

В. Кіптенко, канд. геогр. наук, доц.
Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ, Україна

ГЛОБАЛІЗАЦІЯ: ГЕОГРАФІЧНИЙ НЕКСУС

Зміни у здатності цілісно уявляти Землю вимагають від географів осмислення концептуальних засад глобалізації. Ця стаття презентує огляд понять (концептів), пов'язаних з глобалізацією та географією, на основі Словника Гуманітарної Географії. Географічні інтерпретації торують шлях до концептуалізації глобалізації, яка сприятиме подальшому вивченню внеску географії та її напрямів у пояснення глобалізації, що прислужиться розробці чітких наукових засад, зокрема у викладанні та навчанні.

Ключові слова: глобалізація, географія, концептуальні засади.

В. Киптенко, канд. геогр. наук, доц.
Киевский национальный университет имени Тараса Шевченко, Киев, Украина

ГЛОБАЛИЗАЦИЯ: ГЕОГРАФИЧЕСКИЙ НЕКСУС

Изменяющиеся возможности целостного видения Земли требуют от географов осмысления концептуальных основ глобализации. Эта статья презентует обзор понятий (концепций), связанных с глобализацией и географией, на основе Словаря Гуманитарной Географии. Географические интерпретации прокладывают путь к концептуализации глобализации, способствующей дальнейшему изучению вклада географии и ее направлений в пояснении глобализации, что послужит разработке четкой концептуальной научной основы, в частности в преподавании и обучении.

Ключевые слова: глобализация, география, концептуальные основы.

<http://doi.org/10.17721/1728-2721.2017.66.5>
УДК 911.3

І. Смирнов, д-р геогр. наук, проф.,
Ю. Бенч, докторант
Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ

ЛОГІСТИЧНИЙ ЧИННИК СТАЛОГО РОЗВИТКУ ТУРИСТСЬКИХ ТЕРИТОРІЙ (ДЕСТИНАЦІЙ) НА ПРИКЛАДІ МІСЬКОГО ТА СІЛЬСЬКОГО ТУРИЗМУ

Розкрито логістичний підхід для досягнення стійкого розвитку туристських територій (дестинацій) на прикладі міського та сільського видів туризму, включаючи практичний матеріал з найбільш популярних туристських дестинацій (міст) України – Києва та Львова. Логістичний підхід заснований на застосуванні концепції просторового регулювання туристських потоків у містах і сільських районах, розробленою одним із авторів (Смирнов І.Г.) та концепції реверсивної логістики для переробки відходів у містах, обсяг яких закономірно збільшується після відвідувань туристів. Виконано порівняння логістичних особливостей міського і сільського туризму з метою забезпечення їхньої сталості. Розроблено наукові та практичні основи зворотної екологістики (реверсивної логістики), тобто логістики переробки відходів, що залишаються після перебування туристів у міських і сільських пунктах призначення. Запропоновано математичний підхід до екологістичної оптимізації повторного використання відходів (їхньої рециркуляції) у дестинаціях міського та сільського туризму.

Ключові слова: сталий туризм, туристська дестинація, міський туризм, сільський туризм, логістичний чинник.

Постановка проблеми. Сталій розвиток туризму вимагає забезпечення сталості в туристському розвитку туристських територій, які в сучасній туристській термінології називають дестинаціями. Найбільш популярні дестинації в пізнавальному туризмі – це міста з їхніми історико-архітектурними туристськими ресурсами, а у відпочивальному (рекреаційному) туризмі все більш затребуваним є відпочинок у сільській місцевості, тобто сільський туризм. Із збільшенням їхніх масштабів зростає кількість туристів у відповідних дестинаціях, отже, збільшується туристське навантаження на їхню ресурсну базу, що загрожує сталості розвитку туризму. З цими проблемами вже зіштовхнулись у своєму туристському розвитку такі великі міста України, як Львів та Київ, проблема є актуальною і для інших відомих туристських регіонів і центрів України, які останнім часом активно розвивають як міський, так і сільський та агротуризм. Цей розвиток має базуватися на "зеленому", або екопідході, коли розвиток туризму не повинен шкодити навколишньому середовищу і, насамперед, ресурсній базі туризму відповідних дестинацій. У цьому контексті зростає актуальність логістичного підходу для досягнення сталого розвитку як міського, так і сільського туризму. Такий підхід полягає на застосуванні концепції геопросторового регулювання туристських потоків (тобто туристського навантаження на ресурсну базу туризму) в містах і сільських районах. Ця концепція була розроблена одним із авторів (Смирнов І.Г.) та викладена в його навчальному посібнику "Маркетинг туризму" (2016), а в даній статті ця концепція розповсюджується

на міський та сільський види туризму і поєднується з концепцією реверсивної логістики, яка має метою застосування ефективних сучасних технологій рециркулювання (утилізації) відходів, обсяг яких закономірно збільшується в дестинаціях міського та сільського туризму із зростанням в них кількості туристів.

Літературні джерела з теми, статті в основному належать закордонним дослідникам Л.Хартмуту [1], Г.Нойенфельду, О.Розе [2], Д.Клюку та Х.Кестеру [3], Л.Ломіне, Дж.Едмунду [10]; автору [8;9;12;13]; Н.Антонюк, О. Краєвській [7]. Використано також інтернет-джерела [4; 5; 6; 11].

Метою статті є розкриття сутності, впливу та застосуванню логістичного чинника з метою сталого розвитку туристських територій (дестинацій) на прикладі міського та сільського туризму.

Виклад основного матеріалу. Міський туризм (англ. City Tourism, нім. Stadttourismus) – новітнє поняття та концепція, що сформувалося у світовій туристській науці і практиці наприкінці ХХ ст. Перші наукові праці з цього напрямку належать німецьким ученим Л.Гартмуту, Г.Нойенфельдту та О.Розе (1980–1990). Так, словник Л.Гартмута (1997) визначає міський туризм як "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 та з екскурсоводами), так і самодіяльно" [1].

Г.Нойєнфельдт та О.Розе додають, що туристи можуть відвідувати місто як з особистих причин, так і через інші обставини [2]. Пізніше Д.Клук та К.Кестер конкретизували та структурували визначення міського туризму, поклавши в його основу відвідування міст з культурно-пізнавальною метою, подієвими та бізнесовими інтересами [3]. Отже, за нашою думкою, ресурсною базою міського туризму слід вважати культурно-пізнавальні, подієві та бізнесові ресурси для розвитку туристської діяльності в містах і приваблення сюди туристопотоків, а сам феномен міського туризму – комплексним видом туризму, що базується на культурно-історичній та архітектурній спадщині міст, їхніх кліматичних і природних особливостях (які визначають можливості міст з лікувально-оздоровчого та рекреаційного туризму), високому рівні розвитку та глибокій диверсифікації суспільно-економічного життя і пропозиції суспільних та комерційних товарів і послуг (що зумовлює велику різноманітність надання в містах інформаційно-бізнесових, торговельних, розважальних, освітніх, комунікаційних послуг тощо). Таким чином, міський туризм може включати такі складові частини: а) діловий туризм; б) шопінг-туризм; в) подієвий туризм (з відвіданням різноманітних громадських, культурно-мистецьких і спортивних заходів); г) пізнавальний туризм (з відвідуванням пам'яток, пам'ятників, музеїв); д) паломницький туризм; е) освітній туризм; є) рекреаційний туризм; ж) медичний туризм; з) екстремальний туризм (у т. ч. паркур, зацепінг, діджерство, ружфінг, роуп-джампінг тощо). Туристичний продукт міського туризму покликаний сформувати перцепційний образ міста, надати можливості туристу набутти нових знань і вражень, новий досвід в ознайомленні з історичними та сучасними особливостями міста, а також у спілкуванні з його мешканцями. Отже, міський туризм слід вважати унікальним феноменом сучасної урбаністичної цивілізації, що іманентно їй притаманний, а набутий досвід може бути застосований в ділових контактах, комунікаціях, у професійному житті, з метою саморозвитку та самоосвіти.

