

Міністерство освіти і науки України
Університет митної справи та фінансів
Факультет інноваційних технологій

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на здобуття ступеня бакалавра
за освітньо–професійною програмою «Туризм»

на тему: «Розвиток урбаністичного туризму у Швеції (на прикладі розробки
туристичного маршруту “Урбаністична Швеція”)»

Виконала:
здобувач ІV курсу спеціальності
242 «Туризм»
Мезенцева М. О.

Керівник:
к. г. н., доц. Бойко З. В.

Дніпро – 2025

АНОТАЦІЯ

Мезенцева М.О. Розвиток урбаністичного туризму у Швеції (на прикладі розробки туристичного маршруту «Урбаністична Швеція»). Кваліфікаційна робота на здобуття ступеня вищої освіти «бакалавр» за спеціальністю 242 Туризм. – Університет митної справи та фінансів, Дніпро.

Мета роботи: аналіз розвитку урбаністичного туризму Швеції та апробація шляхом розробки урбаністичного туру «Урбаністична Швеція» як туристичного продукту, що враховує особливості міського простору та туристичні ресурси країни.

Об'єктом дослідження є урбаністичний туризм у Швеції як соціально–економічне явище.

Предметом дослідження є потенціал розвитку урбаністичного туризму Швеції в контексті прогресивної розбудови шведських міст.

Виходячи з поставленої мети виконано наступні завдання: охарактеризовано міський простір як середовище функціонування урбаністичного туризму; здійснено аналіз теоретичних основ поняття «урбаністичний туризм»; досліджено методи розробки туристичних маршрутів; проаналізовано сучасний стан розвитку урбаністичного туризму у Швеції; розроблено туристичний маршрут «Урбаністична Швеція»; прораховано вартість туру з урахуванням логістики та програмного наповнення. Методи дослідження: методи системного аналізу, компаративного підходу, картографування та логістичного планування.

Практичне значення одержаних результатів полягає у створенні інноваційної туристичної комплексної пропозиції «Урбаністична Швеція» на базі інноваційних урбаністичних ресурсів шведських населених пунктів із дотриманням ключових концепцій сталого розвитку та циркулярної економіки. Результати можуть бути застосовані в діяльності туристичних операторів, навчальних закладів, студентських об'єднань та проектів у таких галузях як екологічний туризм, містобудування та спеціалізовані подорожі. Розроблений маршрут можна використовувати й адаптувати для організованих турів чи індивідуальних мандрівників.

Робота складається зі вступу, трьох розділів, списку використаних джерел, додатків. Зміст роботи викладено на 77 сторінках друкованого тексту, що включає 13 рисунків, 30 таблиць, 50 джерел, 2 додатки.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ТУРИЗМ, УРБАНІСТИЧНИЙ ТУРИЗМ, УРБАНИЗМ, СТАЛИЙ РОЗВИТОК, ШВЕЦІЯ, МІСЬКИЙ ПРОСТІР, ТУРИСТИЧНИЙ МАРШРУТ.

SUMMARY

Mezentseva M. Urban tourism development in Sweden (based on the example of developing the tourist route «Urban Sweden»). Qualification work for obtaining a higher education degree «bachelor» in speciality 242 Tourism. – University of Customs and Finance, Dnipro.

Purpose of the work: analysis of the development of urban tourism in Sweden and testing by developing an urban tour «Urban Sweden» as a tourist product that takes into account the characteristics of urban space and the country's tourism resources.

The object of the study is urban tourism in Sweden as a socioeconomic phenomenon.

The subject of the study is the potential for the development of urban tourism in Sweden in the context of the progressive development of Swedish cities.

Based on the set goal, the following tasks were performed: urban space was characterized as an environment for the functions of urban tourism; the theoretical foundations of the concept of «urban tourism» were analyzed; methods for developing tourist routes were investigated; the current state of development of urban tourism in Sweden was analyzed; the tourist route «Urban Sweden» was developed; the cost of the tour was calculated taking into account logistics and program content. Research methods: methods of system analysis, comparative approach, mapping and logistical planning.

The practical significance of the results obtained is the creation of an innovative tourist complex offer «Urban Sweden» based on innovative urban resources of Swedish settlements in compliance with the key concepts of sustainable development and circular economy. The results can be applied in the activities of tour operators, educational institutions, student associations and projects in such areas as eco-tourism, urban planning and specialized travel. The developed route can be used and adapted for organized tours or individual travelers.

The work consists of an introduction, three sections, a list of sources used, appendices. The content of the work is set out on 77 pages of printed text, including 13 figures, 30 tables, 50 sources, 2 appendices.

KEYWORDS: TOURISM, URBAN TOURISM, URBANISM, SUSTAINABLE DEVELOPMENT, SWEDEN, URBAN SPACE, TOURIST ROUTE.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	5
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ УРБАНІСТИЧНОГО ТУРИЗМУ	7
1.1. Характеристика міського простору, урбаністичних ресурсів світу та міського туризму	7
1.2. Вивчення питань урбаністичного туризму в дослідженнях науковців	12
1.3. Методи та методики розробки туристичних маршрутів	14
ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 1	18
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ УРБАНІСТИЧНОГО ТУРИЗМУ ШВЕЦІЇ.....	20
2.1. Особливості розвитку шведських міст: історичний та сучасний контекст	20
2.2. Тенденції сталого розвитку міського простору як туристичної атракції у Швеції	27
ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 2.....	32
РОЗДІЛ 3. РОЗРОБКА ТУРИСТИЧНОГО МАРШРУТУ «УРБАНІСТИЧНА ШВЕЦІЯ»	33
3.1. Обґрунтування вибору міст та значущих урбаністичних об'єктів маршруту ..	33
3.2. Детальний опис маршруту з акцентом на урбаністичні особливості (Стокгольм, Гетеборг, Мальме).....	40
3.3. Аналіз цільової аудиторії, конкурентів та сезонності урбаністичного туру	50
3.4. Розрахунок собівартості і точки беззбитковості туру, оцінка потенційних ризиків та розробка заходів з їх мінімізації	56
ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 3.....	63
ВИСНОВКИ	65
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	68
ДОДАТКИ	73

ВСТУП

Актуальність теми. Дослідження зумовлено значенням міського туризму в умовах процесів глобалізації та урбанізації, а також попитом на диверсифікований туристичний продукт у межах міських просторів. Сучасні міста стають багатофункціональними просторами туристичного досвіду, що поєднують культурну спадщину, добре розвинену інфраструктуру, різноманітність подій та інформаційні технології. Досвід Швеції, як однієї з передових країн Європи, ілюструє гарні приклади сталого міського розвитку.

У науковому просторі спостерігається зростаючий інтерес до вивчення урбаністичного туризму. Зокрема дослідження міського туризму відображені у працях вітчизняних та зарубіжних авторів: Н.С. Соснової, І.Г. Смирнова, І.В. Смаль, В.К. Кіптенко, Т.І. Паустовської, А.В. Потапчук, М. Селбі, Д. Едвардс, Г. Ешворт, С. Пейдж та інші. Міський туризм виступає важливим фактором брендингу та просування міста, підвищуючи інвестиційну привабливість та сприяючи соціально-економічному розвитку. Шведські міста, такі як Стокгольм, Гетеборг та Мальме, ілюструють найкращі практики інтеграції туристичних ресурсів та інфраструктури в міське середовище з урахуванням принципів сталого розвитку та інклюзивності.

Мета роботи: аналіз розвитку урбаністичного туризму Швеції та апробація шляхом розробки урбаністичного туру «Урбаністична Швеція» як туристичного продукту, що враховує особливості міського простору та туристичні ресурси країни.

Для досягнення поставленої мети необхідно вирішити наступні завдання:

- охарактеризувати міський простір як середовище функціонування урбаністичного туризму;
- проаналізувати теоретичні основи поняття «урбаністичний туризм»;
- дослідити методи розробки туристичних маршрутів;

- проаналізувати сучасний стан розвитку урбаністичного туризму у Швеції;
- розробити туристичний маршрут «Урбаністична Швеція»;
- прорахувати вартість туру з урахуванням логістики та програмного наповнення.

Об'єкт дослідження – урбаністичний туризм у Швеції як соціально–економічне явище.

Предмет дослідження – потенціал розвитку урбаністичного туризму Швеції в контексті прогресивної розбудови шведських міст.

Для досягнення поставленої мети у роботі було використано методи системного аналізу, компаративного підходу, картографування та логістичного планування.

Теоретико–інформаційну базу дослідження складають наукові праці, статистичні джерела, матеріали міжнародних організацій, аналітичні звіти, а також ресурси офіційних туристичних порталів Швеції.

Практична значущість дослідження реалізується у розробці концептуального туристичного маршруту «Урбаністична Швеція». Даний маршрут становить методологічну та змістовну основу, що може бути використана суб'єктами туристичної діяльності (туроператорами) для проєктування та формування конкурентоспроможного туристичного продукту, орієнтованого на цільові сегменти європейського, зокрема українського, ринків, відповідаючи сучасним запитам споживачів на комплексне пізнання урбаністичного середовища.

Кваліфікаційна робота апробована на Міжнародній науково–практичній конференції «Цифрове суспільство: міжнародні економічні відносини, управління, фінанси та соціум» 25 квітня 2025 року.

Структура роботи. Робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Робота викладена на 77 сторінках, містить: 30 таблиць, 13 рисунків, 2 додатки. Список використаних джерел містить 50 найменувань.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ УРБАНІСТИЧНОГО ТУРИЗМУ

1.1. Характеристика міського простору, урбаністичних ресурсів світу та міського туризму

Урбаністичний туризм репрезентує динамічне та багатовимірне явище, що інтегрує культурні, економічні та просторові аспекти урбанізованих територій. Згідно з прогнозами, до 2030 року урбанізовані ареали становитимуть 60% світової популяції [31], внаслідок чого туристична діяльність набуває статусу визначного фактора в процесах урбаністичного розвитку. Всесвітня туристична організація (ЮНВТО) зазначає, що урбаністичний туризм – це різновид туристичної діяльності, що розвивається в межах міського середовища з його характерними ознаками: переважанням промисловості, торгівлі, сфери послуг та управління, а також розвиненою транспортною інфраструктурою [31].

З позицій системного підходу урбаністичний туризм функціонує як цілісна система взаємопов'язаних елементів. Сучасне урбанізоване середовище функціонує як комплексна мультикомпонентна формація з підвищеною щільністю об'єктів штучного походження та унікальною конструкцією функціональних локацій (табл.1.1).

Таблиця 1.1 – Ключові компоненти урбаністичного ресурсного потенціалу

Компонент	Складова компоненту	Характеристика
Соціокультурні ресурси	Історико–культурна спадщина	Архітектурні комплекси об'єктів, в які входять музеї та історичні ареали. Вони утворюють привабливість в сфері туризму та будують міжнародний імідж.
	Автентичні фестивалі	Заходи такого типу демонструють локальну ідентичність та культурне різномайття локації.
	Креативні локації	Творчі центри, що функціонують як середовище інноваційних проєктів.

Продовження таблиці 1.1

Компонент	Складова компоненту	Характеристика
Економічний потенціал	Трансформація міської економіки	Акумуляція доходів місцевих громад та підвищення соціально–економічних показників; формування конкурентоспроможного іміджу урбаністичних дестинацій.
	Активізація підприємництва	Розвиток локальної сфери послуг забезпечує високий рівень працевлаштування місцевих жителів та підтримує місцеву економіку.
	Інвестиційні процеси	Розвиток локальної сфери послуг підвищує комфорт відвідувачів.
Екологічна компонента	Антропогенне навантаження	Негативний вплив на локальні дестинації. Мають бути впроваджені екологічні практики для зменшення негативного впливу.
	Екотуризм в урбанізованому середовищі	Інтеграція природних ресурсів у створення екологічно відповідальних туристичних продуктів.
	Використання природного потенціалу	Популяризація екологічних дестинацій в туристичні маршрути для підтримки місцевої екології.
Технологічні інновації	Цифрові інструменти	Застосування інформаційних платформ для підвищення якості інформаційного забезпечення.
	Концепція «розумного міста»	Впровадження технологічних рішень з метою персоналізації послуг.

Джерело: складено автором на основі [34,39,44].

Міський простір вважається багатофункціональною структурою, що об'єднує об'єкти простору різних типів, поділених за ознаками їхнього функціонального, соціального, культурного та економічного використання. Його характером виступає результат динамічної взаємодії між матеріальним середовищем і його мешканцями, які в процесі повсякденної діяльності безперервно конструюють і трансформують його (рис.1.1) [50].

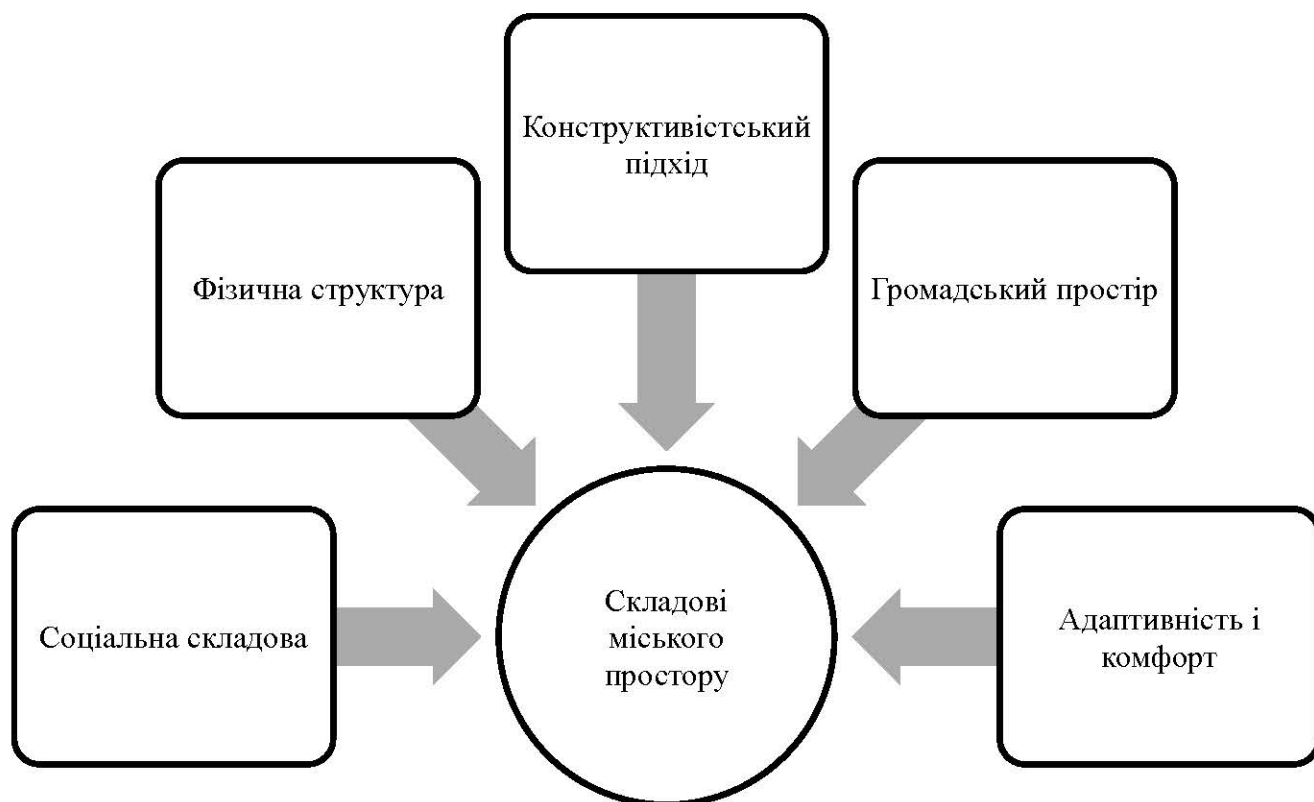


Рисунок 1.1 – Основні складові міського простору

Джерело: складено автором на основі [50].

Основні підходи до класифікації міського простору базуються на домінуючих аспектах його формування та функціонування, що дають можливість систематично аналізувати урбаністичні території з позицій їх туристичної привабливості [47]. В контексті міського туризму окремо варто виділити інтегральну оцінку просторових, функціональних, соціокультурних, та економічних характеристик урбанізованих територій (табл.1.2).

Таблиця 1.2 – Основні типи міського простору за науковою класифікацією

Тип міського простору	Характеристика
Публічні простори–зв’язки	Включають в себе мережу вулиць і артерій, пішохідних доріжок і зелених проспектів загального користування для взаємодії. Ці території становлять фундамент міської структури та грають роль об’єднавчого елемента міської громади.

Продовження таблиці 1.2

Тип міського простору	Характеристика
Культурологічні простори	Розвиваються під дією часових, культурних та суспільних факторів. Відображають унікальність міста, його історичну спадщину та культурні особливості, втілені в історичних об'єктах, архітектурних комплексах, музейних закладах та осередках культури.
Символічні території	Підкреслюють важливість громадських місць в аспекті політичного та адміністративного впливу. Міський простір стає індикатором соціального статусу.
Функціональні простори	Включають повсякденні процеси та активності, що відбуваються у фізичному міському середовищі: проживання, праця, дозвілля, торговельна діяльність, переміщення. Класифікуються за типами активностей, що в них здійснюються.
Аксіологічні простори	Охоплюють нематеріальні, етичні, художні та культурні цінності, які визначають якісні характеристики та значення міського простору для його мешканців. Оцінюються за показниками зручності, захищеності, естетичної привабливості.
Комерційні простори	Знаходяться під впливом трансформації міського середовища. Видозмінюються в залежності від змін на зовнішньому ринку.

Джерело: складено автором на основі [46].

Проведений аналіз основних факторів впливу на урбаністичний туризм свідчить про зростання попиту туристів на тематику культурно-історичної спадщини. Наступним значним стимулом є пошук нових вражень (табл. 1.3) [46].

Таблиця 1.3 – Аналіз ключових факторів впливу на сферу урбаністичного туризму (станом на лютий 2025 року)

Показник		Ступінь впливу
Каталізатори	Зростаючий інтерес до історії та культури	Вище середнього
	Прагнення нового досвіду та вражень	Висока
Обмеження	Політичні конфлікти	Нижче середнього
	Зростаюча вартість проживання	Середня
Можливості	Розвиток інноваційних туристичних продуктів	Нижче середнього
	Використання інноваційних технологій	Середня

Джерело: складено автором на основі [46].

На думку експертів, у 2025 році глобальний ринок міського туризму буде коштувати близько \$7,42 трлн, а до 2032 року він може зрости до \$11,39 трлн, демонструючи середньорічний темп росту (CAGR) у період з 2025 по 2032 року на рівні 6,3 відсотка. (рис.1.2) [30].

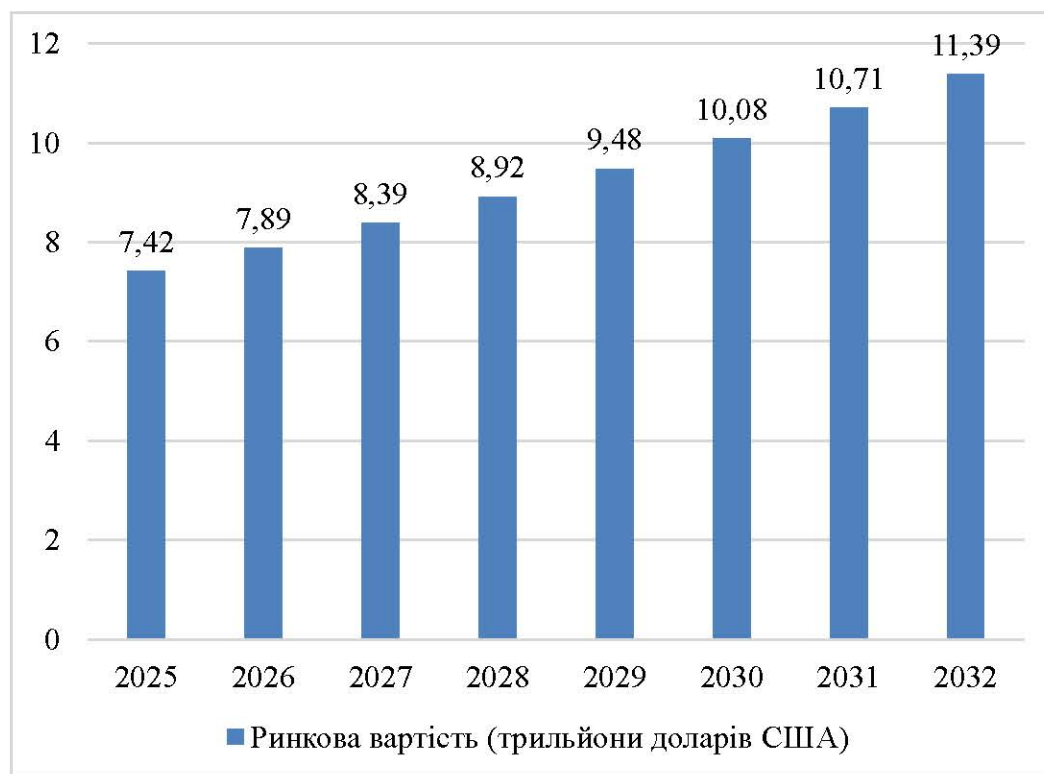


Рисунок 1.2 – Прогноз зростання глобального ринку урбаністичного туризму із щорічним зростанням у 6,3% (2025–2032)

Джерело: складено автором на основі [30].

