

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ОДЕСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ ЕКОЛОГІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

С.Г. ДЕМ'ЯНЕНКО, Т.М. ПОЛЩУК

ІСТОРІЯ ТУРИЗМУ

Конспект лекцій

Одеса - 2019

УДК
ББК
Д 30

Рекомендовано Методичною радою Одеського державного екологічного університету Міністерства освіти і науки України як конспект лекцій (Протокол №9 від 30. 05. 2019 р.).

Дем'яненко С.Г., Поліщук Т.М. Історія туризму: Конспект лекцій. – Одеса: ОДЕКУ, 2019 – 122 с.

Конспект лекцій підготовлений з урахуванням Державного освітнянського стандарту на основі програми навчального курсу «Історія туризму».

Правову та методологічну базу конспекту лекцій складає українське законодавство, практичні напрацювання, результати наукових досліджень.

Адресований студентам вищих навчальних закладів спеціальності «Туризм» та інших.

ЗМІСТ

Вступ	4
1. ІСТОРІЯ СВІТОВОГО ТУРИЗМУ	6
1.1. Історія світового туризму як наука	6
1.2. Подорожі в епоху Античності	15
1.3. Походи і подорожі Середньовіччя	28
1.4. Передумови виникнення і розвитку подорожей	42
2. ІСТОРІЯ ТУРИЗМУ В ХХ СТОЛІТТІ	52
2.1. Розвиток туризму в Новий час	52
2.2. Розвиток індустрії туризму в ХІХ столітті	68
2.3. Міжнародний туризм ХХ століття	84
2.4. Основні етапи історії туризму в Україні	96

ВСТУП

Історія туризму – дисципліна, яка вивчає подорожі та туризм з часу їх виникнення й до сьогодні. Ретроспекція туризму допоможе опанувати знаннями про зародження подорожей, їх види у різні історичні часи. Ці знання дозволять зрозуміти як культура суспільства впливає на нові тенденції у розвитку туризму, виявити перспективні напрями турів, спрогнозувати кількісні та якісні зміни туристичних потоків. Саме тому, дисципліна “Історія туризму” одна зі складових у системі підготовки фахівців сфери туризму.

Даний конспект лекцій має на меті ознайомити студентів з історією розвитку туристської галузі у загальному контексті історії світової культури, сформулювати уявлення про основні етапи розвитку туризму та особливості мотивації подорожей у різних культурах, а також географію подорожей і традицій гостинності у різні історичні часи.

Дисципліна «Історія туризму» належить до обов’язкових дисциплін підготовки магістрів за спеціальністю 242 «Туризм» (спеціалізація «Сталий туризм»).

При вивченні цього курсу студенти ознайомляться з історичними аспектами розвитку світового і вітчизняного туризму та сфери гостинності в умовах різних суспільно-економічних відносин. Вивчення історії подорожей допоможе оцінити появу туризму не тільки як специфічної діяльності людини, але й важливої складової економіки будь-якої країни.

Об’єктом вивчення курсу “Історія туризму” є туризм. Предметом вивчення – історичні аспекти виникнення та становлення світового та вітчизняного туризму.

Метою вивчення дисципліни «Історія туризму» є розкриття туризму в історії культури, прослідкувавши динаміку розвитку подорожей, їх мету, завдання і соціокультурні наслідки.

Обсяги вивчення окремих розділів та тем, а також заходи поточного

контролю та підсумкової атестації визначаються згідно робочої програми навчальної дисципліни.

В результаті вивчення дисципліни «Історія туризму» студент має засвоїти базові знання і вміння. Він повинен:

знати: основні поняття і методи дослідження історії світового туризму; особливості розвитку подорожей і туризму в різні історичні епохи, географію сучасного міжнародного туризму, головні тенденції його розвитку; сучасний стан розвитку туризму в Україні;

вміти: проводити дослідження з метою виявлення об'єктивних передумов розвитку туризму, розуміння його тенденцій і національної специфіки; аналізувати зміни в географії туризму і різні періоди історії; характеризувати сучасний стан і перспективи розвитку міжнародного туризму в Україні;

володіти: навичками проводити дослідження з метою виявлення об'єктивних передумов розвитку туризму, розуміння його тенденцій і національної специфіки

1. ІСТОРІЯ СВІТОВОГО ТУРИЗМУ

1.1. Історія світового туризму як наука.

Історія туризму – це наука, яка вивчає подорожі та туризм, чинники його появи та розвитку в суспільстві з найдавніших часів й до сьогодні.

Історія туризму в своїх дослідженнях спирається на допоміжні історичні дисципліни: археологію, палеографію, нумізматику, етнографію. Історія подорожей і туризму тісно пов'язана з історією культури, яка показує логіку розвитку культури, вивчає характерні культурні риси різних епох і відповідні типи та моделі "людини, яка подорожує".

Історичний підхід до вивчення туризму здійснюється з метою виявлення основних етапів його становлення і логіки розвитку. Здійснити це можливо шляхом вивчення передісторії туризму в різних культурах і епохах, тобто розвитку систем гостинності, історії транспорту, ментальності. Важливо прослідкувати, як впливали подорожі на розвиток культури і науки, та як особливості духовної культури змінювали, в свою чергу, мотиви і характер подорожей.

Завдання курсу "Історія туризму":

- розкрити витоки туризму в історії культури, прослідкувавши динаміку розвитку подорожей, їх мотиви, завдання та соціокультурні наслідки;
- розглянути історію подорожей і туризму в зв'язку з певним типом культури, виявити особливості їх мотивації;
- прослідкувати зміни в географії подорожей і туризму в різні періоди історії;
- на основі опису традицій гостинності народів світу показати напрями формування системи гостинності;

- виявити об'єктивні передумови становлення організованого туризму і зрозуміти тенденції його розвитку і національну специфіку;

- розкрити особливості українського туризму, його історію на різних етапах, проаналізувати сучасний стан вітчизняного туризму.