Так, дані по Львову (2016) наводяться "Центром розвитку туризму" управління туризму Львівської міської ради [4], свідчать, що найпоширенішими під час перебування туристів у цьому місті є самостійні екскурсії містом (87,5 %), посиденьки в кафе, кав'ярнях, ресторанах (76,3 %), відвідування музеїв, галерей, виставок (50,0 %), екскурсії містом у супроводі гіда (26,8 %), відвідування концертів (24,0 %) і релігійних об'єктів міста (23,0 %). Міський туризм є надзвичайно вигідним для міст, так, по Львову витрати одного туриста за період перебування в місті (2016) становили 120,60 євро, витрати на родину (двоє дорослих і діти) – 264,86 євро, при цьому іноземні гості традиційно залишили в місті більше коштів – 217,18 євро, а внутрішні туристи витратили менше – у середньому 136,01 євро. Якщо врахувати, що за 2016 р. Львів відвідало понад 2,5 млн українських та іноземних туристів, то місто заробило на туризмі значні кошти. Подальший аналіз туристопотоків до Львова показав, що переважали туристи, які прибули до міста потягом (40,0 %), власним автомобілем (18,3 %), літаком (15,3 %) або рейсовим автобусом (12,8 %), а розміщення туристів у Львові переважно здійснювалось у готелях (24,2 %), родичів чи друзів (25,2 %) та апартаментах (22,7 %). За віком серед туристів, що завітали до Львова, переважала молодь віком 18-25 (23,6 %) та 26-35 років (33,8 %), тобто в сумі молоді люди становили понад половину туристопотоку до міста (57,4 %). Профіль "львівського" туриста також характеризувався перевагою одружених (59,2 %) та жінок (57,8 %), хоч ці дані можуть змінюватись рік від

року, так, попереднього року більше було неодружених (58 %) і чоловіків (52 %). За географічною ознакою переважали туристи з України та з країн-сусідів – особливо Польщі, Чехії, Словаччини, Угорщини, а також з Німеччини, США, Італії та Іспанії.

Безпосередньо належить до міського туризму і поняття сталого туризму (англ. Sustainable Tourism). Так, в ЄС про це наголошується в документі "Європа як найпопулярніший туристичний напрям у світі – нові політичні рамки для європейського туристичного сектора". Перспективи розвитку сталого туризму пов'язані з новою економічною стратегією ЄС "Європа-2020 – стратегія інтелектуального, сталого та комплексного розвитку" [7]. Як відомо, розрізняють екологічну, економічну та соціальну сталість. Але в туризмі, основу якого становлять туристські ресурси (і в першу чергу природно-рекреаційні, культурно-пізнавальні, подієві тощо), вимога сталості належить перш за все до необхідності збереження, постійного відновлення та розвитку його ресурсної бази, що і становитиме підставу екологічного, економічного та соціального вимірів сталого розвитку туризму. Отже, без регулювання туристських потоків, раціоналізації їхнього географічного розподілу, ефективною логістичною організацією туристського простору проблему забезпечення сталого характеру туризму розв'язати неможливо. Звідси зрозуміла актуальність використання в туризмі логістичних підходів (логістики туризму [8]) в різноманітних проектах його розвитку на підставі сталості, зокрема в Києві, Львові та інших містах-туристських центрах України. Зокрема, у Львові на рівні управління туризму Львівської міської ради значна увага приділяється логістичному аналізу та впорядкуванню (оптимізації) туристських потоків і маршрутів з тим, щоб туристи не скупчувалися одночасно в центральній частині міста, зокрема на площі "Ринок" і прилеглих вулицях, де зосереджено основні туристські об'єкти. З цією метою розробляється проект, щоб перерозподілити туристський потік по не менш цікавих місцях міста за межами центру. Логістичним міркуванням відводиться важливе місце у втіленні концепції "Львів туристичний", що успішно впроваджується у Львові останніми роками. Так, у 2016 р. кількість туристів у Львові перевищила 2,5 млн осіб, тоді як відповідний показник 2014 р. становив 1,5 млн, що свідчить про вищу динаміку розвитку туризму у Львові порівняно навіть з Києвом, де за означені роки туристопотік зменшився з 2,1 млн осіб до 1,5 млн, тобто на 40 %. Структура та складники логістичної організації туристського простору міста (ЛО ТПМ) включають [9, 217], по-перше, геологічну ідентифікацію ресурсної бази туризму; по-друге, логістичне планування туристопотоків, по-третє, логістичне проектування туристської інфраструктури, по-четверте, логістичне проектування ланцюжків поставок.

Перший складник охоплює географічну та логістичну ідентифікацію туристських ресурсів міста. Географічна ідентифікація ресурсної бази туризму означає геопросторову локалізацію туристських ресурсів (об'єктів). Останні виступають у ролі "туристських магнітів", які притягують туристопотоки на певну територію. При цьому значна територіальна концентрація туристських ресурсів (об'єктів) викликає концентрацію та накладання туристопотоків. Ці міркування слід враховувати при створенні та розміщенні нових туристських об'єктів (напр., музеїв, пам'ятників тощо), які не слід "втискувати" до перезавантажених туристськими ресурсами центральних ділянок міст. Отже, замість надмірної концентрації туристських об'єктів рекомендується їхня дисперсія, тобто розосередження на певній території. Логістична ідентифікація туристських ресурсів означає визна-

чення логістичного потенціалу кожного туристичного об'єкту, тобто максимально можливого туристопотоку, який не зашкодить сталому розвитку туризму і стану туристських ресурсів. При цьому слід розрізняти одночасну кількість туристів на об'єкті, їхню кількість за день (з урахуванням коефіцієнта ротації), за місяць, за сезон, нарешті за рік. Геологістична ідентифікація виконується з урахуванням поділу туристських ресурсів (об'єктів) на культурно-історичні (пам'ятники, музеї, театри тощо), архітектурні (історичні та сучасні), подієві (різноманітні заходи громадсько-культурно-розважального характеру).

Другий складник базується на визначенні величини та структури туристопотоків і відповідних потреб туристів, які можна поділити на потреби першого порядку (лавочки, урни, біотуалети, легке харчування, обмін валюти) та другого порядку (сувеніри, інформаційні матеріали, преса і туристські товари), а також логістичні потреби, що необхідні для задоволення потреб туристів (це потреби відповідні потужностям туристопотоків логістичних потужностей, транспортних мереж і ланцюжків поставок).

Третій складник передбачає логістичне проектування туристської інфраструктури для задоволення потреб туристів, зокрема потреб першого порядку (туристська інфраструктура першого порядку – заклади легкого харчування, пункти обміну валюти), потреб другого порядку (туристська інфраструктура другого порядку – кіоски з продажу сувенірів, преси та інформаційних матеріалів, магазинчики туристських товарів тощо) і відповідної логістично-транспортної інфраструктури для забезпечення потреб інфраструктурних об'єктів першого та другого порядку. При цьому враховуються особливості їхнього розміщення на певній території. Четвертий складник передбачає логістичне проектування ланцюжків поставок для забезпечення туристської інфраструктури першого та другого порядків і логістично-транспортної інфраструктури з виділенням логістичної та транспортної складових в їхньому складі й з урахуванням особливостей їхнього розміщення.

