розвиток туризму.

Постановка наукової проблеми. Відомо, що шкода навколишньому середовищу є прямо пропорційною збільшенню обсягів національного та міжнародного туризму. Проблема т.зв. «надлишкової концентрації» в популярних туристичних дестинаціях вже нині викликає стурбованість у багатьох країнах світової спільноти. Вона стає все більш серйозною, планетарною проблемою. Досить тендітні природні екосистеми можуть істотно постраждати від надмірного, «дикого» напливу туристів. У цьому зв'язку набуває виключної важливості необхідність регулювання туристопотоків та планування пропускної спроможності окремих унікальних регіонів та туристичних об'єктів, території яких обмежені або не в змозі приймати велику кількість туристів. Вирішити цю проблему, за нашою думкою, можливо на підставі застосування наукових положень, засад та методів новітнього науково-практичного напрямку – логістики туризму, зокрема логістичної моделі сталого розвитку туризму, розробленої автором.

Наукові джерела та публікації з теми статті охоплюють як міжнародні (наприклад, матеріали навчального семінару ЮНВТО з планування сталого розвитку туризму на місцевому рівні, Університет Калгарі, Канада [1, 299-313]), так і українські [2; 3; 4; 5; 6] та зарубіжні [7; 8; 9] джерела. При цьому автор також спирався на власні розробки з логістики туризму та логістичного менеджменту туристичних ресурсів [10; 11; 12; 13].

Метою статті є розкриття необхідності, сутності, ефективності та методики логістичного менеджменту туристичних ресурсів як чинника сталого розвитку туризму.

Виклад основного матеріалу. При формуванні та раціональному використанні ресурсів туристичної дестинації слід урахувувати той чинник, що в основі розвитку туризму лежить засада максимально допустимого навантаження, перевищення якого призводить до негативних наслідків фізичного, психологічного та соціального характеру. Концепція допустимого навантаження бере початок у менеджменті ресурсів. Вона є особливо важливою нині, коли обмежені ресурси дестинації підлягають постійно зростаючому тиску з боку їхніх користувачів – туристів. Допустиме туристичне навантаження – це те максимальне навантаження, яке може витримати туристична дестинація (або конкретний туристичний об'єкт) без суттєвої шкоди для місцевих ресурсів, без негативних вражень від подорожі та без виникнення соціально-економічних проблем у місцевого населення.

Допустиме туристичне навантаження можна поділити на чотири основних види:

1. Фізично-допустиме навантаження – це рівень відвідуваності туристичної дестинації або конкретного туристичного об'єкту, перевищення якого призводить до їх фізичної руйнації. Як приклад, наведемо Ближні печери Києво-Печерської лаври, які внаслідок неконтрольованого надмірного туристопотоку протягом декількох останніх десятиріч зазнали шкідливих змін мікроклімату печер (температура повітря, вологість, вміст CO₂), що поряд з іншими чинниками призвело до обвалу частини печер в 2005-2006 рр.

2. Екологічно-допустиме навантаження – це рівень відвідуваності туристичної дестинації або об'єкту, перевищення якого призводить до неприйнятних екологічних наслідків. Відбувається це в результаті дій туристів або внаслідок негативних наслідків від функціонування обслуговуючої туризм інфраструктури.

3. Туристське соціально-допустиме навантаження – рівень відвідуваності туристичної дестинації або об'єкту, перевищення якого тягне за собою погіршення вражень від подорожі.

4. Місцеве соціально-допустиме навантаження – рівень відвідуваності туристичної дестинації, перевищення якого призводить до негативних наслідків для способу життя місцевого населення та погіршення його взаємозв'язків із туристами.

Визначення допустимого туристичного навантаження на туристичну дестинацію не має єдиного механізму розрахунків. Це зумовлене особливостями самих туристичних дестинацій, які можуть бути великим містом, курортом тощо, а також внутрішніми особливостями, тобто орієнтацією на певні види туризму.