Історія подорожей і туризму тісно пов'язана з історією культури, яка показує логіку розвитку культури, вивчає характерні культурні риси різних епох і відповідні типи та моделі “людини, яка подорожує”. Здійснити це можливо шляхом вивчення передісторії туризму в різних культурах і епохах, тобто розвитку систем гостинності, історії транспорту, ментальності. Важливо прослідкувати, як впливали подорожі на розвиток культури і науки, та як особливості духовної культури змінювали, в свою чергу, мотиви і характер подорожей. Виходячи з цього, можна уточнити визначення історії туризму – це наука, яка вивчає різні типи культур з метою виявлення характерних для них моделей людини, яка подорожує, а також з метою виявлення впливу матеріальної і побутової культури на розвиток традицій гостинності та розкриття основних етапів, тенденцій і культурно-національних особливостей розвитку туризму. Саме у цьому полягає теоретичне значення цієї науки. Наукові знання з історії туризму мають й практичне значення особливо для тих, хто безпосередньо працює у сфері туризму і залучає людей у світ подорожей. Знання з історії подорожей та культурно- історичних традицій гостинності дозволять ефективніше працювати у туристському бізнесі при наданні послуг споживачам різних соціальних груп і культур.

Основними групами чинників виникнення подорожей, а загалом і туризму в суспільстві були наступні:

- соціальні (демографічні та міграційні процеси, розвиток суспільних відносин);

- економічні (розвиток економіки);

- географічні (особливості розташування країн та регіонів, необхідність налагодження зв'язку між ними);

- політичні (освоєння або завоювання нових територій, перерозподіл сфер політичного впливу);
- мотиваційні (особливості свідомості людей, ментальності; тобто потреби, мотиви, цінності, стереотипи та інші психологічні чинники, які впливали на вибір мети подорожі в ті чи інші періоди в певних регіонах);
- науково-технічний прогрес;
- екологічні (збереження навколишнього середовища, придатного для проживання та відпочинку людей).

Основними термінами цієї науки є: подорож, мандрівник, прочанство, пілігрим, туризм, турист, туристична послуга, туристичні ресурси, туристична індустрія, тур, гостинність. Оскільки наука про туризм знаходиться в стадії формування, то зустрічаються різні тлумачення термінів, часу їх появи у вжитку та походження.

Подорож - це пересування людей у просторі та часі. Подорожі можуть мати характер військових походів, масових міграцій, наукових експедицій, туристичних мандрівок та інших типів пересувань людей на значні відстані. В залежності від мотивів і особливостей подорожі, люди, які їх здійснюють, можуть називатися моряками, прочанами, комівояжерами, туристами, і т. д.

В розгляді історії подорожей і туризму неможливо оминати явище, яке позначається терміном "прочанство".

Прочанство - це подорож з метою здійснення релігійних призначень та поклоніння святиням певної релігії.

Людству, протягом його багатовікової історії, було властивим прагнення до подорожей з метою розвитку торгівлі та пошуку нових ринків збуту, вивчення оточуючого середовища, засвоєння невідомих земель, зручних для проживання та різних видів діяльності тощо. У багатьох людей з'являється потреба побачити нові країни, познайомитися з життям та звичаями їх народів. Це послужило причиною виникнення особливої форми подорожі – туризму. Таким чином, подорож та туризм – це два нерозривних поняття які характеризують образ життєдіяльності людини.

Поняття “туризм” з’явилося значно пізніше і у літературний ужиток увійшло приблизно у 1800 р. Англієць Пейдж на сторінках своєї книги написав, що “мандрівника у наш час називають туристом”. Словник французької мови, виданий приблизно у той же час, включає визначення туриста як людини, яка подорожує з цікавості або з метою “убити час”. Загально визнаним автором слова “турист” є Стендаль, який у 1838 р. видав “Спогади туриста”. Як вважають дослідники, термін “туризм” походить від латинського *turnus*, що означає рух по колу. З другої половини ХІХ ст. цей термін увійшов до мови багатьох народів світу.

Встановити час виникнення понять “туризм” та “турист”, як бачимо, можна достатньо точно. Набагато важче з’ясувати коли саме відбулося становлення туризму як специфічної діяльності людей та галузі господарства. Тому й досі у науковій літературі немає загальної думки про це. Певна частина науковців вважають часом зародження туризму ХVІІІ ст., інші – середину ХІХст., а деякі стверджують, що він виник ще у стародавні часи. Тому у сучасній науковій літературі з туризму можна знайти і різні підходи до періодизації історії туризму. За одним з них всю історію розвитку туризму можна розділити на чотири основні етапи:

Перший - з найдавніших часів до 1841 року - це початковий етап розвитку туризму.

Другий - з 1841 року до 1914 року - етап становлення організованого туризму.

Третій - з 1914 року до 1945 року - формування індустрії туризму.

Четвертий - з 1945 року до наших днів - етап масового туризму та глобалізації туристичної індустрії.

ПЕРШИЙ ЕТАП

Цілком очевидно, що попередницею сучасної туристичної, нинішньому розумінні цього слова, подорожі була будь-яка мандрівка, яку здійснювали наші предки. Основними чинниками, що спонукали наших предків мандрувати, були:

- потреба освоєння нових територій, зручних для проживання та різних видів діяльності;

- людська цікавість, бажання пізнати оточуючий світ.

Найдавнішим видом транспорту можна вважати човен. Первісна людина, як правило, створювала собі житло біля водоймищ: річок, озер, морів. Це давало їй можливість не тільки мати продукти харчування, яких багато у водоймищах, але й, завдяки пересуванню з одного місця до іншого, освоювати оточуючий світ, знаходити місцевості з більш комфортними умовами життя, отримувати нові можливості. Первісні люди створювали перші комунікації, засоби пересування, прокладали шляхи, вчилися краще орієнтуватися на місцевості. Усе це заклало підвалини майбутніх подорожей на далекі відстані. Однак системи в організації мандрівок ще не існувало. Подорожі у стародавньому світі мали, здебільшого, стихійний і примусовий характер. Як правило, це були міграції до більш сприятливого місця проживання.

В результаті розвитку суспільства, виникнення товарно-грошових відносин, розподілу праці та виокремлення осіб, що не були зайняті в суспільному виробництві та управлінні, з'явилися категорії людей, які постійно подорожували. Для першого етапу розвитку подорожей і туризму були характерні такі риси:

- Розвиток торгівлі, що, в свою чергу, сприяє соціально-економічному розвитку суспільства і задоволенню потреб людини в пізнанні оточуючого світу, інших народів, налагодженню економічних, культурних та політичних відносин між ними. З історії ми знаємо, що багато купців були водночас і мореплавцями, і вченими (зрозуміло, в тогочасному розумінні цього слова). Серед них можна назвати відомого мореплавця, венеціанського купця XIII ст. Марко Поло, який залишив нащадкам книгу спогадів, що правдиво змальовувала культуру та побут народів Сходу та довгий час була керівництвом для складення географічних карт.