Ці питання є дуже актуальними для Києва, де підвищене туристське навантаження на ресурсну базу туризму міста вже призвело до випадків фізичної руйнації найбільш відвідуваних об'єктів. Зокрема, це стосується Києво-Печерської Лаври, яка включена до списку Всесвітньої культурної спадщини ЮНЕСКО і має на своїй території 122 пам'ятника архітектури. Унаслідок негативного впливу низки чинників, у т.ч. щоденного неконтрольованого надмірного туристопотоку протягом декількох останніх десятиріч, цей Національний історико-культурний заповідник (нині він контролює Верхню частину Лаври, а в Нижній розміщується чоловічий монастир Української православної церкви) пережив декілька випадків саморуйнації окремих об'єктів: у 2005 р. відбувся обвал ґрунту в Ближніх печерах, у 2007 р. обвалилася брама при в'їзді до Нижньої Лаври, у 2009 р. зруйнувалася частина підпірної стінки на вул. Ближньопечерській. У 2010 р. до пам'яток Києва, що не витримали зростаючого потоку відвідувачів, додалися пам'ятник засновникам Києва на Набережному шосе (споруджений на честь 1500-річчя Києва і відкритий 1982 р.), фонтан Самсон на Конtrakтовій площі (рік будівництва 1749) та фундамент Десятинної церкви біля Історичного музею. Є проблеми і в Софіївському соборі, який теж є об'єктом ЮНЕСКО: відхилилась від своєї осі дзвіниця собору – вже на 12,5 см, унаслідок чого місцями відпадає декоративна ліпнина, зруйнувалася частина стіногороджі з боку вул. Стрілецької, обвалюються підземні ходи тощо. У 2016 р. від будинку на Конtrakтовій площі відвалився шматок бетону вагою близько 400 кг і впав на торговців сувенірами, унаслідок чого постраждали

чоловік і жінка. Також у цьому році проблеми виникли із збереженістю будинку Педагогічного музею. У деякому ступені зазначені вище проблеми збереженості ресурсної бази туризму в середмісті Києва пов'язані зі зміною географії туристопотоків останнім часом, оскільки з вул. Хрещатик вони все більше переміщуються до т.зв. Верхнього міста та Подолу, зокрема до Софіївської, Михайлівської та Конtrakтової площ, де концентрується більшість святково-розважальних заходів. Одночасно підвищене туристське навантаження вже викликало виникнення випадків провалів, зокрема на Софіївській площі – перед і за дзвіницею. Також слід відзначити, що більшість об'єктів туристської інфраструктури та офісів турфірм усе ще зосереджені в районі Майдану Незалежності та вул. Хрещатик.

Щодо Львова, то тут таких випадків менше (мабуть, завдяки якості австрійського будівництва), але вони теж є. Так, нині реставрується скульптурна група "Ощадність, рільництво та промисловість" (у місці її називають "Статуєю Свободи"), яка прикрашає фасад будинку Музею етнографії та художнього промислу – колишнього приміщення Галицької ошадної каси, спорудженого в 1891 р. Реставрується "Чорна кам'яниця" (роки будівництва 1588-1589) на площі "Ринок" за кошти гранту від Посольського фонду США, потребує реставрації каплиця Боїмів (XVII ст.). Але й інших проблем у місті із збільшенням кількості туристів теж побільшало, головна з них це проблема збільшення обсягу та вивозу з міста сміття. Після пожежі на Грибовицькому сміттєзвалищі влітку 2016 р. Львову немає куди вивозити свої відходи, обсяг яких закономірно зріс із зростанням кількості туристів. Недарма туристський рекорд Львова, який в 2016 р. відвідали понад 2,5 млн гостей і кількість яких продовжує зростати рекордними темпами – на 15-20 % щорічно (при цьому кожний турист у середньому залишає в місті 50 євро в день), збігся із "сміттьовою кризою". Між тим схема логістичної організації туристського простору міста [9, 217] підказує про необхідність застосування комплексного підходу, що передбачає і використання "зворотної логістики", тобто логістики переробки відходів. При цьому зазначимо, що туристи після себе залишають багато відходів, особливо в центрі міста. Це прямі відходи. Крім них є і опосередковані відходи – це відходи готелів, ресторанів, кав'ярень, яких у середмісті Львова останніми роками з'явилося дуже багато. Ці відходи теж потребують ефективних технологій збирання, вивезення та переробки. У Львові врахували необхідність розміщення смітників біля кожної лавки в центрі (при цьому смітники гарно, по-художньому оформлені й виконані місцевими майстрами), але при цьому не було простежено шляхи вивозу сміття та його наступної переробки. Отже, логістичний підхід, застосований, зокрема в Концепції розподілу туристського навантаження Львова, що була ухвалена Львівською міською радою в 2016 р., слід було б поширити і на всі інші аспекти туристського господарства міста, включаючи управління відходами, на базі використання найновітніших технологій.

Логістичний підхід зберігає свою актуальність не тільки у випадку міського, але й сільського туризму (rural tourism). Останній передбачає використання сільської місцевості як туристичної дестинації. Для міських мешканців сільська місцевість репрезентує спокій та автентичність, можливості насолоджуватися сільськими краєвидами і відпочинку на природі з такими видами рекреації, як хайкінг (прогулянки), рибалка, їзда на конях тощо. Сільська місцевість є не єдиним туристським ресурсом для розвитку сільського туризму, є декілька напрямків сільського туризму – за ступенем "віддалено-

сті від цивілізації" – від дуже сільського (extremely rural) – у дуже віддалених місцевостях, наприклад, у гірських регіонах, до приміського (є часто близьким до рекреації екскурсійного типу). Зміст та різновиди сільського туризму залежать від ступеня доступності території для туристів і різноманітності туристської пропозиції. Сільський туризм тісно взаємодіє з агротуризмом і природничим туризмом (nature – based tourism), хоч останній більше акцентований на знайомство з флорою і фауною. У розвитку сільського туризму важливе значення мають маркетинг, менеджмент і логістика, що пояснюється необхідністю врахування впливу сільського туризму не тільки на навколишнє сільське середовище, але також впливу на економічне та соціальне життя сільських громад (рис. 1). Формою сільського туризму є агротуризм (або агрітуризм, фермерський туризм), який має своєю ресурсною базою працюючі фермерські господарства. Агротуристи – це звичайно міські мешканці, що хочуть відпочити в сільській місцевості, на фермерських об'їздах, можливо, щоб пригадати свої призабуті сільські коріння або допомогти дітям познайомитися із сільськими тваринами та узнати про сільськогосподарське виробництво. Проживання агротуристів може бути в будинку фермера (система проживання та харчування "ліжко-сніданок" (bed&breakfast) або в кемпінгу. Агротуризм може включати деякі види активної діяльності туристів – хайкінг (прогулянки), їзда на конях, а також тзв. "фермерські тури" чи допомогу фермерам у їхній праці залежно від спеціалізації ферм та сезону. Нині агротуризм особливо розвинутий в Середземноморському регіоні, а також у США – у формі "туризму на ранчо". Агротуристичний бізнес може бути вагомим додатком до доходів фермерів, а також впливати позитивно на регіональний та місцевий економічний розвиток. Тому нині набуває попу-

лярності бізнесова концепція агротуризму в сенсі регіональної диверсифікації туристичного продукту.