Сучасні міста мають важливу роль в економічній системі світу, тому основними факторами при туристичному розвитку є економічний потенціал і міжнародний статус міста. Приблизно 600 провідних міст світу утворюють навколо себе близько 60% світового ВВП, на яких базується джерело економічної активності [30].

Отже, проведено аналіз та систематизацію урбаністичних ресурсів світу. Результати дослідження показують міські середовища як багатовимірні утворення, які складаються із великої кількості антропогенних елементів. Вони містять у собі

соціокультурні, економічні, екологічні і технологічні компоненти. Встановлено, що урбаністичний туризм позиціонують як інструмент розвитку міст. Він працює на локальну економіку, заохочує втручання зовнішніх інвесторів для збереження культурної спадщини та впровадження інноваційних рішень. Як наслідок, сучасні міста є великими туристичними центрами через комбінацію матеріальних та нематеріальних ресурсів, якими вони володіють.

1.2. Вивчення питань урбаністичного туризму в дослідженнях науковців

Теоретична основа дослідження міського туризму інтегрує комплекс взаємопов'язаних аспектів, включаючи симбіоз соціально–культурних ресурсів та економічного потенціалу з екологічною стійкістю, інноваційними технологіями та просторовим плануванням [2,29,48]. Незважаючи на зростаючу популярність та значимість урбаністичного туризму як економічного та соціокультурного феномену, його чітке визначення досі залишається відкритим питанням у науковому дискурсі (табл.1.4).

Таблиця 1.4 – Основні визначення терміну «урбаністичний туризм» в роботах науковців

Автор	Визначення
Г. Ешворт, С. Пейдж	«Урбаністичний туризм – це різновид туризму, який займає місце у містах та спрямований на використання їхніх ресурсів».
Д. Едвардс	«Міський туризм визначається як туристична діяльність, яка використовує ресурси міських дестинацій».
М. Селбі	«Міський туризм – це соціокультурний феномен. У рамках нього туристи взаємодіють із містами та їхніми матеріальними і нематеріальними елементами».
І.В. Смаль	«Урбаністичний туризм являє собою складний просторовий та соціально–економічний феномен. Він реалізується через відвідування туристами міських територій із різними цілями, в тому числі використання ними локальної інфраструктури для задоволення туристичних потреб».
В.К. Кіптенко	«Міський туризм – це подорожі до міст з різноманітними цілями, що базуються на привабливості ресурсів міста, включаючи матеріальні (пам'ятки, архітектура) та нематеріальні (атмосфера, івенти) складові».

Джерело: складено автором на основі [2,8,29,40,48].

На підставі аналізу наведених підходів із виділенням головних характеристик можна сформулювати універсальне визначення урбаністичного туризму. Урбаністичний туризм – модель туристичної діяльності, що акцентується на містах. Із суті він передбачає подорожі та перебування в містах з метою пізнання цих міст та їхніх ресурсів. Туристи використовують як змістовні ресурси (архітектура, спадщина, інфраструктура), так і неявні (культура, події, атмосфера, спосіб життя) [2,8,40].

Визначні дослідники, такі як Г. Ешворт і С. Дж. Пейдж, вважають за необхідне системний підхід. Вони розглядають міський туризм як феномен, що є досить складним [2]. Він динамічно взаємодіє з процесами урбаністичного розвитку. Ця системна перспектива надає подвійне значення міста. Міста діють не лише як дестинації. Вони є активними суб'єктами формування туристичного продукту. Туристи беруть участь у фестивалях, конференціях, заходах великої кількості людей. Сучасні дослідники також класифікують види урбаністичного туризму (табл. 1.5). Процеси в просторі міста створюють умови для реалізації різної туристичної практики, що формує окремі напрямки урбаністичної індустрії [2].

Таблиця 1.5 – Класифікація видів урбаністичного туризму у наукових дослідженнях

Вид міського туризму	Характеристика
Культурно–пізнавальний туризм	Орієнтований на відвідування історичних пам'яток, музеїв та галерей у міському середовищі. Передбачає ознайомлення з культурною спадщиною та архітектурними шедеврами міста.
Подієвий (фестивальний) туризм	Такі заходи спрямовані на відвідування фестивалів, концертів, виставок й інших культурних подій, які, як правило, мають сезонний характер і сфокусовані на конкретних міських календарях.
Діловий туризм	Пов'язаний з професійною діяльністю в межах міста: відвідування конференцій, семінарів, виставок та бізнес-зустрічей. Часто поєднується з іншими видами туризму у вільний від роботи час.
Шопінг-туризм	Туристи надають перевагу торгівельним центрам, ярмаркам і місцевим рынкам. Є особливою перевагою міст із розвинутою торгівельною інфраструктурою.

Продовження таблиці 1.5

Вид міського туризму	Характеристика
Лікувально–оздоровчий туризм	Зосереджений на відвідуванні міських медичних та оздоровчих закладів: спа–центрів, санаторіїв, клінік. Поєднує лікувальні процедури з відпочинком у міському середовищі.
Паломницький туризм	Спрямований на відвідування релігійних споруд, храмів та святинь у межах міста. Має духовно–культурну цінність та часто пов'язаний з релігійними святами та подіями.
Розважальний туризм	Орієнтований на відвідування розважальних закладів: парків розваг, аквапарків, нічних клубів, казино. Приваблює туристів, які шукають активного дозвілля та яскравих емоцій.
Екстремальний туризм	Передбачає заняття екстремальними видами спорту та активностями в міському середовищі: скелелазіння по висотних будівлях, роуп–джампінг, паркур, урбан–дайвінг. Розрахований на шукачів адреналіну.

Джерело: складено автором на основі [45,49].

Управління туризмом класифікується культурно–пізнавальним, подієвим, діловим, шопінг–туризмом та іншими різновидами. Визначають лікувально–оздоровчий, паломницький, розважальний та екстремальний туризм [45,49]. Мотивації відвідувань виходять далеко за межі культурних інтересів. Вони включають професійні, комерційні, рекреаційні та духовні цілі.

Отже, сформовано узагальнене визначення урбаністичного туризму. Міський туризм – це різновид туристичної діяльності в міському середовищі, в контексті якого туристи задовольняють широкий спектр потреб завдяки можливостям цього середовища та його інфраструктури. Питання урбаністичного туризму і досі залишається відкритим у дискусії науковців.

1.3. Методи та методики розробки туристичних маршрутів

Туристичний маршрут є дуже складною дисципліною, що вимагає системного підходу, який поєднує теоретичні основи з практичними методами проектування. Маршрут напряму повинен бути динамічно сформований з урахуванням специфічних соціальних, економічних, культурних та природних факторів, що характеризують територію даного місця [38]. Наукові дослідження

пропонують багато методів і способів (табл.1.6), що дозволяють сформувати комплексний підхід у виробництві конкурентоспроможного туристичного продукту, який актуальний на ринку [41].

Таблиця 1.6 – Комплекс методів, що застосовуються при розробці туристичних маршрутів

Метод	Роль у розробці туристичних маршрутів
Концептуально–методологічні основи	
Системний підхід	Досліджує туристичний маршрут через призму взаємопов'язаних туристичних елементів: інфраструктура, послуги, дестинації, цільова аудиторія, ринок тощо.
Теоретичні та аналітичні методи	
Аналіз (літературний, статистичний, картографічний)	Вивчення наукових публікацій, звітів, статистичних даних (турпотоки, інфраструктура), карт, схем, планів території. SWOT–аналіз потенціалу.
Синтез	Об'єднує надані атракції, послуги та транспортні переміщення у логічно–вибудований маршрут.
Моделювання (просторове, часове, економічне)	Створення схем маршруту, розкладів руху, визначення тривалості окремих етапів подорожі, приблизний розрахунок вартості поїздок тощо.
Порівняльно–географічний метод	Порівняння маршруту з аналогічними конкурентними маршрутами в інших країнах.
Класифікація та типологія	Групування туристичних ресурсів за типами, класифікація маршрутів.
Емпіричні (польові) методи	
Польові дослідження (експедиційні)	Обстеження території майбутнього маршруту, інвентаризація та оцінка стану атракцій, інфраструктури (дороги, заклади розміщення, харчування).
Картографування	Є основою для навігації та візуалізації маршруту, допомагає у просторовому плануванні та логістиці.
Соціологічні методи (опитування, анкетування, інтерв'ю, фокус–групи)	Дослідження потреб, уподобань і очікувань потенційних туристів. Дає змогу адаптувати маршрут під потреби ринку.
Експертні оцінки	Залучення фахівців для того, щоб оцінити концепцію.
Фото– та відеофіксація	Документування стану об'єктів, краєвидів, інфраструктури вздовж маршруту.
Методи проєктування та оптимізації	
Трасування маршруту	Визначає фізичний шлях пересування туристів, є основою для розрахунку відстаней та часу.
Хронометрування	Розрахунок часу, необхідного на переїзди/переходи між пунктами, огляд об'єктів, харчування, відпочинок.

Продовження таблиці 1.6

Метод	Характеристика
Методи проєктування та оптимізації	
Логістичне планування	Забезпечує безперебійне функціонування маршруту та надання необхідних послуг туристам.
Калькуляція собівартості та ціноутворення	Розрахунок витрат на розробку та реалізацію маршруту, визначення його кінцевої ціни для споживача.
Оцінка ризиків	Забезпечує безпеку туристів та стабільність надання послуг на маршруті.

Джерело: складено автором на основі [38,41].

Розробка туристичних маршрутів, звичайно, повинна не обмежуватись лише осмисленням теоретико–методологічних засад, які визначають концептуальну рамку і аналітичний інструментарій, а й також брати до уваги якомога більше практичних рекомендацій, що обґрунтовані на емпіричних даних. У цих рекомендаціях, що акумулюються за певний час у фаховому досвіді, криється головний координаційний принцип для логістичної доцільності, реалістичного хронометражу часу та комфорту для споживача туристичного продукту [41]. У той час, дотримання норм міжнародних та національних стандартів (табл.1.7), які регламентують параметри якості, безпеки туристів, а також екологічної і соціокультурної сталості маршрутів, представляє собою етап, що гарантує раціональний підхід до застосування туристичних ресурсів [15,35].

Таблиця 1.7 – Міжнародні та національні стандарти, що регламентують розробку туристичних маршрутів

Стандарт	Повна назва	Характеристика
ISO 21101	Туризм пригодницький – Системи управління безпекою – Вимоги	Ключовий для маршрутів з елементами активного/пригодницького туризму (пішохідних, гірських, водних тощо). Встановлює вимоги до управління ризиками, кваліфікації персоналу, стану обладнання, планів дій у надзвичайних ситуаціях для забезпечення безпеки учасників.

Продовження таблиці 1.7

Стандарт	Повна назва	Характеристика
ISO 21103	Туризм пригодницький – Інформація для учасників	Доповнює ISO 21101. Регламентує обсяг та зміст інформації, яка має бути надана туристам до та під час проходження активного маршруту (про ризики, необхідне спорядження, фізичні вимоги, правила поведінки).
ISO 20611	Туризм пригодницький – Належні практики сталого розвитку – Вимоги та рекомендації	Підвищення екологічної, соціальної та економічної сталості в пригодницькому туризмі.
ISO 21902	Туризм та пов'язані послуги – Доступний туризм для всіх – Вимоги та рекомендації	Підсилює інклюзивність. Постановляє вимоги та дає рекомендації щодо проєктування доступних маршрутів, інфраструктури та послуг.
ISO 14001	Системи екологічного управління – Вимоги та настанови щодо застосування	Допомагає в мінімізації негативного впливу на довкілля під час планування та експлуатації по маршруту.
ISO 9001	Системи управління якістю – Вимоги	Загальний стандарт, проте його застосування у розробці туру підсилює системний підхід контролю якості послуг із маршруту, збору зворотного зв'язку і постійного вдосконалення.
ДСТУ EN 15565:2017	Туристичні послуги. Вимоги до програм підготовки та кваліфікаційних схем для екскурсоводів	Встановлює вимоги до професійної підготовки екскурсоводів/гідів, які працюють на маршрутах. Важливо для забезпечення якості екскурсійного супроводу.
ДСТУ 7291:2012	Знаки туристичні активного туризму. Класифікація, загальні вимоги та правила застосування	Ключовий стандарт для маркування маршрутів. Визначає види знаків для пішохідного, велосипедного, водного, лижного, кінного туризму, вимоги до їх вигляду, розміщення та матеріалів. Забезпечує єдину систему навігації.
ДСТУ 4268:2003	Послуги туристичні. Засоби розміщування. Загальні вимоги	Регламентує вимоги стосовно готелів, хостелів, кемпінгів та інших видів закладів розміщення, які можуть бути частиною інфраструктури маршруту.
ДСТУ 4269:2003	Послуги туристичні. Класифікація готелів	Встановлює категорії готелів. Допмагає в плануванні маршруту і відповідному виборі засобів розміщення.
ДСТУ 4281:2004	Заклади ресторанного господарства. Класифікація	Визначає типи закладів харчування (ресторани, кафе, бари) і встановлює до них вимоги. Це важливо при плануванні харчування по маршруту.
ДСТУ 4100:2021	Безпека дорожнього руху. Знаки дорожні. Загальні технічні умови. Правила застосування	Є дуже важливою складовою проєктування й автомобільних, й велосипедних маршрутів.

Джерело: складено автором на основі [15,35].

ISO стандарти специфікують уніфіковані вимоги до організацій. У сфері туризму ISO регламентують вимоги з огляду на менеджмент, якість, безпеку та екологічну сталість. Виконання стандартів існує як чинник довіри споживача. Це внутрішньо й зовнішньо створює конкуренцію [15].

Державні стандарти України (ДСТУ) відбивають національне регулювання. Вони регламентують якість і безпеку туристичних послуг [35]. ДСТУ включає як оригінальні національні розробки, так і гармонізовані версії міжнародних норм.

Планування туристичних маршрутів повинно взаємодіяти з міжнародними та національними стандартами. Вони визначають критерії якості, безпеки, доступності продукту. Вибір методів обумовлюється необхідністю відповідати стандартам: оцінка ризиків, проектування інклюзивної інфраструктури, розробка системи маркування. За таких умов маршрути виступають як легітимними, так і конкурентоспроможними [15,35].

Отже, було встановлено, що створення урбаністичних маршрутів потребує комплексного підходу, що поєднує теоретичні, аналітичні, польові, соціологічні та логістичні інструменти. Застосування міжнародних стандартів (ISO) та українських нормативних документів (ДСТУ) є гарантією безпеки, інклюзивності й якості маршруту. Оптимальне поєднання системного проектування, врахування потреб туристів і використання місцевих ресурсів формує основу для створення конкурентоспроможного туристичного продукту в урбаністичному середовищі.

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 1

За результатами першого розділу було отримано наступні висновки:

1. Проведено аналіз та систематизацію урбаністичних ресурсів світу. Результати дослідження показують міські середовища як багатовимірні утворення, які складаються із великої кількості антропогенних елементів. Вони містять у собі соціокультурні, економічні, екологічні і технологічні компоненти. Встановлено, що урбаністичний туризм позиціонують як інструмент розвитку міст. Він працює

на локальну економіку, заохочує втручання зовнішніх інвесторів для збереження культурної спадщини та впровадження інноваційних рішень. Як наслідок, сучасні міста є великими туристичними центрами через комбінацію матеріальних та нематеріальних ресурсів, якими вони володіють.

2. Сформульовано визначення урбаністичного туризму. Міський туризм – це різновид туристичної діяльності в міському середовищі, в контексті якого туристи задовольняють широкий спектр потреб завдяки можливостям цього середовища та його інфраструктури. Питання урбаністичного туризму і досі залишається відкритим у дискусії науковців.

3. Встановлено, що створення урбаністичних маршрутів потребує комплексного підходу, що поєднує теоретичні, аналітичні, польові, соціологічні та логістичні інструменти. Застосування міжнародних стандартів (ISO) та українських нормативних документів (ДСТУ) є гарантією безпеки, інклюзивності й якості маршруту. Оптимальне поєднання системного проєктування, врахування потреб туристів і використання місцевих ресурсів формує основу для створення конкурентоспроможного туристичного продукту в урбаністичному середовищі.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ УРБАНІСТИЧНОГО ТУРИЗМУ ШВЕДЦІЇ

2.1. Особливості розвитку шведських міст: історичний та сучасний контекст

Поява середньовічних міст у Швеції нерозривно пов'язується із зростанням торгівлі і активно беруть участь у європейських торговельних мережах, де основну роль відіграє Ганза. Як у інших країнах Європи, перші шведські міста виникали недалеко від узбережжя або річища судноплавної річки. Таке положення означало зручний підхід до торговельних шляхів, що зробив організацію обміну товарів ефективнішою і надавав гарантії безпеки купцям [36] (табл.2.1).

Таблиця 2.1 – Визначні дати у формуванні міст Швеції у середньовіччі

Рік	Подія	Місто	Вплив на розвиток міста
Середина XIII ст.	Швеція здобуває територію між норвезьким Богусленом і данським Халландом	Загально для регіону	Територіальне розростання стимулювало виникнення нових торгових маршрутів і базових прикордонних поселень, які ставали осередками урбанізації.
Приблизно 1252 р.	Заснування Стокгольма	Стокгольм	Стокгольм перетворився на ключовий порт і торговельний центр.
1241 р.	Укладення договору між Гамбургом і Любеком, що започаткувало Ганзейський союз	Загально для регіону	
1356 р.	Остаточне формування Ганзейського союзу на рівні міст (Hansetag)	Загально для регіону	Закріплення Ганзи як впливової сили, що гарантовано забезпечила захист міських інтересів, а також стимулювала торгівлю та розвиток міського самоврядування.
1607 р.	Початок будівництва укріплень у Гетеборзі	Гетеборг	Укріплення принесло місту безпеку, оживило торгівлю та інвестування.
1611 р.	Руйнування Гетеборга данськими військами під час Кальмарської війни	Гетеборг	Тимчасове уповільнення розвитку через руйнування, яке, однак, стало поштовхом до зміцнення оборони

Продовження таблиці 2.1

Рік	Подія	Місто	Вплив на розвиток міста
14 березня 1613 р.	Гетеборг отримує значні торговельні привілеї	Гетеборг	Надання митних привілеїв заохочувало міжнародну торгівлю й підвищення соціального статусу міста.
1619 р.	Перенесення Гетеборга на сучасне місце королем Густавом II Адольфом	Гетеборг	Більш стратегічно вигідне містоположення забезпечило доступ до морських шляхів і сприяло подальшому розвитку портової інфраструктури.
4 червня 1621 р.	Гетеборг отримує королівський привілей: 16 років звільнення від податків і право безмитної торгівлі	Гетеборг	Безмитна торгівля сприяла економічному розвитку й залучення іноземних інвестицій.
1643 р.	Завершення спорудження міських укріплень Гетеборга	Гетеборг	Завершення будівництва укріплень забезпечило більшу безпеку, даючи відтак Гетеборгу статус першокласного військово-торговельного центру в регіоні.
1643 – 1645 рр.	Дансько-шведська війна, Гетеборг відбиває атаки данців	Гетеборг	Успіх у захисті надав новий стратегічний вимір, підвищуючи довіру купецтва до безпеки торгових операцій.
1658 та 1660 рр.	Проведення риксдагів у Гетеборзі	Гетеборг	Зустрічі риксдагів підвищили політичний статус й престиж Гетеборга та дали поштовх розвитку адміністративної інфраструктури.
1717 рр.	Невдалі спроби данського адмірала Педера Турденшельда захопити Гетеборг	Гетеборг	Ще одна невдала спроба захоплення засвідчила обороноздатність міста.
1743–1756 рр.	Фортифікаційні роботи у Гетеборзі	Гетеборг	Модернізація фортифікацій надала безпеки й стабільного розвитку у сфері зростаючої міжнародної конкуренції.
Середина XVIII ст.	Населення Гетеборга досягає близько 10 тисяч осіб; місто стає важливим торговим центром	Гетеборг	Стрімкий ріст населення і товарообігу свідчив про успішну урбанізацію й потужний економічний розвиток Гетеборга як видатного торговельного центру.