- Розвиток різних релігій також сприяв розвитку подорожей в різні епохи, особливо в епоху Середньовіччя. Виконання віруючими релігійних призначень, прочанство сприяли тому, що для прочан створювалися необхідні умови для проживання, харчування, транспортування та ознайомлення зі святинями (своєрідне екскурсійне обслуговування). Тобто це були ті ж самі послуги, якими забезпечувалися в подальшому туристи. Прикладом цього може бути Києво-Печерська лавра, яка мала для обслуговування прочан у ХУП ст. аптеку, бібліотеку церковних книг, трапезну та "гостинні будинки", своєрідні готелі. Також прочани були однією з найбільш захищених категорій подорожуючих, у питаннях збереження здоров'я та життя. Цьому сприяли сам статус прочанина та різні заходи, до яких вдавалися організатори прочанства (різні релігійні ордени та місії; наприклад, організацією прочанства займався Мальтійський орден).

- Розвиток культури і мистецтва. Природно, що з'явилася певна категорія подорожуючих з метою ознайомитися зі звичаями, культурою та визначними пам'ятками мистецтва, а також дещо інша категорія мандрівників: ті, що прагнуть отримати освіту в інших країнах, вивчити або вдосконалити іноземні мови.

- Пізнання людиною природи призводить до відкриття нових земель, місць з унікальним кліматом, цілющих якостей мінеральних джерел, які можуть поліпшувати здоров'я людини. Це сприяло розвитку подорожей з метою оздоровлення.

- Збільшення частки вільного часу в суспільстві є також важливим чинником, який сприяв появі туризму. Адже вільний час надає людині не тільки можливість відновлення своєї життєвої сили, а й змогу раціонально і корисно використати свій вільний час для пізнання оточуючого світу, займатись улюбленою справою та виховувати дітей та молодь, використовуючи досвід і досягнення минулих поколінь.

Характер подорожей на першому етапі розвитку був здебільшого стихійним і вимушеним.

Види подорожей на цьому етапі можна класифікувати за засобами пересування: пішохідні мандрівки; з використанням яті них транспортних засобів; з використанням тварин.

За мотивами подорожі поділялися на пізнавальні, розважальні, оздоровчі, торгові, дослідницькі, прочанство, військові походи, морські експедиції.

Незважаючи на розвиток окремих напрямків туризму, розширення спектру цілей подорожей і навіть на проведення окремих заходів та будівництво спеціальних об'єктів для відпочинку, лікування, харчування, розваг для подорожуючих, туризм на початковому етапі не був організованим, масовим явищем, а також не мав комерційної спрямованості. Деякі комерційні заходи окремих осіб та організацій, які допомагали у здійсненні подорожей, були відособленими. Системною організацією таких заходів ніхто не займався. З XVIII ст. епізодично туризм існував, але не був окремою галуззю цілеспрямованої діяльності. Така ситуація у розвитку туризму спостерігалася майже в усіх розвинених країнах до другої половини XIX століття. Але незважаючи на те, що туризм на першому етапі розвитку не був окремою галуззю економіки та всеохоплюючим масовим явищем в суспільстві, доступним більшості, все ж таки він виконував властиві йому суспільні функції, а саме:

- пізнавальну;
- економічну;
- соціокультурну;
- рекреаційну (або оздоровчу);
- політичну;
- виховну.

ДРУГИЙ ЕТАП розвитку туризму характеризується появою перших туристичних організацій. Одним з перших, хто здійснив організовану подорож для великої кількості людей, був англієць Томас Кук. У 1841 р. він, будучи Головою товариства тверезості, організував подорож для членів

цього товариства з Лейстера в Лафборо. Комплекс послуг для подорожуючих включав транспортне обслуговування (подорож здійснювалася залізничним транспортом), харчування для учасників туру, екскурсію. Ця мандрівка виявила і для самого Кука, і для багатьох інших підприємців новий перспективний та фінансове вигідний вид діяльності. І впродовж наступних 20 років в Англії почали виникати туристичні фірми. Аналогічні фірми у цей час також починають з'являтися в Європі. Ось чому 1841 рік можна вважати початком другого етапу розвитку туризму, важливими ознаками якого були:

- розвиток науково-технічного прогресу (на рубежі XIX-XX ст. з'явилися нові види транспорту, які зробили подорожі більш комфортними та швидкими, будувалися дороги, створювалися нові засоби комунікації);

- туризм формується як окремий елітний вид відпочинку для заможних верств населення (основними категоріями подорожуючих були аристократія, службовці, вищі та середні військові чини, інтелігенція, буржуазія);

- створювалася туристична інфраструктура (туристичні фірми, готелі, заклади харчування та розваг для подорожуючих, транспортні агенції).

- з'являлися перші туристичні кадри (менеджери туризму, турагенти, екскурсоводи, гіді, інструктори);

- створювалися нові туристичні центри, курорти, розвивали старі.

Отже, туристична галузь у цей період перебувала в процесі становлення.

Для ТРЕТЬОГО ЕТАПУ розвитку туризму характерні такі риси:

- туризм як галузь економіки вже існує;
- швидко формується туристична індустрія;
- з'являються державні та міжнародні туристичні організації, що свідчить про вихід туризму на державний та міжнародний рівні;

- офіційно встановлюються відпустки для працюючих, що дозволяє здійснювати подорожі людям, зайнятим на виробництві;

- розширюється географія туристичних подорожей.

ЧЕТВЕРТИЙ ЕТАП розвитку туризму характеризується такими рисами:

- значне зростання добробуту населення;
- збільшення частки вільного часу;
- на державному рівні встановлені обов'язкові оплачувані відпустки для працюючих;
- активно функціонує та розвивається туристична індустрія;
- туризм стає головною галуззю економіки багатьох країн;
- створені та функціонують основні міжнародні туристичні організації;
- туризм стає масовим явищем у світі, доступним для більшості громадян розвинених країн;
- туризм стає одним із чинників глобалізаційних процесів у світі.