Як показує світова туристична наука і практика, забезпечити сталий характер розвитку сільського туризму можливо шляхом застосування принаймні двох основних логістичних, а одночасно і географічних понять: потужність (ємність) та зонінг. Концепція потужності (ємності) в туризмі (англ. capacity) означає певний обсяг туристичної активності (певний туристопотік), що може бути здійснений в певному місці (дестинації) без нанесення їй шкоди. Ця шкода може виявлятися в негативному впливі, по-перше, на ресурсну базу туризму (ресурсний аспект); по-друге, на навколишнє середовище (екологічний аспект); по-третє, на соціокультурне середовище (соціокультурний аспект); по-четверте, на економічне середовище (економічний аспект). Як правило, потужність (ємність) у туризмі асоціюється з певним пороговим значенням. Наприклад, це може бути мінімальна чи максимальна кількість відвідувачів за день, місяць, сезон, рік. Важливість першого показника пояснюється бізнесовими причинами туристського підприємництва в сільському туризмі (визначення точки беззбитковості та відповідної мінімальної кількості туристів, що забезпечить бізнесову прибутковість підприємницької діяльності в сільському туризмі; як забезпечити цей мінімальний туристопотік є завданням маркетингу та його інструментів згідно з маркетинговим міксом). Визначити точку беззбитковості (англ. breakeven point) у сільськотуристському підприємстві допомагає застосування відповідної концепції [10, 17]. Вона пояснює, коли організація починає покривати всі свої витрати (які включають постійні та змінні) за рахунок отриманого доходу, тобто, іншими словами, коли підприємство стає прибутковим.

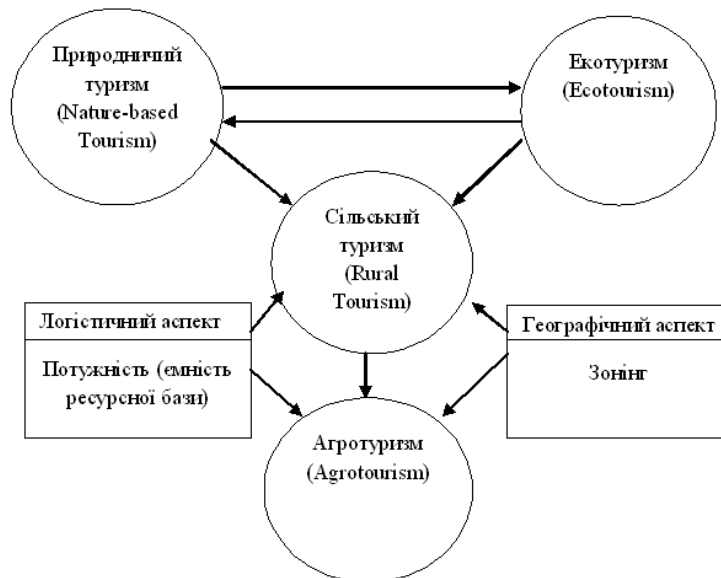


Рис. 1. Сільський туризм та його взаємозв'язки в системі сталого туризму з виділенням логістичного та географічного аспектів (авторська розробка за [13])

Отже, точка беззбитковості в сільському туризмі вказує ту мінімальну кількість туристів (Tmin), яких треба прийняти й обслужити в агрооселі, щоб отриманий дохід (Dmin) повністю компенсував усі витрати (постійні та змінні – детальніше див. посібник автора [9, 61]) і в подальшому розвитку бізнесу забезпечував би прибуток. У туристичній індустрії, особливо в готельному бізнесі та транспортному сервісі, визначення точки беззбитковості має проблеми, пов'язані з високим рівнем

постійних витрат (володіння та утримання готелю чи транспортного засобу). Розуміючи, як досягається точка беззбитковості, та які потужності є в розпорядженні, менеджери можуть регулювати ціну послуги (транспортний тариф чи вартість проживання) з метою збільшення загального доходу компанії (це т.зв. "управління доходом", англ. "yield management"). Що стосується логістичного підходу до сталого розвитку сільського туризму, то значення концепції точки беззбитковості полягає

саме в можливості визначення мінімального обсягу туристопотоку, який має бути забезпечений для бізнесової прибутковості агрооселі, що спеціалізується на наданні туристичних послуг.

Важливість другого показника зумовлюється тим, що певним чином визначені максимальні порогові значення туристичної потужності (ємності ресурсної бази) є підставою для формування політики сталого розвитку в сільському туризмі на регіональному чи національному рівнях. Є певні труднощі у визначенні кількісних значень потужності (ємності) для різних видів туризму та туристичних ресурсів. Тут можуть стати в нагоді нормативи (параметри), розроблені різними проектними організаціями, що усуває претензії щодо суб'єктивності. Водночас багато фахівців погоджуються, що визначення туристичної потужності (ємності ресурсної бази) для різних видів туризму вимагає застосування різних підходів у кожному конкретному випадку, оскільки параметри та вимоги (рівні) задовільності відповідно можуть варіюватися під впливом багатьох чинників і змінних. Але певним чином визначені порогові значення потужності (ємності ресурсної бази) є підставою для формування політики сталого розвитку в туризмі, а на цій основі – визначення стратегії управління і планування розвитку "сталого туризму", у т.ч. сільського туризму.

Потужність (ємність) у туризмі є динамічною величиною і може змінюватися з часом, тому після її визначення, упровадження, контролю, моніторингу та зворотного від неї впливу необхідно постійно коригувати значення порогового рівня з метою його актуалізації. Нині розроблено моделі, які пов'язують стадії туристичного освоєння ресурсної бази (згідно з "кривою Батлера"), силу туристського впливу (споживання) на ресурс, масштаби такого впливу (напр., слабкий (дисперсний) вплив у великому масштабі, сильний (концентрований) вплив у великому масштабі, сильний (концентрований) вплив у малому масштабі, слабкий (дисперсний) вплив у малому масштабі), динаміку розвитку туризму на території тощо. Але одночасно це ще поки недостатньо досліджений напрям як щодо теорії, так і методології. Ураховуючи вимоги економічної та екологічної безпеки сільського туризму, у межах науково-обґрунтованих норм рекреаційного навантаження на природне середовище туристські ресурси повинні зберігатися здатні до самовідтворення. Практично рекреаційне навантаження виражається максимально можливою кількістю туристів, що перебувають на даній території, не призводячи до деградації природних екосистем, тобто з точки зору логістики туризму – це логістичний потенціал ресурсної бази туризму. На відміну від екології та рекреації, які зупиняються на визначенні ємності ресурсної бази туризму, логістика туризму порівнює цей показник з існуючим туристопотоком і, відповідно, визначає логістичні стратегії безпечного управління туризмом з метою забезпечення його сталого характеру. Ці стратегії зводяться до двох основних типів – подальшого розвитку туристської діяльності на певній території чи обмеження цієї діяльності з метою збереження ресурсної бази туризму. Рекреаційне (туристське) навантаження – це той показник, який відображає вплив туристської діяльності на ресурсну базу туризму (ландшафтний комплекс), виражений кількістю туристів або туристоднів на одиницю площі або на туристський об'єкт за відповідний проміжок часу (день, місяць, сезон, рік). Розрізняють фактичне, допустиме (максимально допустиме) та деструктивне (небезпечне) туристське навантаження. Останнє може призвести рекреаційну територію або ресурсну базу туризму до знищення. Отже, залежно від інтенсивності туристської діяльності ресурсна

база туризму певною мірою змінюється – у процесі туристського споживання. Перебування великої кількості туристів впливає на весь рекреаційний комплекс дестинації як загалом, так і за окремими його компонентами. При цьому найбільш уразливим елементом навколишнього середовища є рослинність, крім цього, значні зміни можуть відбуватися з ґрунтовим покривом, водними об'єктами, атмосферним повітрям тощо. Отже, коли організатори туризму прагнуть якомога швидше і більше отримати доходів за рахунок збільшення кількості туристів і відповідного туристського навантаження на ресурсну базу, може спостерігатися порушення якості лісів і вод, псування ландшафтів, руйнування культурної спадщини тощо як на регіональному, так і на національному рівнях.