Можна виділити наступні основні методи оцінювання (розрахунку) допустимого туристичного навантаження на дестинацію.

1. Визначення 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 спроможність 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.

Визначити логістичний потенціал (або максимально можливе 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, розроблений автором (рис. 1) [13]. 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:

$$V_n = C_p / C_n,$$

де V_n – ступінь використання пляжних ресурсів (%); C_p – ємність рекреаційних закладів (чол.); C_n – максимальна одноразова місткість пляжу (чол.).

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

$$C_{\text{мр}} = C_n \cdot T,$$

де $C_{\text{мр}}$ – максимально можлива (допустима) річна ємність пляжу (чол.); C_n – максимальна одноразова місткість пляжу (чол.); T – тривалість періоду з сприятливими кліматичними умовами (днів).

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

$$P_{\text{мр}} = C_{\text{мр}} / T_{\text{ст}},$$

де $P_{\text{мр}}$ – максимально можливий річний туристопотік (чол.); $C_{\text{мр}}$ – максимальна річна ємність пляжу (чол.); $T_{\text{ст}}$ – середня тривалість туру (діб).

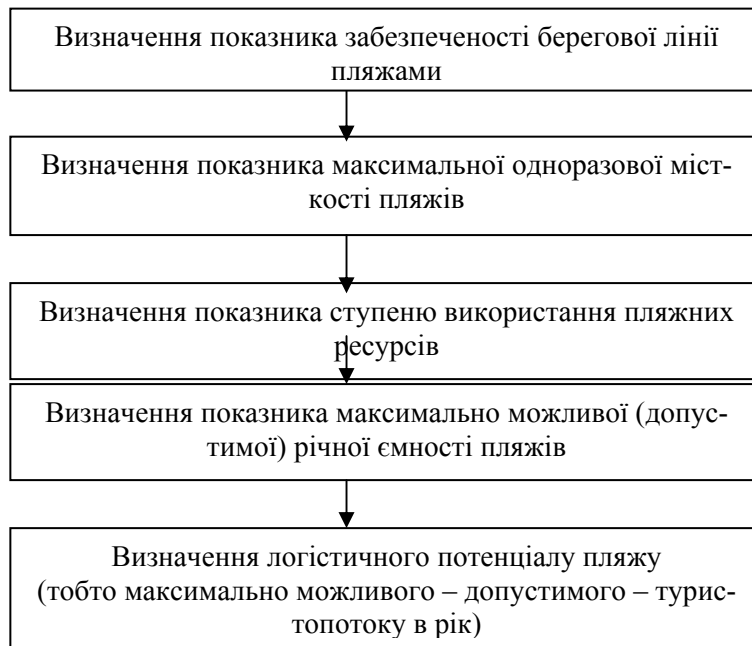


Рис. 1. Алгоритм визначення допустимого туристичного навантаження (тобто логістичного потенціалу) морських пляжних ресурсів

2. Визначення 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 пропускного потенціалу історико-архітектурних та виставкових об'єктів [13]. Отже в розрахунках виділяються наступні етапи (рис. 2):

2.1. Диференціація за цілями подорожі на основі моніторингу туристичних потоків. Це надзвичайно важливе для визначення 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 коригування відвідання об'єкту місцевими мешканцями та неорганізованими туристами.