Простеживши закономірності розвитку туризму, можна помітити, що чим вищий рівень добробуту і культури суспільства, тим більше його членів віддають перевагу туризму як засобу використання свого вільного часу.

Суспільне значення туризму полягає у тому, що:

- туризм надає можливість людині краще пізнавати оточуючий світ;
- туризм впливає на ціннісні орієнтації людини відносно відпочинку, що, в свою чергу, впливає на формування світогляду людини;
- туризм виявляє рівень культури та добробуту суспільства;
- туризм сприяє створенню оптимальної стратегії і тактики мирного співіснування націй в гуманному співтоваристві на екологічно чистій планеті.

Контрольні питання по темі:

1. *Для чого потрібне вивчення історії туризму?*
2. *Яку роль виконує історичний підхід у вивченні туризму?*
3. *Надайте визначення понять «туризм» та «турист».*
4. *Надайте визначення поняттю «подорож»?*
5. *Назвіть основні етапи розвитку туризму?*

1.2. Подорожі в епоху Античності

Стародавній світ – це прийнятий в історіографії період ранньокласових суспільств на Стародавньому Сході, в Греції та Римі. Древній Схід став центром розвитку передових ідей в області науки та техніки. Саме звідси розповсюджуються інновації (соха, колесо, колісні засоби пересування, вертикальний ткацький станок, обробка заліза та ін.) в інші регіони, утому числі у стародавню Європу. Тим самим посилюється роль переміщень як засобу поширення інформації.

З виникненням перших цивілізацій (Шумер, Хараппи та ін.) у цьому регіоні активізується торгівля. Цьому сприяє політика правителів цих держав, яка була спрямована на створення інфраструктури шляхів сполучення (будуються засоби для розміщення, порти, пошта та ін.) та законодавчих статей, які гарантували безпеку життя торговців та схоронність їх товару.

Найвідомішими подорожниками з торгівельними цілями можна назвати шумерів. Їм добре були відомі не тільки простори Межиріччя, а й Індостану. Вони вели активну торгівлю з Індською цивілізацією Хараппи. Звідси кораблі везли в шумерські міста- держави (Ур, Лагаш, Киш та ін.) рис, бавовну, прикраси з напівдорогоцінного каміння. Завозили й ліс, який використовували у суднобудуванні. Шумери були досвідченими суднобудівниками річкових та морських суден. На них вони ходили в дальні плавання з пізнавальними цілями. Подорожі шумерів служили засобом розширення їх уявлень про навколишній світ. Із своїх подорожей вони привозили таблички, на яких були вказані відстані та час шляху до інших міст, на основі чого складалась карта світу.

Неменше відомими мореплавцями були представники древньої цивілізації – хараппанці. Вони будували міцні одно- та двоцоглові вітрильно-гребні судна на яких і здійснювали морські плавання уздовж

узбережжя. Одними з перших освоїли судноплавство по Аравійському морю, Оманській затоці та Індійському океану.

Одним з древніх народів, які зробили значний внесок у розвиток подорожей та мореплавства, були фінікійці. Вони були відважними мореплавцями і їх плавання не обмежувалися тільки Середземним морем. Фінікійці першими вийшли в Атлантичний океан через протоку, яку відкрили і дали назву – Гераклові Стовпи (Гібралтарська протока). Саме вони проклали морський шлях до Касситеридів або Олов'яних островів (Британських островів), здійснили подорож навколо Лівії (тоді так називали Африку), досліджували її південний берег та у Туніській затоці заснували Картхадшт (Карфаген) [4;6]. Довгий час фінікійці були монополістами в торгівлі оловом, бурштином, хутром, що доставлялося з Північної Європи.

Не стояли осторонь від процесу пізнання ойкумени і древні єгиптяни. Вони подорожували по Нілу, який був “стовповою дорогою” Стародавнього Єгипту. По ньому здійснювались торгівельні операції з єгипетськими номами, Нубією, яка знаходилась на півдні, та з середземноморськими країнами, які знаходились на схід та на захід від Єгипту. Освоювалися й морські простори на суднах, які будувались в портах Фінікії. Метою морських подорожей також була торгівля. До Єгипту доставляли рабів, золото, чорне дерево, слонову кість, ароматичні смоли (мірра). Географія подорожей єгиптян була досить розгалуженою. Але й сам Єгипет приваблював мандрівників. Визначні пам'ятки Мемфісу і Фів, знаменитий лабіринт та Фаюмський оазис, храми в Ком-Омбо і Абу-Симбелі, піраміди, сфінкс вже тоді притягували гостей. З метою розваг та оздоровлення його відвідували найбільш забезпечені верстви населення Стародавніх Риму та Греції. Свого часу з метою доповнити свою освіту Єгипет відвідували філософ Фалес Мілетський, історик Геродот, географ та історик Страбон, афінський законодавець Солон, математик Піфагор.

Розглядаючи подорожі у Стародавньому світі не можна не згадати й про цивілізацію Стародавнього Китаю, яка утворилась у II тис. до н.е. на

берегах Хуанхе. Морські подорожі були складовою частиною життя цього народу. Про це свідчить те, що Стародавній Китай мав велику кількість суден різного призначення: великі й маленькі човни, стрімкі абордажні судна, багатопалубні фрегати, дозорні шаланди, торгівельні та прогулянкові судна. Для активізації подорожей створювались докладні географічні огляди. Найбільш відомий з них – “Юйгун”. Він містить описи конкретних подорожей по внутрішнім районам. Також тут є описи природи, господарства, транспорту Древнього Китаю. Цей огляд можна вважати прообразом путівника. У найбільш відомій книзі з географії Стародавнього Китаю “Юкінг” описані дальні подорожі відомого “землепроходця” Сима Цяня, який здійснив три подорожі та Чжана Цяня посла імператорського двору, який пройшов близько 14 тис. км. За результатами подорожей Чжан Цянь написав науковий багатотомний твір, який містив географічні та етнографічні відомості про країни, де побував [6].