Зонінг (англ. zoning) – система, що допомагає визначити (ідентифікувати) та взяти під захист вразливі території. Зонінг існує у двох формах: а) просторова; б) часова. За допомогою зонінгу визначаються території (зони), ресурсний, природний, економічний, соціальний потенціал яких дозволяє активно розвивати туризм та витримувати відповідне туристичне навантаження, і ті чутливі території (зони), які неконтрольований розвиток туризму може просто знищити. Прикладом застосування зонінгу у Великій Британії є створення мережі "Територій надзвичайної природної краси" та національних парків; в Австралії – Морського парку "Великий бар'єрний риф", де ще в 1975 р. був прийнятий відповідний закон, що проголосив політику зонінгу з диференціацією (поділом) зон на: а) вільного доступу туристів; б) обмеженого доступу туристів, де дозволені лише деякі види туризму; в) із забороною всякої людської діяльності, у т.ч. наукових досліджень [11]. Концепція зонінгу є тісно пов'язана з поняттям потужності (ємності) в туризмі й вважається одним із методів забезпечення сталого розвитку сільського туризму та збалансованості інтересів щодо захисту навколишнього середовища і економічного розвитку туристичних територій.

Порівняння особливостей логістичного забезпечення сталого розвитку сільського та міського туризму, відображене на рис. 2, показує, що за спільної мети – досягнення сталості туристичної галузі на певній території та за однакового функціонального призначення – шляхом оптимізації (регулювання) туристопотоків у відповідних дестинаціях з урахуванням особливостей ресурсної бази туризму та розподілу туристопотоків, відмінності полягають у різній ресурсній базі для розвитку туризму. У випадку сільського туризму таку ресурсну базу становлять: по-перше, ландшафт (природні краєвиди); по-друге, рослинний і тваринний світ; по-третє, агропромисловість; по-четверте, події (етнографічні, етномузичні, етногастрономічні, етнотуристичні тощо свята, фестивалі). У випадку міського туризму його ресурсна база є не менш різноманітною і охоплює: по-перше, історичну та сучасну забудову та визначні архітектурні об'єкти; по-друге, внутрішньоміські об'єкти (старовинні замки, музеї, торговельно-розважальні центри тощо); по-третє, природне середовище (парки, ботанічні сади тощо); по-четверте, різноманітні події (міжнародні, національні, міські свята, фестивалі, інші суспільно-культурні заходи). Також розрізняється у випадку сільського та міського туризму розподіл туристопотоків по території: для сільського туризму характерний дисперсний розподіл – за агрооселями на території, для міського туризму – концентрований розподіл, зокрема у центральних та історичних ділянках міст. Відповідно розрізняються і головні логістичні завдання із забезпечення сталості туризму, так, для сільського туризму – це, по-перше, визначення мінімального та максимального об-

сягів туристопотоку, по-друге, бажане рециркулювання відходів і моніторинг екологічної ситуації, а для міського туризму найголовнішими завданнями є визначення максимального обсягу туристопотоку та обов'язкове рециркулювання відходів з поліпшенням екологічної ситуації. Як видно з рис. 2, як у міському, так і в сільському туризмі зростаюче значення в сучасних умовах набуває переробка відходів, що залишаються в результаті перебування туристів на певній території. Важливість цієї проблеми в Україні вже відчув Львів, про що говорилося вище, а також вона є актуальною для Києва та інших міст – значних туристських центрів країни. Розв'язати цю проблему допомагає застосування логістики, зокрема реверсивної логістики.

У сучасному розумінні, особливо з точки зору охорони навколишнього середовища, логістика охоплює весь "життєвий цикл" продукту, включаючи можливість

рециркулювання, необхідність утилізації виробів, що відслужили, різноманітними способами, вибір найбільш екологічних транспортних засобів тощо. Відомо, що логістичний процес впливає на навколишнє середовище і тим самим, стає об'єктом екологічного менеджменту. Так, на підприємствах Євросоюзу логістичні витрати становлять 10 % загальних енерговитрат, що є значним навантаженням на навколишнє природне оточення. Значення логістики, яка зобов'язана раціоналізувати транспортні потоки в містах, визначається й тим, що 25 % усіх викидів оксиду азоту (NOx) є результатом діяльності транспорту. Останній також пов'язаний з галасом, заторами на дорогах, загибеллю і травмами людей та всієї екосистеми. Транспортування небезпечних речовин (хімікатів, пального, відходів атомного виробництва) загрожує здоров'ю та життю людей.