Джерело: складено автором на основі [36,37].

Ганзейський союз виник у 1241 році, коли Гамбург і Любек уклали угоду, хоча остаточно ж об'єднання було вирішено до 1356 року [36]. Понад 80 міст входили до його складу. Вони належали містам Північної Німеччини, Балтійського басейну та Скандинавії. Ганза регулювала торгівлю. Вона торгувала з Англією,

Нідерландами, скандинавськими країнами [36,37]. Покращений статус членства приносив свої дрібні бонуси. Міста, наприклад, навіть звільнялися від податків і мит. Лондон був великим торговим центром. Шведські міста стали членами Ганзи. Стокгольм був найактивнішим членом.

Швеція експортувала залізо, дерево, і хутро. Товари заходили в міста–члени Ганзи, членство у якій забезпечувало економічне зростання. Ганза захищала продавців від нападу піратів і грабіжників [36].

Гетеборг мав винятково стратегічне значення. Особливо зростало воно з початком XVII століття. Місто стало ключовим у становленні великої держави Швеції [36]. Гетеборг став втіленням геополітичних амбіцій шведської корони. Місто утримувало міжнародну торгівлю, зміцнюючи тим самим економічну міць країни. Швеція посилювала політичний вплив на європейському полі (рис.2.1).

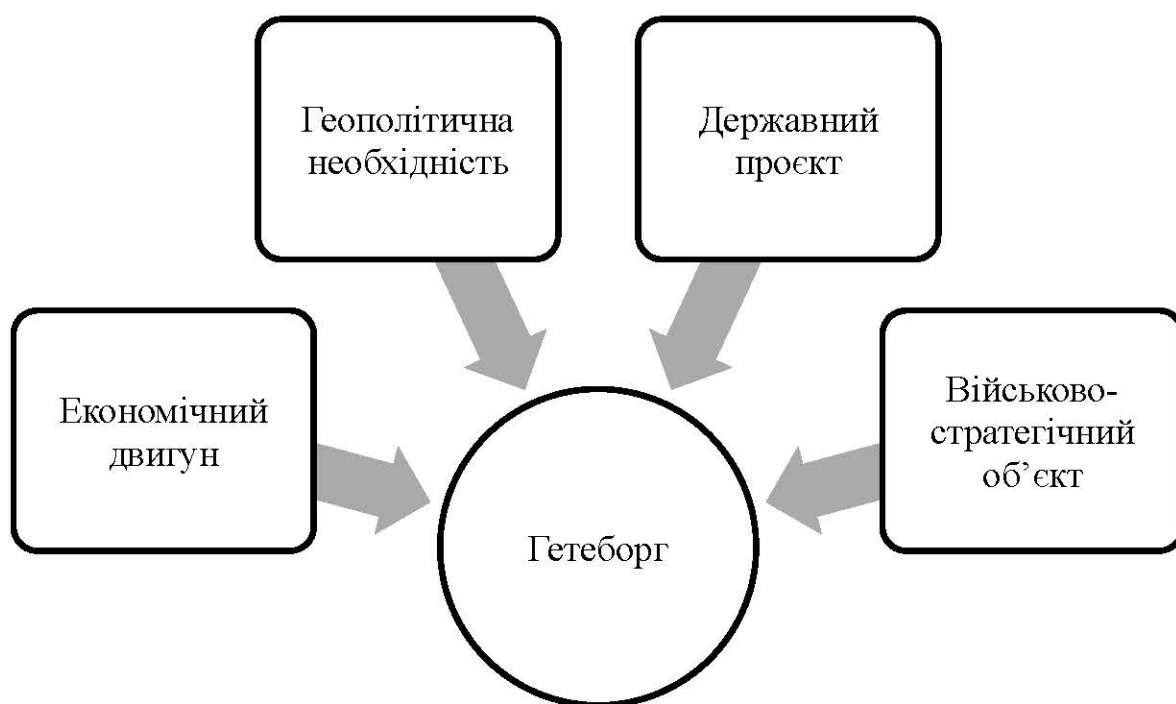


Рисунок 2.1 – Значення м. Гетеборг у розвитку Швеції в період її становлення як великої європейської держави

Джерело: складено автором на основі [36].

Густав II Адольф засновував місто заради геополітичних цілей. Король хотів забезпечити самостійну атлантичну дорогу. Це ставало на перешкоді данському

контролю за Ересунном. Данський контроль обмежував ціни на торгівлю і колоніальні амбіції. Держава активно підтримувала Гетеборг. Місту надавалися торговельні привілеї й інвестиції для укріплення. Це лише підкреслювало його статус «королевського проекту». При тому ж Гетеборг був воєнно-стратегічним базисом перед лицем данців. Оборона міста у свою чергу підсилювала позиції Швеції [36,37].

Постала Шведська Реформація XVI століття в якості вранішнього перевороту. Густав Васа (1523–1560) ініціював реструктуризацію церковно-державних відносин, і після Вестеросського риксдагу 1527 року (табл.2.2) почалася секуляризація церковних активів. Коронні володіння збільшилися втричі, держава істотно розширилася [36,37].

Ці грошові перетворення дали інтенсивний розвиток адміністративним центрам та міській цивілізації. У соціальній ієрархії міських поселень відбулися зміни. Світські інституції все більше витісняли католицькі структури в управлінських процесах [37]. Реформаційний рух спричинив радикальні зрушення в культурно-освітній сфері. Богослужіння почали проводити національною мовою. У 1541 році опублікували повний шведський переклад Біблії.

Таблиця 2.2 – Визначні дати у формуванні міст Швеції у епоху Реформації та індустріалізації

Рік	Подія	Місто	Вплив на розвиток міста
1527 р.	Засідання риксдагу у Вестеросі: започаткування Реформації та трансформація	Загально для Швеції	Передача церковних угідь у державну власність зміцнила фінансовий потенціал уряду.
1541 р.	Публікація першого повноцінного перекладу Біблії шведською мовою	Загально для Швеції	Підвищення освітнього рівня населення та стимулювання культурних процесів.
1870 р.	Ініціація індустріальної трансформації: 15% мешканців залучені до промислового сектору	Стокгольм, Гетеборг, Мальме	Початок активної урбанізації, формування виробничих комплексів, покращення транспортних комунікацій.
1890 р.	Підвищення кількості працевлаштованих у виробничому секторі до чверті населення	Стокгольм, Гетеборг, Мальме	Збільшення територій з робітничим населенням, оновлення та вдосконалення міських комунікацій.

Продовження таблиці 2.2

Рік	Подія	Місто	Вплив на розвиток міста
1913 р.	Зростання частки працюючих у промисловості до третини населення	Стокгольм, Гетеборг, Мальме	Перетворення населених пунктів у промислові центри, збільшення кількості мешканців, зростання рівня життя.
1965–1974 рр.	Впровадження «Програми мільйона» – масового будівництва житлових комплексів	Стокгольм, Гетеборг, Мальме	Житлове оновлення, територіальне розширення міст, поліпшення умов проживання..

Джерело: складено автором на основі [36].

Розвиток промисловості призвів до появи нових робітничих районів і модернізації інфраструктури (транспорт, водопостачання, каналізація), що підвищило якість життя. Частка населення, зайнятого у промисловості, зросла з 15% у 1870 до 34% у 1913 (рис.2.2) [36].

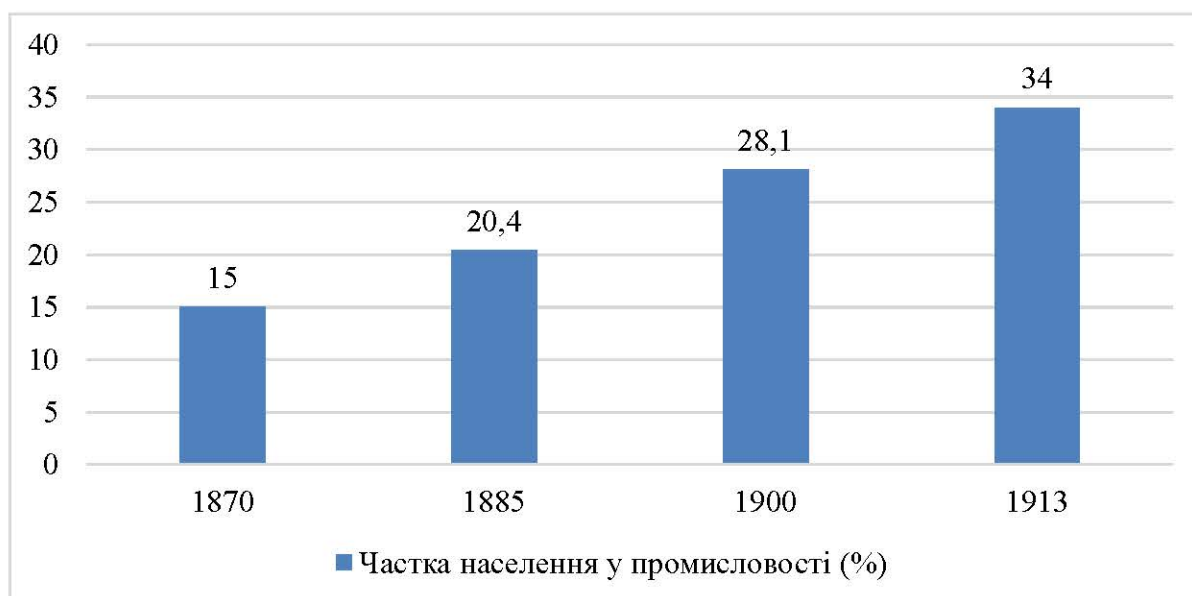


Рисунок 2.2 – Зростання частки населення у промисловому секторі Швеції (1870–1913 рр.)

Джерело: складено автором на основі [36].

Проаналізовані історичні події значно повпливали на архітектуру шведських міст. Вони посилювали не тільки процеси самоврядування, а і сприяли освітньо-культурним проривам (рис.2.3) [36,37].

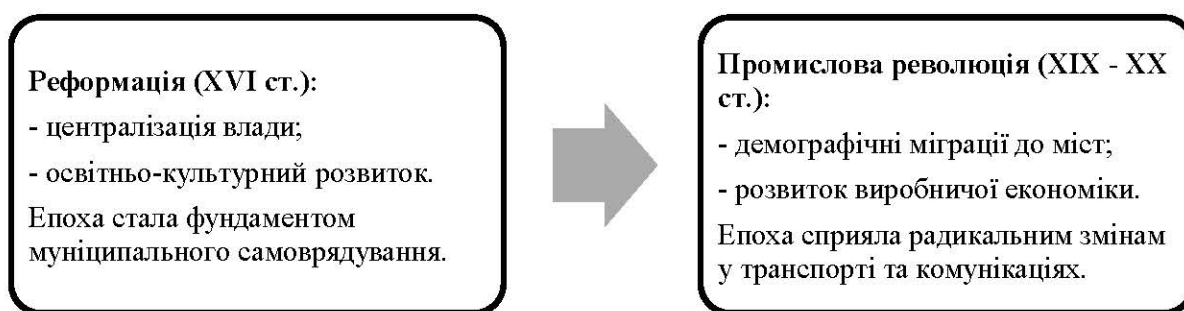


Рисунок 2.3 – Історичні етапи розвитку шведських міст

Джерело: складено автором на основі [36].

У XXI столітті Швеція стала лідером екологічно збалансованого міського розвитку. Показовим прикладом є столичний квартал Хаммарбю Шьостад – всесвітньо відомий зразок екоурбанізму. Станом на 2023 рік урбанізація країни досягла 89% (рис.2.4) [30].



Рисунок 2.4 – Частка населення, що проживає у містах Швеції (1960 – 2023 рр.)

Джерело: складено автором на основі [30].

Місто Мальме красномовно говорить про один із випадків екологічної трансформації міського середовища. Місто з індустріальним минулим звелося в зразок зеленого урбанізму. Район Вестра Хамнен (Vastra Hamnen) побудований на території колишньої верфі. Він повністю задовольняє енергетичні потреби відновлюваними джерелами: сонячна енергія, вітрильні турбіни, геотермальні системи [25].

Культурний вимір є фундаментальним для стійкості та привабливості міських територій. Шведські міста культивуються як динамічні осередки культурної діяльності (табл.2.3) [25].

Таблиця 2.3 – Календар туристично привабливих культурних подій у Швеції

Дата	Подія	Місто	Характеристика
30 квітня	Вальпургієва ніч	Упсала	Традиційне святкування весни з вогнищами, парадом та піснями.
6 червня	Національний день Швеції	Стокгольм	Урочистості з концертом біля палацу, фольклор та безкоштовні відвідування музеїв.
Кінець червня	Свято літнього сонцестояння (Midsommar)	Вся Швеція	Найулюбленіше свято: танці навколо дерева, національні страви.
Серпень	Культурна ніч (Kulturnatt)	Гетеборг	Відкриті музеї, вуличні вистави, нічні екскурсії.
Вересень	Фестиваль їжі (Matfestivalen)	Естерсунд	Гастрономічна подія з акцентом на місцеві продукти та кухню.
Жовтень	Джазовий фестиваль	Стокгольм	Міжнародні виконавці, джем-сесії та концерти по всьому місту.
Грудень	Різдвяні ярмарки	Мальме, Стокгольм, Гетеборг	Атмосферні ринки з традиційними стравами, глінтвейном і сувенірами.

Джерело: складено автором на основі [25].

Розробка привабливих міських просторів передбачає створення пішохідних зон, збереження історичної архітектури та систематизацію транспортних систем. Стокгольм і Упсала є прикладами того, як різноманітна культурна спадщина може бути гармонійно поєднана з сучасними урбаністичними рішеннями з тим, щоб створити зручне середовище для відвідувачів. Перетворення міського світу на

комерційну сферу гостро загрожує збереженню автентичності місцевої культури [25].

Отже, проведено дослідження розвитку шведських міст, яке виявило особливості формування міського простору в Швеції. Процес відбувався з дуже сильними торговельно–політичними імперативами, серед яких були вплив Ганзейського союзу, реформаційні зміни XVI століття та індустріалізація. З часом, протягом століть, найбільші міста Швеції значно перетворилися з портових торгових центрів на туристичні міста з сучасною структурою, збалансованою з історичною спадщиною, сучасною інфраструктурою, інноваційними технологіями та екологічною свідомістю. Дослідження показало, що сталий розвиток домінує в трансформації міського туризму в Швеції шляхом сприяння розвитку зелених зон, велосипедної інфраструктури, цифрових технологій та пішохідного руху.

2.2. Тенденції сталого розвитку міського простору як туристичної атракції у Швеції

Швеція займає східну частину Скандинавського півострова у Північній частині Європи й має довгий край узбережжя Балтійського моря (додаток А) [17]. Між різних сторін країна межує з Норвегією з заходу й із Фінляндією з північного сходу, а з півдня бетонним мостом з'єднана з Данією через пролив Ересунд. Саме через таке розташування біля Балтійського моря, гарну природу та екологічність шведські міста можуть забезпечити комусь комфортне життя з міськими зручностями, але з плануванням, що бере до уваги природу, що, у свою чергу, є сприятливим фактором у розвитку екотуризму [37].

Швеція стала світовим лідером у сталому міському розвитку, що підвищує інтерес туристів. Координуються райони на кшталт Хаммарбю Шьостад у Стокгольмі та Вестра Хамнен у Мальме, створені за принципами замкненого циклу. Тож сміття стає джерелом енергії для опалення та гарячої води. У цьому районі працюють сонячні панелі, глибинні геотермальні системи, а також найсучасніші

системи очищення води. Перевага надається нічному автобусу на біопаливі, а також велодоріжкам і пішохідним зонам, зручним і насправді екологічним [25].

У Швеції інноваційні концепції сталого розвитку застосовуються у міських просторах (рис.2.5).

Екологічний транспорт
Розбудова розгалуженої мережі велосипедних доріжок та впровадження громадського транспорту, що працює на відновлювальних джерелах енергії, для зменшення вуглецевого сліду туристичної діяльності.
Міські зелені зони
Створення та підтримка парків, садів і природних екосистем у міському середовищі, що сприяє збереженню біорізноманіття та покращує відпочинкові можливості для туристів.
Енергоефективна туристична інфраструктура
Впровадження енергозберігаючих технологій у готелях, ресторанах та інших об'єктах туристичного сервісу, що зменшує споживання ресурсів.
Локальні еко-ініціативи
Розвиток агротуризму та міських ферм (включно з програмою WWOOF), які дозволяють туристам поєднувати відпочинок із внеском у стале використання природних ресурсів.
Екологічні культурні події
Організація фестивалів з природоохоронною тематикою, таких як святкування цвітіння сакури, що поєднують як культурний обмін, так і формування екологічної свідомості.
Цифрові рішення для відповідального туризму
Використання сучасних технологій для допомоги туристам у виборі екологічно безпечних маршрутів, закладів розміщення та інших сервісів.

Рисунок 2.5 – Основні тенденції розвитку сталого туризму Швеції

Джерело: складено автором на основі [25].

Ці екологічні досягнення Швеції створюють унікальну пропозицію в інтересах світового туризму [23,25]. Тут туристи можуть із перших рук спостерігати за перевагами сталого способу життя: відвідують міста на

орендованих велосипедах, вивчають нові екорайони із гідами або ж поринають у розкіш сертифікованих за зеленими стандартами відпочинкових об'єктів (рис.2.6).

Обов'язковий роздільний збір біовідходів
• Удосконалена система з контейнерами біля кожного будинку та активними просвітницькими кампаніями допомагає туристам долучитися до екологічних практик під час перебування в країні.
Розширена система сортування відходів
• Зручні автомати для сортування тари у громадських місцях та система повернення застави роблять переробку доступною та привабливою для туристів, створюючи культури екологічної відповідальності.
Комплексні програми адаптації до кліматичних змін
• Управління міста Лунд впроваджує інтегровану програму, що охоплює сталу мобільність, управління відходами та енергоефективність, залучаючи туристичний сектор до спільних екологічних цілей.
Екоосвітні ініціативи
• Численні форуми та кампанії підвищують обізнаність, а практики скорочення використання одноразових предметів у ресторанах допомагають туристам долучитися до екологічних звичок.
Міжнародні екологічні партнерства
• Обмін досвідом з українськими експертами демонструє глобальне лідерство Швеції у сталому управлінні міським простором та туризмом, підвищуючи міжнародний престиж країни.

Рисунок 2.6 – Актуальні екологічні ініціативи Швеції (на 2024–2025 рр.)

Джерело: складено автором на основі [23].

У шведському природно-орієнтованому туризмі діють стандарти якості, зокрема у межах національної системи сертифікації Nature's Best, яка сертифікує екологічні тури та послуги. Кількість кваліфікованих фахівців суттєво зростає: у країні на кінець 2022 року було майже 100 сертифікованих інструкторів з екотуризму. Сталий туризм, очевидно, має потенціал для зростання: за даними аналітиків Visit Sweden, у Швеції налічується від 1,5 до 5 тисяч підприємств, що

пропонують урбаністично–екологічні екскурсії, а попит на послуги таких підприємств зріс упродовж останніх років [23].

Дослідження показують значну зацікавленість екологічним туризмом у Швеції. Згідно з опитуваннями, більш ніж 54% шведських туристів враховують при виборі пропозиції те, чи буде їхня поїздка екологічно нешкідливою [12]. У 2023 році Швеція дала перше місце до європейських туристичних напрямків щодо сталого розвитку у глобальному рейтингу Euromonitor [22]. Природоорієнтований туризм у країні підростає динамічно – у 2022 році налічувалося від 1500 до 5000 підприємств із тенденцією до збільшення кількості [23].

За інформацією на 2024 рік, близько 88% усіх готельних кімнат у Гетеборзі було сертифіковано згідно з екологічними нормами [7]. Національна сфера, станом на 2023 рік, за понад 88% від усіх готелів найбільшої готельної мережі Швеції «Scandic» (87 об'єктів) була сертифікована Північноєвропейським лебедем із найпрестижнішого екологічного сертифікату (рис.2.7).