Подорожі в Стародавньому світі значно активізувалися у Греції та Римі. У греко-римську давнину (античність) ці цивілізації набули найбільшої значимості. З різних часів вони ставали могутніми державами Середземномор'я. Їх приморське положення сприяло розвитку флоту, торгівлі, наукових досліджень.

“Золотий вік” Стародавньої Греції приходився на VIII-IV ст. до н.е. Її географічне положення обумовило ранню появу морського флоту. Острівне положення частини території, значна кількість колоній від Меселії (сучасний Марсель, Франція) до Херсонесу на Північному Причорномор'ї (сучасний Севастополь, Україна) стало вагомим чинником розвитку якісного морського флоту. Він широко використовувався для налагодження регулярних зв'язків зі своїми численними володіннями на суші та на морі, для проведення торгових та воєнних операцій, а також для дослідження навколишнього простору та подорожей. Тому море мало велике значення у житті древніх греків. З самих давніх часів у Греції мали поширення морські подорожі (Ясон, Одиссей). Першу подорожі по Атлантичному океану здійснив у 640 р.

до н. е. Колей. Далі всіх мореплавців на північ дійшов у 320 р. до н. е. Пифей. Він побував у Касситеридії або Альбїоні чи на Олов'яному острові (так називали Британські острови у Стародавньому світі), обігнув його та довів, що це острів, який можна об'їхати за 40 днів.

Для Стародавньої Греції було властиво розширення географії мандрівок, появи нових цілей подорожей. Подорожі ставали важливим засобом накопичення, систематизації та формування наукових знань. Так, набули поширення подорожі з науковими цілями. Одним з перших учених-мандрівників був Геродот, який побував у країнах Лівії (Африки) тому числі й Єгипті, країнах Азії (Вавілонія, Сирія, Персія). У ході своїх подорожей він зробив історичні та культурні описи країн, перший зробив опис Гірканського (Каспійського) моря, зібрав багато давніх уявлень про світ.

Зібрані до початку нашої ери географічні дані про різноманітні країни найбільш повно були викладені давньогрецькими вченими Страбоном, Птолемеєм. Вони також багато подорожували. Страбон відвідав Малу Азію, Єгипет, Рим за результатами цих подорожей написав відомі праці "Історичні записки" та "Географію".

Давньогрецький мудрець, засновник Мілетської філософської школи Фалес більше 20 років навчався у Єгипті.

Також багато подорожував Платон, засновник Афінської філософської школи. Загалом, учені-мандрівники сприяли накопиченню чималого матеріалу з країнознавства, етнографії, географії, культури, тим самим заклали основу для подальшого розвитку подорожей як форми спілкування людей.

У Греції було створено багато пам'яток архітектури (Храм Артеміди в Ефесі, статуя Зевса в Олімпії, статуя Геліоса в Родосі або Колос родоський, Олександрійський маяк), які приваблювали мандрівників з інших країн Середземномор'я та всього Стародавнього світу.

Греція була відома і своїми спортивними змаганнями. Спортивні ігри проводились у багатьох грецьких полісах і справлялися на честь богів, тому

носили релігійний характер. Так, у Коринфі на честь бога Посейдона раз у два роки проходили Істмійські ігри, в Арголіді на честь бога Зевса кожні два роки проводились Немейські ігри, у Дельфах на честь бога Аполлона Піфійського раз у вісім років проводились Піфійські ігри, в Олімпії на честь бога Зевса раз на чотири роки починаючи з 776 р. до н.е. проводились Олімпійські ігри. Програма Ігор була розрахованою на п'ять днів. Перший і останній день були присвячені урочистим процесіям, а другий, третій та четвертий – спортивним змаганням. У програму Ігор крім спортивних змагань (атлетичних, гімнастичних, кінних) уключалися й конкурси з мистецтва (поетичні, музикальні та ін.). Ігри супроводжувалися виставами артистів, виступами співаків та музикантів. Вони надавали можливість вченим та представникам мистецтва познайомити із своїми творами багатьох людей. На іграх можна було почути виступи філософів (Анаксагора, Сократа, Платона та ін.), ораторів (Демосфена, Горгія, Лісія та ін.), поетів (Піндара, Сімоніда), аедів, які сповнювали власні пісні під музикальний акомпанемент та рапсодів, які виконували уривки з поем Гомера, Гесіода та ін.

Стародавній світ любив масові видовища і у подальшому на ці спортивні змагання з'їжджалися гості із різних грецьких полісів, Риму та інших країн Середземномор'я. Релігійний аспект спортивних ігор з часом був знівельований і вони поступово перетворилися у найкрупнішу спортивну і культурну подію усього Древнього світу. Це сприяло розвитку мережі різноманітних послуг для гостей та учасників, а саме створення “Спілки гостинності” (її члени – ксени брали на себе захист інтересів гостей у своєму полісі), а пізніше виникнення інституту проксенів та евергетів (благодійників), будівництво споруд для розміщення та тренування спортсменів-учасників Ігор, готелів (пандокей) та постійних дворів (катагогій) для подорожуючих, організація ярмарків тощо. Зародження Олімпійських ігор, таким чином, можна вважати і часом зародження подорожей із спортивними цілями та індустрії гостинності.

У Стародавній Греції мало поширення водолікування з використанням мінеральних й морських вод та пов'язані з цим подорожі. Там, де відкривалися джерела мінеральних вод, будували святилища бога лікування Асклепія (храми Асклепія). Складувалась система курортів у Фермопілах, Елідії та Іонії. Найпопулярнішими курортами були давньо-грецькі міста Епідавр та Кос.

У своїх подорожах древні греки могли скористатися описами різних країн, які були складені вченими. Грецький історик Арріан склав "Опис подорожі по Понту Евксинському", у якому розповів про країни, що знаходились на берегах Понту Евксинського (Чорного моря). Письменник-мандрівник Павсаній у 180 р до н.е. склав докладний путівник грецьких провінцій і міст, вказавши назви доріг, міських площ та вулиць, храми, найвідоміші споруди та пам'ятники. Антіпатр з Сінода склав один з перших путівників, в якому описав сім чудес світу.

Таким чином, у Греції розвивалися не тільки подорожі різного спрямування, а й індустрія подорожей.