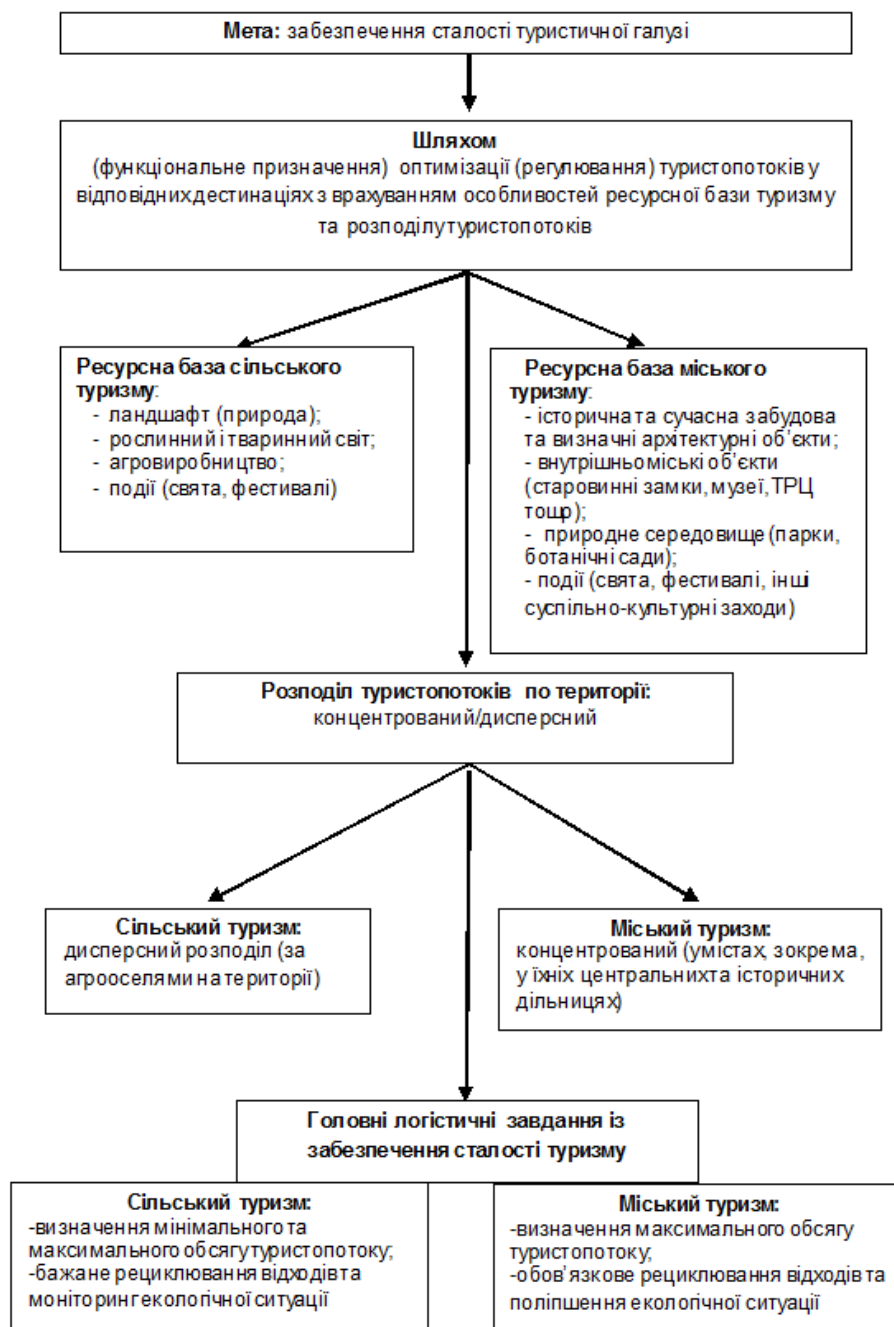


Рис.2. Спільне та відмінне в логістичному забезпеченні сталого розвитку сільського та міського туризму (авторська розробка за [13])

Будівництво автошляхів та залізниць забиває життєвий простір природи. Логістику пов'язують і з такою, зростаючою за своїм значенням, проблемою, як виробництво та утилізація пакувальних матеріалів. Отже, логістика стосується не тільки економічних проблем підприємств (наприклад, вибір стратегій, які мінімізують витрати або час виконання виробничо-технологічних операцій), але й питання, пов'язані з необхідністю врахування екологічних інтересів та проблем суспільства, клієнтів підприємств, усіх зацікавлених груп суспільства, а також муніципальних утворень (міських та сільських) у зв'язку з розвитком у них міського та сільського туризму. Щодо останніх, зокрема в Україні, надзвичайно важливого значення набувають логістичні операції, пов'язані зі збиранням та повторним використанням продукції, яка відслужила свій термін. Така діяльність отримала назву "реверсивної" (зворотної) логістики. Для муніципального господарства реверсивна логістика

цінна тим, що являє собою інструмент до ефективного вирішення гострої проблеми – переробки та утилізації відходів, зокрема тих, що залишаються після перебування туристів. Логістика в даному випадку науково та практично доводить, що значно вигідніше переробляти відходи, ніж їх просто викидати чи знищувати. У загальному плані процеси виробництва та споживання продукції, а також рециркуляції відходів зображені на рис. 3. Технології вторинного використання продуктів (рециркуляції) включають:

1. Безпосереднє вторинне використання без застосування технологій демонтажу (наприклад, перезарядка картриджів для принтерів).
2. Повернення у виробничий процес використаної продукції або деталей (наприклад, скляна тара).
3. Демонтаж, обробка та повторне використання у виробничому процесі (деталі автомобілів, комп'ютерів).

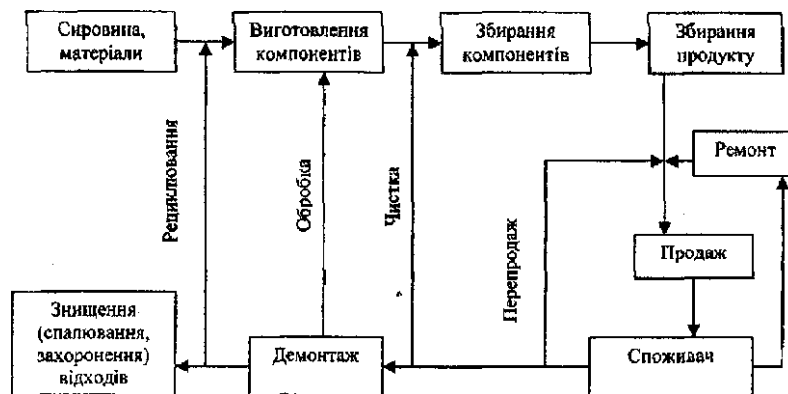


Рис 3. Взаємозв'язок процесів виробництва, споживання, рециркуляції та утилізації відходів (авторська розробка за [12])

Якщо результати цих процесів не можуть бути включеними до інших процесів, то утворюються кінцеві відходи. Вони можуть виникати як у процесах виробництва та споживання, так і рециркуляції. Відходи розуміють як деякі об'єкти, яких хоче позбутися їхній власник – будь-яким шляхом. Тобто відходи вже не є товаром, вони не мають жодної вартості для їх власника. Відходами можуть виступати непотрібні споруди (особливо екологічно забруднені), будівельні та виробничі майданчики. Відповідно, одну частину їх можна утилізувати, а іншу (шляхом рециркуляції) – повернути до господарського використання (обігу). Сучасне суспільство, зокрема в розвинутих країнах, вимагає,

щоб власники відходів їх переробляли (рециркулювали), а не просто скидали у відвали або знищували. Для цього розроблено спеціальне екологічне законодавство, прийняте парламентами переважної більшості розвинутих країн світу. У свою чергу, широкомасштабна переробка відходів можлива, коли існує відповідна інфраструктура або інтегрована схема переробки та утилізації відходів. Такі схеми є комбінацією таких методів (рис. 4): а) збирання та сортування відходів; б) видалення шкідливих речовин; в) утилізація матеріалів; г) термічна обробка та утилізація енергетичних і залишкових матеріалів; д) зберігання залишкових матеріалів, що не підлягають утилізації.

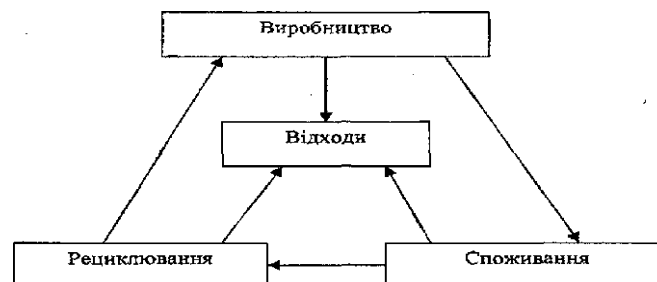


Рис. 4. Колообіг процесів виробництва, споживання продукції та переробки (рециркуляції) відходів (авторська розробка за [12])

Вторинне використання відходів у всіх розвинутих країнах світу (США, Канаді, ЄС, Японії тощо) є правовим обов'язком, якщо він є виконаним з економічної та технічної точок зору. Подібні інтегровані системи збирання та переробки відходів охоплюють у промислово

розвинутих країнах до 70 % обсягу відходів і складаються із часткових процесів збирання, сортування, розподілу, класифікації, підготовки до реалізації й продажу на ринку. Складовою частиною ефективної господарської стратегії переробки та використання відходів є логі-

стична концепція збирання їх і сортування, висока норма утилізації відходів, задовільна якість і чистота зібраних залишкових матеріалів. Знищення (видалення) відходів здійснюється в результаті процесів спалювання, хімічної або фізичної обробки, а також захоронення. Для спеціальних відходів, що потребують особливої уваги та контролю, необхідні документи з підтвердження їхнього походження та дозвіл на перевезення. У документах фіксується постачальник відходів, перевізник, приймач тощо. Суворі правила та високі витрати із знищення відходів, що існують у розвинених країнах, автоматично ведуть до того, що самі підприємства починають порівнювати та все ширше застосувати альтернативні стратегії, скеровані на попередження появи та утилізації відходів. Таким чином, ознайомлення з європейським і світовим досвідом із впровадження реверсивної політики в практику муніципального управління міськими та сільськими поселеннями буде вельми корисним для українських муніципальних органів, для яких проблема екології міста, переробки та утилізації відходів є нині надзвичайно актуальною, зокрема у зв'язку з розвитком міського та сільського туризму.