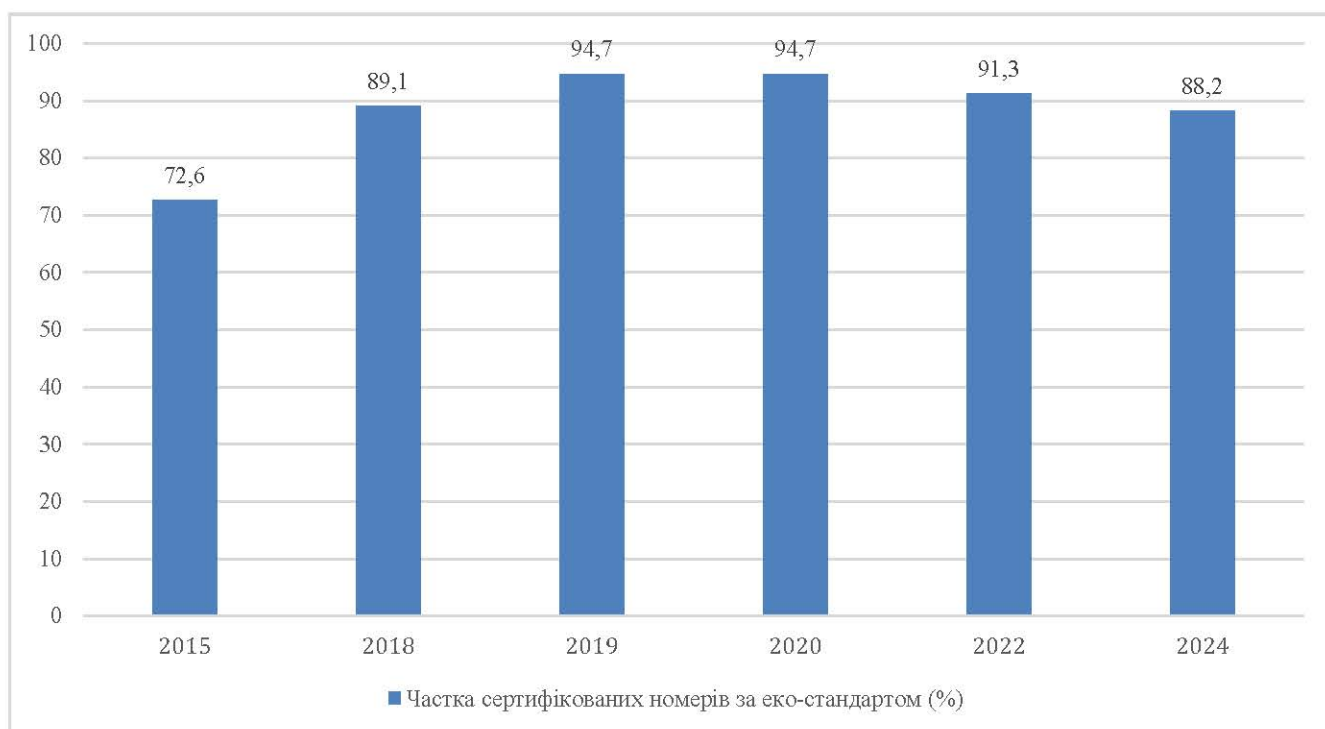


Рисунок 2.7 – Відсоток екологічної сертифікації номерів готельної мережі «Scandic» у Гетеборзі (2015–2024 pp.)

Джерело: складено автором на основі [7].

Рядові впровадження екологічних стандартів у підгалузі готельного бізнесу шведських міст є важливою складовою створення споживчого продукту для сталого урбаністичного туризму. Компанія «Pandox», яка веде готельний бізнес в Скандинавських країнах, оголосила про свою мету отримати екологічну сертифікацію «Green Key» для всіх 20 готелів, які належать їй.

Водночас «Scandic» цілеспрямовано працює над збереженням навколишнього середовища [20]. Їх результатами в період із 1996 по 2025 роки можна тішитися: на 32% менше споживали води на госте-ніч, електрики на 31% менше, та більш ніж на 60% або 65% у викидах CO₂ зменшували на госте-ніч (рис.2.5).

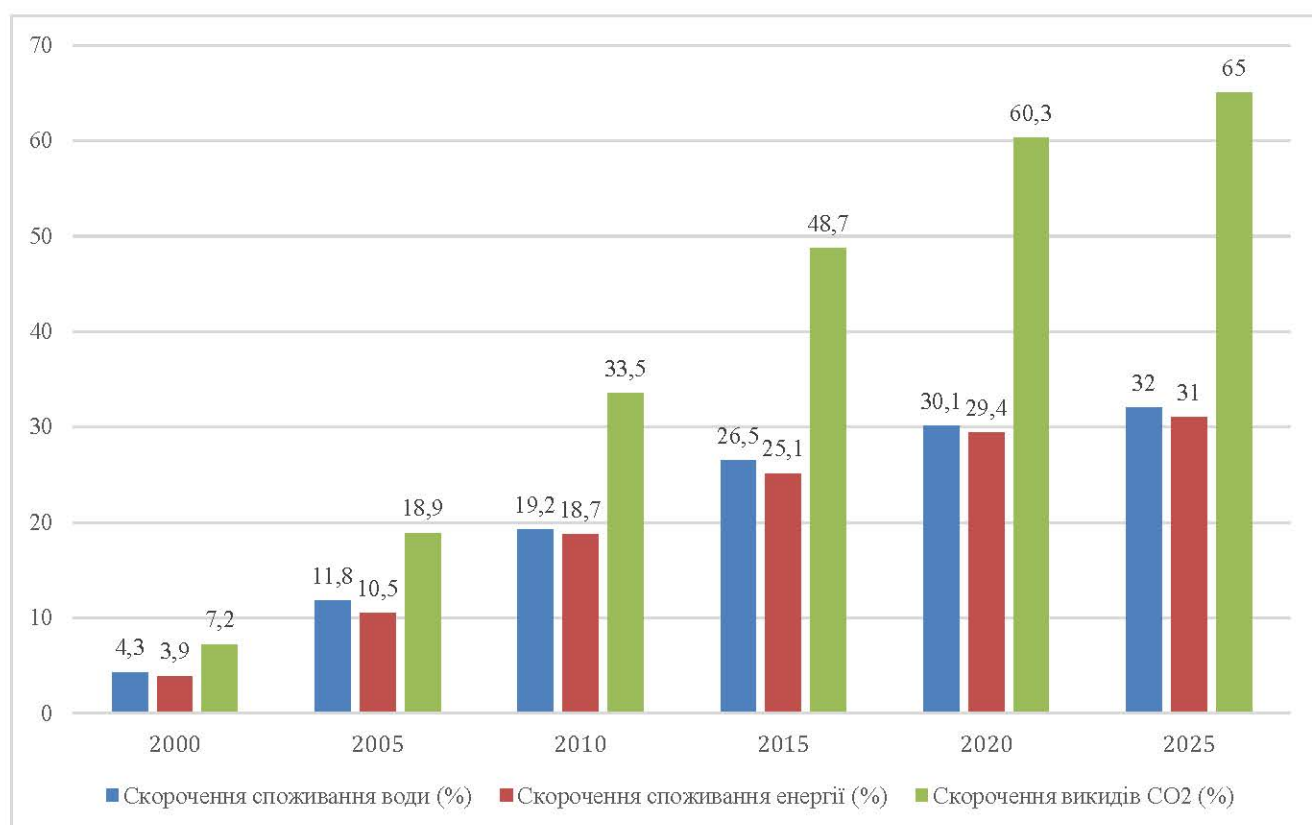


Рисунок 2.8 – Екологічний прогрес шведської мережі готелів «Scandic»
(станом на початок 2025 рр.)

Джерело: складено автором на основі [20].

Інтернаціональні рейтинги підтверджують лідерство Швеції у сталому туризмі. Країна традиційно займає перші місця у глобальних рейтингах за всіма

ознаками екологічного туризму. Зокрема, згідно з індексом Euromonitor Sustainable Travel Index–2023, Швеція була визначена як номер один у туристичних напрямках Європи з точки зору екологічної стійкості [22].

Отже, встановлено, що урбаністичний туризм у шведській моделі з одного боку будується на високих стандартах життя та збереженні культурних традицій, а з іншого – на екологічних політиках. Ці фактори збільшують туристичну привабливість шведських міст.

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 2

За результатами другого розділу було отримано наступні висновки:

1. Досліджено розвиток шведських міст, що виявило особливості формування міського простору в Швеції. Процес відбувався з дуже сильними торговельно–політичними імперативами, серед яких були вплив Ганзейського союзу, реформаційні зміни XVI століття та індустріалізація. З часом, протягом століть, найбільші міста Швеції значно перетворилися з портових торгових центрів на туристичні міста з сучасною структурою, збалансованою з історичною спадщиною, сучасною інфраструктурою, інноваційними технологіями та екологічною свідомістю. Дослідження показало, що сталий розвиток домінує в трансформації міського туризму в Швеції шляхом сприяння розвитку зелених зон, велосипедної інфраструктури, цифрових технологій та пішохідного руху.

2. Встановлено, що урбаністичний туризм у шведській моделі з одного боку будується на високих стандартах життя та збереженні культурних традицій, а з іншого – на екологічних політиках. Ці фактори збільшують туристичну привабливість шведських міст, орієнтовану на освічених, екологічно свідомих туристів із зацікавленістю у міській культурі. Розвиток у сферах екологічного міського туризму, розумної мобільності та еко–культурних маршрутів дають підставу зробити висновок, що Швеція готова адаптувати міський туризм до глобальних трендів.

РОЗДІЛ 3

РОЗРОБКА ТУРИСТИЧНОГО МАРШРУТУ «УРБАНІСТИЧНА ШВЕЦІЯ»

3.1. Обґрунтування вибору міст та значущих урбаністичних об'єктів маршруту

Розробка урбаністичного туристичного маршруту «Урбаністична Швеція» базувалась на системному відборі міст, які демонструють шведську модель сталого міського розвитку. Формування маршруту базувалось на ретельному відборі міст, що представляють різні сторони шведської урбаністичної культури і в собі одночасно забезпечують логістичну доцільність, туристичну привабливість та освітню цінність. Відбір міст для урбаністичного маршруту базується на аналізі переліку критеріїв (за методом TOPSIS) [5], що враховують як об'єктивні показники розвитку міської інфраструктури, так і суб'єктивні фактори туристичної привабливості. Метод TOPSIS використовується для багатокритеріального прийняття рішень, заснований на принципі вибору альтернативи, яка має найменшу віддаленість від ідеального позитивного рішення і є найбільшою віддаленістю від ідеального негативного рішення [5].

Розроблені критерії відбору спрямовували на пошук міст, що найбільш повно реалізують концепцію сталого урбанізму, і які також можуть стати прикладом для інших регіонів світу (табл.3.1) [5,21].

Таблиця 3.1 – Критерії відбору міст для сталого урбаністичного маршруту

Критерій	Характеристика	Коеф. впливу
Найвищий ступінь впливу		
Впровадження принципів сталого розвитку	Принципи сталого розвитку є основою сучасної урбаністичної політики Швеції.	0,16
Ступінь туристичної привабливості	Кількість туристичних об'єктів, якість готельної бази, розвиненість ресторанного бізнесу, наявність туристичних маршрутів та екскурсійних програм. Рівень сервісу, мовна підтримка для іноземних туристів та загальна туристична репутація міста.	0,15

Продовження таблиці 3.1

Критерій	Характеристика	Коеф. впливу
Найвищий ступінь впливу		
Ступінь туристичної привабливості	Кількість туристичних об'єктів, якість готельної бази, розвиненість ресторанного бізнесу, наявність туристичних маршрутів та екскурсійних програм. Рівень сервісу, мовна підтримка для іноземних туристів та загальна туристична репутація міста.	0,15
Концепція «розумного міста»	Концепція має на увазі впровадження технологій в управління містом. Наприклад, розумне освітлення, системи моніторингу повітря та шуму, цифрові сервіси для мешканців, мобільні додатки для туристів.	0,14
Значний ступінь впливу		
Інфраструктурний урбаністичний потенціал	Розвиненість системи громадського транспорту, велоінфраструктури, пішохідних зон, зелених насаджень, комунальних служб та цифрових сервісів. Якість міського благоустрою, освітлення, безпеки та доступності для людей з інвалідністю.	0,13
Історичний урбаністичний потенціал	Цей критерій дає туристам змогу побачити та зрозуміти історію сучасної шведської урбаністичної культури. Також це допомагає оцінити підходи до збереження культурної спадщини.	0,12
Соціокультурний урбаністичний потенціал	Різноманітність культурних подій, фестивалів, виставок, театральних вистав та музичних концертів. Наявність творчих кластерів, арт-районів, галерей сучасного мистецтва та простори для культурних експериментів. Рівень соціальної активності мешканців та їх участь у міському житті.	0,11
Архітектурна унікальність	Архітектурна унікальність створює візуальну привабливість маршруту. Також демонструє розвиток шведського дизайну та архітектури.	0,10
Соціокультурний урбаністичний потенціал	Різноманітність культурних подій, фестивалів, виставок, театральних вистав та музичних концертів. Наявність творчих кластерів, арт-районів, галерей сучасного мистецтва та простори для культурних експериментів. Рівень соціальної активності мешканців та їх участь у міському житті.	0,11
Архітектурна унікальність	Архітектурна унікальність створює візуальну привабливість маршруту. Також демонструє розвиток шведського дизайну та архітектури.	0,10
Середній ступінь впливу (базові вимоги, які мають бути дотримані під час розробки будь-якого турпродукту)		
Транспортна доступність	Наявність залізничного сполучення, автобусних маршрутів, можливості авіаперельотів та морського транспорту. Частота рейсів, тривалість подорожі між містами маршруту та зручність пересадок. Розвиненість міського громадського транспорту.	0,08

Продовження таблиці 3.1

Критерій	Характеристика	Коеф. впливу
Середній ступінь впливу (тобто базові вимоги, які мають бути дотримані під час розробки будь-якого турпродукту)		
Логістичне розташування	Географічне положення міста відносно інших туристичних центрів, можливість створення логічного маршруту без значних відхилень та зворотних переміщень. Близькість до аеропортів, портів та основних транспортних вузлів.	0,06
Рівень безпеки та комфорту	Показники злочинності, якість медичних послуг, ефективність екстрених служб, загальний рівень безпеки для туристів. Комфортність міського середовища, чистота, освітлення та загальна атмосфера гостинності.	0,05
Всього		1

Джерело: складено автором на основі [5,21].

Коефіцієнти важливості розподілено з огляду на специфіку урбаністичного сталого туризму. Найбільшою вагою володіють принципи сталого розвитку (0,16) та туристична привабливість (0,15), адже основа дослідження й відображають новаторський характер шведської міської моделі. Інфраструктурний, історичний та соціокультурний потенціал, а також архітектурна унікальність отримали середні коефіцієнти (0,10–0,13). Найнижчі значення коефіцієнтів (0,05–0,08) надано критеріям безпеки, транспортної доступності й логістичного розташування через високі стандарти в усіх шведських містах за цими показниками [21].

Було проведено попередній аналіз десяти найбільш репрезентативних шведських міст за сучасними дослідженнями (табл.3.2) [25].

Таблиця 3.2 – Характеристика топ-10 міст-кандидатів для програми туру «Урбаністична Швеція»

№	Місто	Статус	Досягнення	Інновації	Культурний та туристичний потенціал
1	Стокгольм	Столиця, політичний та економічний центр	Провідні позиції в IESE Cities in Motion Index, лідер у сфері smart-city технологій	Потужна цифровізація міських сервісів, розвинений громадський транспорт	Численні музеї, театри, історичне старе місто Гамла Стан, мільйони туристів щороку

Продовження таблиці 3.2

№	Місто	Статус	Досягнення	Інновації	Культурний та туристичний потенціал
2	Гетеборг	Столиця сталого туризму, великий портовий центр	Визнання найсталішим туристичним напрямком у світі (GDS–Index)	Екологічний транспорт, система сортування сміття, перетворення промислових територій	Фестивалі (Way Out West), культурні та креативні простори, поєднання економіки з якістю життя
3	Мальме	Місто майбутнього і мультикультурний центр	Район Vastra Hamnen – перший у світі квартал на 100% відновлюваній енергії	Хмарочос Turning Torso, сталі будівельні технології	Мультикультурна політика, інтеграція громад, архітектурні пам'ятки
4	Уппсала	Університетське місто, науковий центр	Лідер у впровадженні кліматичних стратегій (WWF)	Потужна система парків та зелених зон, велоінфраструктура	Найстаріший університет Швеції, багата історична спадщина
5	Лунд	Університетське місто європейського рівня	Один з найкращих університетів північної Європи (Lund University)	Продумана інфраструктура для пішоходів і велосипедистів	Компактне пішохідне місто, історико–архітектурна спадщина, науковий хаб
6	Векше	«Найзеленіше місто Європи»	Понад 90% енергії з відновлюваних джерел, відмова від викопного палива з 1996 р.	Інтеграція системи озер і заповідників у міське середовище	Визнання BBC та WWF як приклад еко–урбаністики
7	Еребру	Центр технологічних інновацій	Високі місця у шведських муніципальних рейтингах якості життя	Розвиток ІТ–сектору, урбаністичних просторів	Замок Еребру, набережна як туристичні магніти, культурне життя
8	Карлстад	Місто води, сонця й інклюзії	Участь у програмах UN Habitat щодо стійкого міського розвитку	Урбаністичні проекти з розвитку парків, водних маршрутів і публічних просторів	Природна краса озера Венерн, соціальна інклюзивність

Продовження таблиці 3.2

№	Місто	Статус	Досягнення	Інновації	Культурний та туристичний потенціал
9	Норрчепінг	Центр креативної економіки	Входить до списку креативних міст ЮНЕСКО	Трансформація промислових будівель у музеї та стартап-хаби	Річка Мотала як композиційна вісь, мистецькі ініціативи, культурні простори
10	Гельсінборг	Центр міського управління майбутнього	Один з найінноваційніших у сфері міського управління та цифровізації	Smart City Sweden технології, автоматизовані сервіси, екомоніторинг	Міжнародна виставка H22 City Expo 2022

Джерело: складено автором на основі [25].

На основі аналізу значущих характеристик десяти міст Швеції, було складено таблицю оцінки за методом TOPSIS (критерії взяті із таблиці 3.1) [5]. Для розрахунку найбільш доцільних міст для розробки туру було оцінено кожен із критеріїв. Фінальна оцінка розраховується за формулою (3.1):

$$y = x \times k \quad (3.1)$$

де x – авторська оцінка;

k – коефіцієнт з таблиці 3.1;

y – фінальна оцінка.

Таблиця 3.3 – Оцінка міст Швеції за методом TOPSIS

Місто		Стокгольм		Гетеборг		Мальме		Упсала		Лунд	
Критерій	k	x	y	x	y	x	y	x	y	x	y
Впровадження принципів сталого розвитку	0,16	9	1,44	8	1,28	9	1,44	7	1,12	7	1,12
Ступінь туристичної привабливості	0,15	10	1,5	9	1,35	8	1,2	7	1,05	7	1,05
Концепція «розумного міста»	0,14	9	1,26	8	1,12	7	0,98	7	0,98	8	1,12
Інфраструктурний потенціал	0,13	10	1,3	9	1,17	8	1,04	7	0,91	7	0,91
Історичний потенціал	0,12	9	1,08	8	0,96	7	0,84	9	1,08	9	1,08

Продовження таблиці 3.3

Місто		Стокгольм		Гетеборг		Мальме		Уппсала		Лунд	
Критерій	k	x	y	x	y	x	y	x	y	x	y
Соціокультурний потенціал	0,11	10	1,1	9	0,99	8	0,88	7	0,77	7	0,77
Архітектурна унікальність	0,10	8	0,8	7	0,7	8	0,8	7	0,7	8	0,8
Транспортна доступність	0,08	10	0,8	9	0,72	8	0,64	7	0,56	7	0,56
Логістичне розташування	0,06	9	0,54	8	0,48	8	0,48	6	0,36	6	0,36
Рівень безпеки та комфорту	0,05	8	0,4	7	0,35	6	0,3	8	0,4	8	0,4
Сумарна оцінка міста		10,22		9,12		8,60		7,93		8,17	
Місто		Векше		Еребру		Карлстад		Норрчепінг		Гельсінборг	
Критерій	k	x	y	x	y	x	y	x	y	x	y
Впровадження принципів сталого розвитку	0,16	9	1,44	6	0,96	7	1,12	7	1,12	6	0,96
Ступінь туристичної привабливості	0,15	6	0,9	6	0,9	7	1,05	6	0,9	7	1,05
Концепція «розумного міста»	0,14	8	1,12	6	0,84	7	0,98	6	0,84	6	0,84
Інфраструктурний потенціал	0,13	6	0,78	7	0,91	7	0,91	7	0,91	7	0,91
Історичний потенціал	0,12	6	0,72	8	0,96	6	0,72	7	0,84	7	0,84
Соціокультурний потенціал	0,11	6	0,66	7	0,77	7	0,77	6	0,66	6	0,66
Архітектурна унікальність	0,10	6	0,6	7	0,7	6	0,6	7	0,7	7	0,7
Транспортна доступність	0,08	6	0,48	7	0,56	7	0,56	7	0,56	6	0,48
Логістичне розташування	0,06	5	0,3	6	0,36	7	0,42	6	0,36	8	0,48
Рівень безпеки та комфорту	0,05	9	0,45	8	0,4	8	0,4	7	0,35	7	0,35
Сумарна оцінка міста		7,45		7,36		7,53		7,24		7,27	

Джерело: складено на основі авторської оцінки.