Для жителів Стародавнього Риму в античні віки була характерною велика рухливість. Подорожували римляни морем з метою затвердження своєї політичної влади. Рим підкорив собі величезні території – усі береги Середземного моря, пів-Європи та Близького Сходу. Великі розміри Римської імперії, бажання її жителів побачити інші землі сприяли розвитку морських подорожей, які здійснювалися з весни до середини восени.

На початку нашої ери римляни досягли значних успіхів у суднобудуванні. В 64 р. н. е. іудейський історик Йосип Флавій відплив із Олександрії в Рим на кораблі, що вмщував 600 пасажирів. Римляни будували свої кораблі з сосни або кедра, а вітрила виготовляли з льону або шкіри. Але, як не дивно, незважаючи на те, що римляни стали господарями Середземного моря, у дослідженні океанських просторів настав застій. Відомий фахівець з історії географії Хенінг писав: "Цікавість римлян до географії, якщо її не можна було використати в політичних цілях, була завжди помірною". Отже,

римляни здійснювали свої морські подорожі, насамперед, з метою затвердження своєї політичної влади, і робили це, здебільшого, в межах Середземного моря. Але вони все ж виходили за його межі, досягли північної частини Британії - знову ж таки, з метою встановлення свого панування.

Крім цього, у Римській імперії склався певний прошарок населення з числа патриціїв (так звали все населення, а пізніше тільки родову знать), які мали матеріальну можливість подорожувати з пізнавальною метою. Найчастіше багаті римляни подорожували до Єгипту і Греції, з метою доповнити свою освіту, а також ознайомитися з відомими пам'ятками мистецтва.

Особливою популярністю користувалися подорожі з метою оздоровлення до місць з теплими мінеральними джерелами, які римляни цінили ще вище, ніж греки. Одним з приморських кліматичних та бальнеологічних курортів того часу був о. Іск'я. На узбережжі Неаполітанської затоки також було багато курортів (в Кампанії). Заможні римляни відпочивали на морських курортах узбережжя та численних островах Середземного моря. Тут будувались вілли імператорів та відомих державних діячів. Самим відомим курортом Древнього Риму було місто Байя, яке вважалося самим сприятливим для відпочинку та відтворення життєвих сил. Цей курорт з термами відвідували Марій, Помпей, Цезарь та ін. Біля цілющого джерела Акве-Альбуле у той час розташовувався цілий комплекс з басейнами і віллами аристократів, який описав у своєму творі "Енеїда" римський поет Вергілій. Великий курорт Цивітас Аурелія Аквензис (Бадон, сучасний Баден-Баден) було засновано у 220 р. до н.е. Тут, у підніжжя гір Шварцвальд, знаходились виходи термальних родонових джерел. У римському поселенні Аквінк (сучасний Будапешт) на базі теплих мінеральних джерел функціонувало 5 воєнних та 6 публічних терм. Як бачимо, географія лікувальних центрів була досить широкою.

Подорожі стали вагомим чинником розвитку інфраструктури для подорожуючих.

Подорож - це подолання простору. Образ "шляху-дороги" не дарма є метафоричним виразом життєвого шляху, труднощів та випробувань, які долає людина. Тільки пройшовши випробування, певний шлях, людина може досягти мети. І завжди людина намагалась полегшити свій шлях, свої тягарі. Для цього почали будувати перші дороги, що використовувались для перевезення людей та вантажів тваринами. Історики вважають, що перші доріжки з'явилися у древній Месопотамії у IV тис. до н. е.

Однією з важливих причин будівництва доріг та прокладення морських та сухопутних шляхів була торгівля. Середземне море було перехрестям багатьох торгових шляхів, і міста, які знаходилися на його узбережжі, процвітали. У залежності від виду основного товару, або країн - кінцевих пунктів шляху, з'явилися такі назви доріг: "Дорога пахоців" (перетинала з півдня на північ весь Аравійський півострів, відкритий у II ст. до н. е.); "Великий шовковий шлях" (мав не тільки важливе торгове значення, а й політичне; вздовж цього шляху були облаштовані караван-сараї, в яких подорожуючі могли відпочити.) Пізніше, у III-VI ст. частина Великого шовкового шляху використовувалась і як "Дорога палігримів", по якій йшли будицькі монахи із Китаю до Індії і назад.

Але найбільший захват викликають римські дороги, їх будівництво почалося в 312 р. під час правління імператора Костянтина, який заснував нову столицю імперії - Новий Рим, який в подальшому перейменували на Константинополь (зараз Стамбул). Римські дороги будувались за всіма правилами інженерного мистецтва. Для доріг обиралися найбільш короткі відстані, незважаючи на різні перешкоди. В усіх населених пунктах вздовж доріг будувалися тротуари. Вони були завширшки 4 - 5 м, по узбіччях доріг встановлювалися дорожні стовпи - герми, на яких було вказано рік встановлення, ім'я правлячого імператора і відстань до найближчого міста. В Римській імперії була побудована мережа доріг, що покривала Піренейський, Апеннінський, Балканський півострови, Малу Азію, Близький Схід, Британію та Францію, Африканське узбережжя Середземного моря. В центрі цієї

мережі доріг знаходився Рим. Саме з цієї обставини в античному світі з'явилося прислів'я: "Всі дороги ведуть до Риму". Однією з найвідоміших доріг, яка збереглась до нашого часу, є Аппієва дорога. Це була перша кам'яна дорога, яка з'єднала Рим з Капуєю і Брундізі, її будували протягом 100 років.

Дуже важливим фактором розвитку подорожей був високий рівень безпеки комунікацій. У Давній Римській імперії хоча й існували розбійники, як на суші, так і на морі, проте досить ефективно діяло кримінальне законодавство, активно велася боротьба з розбійництвом. Рим підкорив собі величезні території, усі береги Середземного моря, половину Європи і Близького Сходу, і тому громадяни імперії могли пересуватися в межах цієї території, не боячись, що їм заподіють шкоду як чужоземцям.

Одним із найдавніших закладів, призначених для харчування подорожуючих, були таверни. Історичні джерела свідчать, що вони існували ще у вавилонському царстві II тис. до н. е. Тодішні таверни користувалися дурною славою через низьку якість харчування, розведене вино, а також утримання "гнізд гріха".