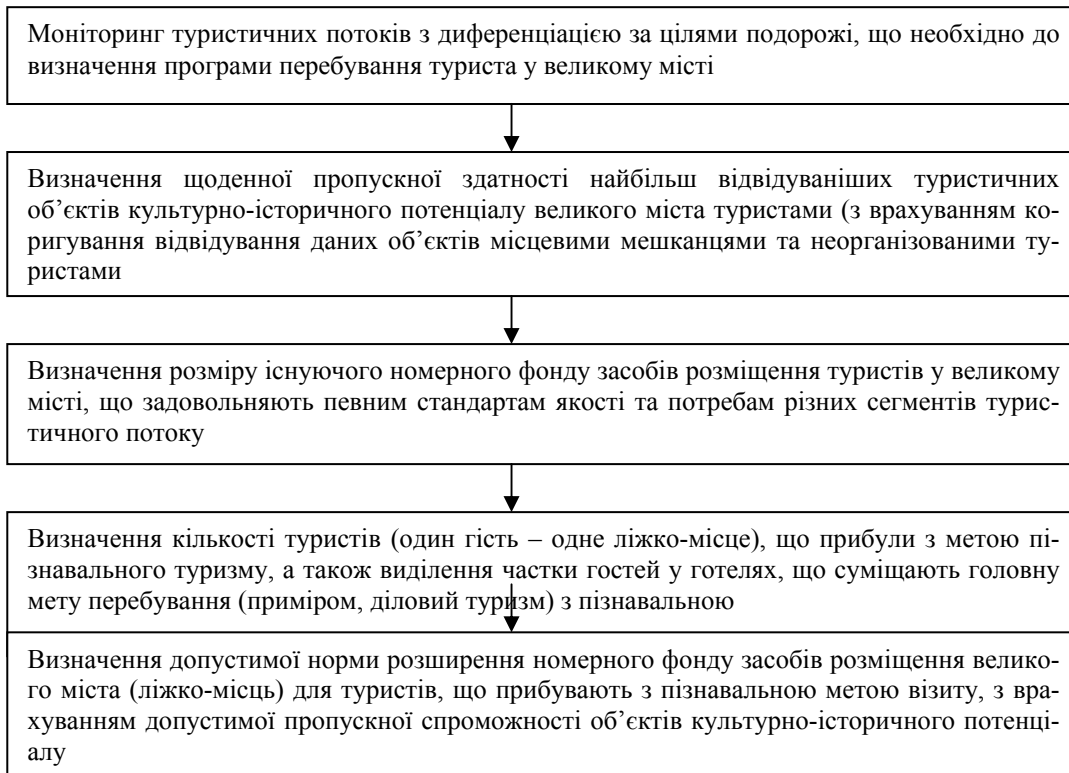


Рис. 2. Алгоритм визначення допустимого туристичного навантаження на велике місто (тобто його туристично-логістичного потенціалу)

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 [13]:

2.2.1. Визначається пропускний потенціал об'єкту:

$$П = T / Щ,$$

де $П$ – пропускний потенціал об'єкту (чол.); T – площа об'єкту (m^2); $Щ$ – рекомендований стандарт щільності відвідувачів ($m^2/туриста$).

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):

$$M_b = П \cdot K_p,$$

де M_b – максимальна допустима кількість щоденних відвідувачів (чол.); $П$ – 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 $10\,000\,m^2$ ($T = 10\,000\,m^2$) та стандартом щільності відвідувачів $Щ = 5\,m^2/1$ туриста. Отже, спочатку визначаємо пропускний потенціал об'єкту: $П = 10\,000/5 = 2000$ чол. Далі розраховуємо коефіцієнт ротації: $K_p = 8\,год/1\,год.\,40\,хв. = 4,8$. 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 $37 \times 55 = 2035\,m^2$. 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):

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

Софіївський собор відкритий для відвідування щоденно (крім четверга) з 10⁰⁰ до 18⁰⁰ (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 розрахуємо 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.

2.3. Визначення розміру існуючого номерного фонду засобів розміщення великого міста, що задовольняють певним стандартам якості та потребам 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).

2.4. 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:

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

$$K = [(H - I_n) - T] I_0 + T + I_n,$$

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_0 – коефіцієнт туристів, що відвідують об'єкти туристичного показу, але чия мета візиту не відповідає пізнавальному туризму.

2.5. 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 багатою 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 свідомої туристичної освоєності культурно-історичного потенціалу туристичної дестинації. Структурно-оціночна таблиця логістичного потенціалу туристичних ресурсів дестинації наводиться нижче (табл. 1).