Після дослідження десяти шведських міст, для розробки туру були обрані Стокгольм, Гетеборг та Мальме. Вони отримали найвищі бали: 10,22, 9,12 та 8,60. Стокгольм сильно зосереджений на екологічних ініціативах, тоді як Гетеборг та Мальме сприяють туризму, поєднуючи історичну спадщину та цифрові рішення.

Під час розробки туристичного маршруту потенційні пам'ятки було обрано та класифіковано за п'ятьма напрямками (рис.3.1) [50].

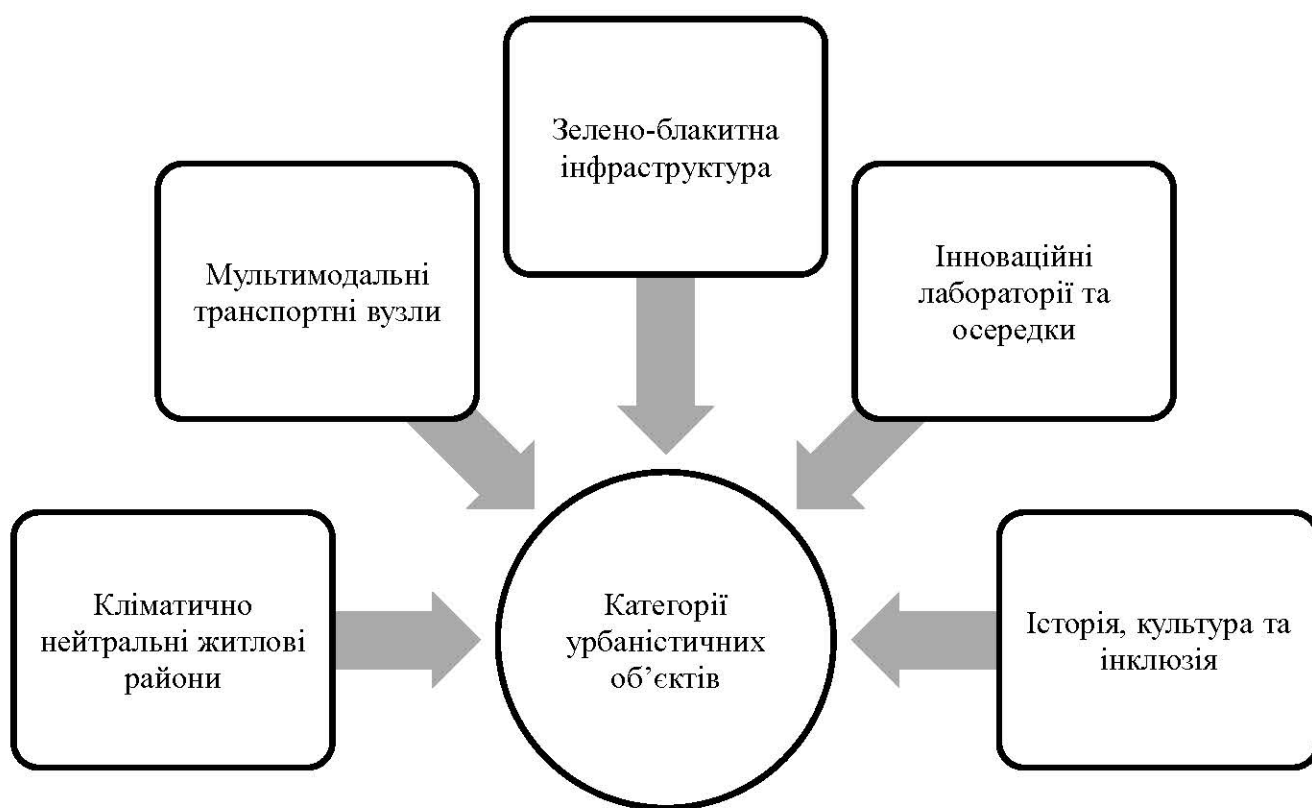


Рисунок 3.1 – Категорії урбаністичних об'єктів

Джерело: складено автором на основі [50].

Для подальших кроків у розробці маршруту туру «Урбаністична Швеція» основні екологічні та урбаністичні дестинації об'єкти було згруповано за п'ятьма категоріями (табл.3.4) [25].

Таблиця 3.4 – Об'єкти маршруту «Урбаністична Швеція»

№	Група	Об'єкти	Значимість
1	Кліматично нейтральні житлові райони	Хаммарбю Шостад та Модель Хаммарбю (Стокгольм)	Наочні приклади «замкнених» систем водо– та енергозабезпечення та 100% використання відновлюваних джерел енергії у реконструйованих портових районах.
		Вестра Хамнен (Мальме)	
2	Мультимодальні транспортні вузли	Водна площа Слюссен та простір Слюссенруммет (Стокгольм)	Демонстрація поєднання транспортної інфраструктури з цифровими системами управління.
		Транспортний вузол Седерверн (Мальме)	

Продовження таблиці 3.4

№	Група	Об'єкти	Значимість
3	Зелено-блакитна інфраструктура	Королівський морський порт (район Норра Юргордстаден) (Стокгольм)	Експериментальні проекти роботи з кліматичними ризиками (зони для поглинання дощової води й міські зелені коридори).
		Міст Йота Ельвбрун та парки для збору дощової води (Гетеборг)	
4	Інноваційні лабораторії та осередки	Науковий парк Ліндхольмен (Гетеборг)	Демонстраційні майданчики: безпілотні транспортні засоби, мобільність як послуга, повторне використання ресурсів і спільне виробництво сонячної енергії.
		Пілотний проект циркулярної економіки в Сеге Парк (Мальме)	
5	Історія, культура та інклюзія	Квартал Хага з обмеженим рухом автотранспорту (Гетеборг)	Збалансоване поєднання збереження спадщини, зручності для пішоходів та соціальної відкритості через створення громадських просторів.
		Фріхамнен/Ювілейний парк (Гетеборг)	
		Громадський центр Мальме Лайв (Мальме)	

Джерело: складено автором на основі [25].

У проведеному аналізі за п'ятьма основними категоріями було обстежено лабораторії передових практик урбанізації у сферах кліматично нейтрального житлового будівництва, мультимодальних транспортних систем, зелено-блакитної інфраструктури, інноваційних осередків і культурно-інклюзивного розвитку у провідних містах Швеції – Стокгольмі, Мальме та Гетеборзі [25].

Отже, було розроблено фундамент для детальної розробки концептуального туристичного маршруту «Урбаністична Швеція» з комплексним аргументуванням структури та комерційної життєздатності.

3.2. Детальний опис маршруту з акцентом на урбаністичні особливості (Стокгольм, Гетеборг, Мальме)

Урбаністичний тур «Урбаністична Швеція» являє собою чотириденний навчально-дослідницький і розважальний тур, що вивчає найкращі практики

планування, управління та перетворення міських просторів у контексті сталого розвитку. Концептуально тур спирається на сучасну міждисциплінарну модель навчання через досвід взаємодії з реальними урбаністичними середовищами (модель «learning through place» – навчання через місце) (рис.3.2) [33].

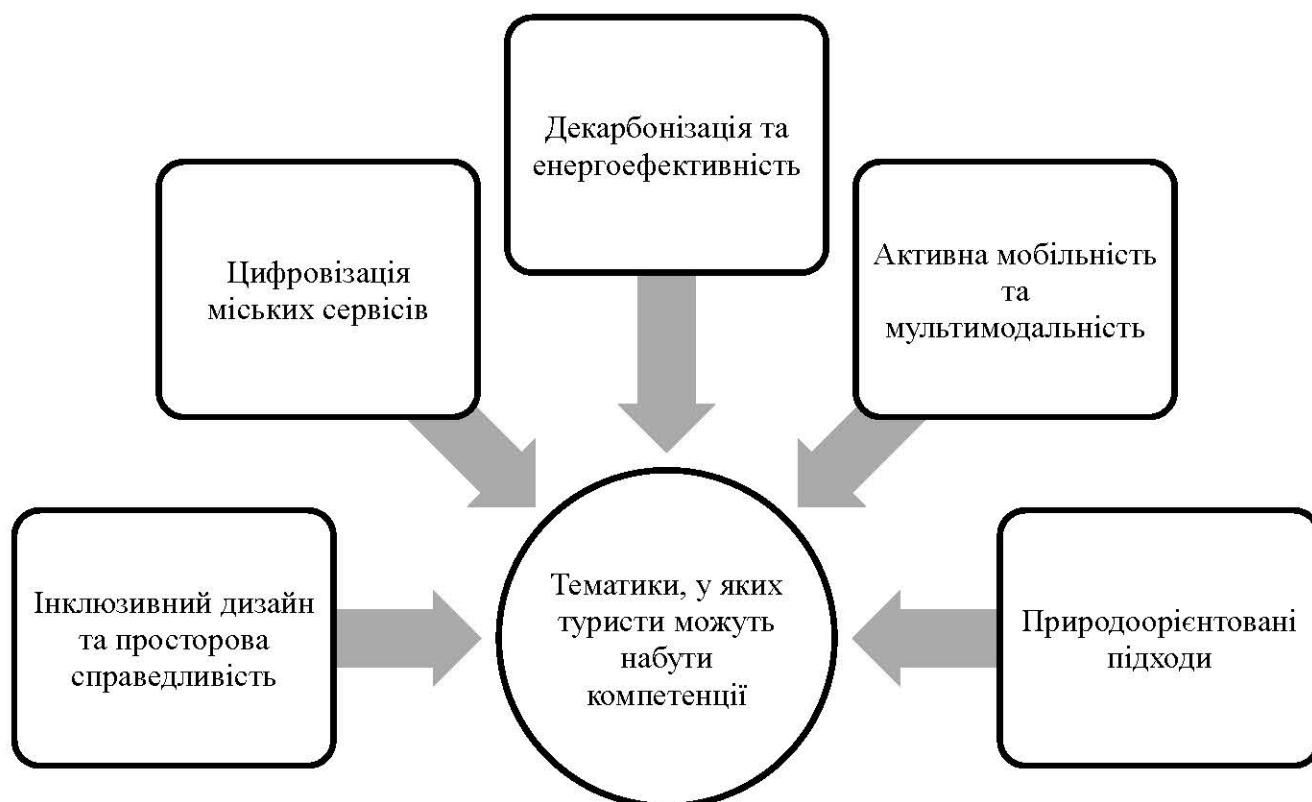


Рисунок 3.2 – Тематики, у яких туристи можуть набути компетенції в рамках туру «Урбаністична Швеція»

Джерело: складено автором на основі [33].

Цільовою аудиторією цього туру є студенти, молоді фахівці, дослідники та інші особи, які цікавляться сучасним підходом урбаністики (табл.3.5).

Таблиця 3.5 – Основні деталі туру «Урбаністична Швеція»

№	Параметр	Характеристика
1	Формат туру	Освітній тур із зануренням, аналітичними дискусіями та щоденним обміном враженнями Відправлення групи з 10 осіб тричі на місяць

Продовження таблиці 3.5

№	Параметр	Характеристика
2	Цільова аудиторія	Туристи, зацікавлені в сталому розвитку, урбаністиці, архітектурі, міському плануванні.
3	Тривалість програми	4 дні активної програми та 2 дні в дорозі (для туристів з України).
4	Форма маршруту	Лінійний маршрут по Швеції із поверненням в Україну.
5	Географія маршруту	Польща (трансферна країна), Швеція (Стокгольм – Гетеборг – Мальмо).

Джерело: складено на основі авторських розробок туру.

Маршрут розроблено з урахуванням принципів сталої мобільності, що передбачає пріоритетне використання пішохідного та велосипедного пересування для внутрішньоміських переміщень, а також громадського транспорту для подорожей між містами (табл.3.6).

Таблиця 3.6 – Програма туру «Урбаністична Швеція» (додаток Б)

№	Час	Локація	Активність	Вартість
День 0				
Зустріч у Львові, трансфер				
1	21:40	Львів, Автовокзал «Двірцевий»	Перша зустріч групи, знайомство, вирішення організаційних питань	Безкоштовно
2	22:45 – 6:00	Прямий автобус до Кракова	Нічна поїздка до Кракова (час із урахуванням формальностей на кордоні)	Вартість трансфера включена у вартість туру
День 1				
Місто Стокгольм: Екомісто як функціональна система				
1	6:00 – 6:20	Міжнародний аеропорт Краків – Балиці ім. Івана Павла II	Трансфер з Автовокзала MDA до Міжнародного аеропорта Краків – Балиці ім. Івана Павла II	Вартість трансфера включена у вартість туру
2	7:10 – 8:40		Реєстрація на рейс, проходження митних формальностей	Включено у тур, туристи мають сплатити самостійно у разі перевищення норми багажу
3	9:10 – 11:00	Переліт Краків – Стокгольм	Подорож літаком Краків – Стокгольм	Включено у вартість туру
4	11:00 – 11:30	Аеропорт «Стокгольм Арланда»	Прибуття групи до аеропорту Стокгольма, трансфер та оренда велосипедів в центрі міста.	Оренда велосипедів та трансфер з аеропорту до міста включені у вартість туру

Продовження таблиці 3.6

№	Час	Локація	Активність	Вартість
День 1				
Місто Стокгольм: Екомісто як функціональна система				
5	11:30 – 11:45	Район Хаммарбю Шостад	Велосипедна екскурсія районом Хаммарбю Шостад, практичний огляд Моделі Хаммарбю	Послуги гіда включені у вартість туру
6	11:45 – 12:30	Юргорден	Продовження велопогулянки до берега Юргордена; Ланч-бокс пікнік на березі Юргордена	Ланч-бокс туристи збирають самостійно до початку велоекскурсії
7	12:30 – 15:30	Норра Юргордстаден	Велопогулянка через Королівський Юргорден до Норра Юргордстаден, екскурсія з гідом	Послуги гіда включені у вартість туру
8	15:30 – 17:00	Готель «Scandic Södra Kajen» (Södra Kajen 37, 115 41)	Заселення до готелю. Відпочинок, вільний час.	Проживання включено у вартість туру
9	17:00 – 17:30	Водна площа Слюссен	Велопогулянка до Водної площі Слюссен	Безкоштовно
10	17:30 – 19:00		Вільний час для прогулянки пішки або самостійних відвідувань локальних музеїв	За бажанням, туристи можуть завчасно забронювати квитки до музеїв
8	19:00 – 20:30	Ресторан «Restaurant Akkurat» (Södermalm, Hornsgatan 18, 118 20)	Вечеря в ресторані з видом на озеро Меларен	Вечері не включені до вартості туру
9	20:30 – 21:30	Готель «Scandic Södra Kajen» (Södra Kajen 37, 115 41)	Повернення до готелю на велосипедах. Обговорення вражень	Безкоштовно
День 2				
Місто Гетеборг: Експерименти в міському просторі				
1	6:30 – 7:30	Готель «Scandic Södra Kajen» (Södra Kajen 37, 115 41)	Сніданок у готелі (Стокгольм), виселення	Сніданки включені до вартості туру
2	7:30 – 8:00	Центральна Залізниця Стокгольма (Centralplan 15, 111 20)	Трансфер до центрального вокзалу	Трансфер включений до вартості туру
3	8:00 – 11:00	Швидкісний потяг SJ	Потяг Стокгольм – Гетеборг, оглядова інформація від гіда в дорозі	Трансфер та послуги гіда включені у вартість туру

Продовження таблиці 3.6

№	Час	Локація	Активність	Вартість
День 2				
Місто Гетеборг: Експерименти в міському просторі				
4	11:00 – 11:30	Центральна залізниця Гетеборга (Drottningtorget 5, 411 03)	Прибуття до Гетеборга та пересадка на трамвай	Трансфер включений до вартості туру
5	11:30 – 13:00	Jubileumsparken (Frihamnen 7, 417 70)	Оренда велосипедів; відвідування Фріхамнен/ Ювілейного парку. Огляд сауни, павільйонів, прикладів реновації з гідом	Послуги гіда та оренда велосипедів включені у вартість туру
6	13:00 – 14:00	Ресторан «Royal Shalimar» (Frihamnen 16B, 417 70)	Обід у ресторані Royal Shalimar	Обіди не включені до вартості туру
7	14:00 – 14:30	Науковий район Ліндхольмен	Велопогулянка до Наукового парку Ліндхольмен	Безкоштовно
8	14:30 – 15:30		Відвідування наукового парку Ліндхольмен, огляд рішень «розумної» мобільності разом із гідом	Послуги гіда включені у вартість туру
9	15:30 – 16:30	Готель «Scandic Göteborg Central» (Vikingsgatan 7, 411 04)	Заселення в готель та час для відпочинку	Проживання включено у вартість туру
10	16:30 – 18:00	Район Хага	Погулянка пішохідним районом Хага, знайомство з історичною забудовою та безбар'єрним середовищем	Послуги гіда включені у вартість туру
11	18:00 – 20:30	Ресторан «Schnitzelplatz Lagerhuset» (Heurlins Plats 1, 413 01)	Вечеря у ресторані з видом на канал Лілла Буммен	Вечері не включені до вартості туру
12	20:30 – 21:30	Готель «Scandic Göteborg Central» (Vikingsgatan 7, 411 04)	Повернення до готелю, обмін враженнями та обговорення урбаністичних аспектів міста	Проживання включено у вартість туру
День 3				
Між Гетеборгом та Мальме: Вода, ландшафт, регенерація				
1	7:30 – 8:30	Готель «Scandic Göteborg Central» (Vikingsgatan 7, 411 04)	Сніданок у готелі (Гетеборг)	Сніданки включені до вартості туру

Продовження таблиці 3.6

№	Час	Локація	Активність	Вартість
День 3				
Між Гетеборгом та Мальме: Вода, ландшафт, регенерація				
2	8:30 – 10:00	Hisingsbron (Hisingsbron, 411 04)	Велопрогулянка до Гьота Ельвброн та дослідження парків для збору дощової води разом із гідом	Послуги гіда включені у вартість туру
3	10:00 – 11:00	Готель «Scandic Göteborg Central» (Vikingsgatan 7, 411 04)	Повернення до готелю, вільний час для збору речей та виселення	Проживання включено у вартість туру
4	11:30 – 12:00	Район ресторану «Restaurang Pagoden» (Gullbergs Strandgata 15, 411 04)	Обід та прогулянка вздовж каналів	Обіди не включені до вартості туру
5	12:00 – 12:30	Центральна залізниця Гетеборга (Drottningtorget 5, 411 03)	Пішохідна прогулянка до залізниці	Безкоштовно
6	13:00 – 15:30	Швидкісний потяг SJ	Потяг Гетеборг – Мальме, дискусія із гідом про інноваційний район Bo01	Трансфер включений у вартість туру
7	15:30 – 16:00	Готель «Scandic Kramer» (Stortorget 7, 211 22)	Пішохідна прогулянка до готелю (6 хв пішки від вокзалу), заселення, вільний час	Проживання включено у вартість туру
8	16:00 – 18:00	Вестра Гамнен, Bo01, Тернінг Торсо	Оренда велосипедів, велопрогулянка районом Вестра Гамнен/Bo01 + огляд вежі Тернінг Торсо	Послуги гіда та оренда велосипедів включені у вартість туру
9	18:00 – 20:00	Ресторан «Porto Gastrobar» (Lilla Varvsgatan 13a, 211 17)	Вечеря у ресторані.	Вечері не включені до вартості туру
10	20:00 – 21:00	Готель «Scandic Kramer» (Stortorget 7, 211 22)	Повернення до готелю, вечірні обговорення досвіду	Проживання включено у вартість туру
День 4				
Місто Мальме: Місто циклів і майбутнього				
1	7:30 – 8:30	Готель «Scandic Kramer» (Stortorget 7, 211 22)	Сніданок у готелі	Сніданки включені до вартості туру

Продовження таблиці 3.6

№	Час	Локація	Активність	Вартість
День 4				
Місто Мальме: Місто економіки майбутнього				
2	8:30 – 12:00	Bo01 – Сеге Парк – транспортний вузол Седерверн	Оренда велосипедів та велопогулянка за маршрутом Bo01 – Сеге Парк – транспортний вузол Седерверн Зупинка у Сеге Парку. Зупинка у Седерверні.	Послуги гіда та оренда велосипедів включені у вартість туру
3	12:00 – 13:00	Pildammsparken	Пікнік із власними ланч-боксами	Ланч-бокс туристи збирають самостійно до початку велоекскурсії
4	13:30 – 15:00	Malmo Live (Dag Hammarskjölds torg 4, 211 18)	Заключне зібрання в громадському центрі Мальме Лайв: обмін враженнями, дискусії.	Безкоштовно
5	15:00 – 17:00	Готель «Scandic Kramer» (Stortorget 7, 211 22)	Пакування речей, виселення з готелю, вільний час	Проживання включено у вартість туру
6	17:00 – 18:30	Ресторан «Sture» (Adelgatan 13, 211 22)	Вечеря у ресторані «Sture»	Вечері не включені у вартість туру
7	18:30 – 18:35	Norra Vallgatan (місце відправки автобусу до Львова)	Пішохідна прогулянка до Norra Vallgatan	Безкоштовно
8	19:45 – 13:30	Автобус Мальме – Краків	Трансфер Мальме – Львів з пересадкою у Кракові	Трансфер включений у вартість туру
Додатковий день у подорожі				
1	13:30 – 16:10	Краків	Пересадка на автобус Краків – Львів	Трансфер включений у вартість туру
2	16:10 – 1:00	Автобус Краків – Львів	Трансфер Краків – Львів, прибуття до Львова	

Джерело: складено автором на основі [8,16,11].