Більш досконаліми закладами для притулку подорожуючих можна вважати караван-сараї. На той час вони були справжніми готельними комплексами, які включали загін для верблюдів, приміщення для ночівлі людей і були обнесені кріпосною стіною. Зручності, які пропонувались подорожуючим в Азії, значно перевищували ті, на які можна було чекати в Європі. Навіть у часи розквіту Римської імперії небагаті мандрівники могли розраховувати тільки на зв'язку соломи і теплий бік свого коня на постоялому дворі або в таверні.

Ще в I ст. до н. е. у Римській імперії виникли постійні державні подвір'я, які знаходились одне від одного на відстані дня їзди на коні. Вони, як правило, розташовувалися в містах і на головних шляхах, по яких пересувалися кур'єри та державні службовці з Риму аж до Малої Азії та Галії. Деякі багаті землевласники Римської імперії будували на кордонах своїх

володінь власні постійні двори. В провінціях і у Римі з'явилися перші готелі, які складали цілий комплекс з садом, басейном у внутрішньому дворі, залом для зустрічі високих гостей і окремими кімнатами. У римлян існувала певна класифікація готелів: для плебеїв - стабулярії, для патриціїв - мансіонеси. Цікаво, що власники давньоримських постійних дворів, на відміну від подальших часів, були обмежені в таких громадянських правах, як право служити в армії, порушувати справу в суді, приносити присягу і виступати у якості опікунів чужих дітей. Коротше кажучи, моральні засади будь-якої особи, що займалась цим бізнесом, автоматично ставились під сумнів. Римляни будували готелі, щоб відшкодувати витрати на будівництво доріг. Якщо дозволяли клімат і рівень достатку, подорожуючі возили з собою власні шатра, де ночували і харчувались.

Особливо славились римські банкети, які влаштовувала знать. Для заможних римських громадян організовувались своєрідні "ресторани" у трактирах; дуже популярними був, наприклад, заклад римського трактирника Секвіля Локарта. Римські кухарі вважалися міською елітою і нагороджувались гучними титулами. За часів правління імператора Адріана (117-138 р. н. е.) римські кулінари заснували на Палатинському пагорбі свою власну Академію кулінарного мистецтва.

Ще з IV-V ст. н. е. в давньогрецьких містах з'явилися приватні та державні публічні лазні й купальні, де за певну плату клієнти могли користуватися приміщеннями для переодягання, приймати холодні та гарячі ванни, а також відвідувати кімнати з паром у чоловічих та жіночих відділеннях. Мешканцям Риму крім звичайних ванн з холодною і гарячою водою у термах надавались морські та цілющі ванни. За додаткову плату клієнту пропонувались послуги банного служителя, який крім миття натирав клієнта особливими есенціями, подавав йому різні ласощі та напої. Пізніше терми перетворилися у своєрідні клуби, в яких збиралась велика кількість людей, тому їх будували великими за розмірами.

Найбільшими у Римі були терми Каракали, побудовані у III ст. н. е. Крім традиційних складових ці терми мали зали для спортивних занять. Головне приміщення було оточене великим двором з численними додатковими приміщеннями.

Відвідання терм у стародавньому Римі перетворилося із звичайної процедури очищення тіла в одну з форм дозвілля. Тобто публічні терми Рима виконували функції спортивних, громадська-культурних і розважальних закладів. За часів правління Калігули (IV ст. н. е.) римські лазні працювали цілодобово. При термах були розкішні банкетні зали і кімнати для обідів, де влаштовувались інтимні зустрічі, ділові переговори, а також і багатолюдні бенкети, які проходили з таким розмахом, що уряд вимушений був прийняти закони, які обмежували розкіш і витрати римлян на їжу і вино.

В I-II ст. н. е. у Римі були популярними подорожі з метою оздоровлення. Цьому сприяло вивчення цілющих властивостей природних джерел і місцевостей з унікальним кліматом, розвиток медицини і добрі, відносно безпечні дороги. Завдяки цим чинникам з'явилися курорти. Одним із найдавніших курортів вважається Санкт-Моріц, де археологи знайшли залишки капітальних будівель на джерелах вуглекислих вод періоду бронзового віку. На місцях виходу цілющих джерел будувалися храми, а використання цілющої води ставало елементом релігійного культу.

Географія курортів стародавнього світу була досить широкою. В Греції славились курорти в містах Епідавр і Кос, де знаходились найвідоміші святилища Асклепія, грецького бога медицини. Саме там була заснована Гіппократом у V-IV ст. до н. е. відома школа лікарів.

Також у стародавньому світі курортним регіоном вважався Єгипет, там лікували туберкульоз. Залишки курортів часів римського панування можна зустріти в районах сучасних курортів Болгарії, Румунії, Югославії, Швейцарії, Австрії, Угорщини, Німеччини, Франції, Туреччини. На північному заході гір Шварцвальд у Німеччині знаходяться термальні радонові джерела, саме тут з 220 р. н. е. розташовувався римський гарнізон і

великий курорт під назвою Цивитас Аврелія Аквензіс. У III ст. цей бальнеологічний курорт був зруйнований і знову почав функціонувати лише у XIV ст. під назвою Бадон, а у 1931 р. був перейменований у Баден-Баден.

Також популярними для римлян були курорти в районі Будапешта. З I ст. до н. е. на цій території існувало римське поселення Аквінкум, де функціонувало 5 військових і 6 публічних терм. Курорти також існували на узбережжі озера Балатон і Неаполітанської затоки. Найвідомішим кліматично-бальнеологічним курортом була Іск'я, описана у творах Стратона і Плінія Старшого. В курортних місцевостях будували свої вілли багаті римляни та імператори.

Удосконаленню інфраструктури для подорожуючих сприяли свята і видовища античності. У IV ст. до н. е. в давньогрецькому місті Олімпія зародились Олімпійські ігри, які Поступово з культових перетворилися на великий унікальний захід спортивного і культурного життя не тільки Греції. Під час олімпійських ігор припинялись війни, і священний мир охороняв усіх учасників та гостей змагань.

В містах, де організовувались Ігри, розвивалась мережа різних послуг для гостей. Відновлювались публічні лазні, виникали тимчасові, або будувались постійні заклади харчування, розміщення та розваг.