Структурно-оціночна таблиця логістичного потенціалу туристичних ресурсів DESTINACIJA

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 DESTINACIJA 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		
Природно-рекреаційні	Кліматичний чинник	Температурний режим	Режим впливу	
		Режим опадів		
		Атмосферна циркуляція		
		Вітровий режим		
		Інші критерії		
	Водний ресурс	Вид ресурсу	Допустиме антропогенно-туристичне навантаження: технологічне та психологічне	
		Оцінка берегу		
		Характеристика дна		
		Санітарно-логістичні характеристики		
		Застосування в розвитку туризму		
		Інші критерії		
	Садово-парковий ресурс	Види ресурсу	Екологічно обгрунтована пропускна спроможність	
		Тематика ресурсу		
Інші критерії				

У туристичній DESTINACIJA потрібна робота спеціальної служби (відділу) маркетингу, яка має завданням вивчення стану справ у DESTINACIJA 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 зацікавлять 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.

Висновки. Логістичний менеджмент туристичних ресурсів та об'єктів туристичної дестинації має метою забезпечити сталий розвиток туризму та високу якість пропонованого туристичного продукту, з цією метою пропонується алгоритм та практична методика визначення допустимого туристичного навантаження на природно-рекреаційні та історико-культурні туристичні ресурси. На прикладі відпочинкового морського туризму та пізнавального туризму у великому місті розглянуто проблему та запропоновано методику визначення безпечного туристичного навантаження та регулювання туристичних потоків у туристичних дестинаціях.

ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА

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., Малиновська О.Ю. Туристичне країнознавство: туристичні ресурси світу: Навч. пос. – К.: Альтерпрес, 2009. – 427 с.
6. Стафійчук В.І. Рекреологія: Навч. пос. – К.: Альтерпрес, 2006. – 264 с.
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. Баумгартен Л.В. Стратегический менеджмент в туризме: Практикум. – М.: Аспект Пресс, 2006. – 176 с.
10. Смирнов І.Г. Логістика туризму: Навч. пос. – К.: Знання, 2009. – 444с.
11. Смирнов І.Г. Бізнесові основи міжнародного туризму: Навч. пос. – К.: ВПЦ «Київський університет», 2007. – 125 с.
12. Смирнов І.Г., Фоменко Н.В. Міжнародний туристичний бізнес: Навч.-метод. пос. – І.-Ф.: Галицька академія, 2009. – 154 с.
13. Смирнов І.Г. Логістичне оцінювання рекреаційно-туристичних об'єктів та ресурсів (в контексті логістичної моделі сталого розвитку туризму) // Велика Волинь: Наук. зб. – Вип. 42. – Житомир: М. Косенко, 2009. – С. 239-246.

Смирнов І. Г. Логистический менеджмент туристических ресурсов как составляющая эффективного управления туризмом в регионе / Киевский национальный университет имени Тараса Шевченка

В статье раскрыта проблема логистического менеджмента туристических ресурсов в контексте логистической модели «устойчивого туризма». На примере отдыха у моря и познавательного туризма в большом городе рассмотрен вопрос и предложено методику определения безопасной туристической нагрузки и регулирования туристических потоков в туристических дестинациях.

Ключевые слова: логистика туризма, допустимая туристическая нагрузка на дистанцию, виды допустимых туристических нагрузок, устойчивое развитие туризма.

Smyrnov I. G. Logistics management of tourist resources as a part of effective management of tourism in the region / Taras Shevchenko National university of Kyiv

Shown problem of touristic resonrses' logistical management with the connection of logistical model of «sustainable tourism». Analyzed questions of safe touristic loading and touristic flows regulation in touristic destination and proposed corresponding methodics on examples of sea recreation and cognitive tourism in big cities.

Key words: logistics of tourism, the permissible load on travel distance, types of allowable travel loads, method of calculation of permissible loads travel, sustainable tourism development