Висновки. Логістичний підхід виступає важливим чинником сталого розвитку туристських дестинацій, у т.ч. міського та сільського туризму. Стосовно міського туризму логістичний чинник відображає поняття "city logistics" (міська логістика). Стосовно сільського туризму логістичний чинник охоплює поняття "туристської потужності" та "зонінгу". Але як для міського, так і для сільського туризму актуальним є регулювання туристських потоків з метою попередження вичерпання ресурсної бази туризму та зростання обсягу відходів понад безпечні межі. Приклад України показує, що ці поняття активно використовуються в діяльності найбільших туристських центрів України, а саме – міст Києва та Львова. Але є різниці. Якщо у Львові успішніше використовуються маркетингові підходи, зокрема брендинг цього міста, то в Києві активніше застосовують логістичні технології переробки відходів. Тому Львів нині приймає більше туристів, ніж Київ, але одночасно тут виникла проблема відходів – "смітцева проблема", над шляхами розв'язання якої місто нині інтенсивно працює. У свою чергу, сільський туризм та його похідна форма – агротуризм посідають важливе місце в системі сталого туризму і тісно пов'язані з екотуризмом, природничим туризмом тощо. У забезпеченні сталого характеру розвитку сільського туризму істотна роль належить концепціям і поняттям, пов'язаним з логістичним підходом. Зокрема, це стосується концепції туристичної потужності (або туристичної ємності ресурсної бази), що в англійській мові перекладається одним словом – *saracity*, та концепції зонінгу. Актуальною проблемою як для міського, так і для сільського туризму є проблема відходів, обсяг яких закономірно збільшується із зростанням кількості туристів. Цю проблему вже відчув на собі Львів, який нині приймає найбільшу кількість туристів серед міст України, а також це стосується Києва та інших великих туристських центрів України. Шляхи розв'язання проблеми відходів у міському і сільському туризмі забезпечує використання підходів реверсивної логістики, які полягають у застосуванні сучасних засад

рециклювання відходів, тобто їхнього сортування, утилізації, повторного використання та захоронення.

Список використаних джерел

1. Hartmut L. Diercke Wörterbuch : Allgemeine Geographie / L. Hartmut. – München : Braunschweig, 1997. – 125 p.
2. Neuenfeldt H. Stadttourismus als Wirtschaftsfaktor in Aachen / H. Neuenfeldt, O. Rose [електронний ресурс]. – Режим доступу: www.geogr.uni-goettingen.de
3. Kluck D. Stadttourismus 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. Кульчицька О. Нові тенденції відпочинкових туристів у Львові / О. Кульчицька [електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://city-adm.lviv.ua/news>
5. Бренд-бук м. Київ [електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://kievcity.gov.ua>
6. Бренд-бук м. Львів [електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zaxid.net/news>
7. Антонюк Н. Перспективи розвитку європейського туризму на 2014-2020 рр. / Н. Антонюк, О. Краєвська // Вісн. Львів. ун-ту. Серія Міжнародні відносини. – 2014. – Вип.34. – С. 133-141.
8. Смирнов І.Г. Логістика туризму : навч. посіб. / І.Г. Смирнов. – К. : Знання, 2009. – 444 с.
9. Смирнов І.Г. Маркетинг у туризмі : навч. посіб. / І.Г. Смирнов. – К. : КНУ імені Тараса Шевченка, 2016. – 251 с.
10. Lomine L. Key Concepts in Tourism / L. Lomine, J. Edmunds. – N.Y. : Palgrave Macmillan, 2007. – 230 p.
11. Great Barrier Reef Marine Park Authority [електронний ресурс] // www.gbrmpa.gov.au
12. Смирнов І.Г. Реверсивна логістика у складі муніципальної логістики : особливості та проблеми / І.Г. Смирнов // Динаміка наукових badan : Materialy Miedzynarodowej konferencji. Tym 2. Ekonomiczne nauki. – Przemysl : Nauka i studia, 2007. – S. 52-58.
13. Смирнов І.Г. Логістичний чинник сільського туризму в контексті його сталого розвитку / І.Г. Смирнов // Науковий потенціал сучасної економічної науки : матеріали міжнар.наук.-практ. інтернет-конф. – Тернопіль, 2016. – С. 36-41.

References

1. Hartmut L. Diercke Wörterbuch : Allgemeine Geographie / L. Hartmut. – München : Braunschweig, 1997. – 125 p.
2. Neuenfeldt H. Stadttourismus als Wirtschaftsfaktor in Aachen / H. Neuenfeldt, O. Rose [elektronnyy resurs]. – Rezhym dostupu: www.geogr.uni-goettingen.de
3. Kluck D., Koester Ch. Stadttourismus in Barcelona und Madrid unter besonderer Berücksichtigung der Deutschen Reisenden / D. Kluck, Ch Koester [elektronnyy resurs]. – Rezhym dostupu: <http://Kups.ub.uni-koeln.de>
4. Kul'chyts'ka O. Novi tendentsiyi vidpochynkovykh turystiv u L'vovi / O. Kul'chyts'ka [elektronnyy resurs]. – Rezhym dostupu: <http://city-adm.lviv.ua/news>
5. Brend-buk m. Kyiv [elektronnyy resurs]. – Rezhym dostupu: <https://kievcity.gov.ua>
6. Brend-buk m. L'viv [elektronnyy resurs]. – Rezhym dostupu: <http://zaxid.net/news>
7. Antonyuk N. Perspektyvy rozvytku yevropeys'koho turyzmu na 2014-2020 rr. / N. Antonyuk, O. Kravevs'ka // Visnyk L'vivs'koho universytetu. Seriya Mizhnarodni vidnosyny. – 2014. – Vyp.34. – S. 133-141.
8. Smyrnov I.H. Lohistyka turyzmu : navch. posib. / I.H. Smyrnov. – K. : Znannya, 2009. – 444 s.
9. Smyrnov I.H. Marketynh u turyzmi : navch. posib. / I.H. Smyrnov. – K. : KNU imeni Tarasa Shevchenka, 2016. – 251 s.
10. Lomine L. Key Concepts in Tourism / L. Lomine, J. Edmunds. – N.Y. : Palgrave Macmillan, 2007. – 230 p.
11. Great Barrier Reef Marine Park Authority [elektronnyy resurs] // www.gbrmpa.gov.au
12. Smyrnov I.H. Reversyyna lohistyka u skladі munitsypal'noyi lohistyky: osoblyvosti ta problemy / I.H. Smyrnov // Dynamika naukovykh badan: Materialy Miedzynarodowej konferencji. Tym 2. Ekonomiczne nauki. – Przemysl : Nauka i studia, 2007. – S. 52-58.
13. Smyrnov I.H. Lohistychnyy chynnyk sil'skoho turyzmu v konteksti yoho staloho rozvytku / I.H. Smyrnov // Naukovyy potentsial suchasnoyi ekonomichnoyi nauky : materialy mizhnar.nauk.-prakt.internet-konf. – Ternopil', 2016. – S. 36-41.