Для того, щоб коректно розрахувати логістику туру «Урбаністична Швеція», для початку було проаналізовано академічно затверджені коефіцієнти викидів вуглецю для кожного із використаних видів транспорту (табл.3.7) [1,32].

Таблиця 3.7 – Коефіцієнти викидів CO₂ для різних видів пересування

Вид пересування	Вуглекислий газ в еквіваленті на пасажиро-кілометр (CO ₂ -екв/пас-км)
Короткомагістральний переліт	101,7 г
Міжміські та міські автобуси	27,3 г
Залізничний транспорт	35 г
Велосипед чи прогулянка пішки	0 г

Джерело: складено автором на основі [1,32].

Перед розрахунком вуглецевого сліду було прораховано відстань (табл.3.8) між DESTИНАЦІЯМИ туру «Урбаністична Швеція» за формулою (3.2):

$$s = v \times t \quad (3.2)$$

де s – шлях у кілометрах (км);

v – швидкість у км/год;

t – час у годинах (год).

Таблиця 3.8 – Відстань та час у дорозі між DESTИНАЦІЯМИ туру «Урбаністична Швеція»

Вид пересування	Середня швидкість пересування	Сумарна кількість годин у дорозі	Дистанція
Короткомагістральний переліт	750 км/год	1 год 50 хв	1375 км
Міжміські та міські автобуси	80 км/год	33 год 45 хв	2700 км
Залізничний транспорт	130 км/год	4 год 30 хв	585 км

Джерело: складено автором на основі [11].

Після розрахунку відстані, проведеної у дорозі у різних видах пересування було проведено розрахунки кількості викидів вуглецю на одного учасника та на всю групу (10 туристів) туру «Урбаністична Швеція» (табл.3.9). Розрахувати вуглецевий слід можливо за формулою (3.3):

$$E_{\text{загальні}} = \sum_{i=1}^n (d_i \times ef_i) \quad (3.3)$$

де $E_{\text{загальні}}$ – загальні викиди CO₂-екв/пас-км;

i – вид транспорту;

d_i – відстань, пройдена певним видом транспорту i (в км);

ef_i – емісійний фактор для транспорту i (в CO_2 –екв/пас–км) [18].

Таблиця 3.9 – Розрахунок загальних викидів туру «Урбаністична Швеція»

Вид пересування	ef_i (CO_2 –екв/пас–км, кг)	d_i (км)	$E_{\text{загальні}}$ (кг CO_2 –екв)
Короткомагістральний переліт	0,1017 кг	1375	$E_{\text{літак}} = 139,8$ кг CO_2 –екв
Міжміські та міські автобуси	0,02732 кг	2700	$E_{\text{автобус}} = 73,8$ кг CO_2 –екв
Залізничний транспорт	0,035 кг	585	$E_{\text{потяг}} = 20,5$ кг CO_2 –екв
Всього викидів	$E_{\text{літак}} + E_{\text{автобус}} + E_{\text{потяг}} = 234,1$ кг CO_2 –екв		

Джерело: складено автором на основі розрахунків.

Типові викиди на людину під час 4–денного навчального туру до Швеції за мультимодальною транспортною схемою знаходяться між 200–800 кг CO_2 , при тому, що найбільшу частку становлять міжнародні перельоти, якщо учасники подорожують із поза меж Європи [32]. Згідно з підрахунками, викиди туру «Урбаністична Швеція» якраз становлять 234,1 кг CO_2 –екв/пас–км, що по кількості викидів знаходиться на нижній межі середньостатистичних викидів подібних турів.

Далі були проаналізовані інші конкурентні переваги туру (табл.3.10).

Таблиця 3.10 – Основні конкурентні переваги туру «Урбаністична Швеція»

Перевага	Опис
Значно зменшений вуглецевий слід без «економії» на комфорті туристів	Тур мінімізує негативний вплив на довкілля шляхом ретельного підбору екологічно чистих видів транспорту для переміщень. Хоча для подолання значних відстаней використовується авіапереліт, його вуглецевий слід компенсується використанням наземного громадського транспорту та велосипедів на коротших маршрутах, забезпечуючи низький загальний рівень викидів без шкоди для зручності та комфорту учасників.

Продовження таблиці 3.10

Перевага	Опис
Дизайн програми відрізняється концептуальністю	Програма туру вирізняється глибокою продуманістю та тематичною цілісністю. Кожен день присвячений певним ключовим поняттям містобудування, що робить підхід свіжим. День 1: Інтеграція, Вода, Система. День 2: Експеримент, Тимчасовість, Людяність. День 3: потік, пейзаж, трансформація. День 3: цикл, майбутнє, суспільство. Вдало збалансовані ритми: день–місто = одна урбаністична ідея; інтерактивна структура (екскурсії + рефлексії).
Контекстуальна програма надихає українських туристів на зміни всередині країни	Програма розроблена з урахуванням актуальних потреб України та має на меті надихнути учасників на позитивні зміни у власній країні. Кожне відвідане місце та представлене рішення (наприклад, концепції сталого транспорту, ефективного зонування міських просторів чи природоорієнтовані рішення (ПОР)) розглядається крізь призму його можливого застосування для відновлення та модернізації українських міст, пропонуючи практичні ідеї та успішні приклади.
Оптимізована сезонність	Оптимізовано для весняно–літнього періоду, максимальна daylight–доступність.
Можливість відчувати себе частиною спільноти урбаністів	Тур сприяє неформальному спілкуванню та обміну досвідом. Це формує відчуття професійної спільноти.
Цінність не лише у відпочинку для душі і мозку, а і для портфоліо	Окрім відпочинку, подорож дає практичні знання та ідеї для професійного портфоліо. Набуті компетенції можна застосувати у майбутніх проектах.

Джерело: складено автором на основі розробок туру.

Тур є унікальним поєднанням екологічно–безпечного підходу, що висвітлює актуальні та прогресивні містобудівельні ідеї, зосереджені на практичному застосуванні знань для українських туристів.

Отже, було розроблено програму туру «Урбаністична Швеція». Маршрут покриває урбаністичні ресурси м. Стокгольм, м. Гетеборг та м. Мальме. Вибір локацій пояснюється аналізом історико–культурної спадщини, інноваційної інфраструктури й практик сталого міського розвитку. Структуру маршруту побудовано з урахуванням просторової логістики та транспортної доступності.

3.3. Аналіз цільової аудиторії, конкурентів та сезонності урбаністичного туру

Окреслення характеристик цільової аудиторії становить фундаментальний етап у розробці та позиціюванні будь-якого туристичного продукту, зокрема у дуже вузькоспеціалізованих сегментах, до яких належить урбаністичний туризм. Адекватне розуміння демографічних, освітніх, економічних аспектів і особливостей поведінки потенційних споживачів дозволяє відрегулювати вміст туру, його логістичне забезпечення й маркетингові комунікації (табл.3.11) [42].

Таблиця 3.11 – Аналіз цільової аудиторії туру «Урбаністична Швеція»

Параметр	Ключові сегменти	Що варто розуміти бізнесу
Вік	21 – 35 років = основна група (приблизно 60 % попиту)	Найбільшу зацікавленість у коротких поїздках виявляє молодь, яка шукає екологічно чистий відпочинок, міжнародний досвід та налагодження контактів.
	36 – 45 років = професійна група (приблизно 25 %)	
	45+ = науковці/викладачі (приблизно 15%)	
Стать	82% – жінки	Через повномасштабне вторгнення, що унеможливило виїзд більшої аудиторії чоловіків закордон, на даному етапі спостерігається вища частка жінок. Однак відсоток чоловіків зберігається у перспективі на майбутній розвиток. Для жіночого сегменту важливі умови «безпечної подорожі» та рівні можливості.
	18% – чоловіки	
Освіта	Вища або незакінчена вища (архітектура, містобудування, екологія, IT-дизайн, транспорт, соціологія). 14 тис. студентів архітектурного напрямку в Україні + приблизно 2 тис. тимчасово навчаються в ЄС	Експертний зміст (гід-урбаніст, практичні заняття/майстер-класи) додає цінності.
Дохід	«Фахівці середнього рівня»: 20000 – 60000 грн / міс (змішана зайнятість, IT-послуги (фріланс), гранти від громадських організацій); молодь шукає гранти або оплату частинами.	Вартість туристичного пакета 20000 – 40000 грн + стипендіальні місця підвищують конверсію.

Продовження таблиці 3.11

Параметр	Ключові сегменти	Що варто розуміти бізнесу
Вік	21 – 35 років = основна група (приблизно 60 % попиту) 36 – 45 років = професійна група (приблизно 25 %) 45+ = науковці/викладачі (приблизно 15%)	Найбільшу зацікавленість у коротких поїздках виявляє молодь, яка шукає екологічно чистий відпочинок, міжнародний досвід та налагодження контактів.
Географія	5 великих міських агломерацій (Київ, Львів, Харків, Дніпро, Одеса) + українці, що вимушено переїхали та перебувають в ЄС (Польща, Німеччина, Чехія).	Виїзд зі Львова/Варшави зменшує організаційні труднощі.

Джерело: складено автором на основі [42].

Для детальнішого розуміння мотивації та психології цільової аудиторії туру було проведено аналіз психографіки (табл.3.12) [42].

Таблиця 3.12 – Психографічний профіль ЦА та мотиваційні чинники

Мотиваційні чинники (рушії)	Імплікації для розробки програми туру
Налаштованість на повоєнну відбудову – прагнення ознайомитися з європейським досвідом та інтегрувати його у плани відновлення.	Включення дискусійного блоку: «Актуальність шведських рішень для України в перспективі до 2030 року».
Зацікавленість кліматичними та технологічними аспектами – 67 % молоді підтримують «зелені» пріоритети у відновленні міст.	Акцентування уваги на екологічних районах (наприклад, Гаммарбю, Бо01), концепціях нульових викидів вуглецю.
Налагодження професійних зв'язків/ кар'єрний розвиток – пошук можливостей для збагачення резюме, доступ до європейських стажувань.	Забезпечення сертифікації, організація візиту до Наукового парку Ліндгольмен, сприяння обміну контактами.
Безпека та бюджетні міркування – побоювання щодо авіаперельотів через ризики, перевага надається ближнім маршрутам у межах Шенгенської зони.	Організація переїзду за маршрутом «Львів – Краків» автобусом/потягом + єдиний авіаційний сегмент Краків–Стокгольм.

Джерело: складено автором на основі [42].

Наступним кроком було проведення аналізу поведінки цільової аудиторії на етапі планування подорожі (табл.3.13).

Таблиця 3.13 – Поведінки цільової аудиторії під час планування подорожі

Аспект поведінки при плануванні	Опис
Використання інформаційних каналів	Перевага надається спільнотам у Телеграмі, сторінкам архітекторів в Інстаграмі; тематичним групам у ЛінкдІн.
Практика бронювання	Бронювання здійснюється, як правило, за 4–8 тижнів до поїздки; характерним є пошук знижок за раннє бронювання та гнучких варіантів оплати (наприклад, через платіжні системи ПейПал/Монобанк, можливість оплати частинами).
Формати сприйняття інформації	Пріоритет надається коротким візуальним форматам (наприклад, 60–секундні відеоогляди на кшталт «до/після: облаштування набережної»), структурованим інформаційним карткам–пам’яткам (наприклад, для візових процедур), та документам Гугл із детальним похвилинним розкладом.
Джерела впливу та рекомендацій	Значний вплив мають рекомендації від викладачів профільних вищих навчальних закладів (КНУБА, ЛНУ «Політехніка»), представників громадських організацій (наприклад, «Міські Куратори», «Лабораторія Великого Міста») та випускників Європейського Молодіжного Парламенту.

Джерело: складено автором на основі [42].

З урахуванням визначених характеристик цільової аудиторії, наступним логічним кроком дослідження став аналіз конкурентного середовища, що дозволив ідентифікувати ключових гравців на ринку, їхні пропозиції та визначити потенційні конкурентні переваги досліджуваного туристичного продукту за допомогою SWOT–аналізу (табл.3.14).

Таблиця 3.14 – SWOT–аналіз конкурентів туру «Урбаністична Швеція»

Copenhagenize «Bicycle–Urbanism Master Class» (Копенгагенізуї «Майстер–клас з велосипедного урбанізму», Копенгаген, Данія) [27]	
3–денний професійний курс + інфраструктурні оглядові поїздки	
Strengths (Сильні аспекти)	Weaknesses (Слабкі аспекти)
1. Світово відомий бренд Копенгагена як «мекки» велосипедного урбанізму. 2. Дуже насичений зміст – понад 30 об’єктів за 3 дні; англomовні експерти–практики. 3. Сертифікат ППР (постійного професійного розвитку), цінний для резюме.	1. Спрямування лише на велосипедну тематику – вузька корисність для реконструкції міст України. 2. Висока ціна (приблизно 1 000 € без перельоту) 3. Не охоплює поєднання різних видів транспорту, соціальні аспекти.

Продовження таблиці 3.14

Copenhagenize «Bicycle–Urbanism Master Class» (Копенгагенізуї «Майстер–клас з велосипедного урбанізму», Копенгаген, Данія) [27]	
3–денний професійний курс + інфраструктурні оглядові поїздки	
Opportunities (Можливості для розвитку)	Threats (Загрози)
1. Співпраця з посольствами Північних країн – стипендії для країн Центральної та Східної Європи. 2. Інтернет–модулі/тури у віртуальній реальності додають можливості для розширення аудиторії.	1. Поява дешевших турів, орієнтованих на велосипедну інфраструктуру («VELO–лабораторії») у Польщі/країнах Балтії. 2. Данія залишається дорогим ринком за умов інфляції.
Urban Cycling Institute «Planning the Cycling City» (Інститут міського велоспорту «Плануючи велосипедне місто», Амстердам, Нідерланди) [19]	
3–тижнева літня школа Університету Амстердама; формат «живої лабораторії»	
Strengths (Сильні аспекти)	Weaknesses (Слабкі аспекти)
1. Академічний кредит ЄКТС від Університету Амстердама. 2. Глибока методологія «живої лабораторії» + польові дослідження в містах Нідерландів. 3. Доступ до голландської мережі експертів (Фітсбераад, БІКС).	1. 21 день – неможливо для більшості працюючих українців; дорожче за короткі тури (2 400 €+). 2. Основний акцент – все ще велосипед, менше уваги енергетиці, впровадженню цифрових технологій.
Opportunities (Можливості для розвитку)	Threats (Загрози)
1. Модуль «студія реконструкції для України» може залучити грантові кошти. 2. Змішаний (1 тиждень в інтернеті + 2 тижні очно) формат зменшив би перешкоди.	1. Конкуренція з безкоштовними програмами Еразмус + та змішаними інтенсивними програмами.
«Barcelona Urban Planning Tour – Towards a Sustainable Smart City» («Тур з міського планування Барселони – На шляху до сталого розумного міста», Барселона, Іспанія) [4]	
Пакети від половини дня до 4 днів: тури на електровелосипедах/піші тури Суперкварталами та районом 22@	
Strengths (Сильні аспекти)	Weaknesses (Слабкі аспекти)
1. Демонструє концепцію «розумного міста 2.0»: Суперквартали, район 22@, Інтернет речей, демократичне управління даними. 2. Гнучкі пакети (4 год – 4 дні) – електровелосипеди – орієнтація на масовий ринок. 3. Південний клімат, ціна нижча, ніж у Північних країнах (від 60 € за тур).	1. Туристична, а не академічна ліцензія – відсутність глибоких практичних занять/майстер–класів/сертифікатів. 2. Менше уваги до енергетики «нуль викидів» (більше про мобільність і публічні простори). 3. Дальній переліт з України – більші витрати та викиди CO₂.

Продовження таблиці 3.14

«Barcelona Urban Planning Tour – Towards a Sustainable Smart City» («Тур з міського планування Барселони – На шляху до сталого розумного міста», Барселона, Іспанія) [4]	
Пакети від половини дня до 4 днів: тури на електровелосипедах/піші тури Суперкварталами та районом 22@	
Opportunities (Можливості для розвитку)	Threats (Загрози)
1. Може розширити програму завдяки партнерству зі Світовим конгресом «Експо Розумне Місто». 2. Додавання інтернет-зустрічей з муніципалітетом підвищить освітню цінність.	1. Перенасичення туристичних суперблок-турів (декілька організаторів). 2. Сезонність (літня спека) знижує комфорт активних екскурсій.

Джерело: складено автором на основі [4,19,27].

Розроблений тур «Урбаністична Швеція» має низку суттєвих переваг, таких як комплексний тематичний підхід, ширша релевантність для української аудиторії, короткий та інтенсивний формат, доступніша логістика з низьким вуглецевим слідом (табл.3.15).

Таблиця 3.15 – Відмінні характеристики туру «Урбаністична Швеція»

Характеристика	Конкурентні переваги порівняно з аналізованими пропозиціями
Комплексний тематичний підхід (екологічні райони + поєднання видів транспорту + цифрові послуги + соціальна включеність)	Ширший спектр практичних прикладів, актуальних для української відбудови; конкуренти часто мають вузьку спеціалізацію («велосипедну» або «розумне місто»).
Тривалість 4 дні / 3 міста	Короткий та насичений формат: доступний для студентів та фахівців з обмеженим часом на відпустку (4 дні); економічно вигідніший порівняно з 3-тижневою програмою Університету Амстердама.
Низьковуглецева логістика (потяги Шведської залізниці + автобус + велосипеди)	На 40–60 % менші викиди CO ₂ порівняно з авіаперельотом до Каталонії; важливо для залучення «зелених» грантів.
Зручний для українців початок подорожі (виїзд зі Львова / Кракова)	Менші візові перешкоди та нижчі витрати на переліт порівняно з Данією/Нідерландами/Іспанією.
Акцент «Швеція – Україна 2030»	Включення практичного заняття з адаптації шведського досвіду до умов української відбудови – унікальна пропозиція на ринку.

Джерело: складено автором на основі розробки туру.

Крім раніше згаданої переваги туру «Урбаністична Швеція», під час його розробки було враховано сезонність в цій країні з її перехідним від морського до континентального кліматом. Влітку, з червня по серпень, основним туристичним попитом у Швеції є період із комфортною температурою (+15–25°C) та довгим днем, відповідно, й найдорожчим на туристичні послуги (табл.3.16) [6].