Надійшла до редколегії 01.05.17

И. Смирнов, д-р геогр. наук, проф.,

Ю. Бенч, докторант

Киевский национальный университет имени Тараса Шевченко, Киев, Украина

ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ФАКТОР УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ТУРИСТИЧЕСКИХ ТЕРРИТОРИЙ (ДЕСТИНАЦИЙ) НА ПРИМЕРЕ ГОРОДСКОГО И СЕЛЬСКОГО ТУРИЗМА

Раскрыто логистический подход для достижения устойчивого развития туристических территорий (дестинаций) на примере городского и сельского видов туризма, включая практический материал на примере наиболее популярных туристических дестинаций (городов) Украины – Киева и Львова. Логистический подход основан на применении концепции пространственного регулирования ту-

ристических потоков в городах и сельских районах, разработанной одним из авторов (Смирнов И.Г.) и концепции реверсивной логистики с целью переработки отходов в городах, объем которых закономерно увеличивается после посещения туристами. Выполнено сравнение логистических особенностей городского и сельского туризма с целью обеспечения их устойчивости. Разработаны научные и практические основы реверсивной экологистики (реверсивной логистики), т.е. логистики переработки отходов, остающихся после пребывания туристов в городских и сельских пунктах назначения. Предложен математический подход в экологической оптимизации повторного использования отходов (их рециркуляции) в дестинациях городского и сельского туризма.

Ключевые слова: устойчивый туризм, туристическая дестинация, городской туризм, сельский туризм, логистический фактор.

I. Smyrnov, Doctor of Science in Geography, Professor,
Yu. Bench, Doctorate student
Taras Shevchenko National University of Kyiv, Kyiv, Ukraine

LOGISTICS FACTOR IN SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF TOURISTIC TERRITORIES (DESTINATIONS) ON EXAMPLE OF URBAN AND RURAL TOURISM

Revealed logistical approach to achieve sustainable development of urban and rural kinds of tourism including practical examples of the most popular tourist destinations (cities) in Ukraine – Kyiv and Lviv. Logistics approach is based on applying the concept of spatial regulation of tourist flows in cities and rural areas (worked out by one of authors – Smyrnov I.G.) and the concept of reverse logistics for recycling of waste, which volume increases as usual after tourists visits. Fulfilled comparison of logistical features of urban and rural tourism in order to ensure their sustainability. For a common goal – to achieve sustainability of the tourism industry in a particular area and at the same functional purpose – by optimization (regulation) of tourist flows in appropriate way to the specific destinations considering their tourism resource base and distribution of tourist flows differences lie in the different resource base for tourism development. In the case of rural tourism resource base is: first, the landscape (natural landscapes); second, flora and fauna; third, agricultural production; fourth, various events (ethnographic, ethnomusic, ethnogastronomic and other ethnotouristic holidays and festivals). In the case of urban tourism the resource base is equally varied and includes: first, historical and modern buildings and other points of architectural interest; second, interurban objects (castles, museums, shopping and entertainment centers etc.); third, the natural environment (parks, botanical gardens etc.); fourth, various events (international, national, city celebrations, festivals and other social and cultural activities). There is difference in the case of rural and urban tourist flows distribution along the territory: typical for rural tourism is dispersing distribution (on farms), typical for urban tourism is concentrated distribution, particularly in the central and historic districts of cities. Accordingly major logistical tasks of ensuring the sustainability of tourism are also different: for rural tourism it is, first, to determine minimum and maximum volumes of tourist flows; second, is desired the waste recycling and monitoring of environmental conditions. For urban tourism main task is to determine the maximum tourist flows volume and as a must the waste recycling which improving of environmental conditions. Also developed scientific and practical grounds of reverse ecologistics, i.e. logistics of waste recycling remaining after the tourists stay in urban and rural destinations. Proposed mathematical approach of ecologistical optimization of waste reusing (recycling) in destinations of urban and rural tourism.

Key words: sustainable tourism, tourist destination, city tourism, rural tourism, logistical factor.

<http://doi.org/10.17721/1728-2721.2017.66.6>
УДК 551.4:631.48 (477.7)

В. Стецюк, д-р геогр. наук, проф.,
О. Веселова, асп.
Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ

ТЕОРЕТИЧНІ ТА МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ЕКОЛОГО-ГЕОМОРФОЛОГІЧНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ ҐРУНТОВОГО ПОКРИВУ ЦЕНТРАЛЬНОЇ ЧАСТИНИ ПІВНІЧНОГО ПРИЧОРНОМОР'Я

Розглядаються питання можливостей еколого-геоморфологічного дослідження формування, використання та трансформації ґрунтового покриву Північного Причорномор'я у контексті теоретичних положень загальної геоморфології. Проаналізовано роль основних властивостей рельєфу – морфології, генезису, віку та динаміки, а також загальних географічних умов щодо можливості їхньої інтерпретації при встановленні закономірностей формування загальних властивостей ґрунтового покриву регіону. Зроблена спроба відійти від традиційних підходів вивчення географічних об'єктів, дослідити ґрунтовий покрив саме з позиції предмета геоморфології, тобто на методологічних засадах геоморфологічної науки. Досліджено роль морфолого-морфометричних властивостей рельєфу земної поверхні щодо ґрунтового покриву, встановлено регіональні відмінності морфометричних показників рельєфу земної поверхні, роль генезису певних форм рельєфу земної поверхні у формуванні та змінах ґрунтового покриву, з'ясовано вплив віку рельєфу земної поверхні на формування ґрунтового покриву, висвітлено роль динаміки рельєфу земної поверхні у змінах властивостей ґрунтів.

Ключові слова: еколого-геоморфологічні чинники, морфолого-морфометричні властивості рельєфу, трансформація ґрунтового покриву, Північне Причорномор'я, закономірності впливу рельєфу на ґрунтовий покрив.

Вступ. Постановка проблеми дослідження. У числі чинників формування ґрунтового покриву рельєф земної поверхні посідає особливе місце. Його морфолого-морфометричні властивості визначають своєрідну геометрію земної поверхні, яка є контактною зоною літосфери та інших оболонок Землі, визначаючи експозицію схилів та інших генетично однорідних поверхонь, на яких відбувається інтенсивний рух речовинних мас. Різною мірою поглинання сонячного тепла зумовлено такими особливостями, сприяє вияву відмінностей в перебігу процесів вивітрювання і подальших процесів перетворення гірських порід до стану материнських порід ґрунтів. Крім того, у сукупності нерівностей земної поверхні (у рельєфі) постійно відбувається перерозподіл речовини та енергії, взаємодія малого біологічного і великого геологічного речовинного кругообігу, що в су-

купності зумовлює важливу частку функціонування чинників формування ґрунтів і педосфери загалом.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Окреме значення рельєфу як чинника формування ґрунтового покриву полягає в тому, що він є нематеріальним чинником, тобто його роль у ґрунтоутворенні є важливою, але опосередкованою. Сучасні дослідники [12] справедливо називають рельєф чинником-ретранслятором умов ґрунтоутворення, і разом з такою категорією, як час відносять його до групи контролюючих чинників.

Важливість вивчення рельєфу в контексті ґрунтознавства і географії ґрунтів було відзначено давно [11]. Ще засновник цього напрямку науки В. Докучаєв відводив рельєфу значну роль і як чинника ґрунтоутворення, і як чинника, що зумовлює поширення ґрунтів у просторі (закон вертикальної зональності). Можна стверджувати, що з початку становлення ґрунтознав-