Таблиця 3.16 – Кліматична сезонність туру «Урбаністична Швеція»

Міс.	Середня t °C (Стокгольм, Гетеборг, Мальме)	Середня довжина дня	Опади, мм	Рівень комфорту для вело-/пішохідного туру (1 – найменш комфортно; 4 – максимальний комфорт)	Туристичний попит
I	–2 ... 0	6 год	40–55	1	Можливі лише внутрішні екскурсії; проведення туру не рекомендоване.
II	–1 ... 2	8 год	35–50	1	Несприятливі умови для подорожі.
III	2 ... 5	11 год	35–60	2	Ймовірні експериментальні виїзди для стійких до холоду груп.
IV	7 ... 10	14 год	35–45	3	Початок сезону: цвітіння перших дерев, сухі велосипедні доріжки.
V	13 ... 16	17 год	40–50	4	Початок основного сезону; передекзаменаційні поїздки студентів.
VI	17 ... 20	19 год	50–60	4	Найбільша середня довжина дня, зростання вартості авіаквитків.
VII	20 ... 23	18 год	55–75	4	Пік святкувань Сонцестояння, збільшення кількості дощів у Гетеборзі.
VIII	18 ... 21	15 год	65–85	3	Тепло, проте найбільш вологий місяць (особливо Гетеборг – до 119 мм).
IX	13 ... 16	12 год	55–70	3	Сприятливий період для поїздок вихідного дня після основного сезону; стабільний попит.
X	8 ... 10	10 год	65–80	2	Часті дощі та вітер; велосипедні маршрути потребують скорочення.
XI	3 ... 6	7 год	55–70	1	Мало світла (тривалість світлового дня менше 6–7 годин), холодний дощ.
XII	0 ... 2	6 год	50–70	1	Слизькі доріжки; різдвяні свята спричиняють зростання цін.

Джерело: складено автором на основі [6].

Аналіз кліматичної сезонності туру «Урбаністична Швеція» дає змогу стверджувати, що погодні умови тісно пов'язані з відчуттям комфорту туристами. Найоптимальнішим для комфорту туристів є період літа з травня по серпень – комфортність максимально висока (чотири бали), оскільки температура та тривалість світлового дня найбільш оптимальні. Зима відзначена дуже низьким

показником комфортності (один–два бали) за низької температури та надто короткого світлового дня. Перехідні сезони, весна та осінь, властиві середні показники комфорту – від двох до трьох балів, зі спокусою зміни кліматичних параметрів [6]. Попит на туризм корелює з рівнем комфорту, найвищим будучи влітку й найнижчим взимку.

Отже, проведено аналіз цільової аудиторії, конкурентних пропозицій та сезонності туру. Шляхом аналізу цільової підтверджено, що тур є актуальним для освіченого молодого сегменту. Конкурентною оцінкою конкурентів засвідчено дисбаланс у пропозиціях туристичного ринку України. Таким чином, існує потенційна ніша для впровадження маршруту.

3.4. Розрахунок собівартості і точки беззбитковості туру, оцінка потенційних ризиків та розробка заходів з їх мінімізації

Визначення собівартості туру йде в основу цінової політики й визначення рівня рентабельності туристичного продукту. Собівартість містить усі прямі витрати на створення турпакету, і торгових націнок, комісій посередників не враховує. Для туру «Урбаністична Швеція» собівартість розраховується на основі фактичних витрат із транспортних послуг, розміщення, харчування та додаткових послуг (табл.3.17).

Таблиця 3.17 – Розрахунок собівартості туру «Урбаністична Швеція» (курс валют станом на 24.05.2025: 1 Євро дорівнює 46,7 Українська гривня)

№	Послуга	Постачальник	К-сть	Ціна за од. (грн)	Ціна за од. (євро)	Остаточна ціна (грн)	Остаточна ціна (євро)
1	Автобус Львів – Краків	FlixBus	1	1143,22	24,48	1143,22	24,48
2	Авіасполучення Краків – Стокгольм (ручна поклажа)	Ryanair	1	1821,30	39,00	1821,30	39,00

Продовження таблиці 3.17

№	Послуга	Постачальник	К-сть	Ціна за од. (грн)	Ціна за од. (євро)	Остаточна ціна (грн)	Остаточна ціна (євро)
3	Автобус Мальме – Краків (повернення)	FlixBus	1	2894,47	61,98	2894,47	61,98
4	Автобус Краків – Львів (повернення)	FlixBus	1	1260,17	26,98	1260,17	26,98
5	Поїзд Стокгольм – Гетеборг	SJ	1	1214,20	26,00	1214,20	26,00
6	Поїзд Гетеборг – Мальме	SJ	1	2008,10	43,00	2008,10	43,00
7	Прокат велосипедів (у трьох різних містах)	Муніципальний прокат	3	1167,50	25,00	3502,50	75,00
8	Ночівля у Scandic Södra Kajen, Стокгольм (1 ніч, twin/сніданок)	Scandic	½ (2 ос/кімната)	2802,00	60,00	1401,00	30,00
9	Ночівля у Scandic Göteborg Central, Гетеборг (1 ніч, twin/сніданок)	Scandic	½ (2 ос/кімната)	3362,40	72,00	1681,20	36,00
10	Ночівля у Scandic Kramer, Мальме (1 ніч, twin/сніданок)	Scandic	½ (2 ос/кімната)	4576,60	98,00	2288,30	49,00
11	Туристичне страхування 6 днів	Auras Insurance	6	70,05	1,50	373,60	8,00
12	Гід-урбаніст на 4 дні (ціна з особи)	Ture	1	487,5	10,44	1950	41,76
Собівартість на учасника				21 725 грн		465,14 євро	
Кінцева вартість з урахуванням середньостатистичної комісії турфірми (12%)				24 686 грн		528,57 євро	

Джерело: складено автором за [2,9,11,16].

Визначення собівартості туру визначає основу для складання точки беззбитковості туристичного продукту (табл.3.18).

Таблиця 3.18 – Вихідні параметри для аналізу беззбитковості

Параметр	Позначення	Значення
Змінні витрати на одного учасника	V	465,14 євро / 21 725 грн
Комісійна винагорода туристичного агента (у % від ціни продажу)	m	12%
Ціна реалізації на одного учасника	P	$P = V / (1 - m)$ $P = 465,14 / (1 - 0,12)$ $P = 528,57$ євро $P = 24\,686$ грн
Маржинальний прибуток на одного учасника (внесок на покриття)	CM	$CM = P - V$ $CM = 528,57 - 465,14$ $CM = 63,43$ євро $CM = 2962$ грн
Загальні постійні витрати за місяць (офісні та маркетингові витрати)	F	Приблизно 963 євро/місяць

Джерело: складено автором на основі попередніх розрахунків.

Згідно зі стандартом CVP-аналізу, точка беззбитковості (ТБ) являє собою рівень діяльності, за якого загальні доходи дорівнюють загальним витратам.

Розрахувати точку беззбитковості можливо за формулою (3.4):

$$Q_{\text{ТБ}} = \frac{F}{P - V} \quad (3.4)$$

де $Q_{\text{ТБ}}$ – значення точки беззбитковості;

F – загальні постійні витрати на місяць (грошова одиниця);

P – ціна реалізації на одного учасника (грошова одиниця);

V – змінні витрати на одного учасника (грошова одиниця).

$$Q_{\text{ТБ}} = 963 / 63,43 = \text{приблизно } 15,2 \text{ туриста на місяць}$$

Детальний аналіз фінансових параметрів показав, що залучення меншої кількості учасників (менше 15 на місяць) зумовить виникнення збитків фінансового характеру, оскільки доходи з надання послуг не покриватимуть сталі та змінні

витрати на виконання діяльності. У цьому разі проект працюватиме в збиток (рис.3.3).

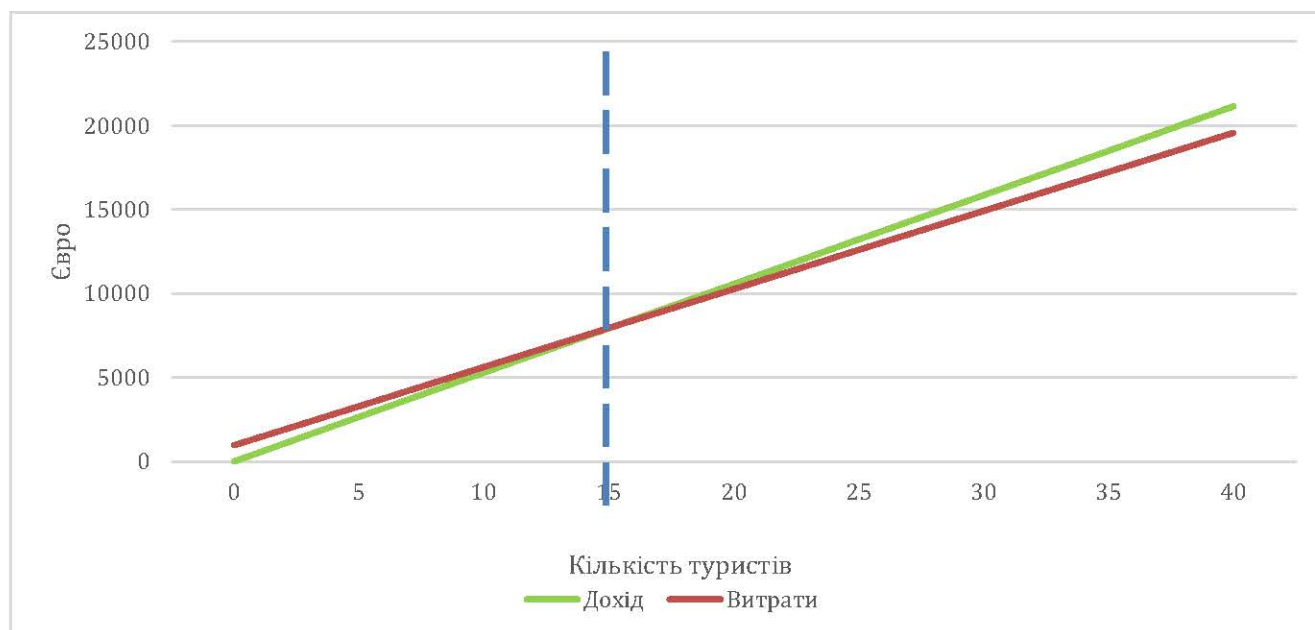


Рисунок 3.3 – Графічний метод розрахунку точки беззбитковості для туру «Урбаністична Швеція»

Джерело: складено автором на основі попередніх розрахунків.

Для забезпечення фінансової стійкості проекту на сезонний період (тривалістю 6 місяців, із запланованими 3 виїздами на місяць та середньою кількістю 10 учасників на один виїзд) було проведено розрахунок необхідної кількості учасників для досягнення точки беззбитковості (табл.3.19).

Таблиця 3.19 – Розрахунок необхідної кількості туристів для досягнення точки беззбитковості

Параметр	Значення
Розрахунок мінімально необхідної кількості учасників на сезон	Виходячи з раніше розрахованої точки беззбитковості на місяць (15,2 туриста), для покриття постійних витрат протягом 6-місячного сезону необхідно залучити: $15,2 \text{ туриста/місяць} \times 6 \text{ місяців} = 91 \text{ туриста}$
Розрахунок планової кількості учасників на сезон	$3 \text{ виїзди/місяць} \times 10 \text{ туристів/виїзд} \times 6 \text{ місяців} = 180 \text{ туристів}$

Продовження таблиці 3.19

Параметр	Значення
Оцінка запасу міцності (резерву)	180 планових туристів – 91 необхідний турист = 89 туристів (резерв)

Джерело: складено автором на основі попереднього аналізу.

Після виявлення беззбитковості, яка, в свою чергу, є показником життєздатності туру, було також враховано події, що можуть негативно впливати на досягнення поставлених цілей та успішну реалізацію туру. Аналіз і керування ризиками було проведено згідно з методологією, викладеною в міжнародному стандарті ISO 31000:2018 «Управління ризиками» [15].

Стандарт дає універсальну структуру та принципи системного підходу до керування будь-якими формами ризиків. Для туристичної діяльності було також враховано положення галузевого стандарту ISO 31030:2021 «Управління ризиками подорожей», що деталізує процедури для забезпечення безпеки мандрівників та мінімізації загроз, що пов'язані з організацією та здійсненням подорожей (табл.3.20) [15].

Таблиця 3.20 – Аналіз ризиків для туру «Урбаністична Швеція» та розробка заходів їхньої мінімізації

№	Опис потенційного ризику	Ймовірність виникнення	Ступінь впливу	Пояснення	Заходи для мінімізації ризику
1	Несприятливі погодні умови	Середня (особливо у квітні, серпні, вересні)	Високий (можливий зрив програмних заходів)	Опади понад 60 мм/міс. та температура нижче 7 °C суттєво знижують комфорт та безпеку.	Оптимальне сезонне планування (основний період: травень–липень). Підготовка резервних варіантів програми у приміщенні (напр., Slussenrummet, Lindholmen Labs). Забезпечення учасників додатковими дощовиками/шоломами в пункті прокату.

Продовження таблиці 3.20

№	Опис потенційного ризику	Ймовірність виникнення	Ступінь впливу	Пояснення	Заходи для мінімізації ризику
2	Затримки або скасування рейсів	Середня	Середній–високий (ефект доміно на розклад)	Порушення логістики маршруту, що охоплює три міста.	Включення часового буфера (не менше 3 годин) між прибуттям, трансфером та екскурсією. Придбання групових квитків з можливістю гнучкого перебронювання. Розробка альтернативного плану переїзду (напр., нічний потяг замість автобуса).
3	Виникнення візових або прикордонних обмежень для громадян України	Середня	Високий	Неможливість в'їзду призводить до втрати клієнта та доходу.	Надання офіційного листа–запрошення. Формування пакета документів для візової підтримки. Початок продажів туру не пізніше ніж за 8 тижнів до дати виїзду.
4	Вплив обмежень воєнного стану (для чоловіків віком 18–60 років)	Середня	Середній	Зменшення потенційного попиту та можливі відмови від туру.	Орієнтація на студентів, що є резидентами країн ЄС. Впровадження гнучкої політики повернення коштів (протягом 48 годин до початку туру).
5	Дорожньо–транспортні пригоди та травмування під час велосипедних екскурсій	Низька–середня	Середній	Активна програма передбачає ризик падінь та інших інцидентів.	Обов'язкове використання шоломів та проведення технічного інструктажу. Супровід групи досвідченим велосипедним гідом. Включення медичного страхування (€ 8/6 днів)

Продовження таблиці 3.20

№	Опис потенційного ризику	Ймовірність виникнення	Ступінь впливу	Пояснення	Заходи для мінімізації ризику
6	Погіршення епідеміологічної ситуації (наприклад, COVID-19)	Низька	Середній	Можливе закриття музеїв, обмеження на кількість осіб у групі.	Укладання договорів з партнерами, що передбачають можливість безкоштовного перенесення дат.
7	Коливання валютних курсів (EUR/UAH)	Середня	Середній	Вплив на рентабельність туру та кінцеву ціну для клієнта.	Формувати ціни в євро з інформуванням клієнтів про фіксацію курсу гривні.
8	Неплатоспроможність постачальників послуг (готель, пункт прокату)	Низька	Середній	Виникнення додаткових витрат, репутаційні втрати.	Внесення застав через онлайн-платформи бронювання з гарантією переселення у разі потреби. Укладання дублюючих договорів з готельними мережами (напр., Comfort/Clarion).
9	Крадіжки велосипедів або дрібні крадіжки особистих речей у туристів	Середня (наприклад, у Мальме 8,4 крадіжки на 1000 осіб)	Низький–середній	Фінансові претензії з боку учасників, негативний досвід від поїздки.	Використання надійних велосипедних замків (напр., ABUS) та організація групового паркування; проведення інструктажу щодо запобігання кишеньковим крадіжкам; пропозиція опціонального страхування особистих речей.
10	Недостатнє заповнення групи (недобір учасників)	Середня	Високий (загроза прибутковості)	Точка беззбитковості становить близько 15 учасників на місяць.	Застосування динамічного ціноутворення: знижка 7 % за раннє бронювання, знижка 5 % на «гарячі» пропозиції.

Джерело: складено автором на основі попереднього аналізу.

Аналіз можливих загроз туристичного продукту «Урбаністична Швеція» демонструє цілісний підхід до їх ідентифікації та оцінки, що базуються на принципах стандарту ISO 31000:2018 з управління ризиками. За різним рівнем ймовірності та впливу було встановлено десять категорій ризиків. Критичними вважаються операційні ризики (погані погодні умови, логістичні збої) та фінансові ризики (недостатнє заповнення групи, валютні коливання). Для кожного виду ризику підготовлені заходи з усунення, які включають стратегії: превентивні, компенсаційні та трансферні [15].

Застосована методика управління ризиками відповідає вимогам ISO 31000 до системного підходу управління невизначеністю, з особливою увагою до інтеграції роздумів, що ґрунтуються на ризиках, у операційні процеси з організації туру. Матрична система ризиків була розроблена як база для прийняття виважених рішень, що пов'язана з оптимізацією використання ресурсів. Запропоновані методи зниження ризиків базуються на принципах пропорційності та економічності, що є на користь якості туристичних послуг згідно з ISO 21101:2014.

Отже, прораховано вартість маршруту «Урбаністична Швеція». В рамках процедури було враховано транспортні витрати та супровід під час екскурсії. Будівництво моделі точки беззбитковості визначило мінімум необхідної кількості учасників. Зроблено висновок, що маршрут відповідає вимогам сучасного туриста і має великий потенціал у комерційному плані.

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 3

За результатами третього розділу було отримано наступні висновки:

1. Розроблено фундамент для детальної розробки концептуального туристичного маршруту «Урбаністична Швеція» з комплексним аргументуванням структури та комерційної життєздатності. У дослідження увійшов аналіз урбаністичних ресурсів, визначення цільової аудиторії, конкурентна оцінка й фінансово-економічні розрахунки.

2. Розроблено програму туру «Урбаністична Швеція». Маршрут покриває урбаністичні ресурси м. Стокгольм, м. Гетеборг та м. Мальме. Вибір локацій пояснюється аналізом історико-культурної спадщини, інноваційної інфраструктури й практик сталого міського розвитку. Структуру маршруту побудовано з урахуванням просторової логістики та транспортної доступності.

3. Проведено аналіз цільової аудиторії, конкурентних пропозицій та сезонності туру. Шляхом аналізу цільової підтверджено, що тур є актуальним для освіченого молодого сегменту. Конкретною оцінкою конкурентів засвідчено дисбаланс у пропозиціях туристичного ринку України. Таким чином, існує потенційна ніша для впровадження маршруту.

4. Прораховано вартість маршруту «Урбаністична Швеція». В рамках процедури було враховано транспортні витрати та супровід під час екскурсії. Будівництво моделі точки беззбитковості визначило мінімум необхідної кількості учасників. Зроблено висновок, що маршрут відповідає вимогам сучасного туриста і має великий потенціал у комерційному плані.

ВИСНОВКИ

У ході проходження роботи із кваліфікаційної роботи здійснювався системний аналіз теоретичних концепцій урбаністичного туризму й створено оригінальний туристичний продукт з економічними обґрунтуваннями. Структура дослідження представлена трьома розділами, у межах яких виконані відповідні аналітичні й практичні завдання.

1. Охарактеризовано міський простір як середовище функціонування урбаністичного туризму. Проведено морфологічний аналіз об'єктів забудови, транспортної мережі, рекреаційних і культурних об'єктів у шведських містах. Визначено взаємозалежність між концентрованістю забудови і інтенсивністю туристичних потоків. Доведено, що матеріальна інфраструктура (вулиці, велосипедні коридори, торгово–розважальні центри, культурні центри) й нематеріальний капітал (історичні наративи, локальні традиції, креативні індустрії) створюють синергетичний ефект, що покращує конкурентоспроможність дестинації.

2. Узагальнено теоретичні основи поняття «урбаністичний туризм». Виведено авторське трактування урбаністичного туризму: певний вид мобільної активності, що сприяє вивченню міського простору через призму сталого розвитку та інноваційних практик. Виділено концептуальні напрямки розвитку міст та їхніх компонентів. Показано, що інтеграція інтерпретацій економіки вражень, міського бренд–менеджменту та креативного кластеризованого підходу може дати змогу формувати туристичні продукти з творчою, але й стійкою емоційною цінністю.

3. Доведено, що поєднання аналітики з польовими перевірками є основою для реалістичного планування і дає поштовх для оптимізації продукту в майбутньому без втрати його цілісної концептуальності. Проаналізовано методи розробки туристичних маршрутів. Використано комплексний методичний інструментарій, у т. ч. системний підхід, теоретико–аналітичні методи, емпіричні та проєктно–логістичні методи. В інструментарій увійшли методи

картографування, трасування, хронометрування, методи експертних оцінок, соціологічні опитування та моделювання: всі разом вони забезпечили логічну послідовність розміщення локацій, безпеку пересування та подальшу адаптацію маршруту відповідно до інтересів цільової аудиторії. Надано вагу дотриманню міжнародних і національних стандартів як чиннику якості і інклюзивності.

4. Проаналізовано сучасний стан розвитку урбаністичного туризму у Швеції. Дослідження виявило, що шведська модель міського розвитку поєднує збереження історичної спадщини з прогресивними підходами «розумного міста», орієнтованими на екологічність, інклюзивність і цифрові сервіси. Міські адміністрації активно розвивають пішохідну та велосипедну інфраструктуру, стимулюючи сталу мобільність і підвищуючи комфорт мандрівників. Важливою рисою є органічне залучення локальних громад до створення культурних подій та міського бренд-менеджменту, що сприяє формуванню автентичного іміджу дестинацій.

5. Розроблено інноваційний туристичний маршрут «Урбаністична Швеція». Маршрутна концепція охоплює провідні шведські міста, кожне з яких репрезентує певну сторону урбаністичної еволюції: від історичної спадщини до сучасного поняття реновації та «зелених» кварталів. Програма ставить за мету поступове занурення учасників у різні типи міського простору, наживо поєднуючи тематичні екскурсії й відвідування демонстраційних майданчиків сталих технологій. Аналіз цільових сегментів показав інтерес продукту з боку туристів, котрі прагнуть більш глибокого знайомства з містом через призму урбаністики й екодизайну.

6. Прораховано вартість туру із урахуванням логістики та програми. Використано покроковий алгоритм, що включає транспортну, організаційну та програмну складові, що є орієнтиром для прозорого планування витрат. Проаналізовано ризики і визначено додаткові міри, що гарантують стабільність у реалізації туру в разі внесення зовнішніх коливань. Розроблена методика показує,

що гнучке коригування структури витрат і поетапна оптимізація процесів сприяють фінансовій життєздатності продукту і збільшують його привабливість для ринку.

Таким чином, підтверджено доцільність створення конкурентоспроможного туристичного продукту на базі урбаністичних ресурсів Швеції. На підставі проведених досліджень і практичних розробок зроблено висновок, що маршрут «Урбаністична Швеція» має інноваційний змістовий масштаб із навчальною, естетичною та екологічною складовими і, відповідно, великим комерційним потенціалом. Цей продукт орієнтовано на нішевий туристичний сегмент, що цінує урбаністичну культуру, сталий розвиток і альтернативні формати міського досвіду. За результатами цього дослідження можуть реалізуватися оператори туризму, креативні хаби, освітні проєкти та студорганізації для розвитку інноваційних маршрутів у сфері спеціалізованого туризму.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. 2023 Government Greenhouse Gas Conversion Factors for Company Reporting. URL: <https://assets.publishing.service.gov.uk/media/647f50dd103ca60013039a8a/2023-ghg-cf-methodology-paper.pdf>
2. Ashworth G., Page S.J. Urban tourism research: Recent progress and current paradoxes. *Tourism Management*. №1 (32). 2011. С. 11–15. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0261517710000233>
3. Auras Insure. URL: <https://auras.insure/>
4. Barcelona Urban Planning Tour – Towards a Sustainable Smart City. URL: https://powertraveller.com/barcelona-urban-planning-tour-towards-a-sustainable-smart-city/?srsltid=AfmBOopAgbZtSTLJjVACSPVbHck74jr59vgxlcoklKbEYgN_2PHk9H73
5. Chakraborty S. TOPSIS and Modified TOPSIS: A comparative analysis. *Decision Analytics Journal*. 2022. №2 (1). С. 1–7. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S277266222100014X>
6. Climate and Weather of Sweden. URL: <https://weather-and-climate.com/average-monthly-Rainfall-Temperature-Sunshine-in-Sweden>
7. Eco-certified hotels – Gothenburg. URL: <https://www.goteborg.com/en/stay/eco-certified-hotels>
8. Edwards D., Griffin T., Hayllar B. Urban Tourism Research: Developing an Agenda. *Annals of Tourism Research*. №4 (35). 2008. С. 1032–1052. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0160738308001047>
9. FlixBus. URL: <https://shop.flixbus.ua/>
10. Global Destination Sustainability Movement. URL: <https://www.gds.earth/>
11. Google Maps. URL: <https://www.google.com/maps>

12. Green Key. URL: <https://www.pandox.se/sustainability/pandox-five-strategic-areas/environment-and-climate/environmental-certification-of-properties/certifications>
13. Greenhouse Gas Equivalencies Calculator URL: <https://www.epa.gov/energy/greenhouse-gas-equivalencies-calculator>
14. IESE Cities in Motion Index 2025: Top Performers, Urban Challenges, and What's Next. URL: <https://placebrandobserver.com/iese-cities-in-motion-index-2025-results/>
15. ISO Standards. URL: <https://www.qmsuk.com/iso-standards>
16. Kiwi. URL: <https://www.kiwi.com/>
17. Maps of Sweden. URL: <https://www.worldatlas.com/maps/sweden>
18. Mobility and Transport. URL: <https://unhabitat.org/topic/mobility-and-transport>
19. Planning the Cycling City Summer Program. URL: <https://urbancyclinginstitute.org/planning-the-cycling-city-summer-program/>
20. Scandic Meets Nordic Swan Ecolabel's New Stricter Environmental Requirements. URL: <https://www.greenlodgingnews.com/scandic-meets-nordic-swan-ecolabels-new-stricter-environmental-requirements/>
21. Song J., B. Xu. Evaluation model of urban tourism competitiveness in the context of sustainable development. *Frontiers in Public Health*. 2024. URL: <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC11199792/>
22. Sustainable Travel Index 2023: Europe Grabs 19 Of Top 20 Spots. URL: <https://www.travelandleisureasia.com/global/news/european-countries-dominate-world-sustainable-travel-index-2023/>
23. Svensk naturturism 2023. URL: <https://corporate.visitsweden.com/kunskap/naturturism/svensk-naturturism-2023/>
24. Sweden and the OECD. URL: <https://www.oecd.org/en/countries/sweden.html>

25. Sweden's official website for tourism and travel information. URL: <https://visitsweden.com/>
26. Swedish Agency for Economic and Regional Growth. URL: <https://www.government.se/government-agencies/swedish-agency-for-economic-and-regional-growth/>
27. The Master Class – Bicycle Urbanism Essentials Course. URL: <https://www.copenhagenize.eu/annual-edition-master-classes>
28. The OECD Programme on Smart Cities and Inclusive Growth. URL: <https://www.oecd.org/en/about/programmes/the-oecd-programme-on-smart-cities-and-inclusive-growth0.html>
29. Understanding Urban Tourism (image, culture and experience) : підручник / Selby M. Лондон: Видавництво I.B. Tauris, 2003. 240 с. URL: <https://www.perlego.com/book/919953/understanding-urban-tourism-image-culture-and-experience-pdf>
30. Urban population (% of total population) – Sweden. URL: <https://data.worldbank.org/indicator/SP.URB.TOTL.IN.ZS?locations=SE>
31. Urban Tourism. URL: <https://www.unwto.org/urban-tourism>
32. Which form of transport has the smallest carbon footprint? URL: <https://ourworldindata.org/travel-carbon-footprint>
33. Yemini M., Engel L., Ben Simon A. Place-based education – a systematic review of literature. *Educational Review*. 2025. №2 (77). С. 240–260. URL: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/00131911.2023.2177260>
34. Актуальні дослідження сучасних міських процесів : навчальний посібник / Мороз Є. Київ: Видавництво Київського Національного Університету імені Тараса Шевченка, 2023. 142 с. URL: https://sociology.knu.ua/sites/default/files/library/elopen/moroz_navchalnyy_posibnyk.pdf

35. Державні стандарти України (ДСТУ). URL: <https://me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=50115aee-4114-4956-985f-3ec5c0fed1fc&title=DerzhavniStandartiUkraini-dstu-?peixlwjclldgtmydx>
36. Коротка історія Швеції : підручник / Вейбуль Й. Стокгольм: Видавництво Шведський Інститут Стокгольм, 1997. 168 с. URL: https://shron1.chtyvo.org.ua/Veibull_Yorgen/Korotka_istoriia_Shvetsii.pdf
37. Кривонос Р.А. Швеція. *Північна Європа. Західна Європа. Південна Європа*. 2017. №5. С. 188–208. URL: <https://elibrary.ivinas.gov.ua/474/>
38. Культурні маршрути Ради Європи. URL: <https://decentralization.ua/uploads/library/file/343/Posibnyk.pdf>
39. Лукін С.Ю. Публічний простір європейських країн у системі глобалізованого світу за дослідженнями зарубіжних авторів. *Механізми публічного управління*. 2020. №2 (70). С. 127–132. URL: https://www.pubadm.vernadskyjournals.in.ua/journals/2020/2_2020/23.pdf
40. Менеджмент туризму : підручник / Кіптенко В.К. Київ: Видавництво Знання, 2010. 502 с. URL: <https://westudents.com.ua/knigi/601-menedjment-turizmu-kptenko-vk.html>
41. Методичні принципи розробки туристських маршрутів. URL: <https://studfile.net/preview/7385165/page:3/>
42. Мріємо та діємо: Youth opinion survey. URL: <https://www.irex.org/files/ukrainian-youth-opinion-survey-ukraine.pdf>
43. Паустовська Т.І., Потапчук А.В. Міста-лідери як суб'єкти глобальної економіки. *Міжнародні економічні відносини та світове господарство*. 2021. №36. С. 113–116. URL: <http://ds.knu.edu.ua/jspui/handle/123456789/3882>
44. Семененко А. Стилiстичний дискурс сучасного урбанiзму. *Українська Академія Мистецтва*. 2022. №31 (2022). С. 26–34. URL: <https://journals.indexcopernicus.com/api/file/viewByFileId/2035615>
45. Смирнов І.Г. Урбаністика та сталий розвиток урботуризму: логістичний потенціал. *Урбаністика та туризм*. 2019. URL:

<https://repository.knuba.edu.ua/server/api/core/bitstreams/4ce71831-3ecb-4749-bb10-c11ecbf09953/content>

46. Соснова Н.С. Теоретико-методологічні основи формування громадських просторів міст України. Національний університет «Львівська політехніка». URL:

<https://lpnu.ua/sites/default/files/2021/dissertation/10294/disertaciya-sosnovoi-n-s.pdf>

47. Соціологія міста : навчальний посібник / Пасько Я. Донецьк: Видавництво Ноулідж, 2010. 35 с. URL: <https://moodle.znu.edu.ua/enrol/index.php?id=15454>

48. Туристичні ресурси світу : підручник / Смаль І.В. Ніжин: Видавництво Ніжинського державного університету імені Миколи Гоголя, 2010. 336 с. URL: <https://infotour.in.ua/smal.htm>

49. Урбаністика та індустріальний туризм : навчальний посібник / В.М. Лимаренко та ін. Краматорськ: Донецький обласний навчально-методичний центр культури. 2020. 36 с. URL: <https://doumck.wordpress.com/wp-content/uploads/2020/12/d0a3d180d0b1d0b0d0bdd196d181d182d0b8d0bad0b0-d182d0b0-d196d0bdd0b4d183d181d182d180d196d0b0d0bbd18cd0bdd0b8d0b9-d182d183d180d0b8d0b7d0bc.pdf>

50. Феномен міста : підручник / Возняк Т. Львів: Незалежний культурологічний журнал Ї, 2009. 145 с. URL: <https://www.ji.lviv.ua/ji-library/Vozniak/misto/misto-zmist.htm>

ДОДАТКИ

ДОДАТОК А



Рисунок А. 1 – Географічне положення Швеції

Джерело: складено автором на основі [17].

ДОДАТОК Б

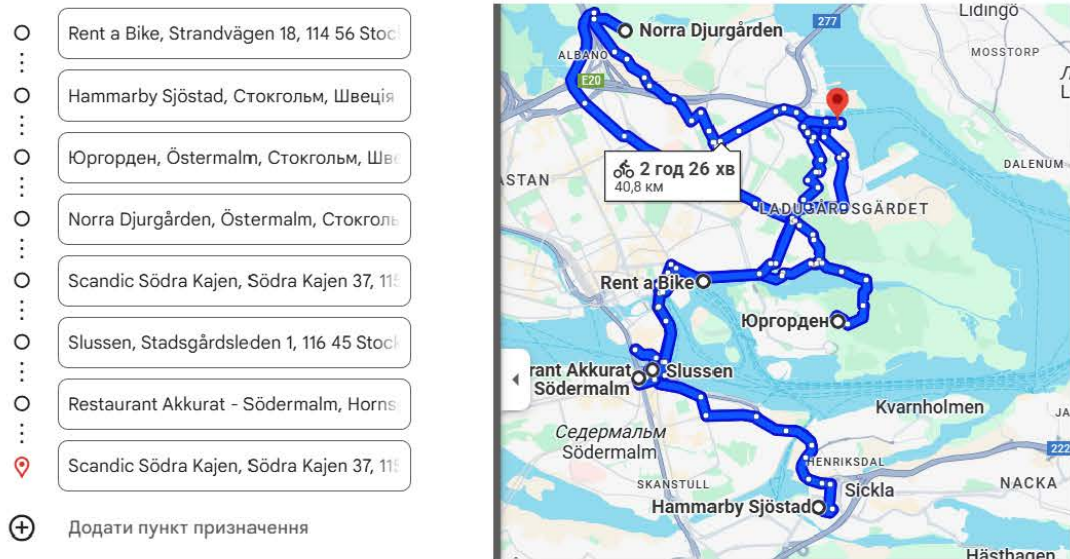


Рисунок Б.1 – Маршрут 1-го дня туру «Урбаністична Швеція», Стокгольм
Джерело: складено автором на основі [11].

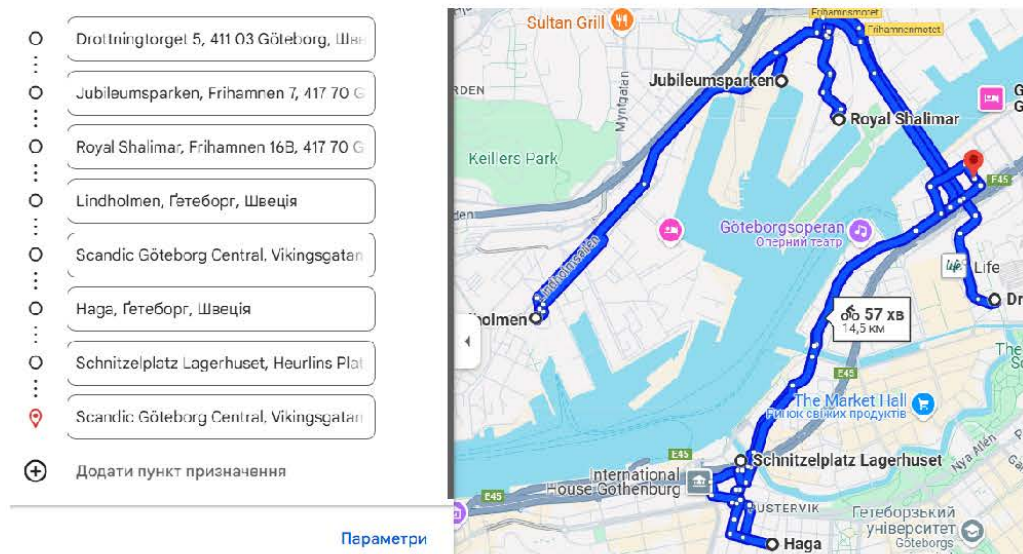


Рисунок Б.2 – Маршрут 2-го дня туру «Урбаністична Швеція», Гетеборг
Джерело: складено автором на основі [11].

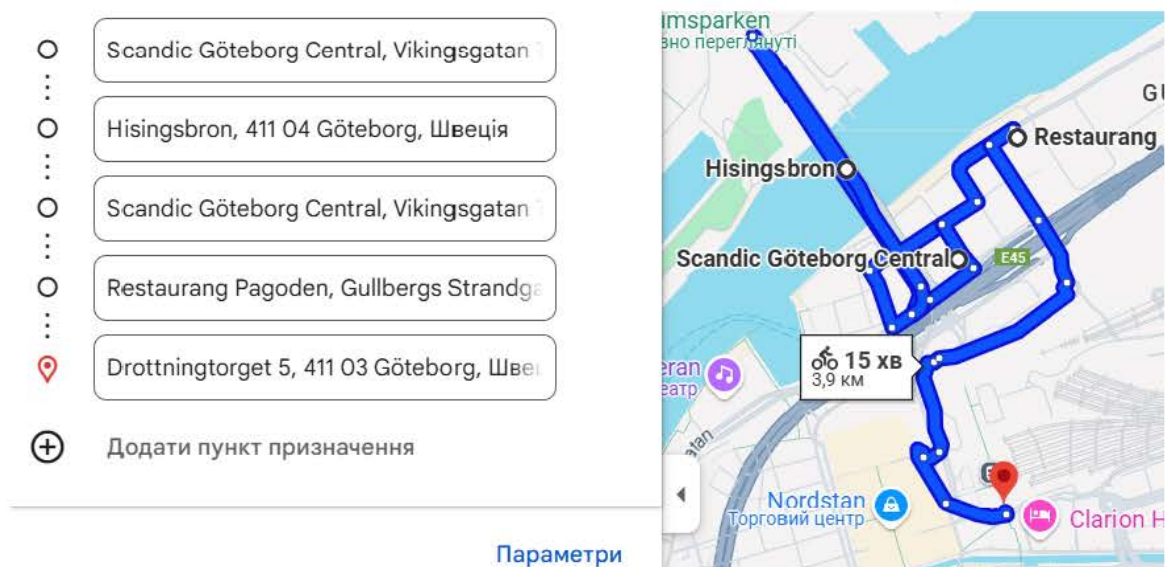


Рисунок Б.3 – Маршрут першої половини 3-го дня туру «Урбаністична Швеція», Гетеборг

Джерело: складено автором на основі [11].

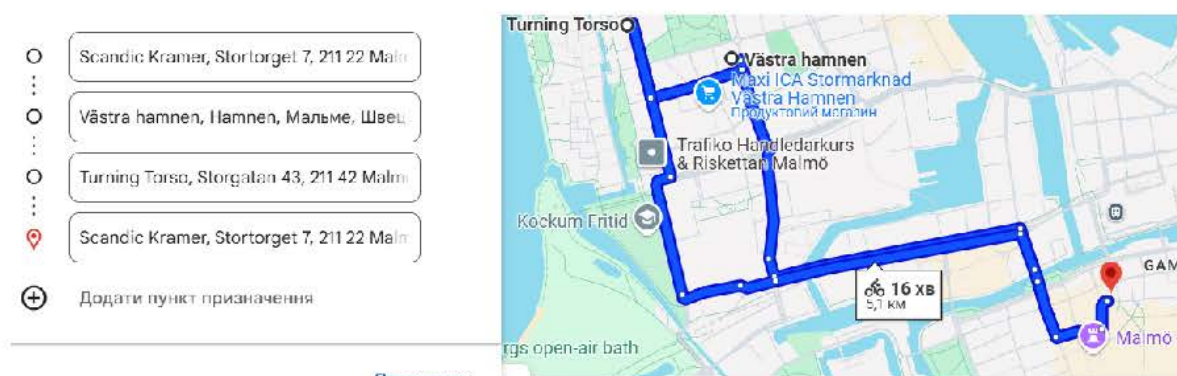


Рисунок Б.4 – Маршрут другої половини 3-го дня туру «Урбаністична Швеція», Мальме

Джерело: складено автором на основі [11].

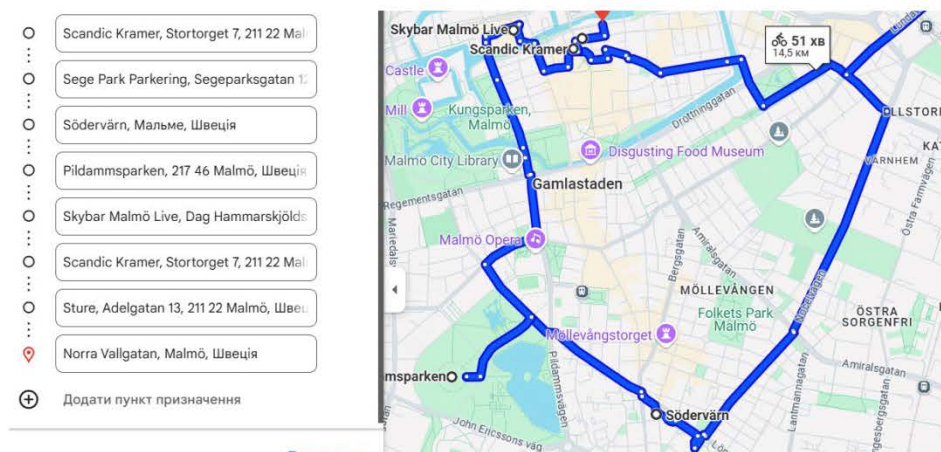


Рисунок Б.5 – Маршрут 4-го дня туру «Урбаністична Швеція», Мальме
Джерело: складено автором на основі [11].