Олімпійські ігри сприяли розвитку культури, мистецтва і архітектури, бо супроводжувалися виставами артистів, співаків та музикантів. У 394 р. римський імператор Феодосій I заборонив Олімпійські ігри, у зв'язку з прийняттям римською імперією християнства.

Величезного розквіту за часів Римської імперії набули різноманітні свята та шоу, адже народ потребував "хліба та видовищ", а імператори не шкодували на це грошей. Театри, або, як їх називали, "місця для видовищ" у V-IV ст. до н. е. існували майже у всіх грецьких містах, але найбільшої грандіозності театральне будівництво набуло за часів Риму. Афіньський театр вміщував 17 тис. глядачів, натомість римський Колізей - 50 тисяч.

Вже в епоху античності стали з'являтися перші путівники та карти, які були орієнтовані по сторонам світу, розраховані на подорожуючих, що бажали ознайомитись з культурою, пам'ятками історії та архітектури інших країн.

Одним із перших путівників можна вважати опис семи чудес світу (Храм Артеміди в Ефесі; Колос Родоський; статуя Зевса в Олімпії, зроблена Фідієм із золота та слонової кістки; мавзолей у Галікарнасі; висячі сади Семіраміди у Вавилоні; Фароський маяк біля Олександрії та єгипетські піраміди). Цей опис склав грек Антіпатр із Сідону у II ст. до н. е.

В стародавньому Римі існували путівники, в яких не просто вказувався маршрут, але й описувались визначні місця, відмічались готелі та вказувались ціни. А карти були настільки звичайним явищем, що їх як сувенірні малюнки зображували на різних предметах, наприклад, келихах (на одному з таких келихів був зображений маршрут з Кадікса в Рим з відміченими постійними дворами та відстанню між ними).

Мандрівники стародавнього світу могли користуватись картами та описами різних країн, складеними їх попередниками. Ці описи можна розділити на країнознавчі та природно-географічні. Серед них найвідоміші:

- "Описи подорожі по Понту Евксінському" Аріана (I ст. н. е.);
- "Географія Клавдія Птолемея (II ст. н. е.), де узагальнені та систематизовані географічні та наукові дані його попередників;
- "Опис Елади" Павсанія (II ст. н. е.), який складався із 10 книг; в цьому описі мандрівники могли знайти докладні описи всіх міст і провінцій Греції, з назвами всіх доріг, міських площ та вулиць, там перераховувались всі храми та знамениті споруди; праця Павсанія мала велике значення, саме по ній історики вивчали стародавню Елладу, Пелопоннес, взнали про втрачені твори античного мистецтва.

Контрольні питання по темі:

- 1. Що було основними чинниками розвитку подорожей у епоху античності?*
- 2. Яка була роль спортивних змагань у Древній Греції? Які традиції Олімпійських ігор ви знаєте?*
- 3. Назвіть завдання еколого-економічного аналізу за другим напрямком.*
- 4. Як розвивалася інфраструктура подорожей у епоху античності (дороги, готелі)?*
- 5. Як розвивалися видовища у Древньому Римі?*

1.3. Походи і подорожі Середньовіччя

З падінням у V ст. Римської імперії закінчилась ціла епоха, яка дала світові багато досягнень майже в усіх сферах життя. Розвиток матеріальної культури забезпечив достатньо високий рівень комфорту в містах, де склалась певна інфраструктура, яка забезпечувала всім необхідним мандруючих по великих просторах імперії. Саме подорожі сприяли формуванню системи географічних і країнознавчих знань. Безумовним досягненням античної культури було твердження відомих філософів, що Земля - куля.

Знищення стародавнього Риму ознаменувало початок нової Культурної епохи, яку прийнято називати Середньовіччям. Ця Назва була дана пізніше гуманістами, які визначили таким чином період між античною культурою та часом відродження античних традицій у Європі. Хронологічними межами європейського Середньовіччя вважають здебільшого, ключові дати в історії європейської цивілізації: падіння Римської імперії та Початок епохи Великих географічних відкриттів.

Основні чинники, які прямо чи опосередковано вплинули на розвиток подорожей в Середні віки та на розвиток туризму в майбутньому:

- розвиток економіки (збільшення міст, розвиток торгівлі, поглиблення процесу спеціалізації праці);
- міграції (початок епохи Середньовіччя характеризується як епоха "Великого переселення народів");
- політичні чинники (перерозподіл сфер впливу, міждержавна та міжкорпоративна боротьба);
- релігійні чинники (розквіт та ствердження світових релігій, формування релігійних центрів, утворення релігійних орденів, розвиток прочанства, хрестові походи); в даний період релігійні чинники були однією з головних груп чинників, оскільки релігія на той час мала великий вплив на світогляд людей, внутрішню політику, міждержавні відносини, на соціально-економічні відносини в цілому;
- розвиток науки та мистецтва (створення перших європейських університетів, організація та проведення карнавалів, відвідання визначних історичних місць, формування центрів культури та мистецтва).

Основними видами подорожей у Середні віки були:

- пізнавальні мандрівки з метою дослідження оточуючого світу (хоча наука в Середні віки розвивалась повільно, все ж здійснювались наукові відкриття, особливо географічні);
- релігійні подорожі (прочанство);
- завойовницькі походи (у тому числі хрестові походи);
- мандрівки з метою торгівлі;
- розважальні мандрівки (на свята, ярмарки, карнавали) ;
- подорожі з метою оздоровлення.

Культура та побут Середньовіччя були пронизані релігійним духом, тому цінність мали тільки подорожі, які здійснювалися з духовними цілями. Саме тому більша частина середньовічних подорожей була зв'язана з переміщенням паломників до Святих місць. **Паломництво** (від лат. пальма, пальмова гілка) – це подорож віруючих до Святих місць з надією на надприродну допомогу. Назва походить від звичаю паломників приносити з

Палестини пальмову гілку – палому. Людей, які здійснювали подорожі з релігійною метою у різних регіонах називали паломниками, пілігримами або каліками. У всіх релігіях світу є природні (ріки, джерела, гори, печери) або культові (храми, поховання, мощі святих) об'єкти до яких здійснювали свої подорожі ці люди. У V ст. паломництво дістало найбільшого поширення і церква мусила вводити обмеження на його здійснення. “Релігійні” дороги християн і мусульман вели до Єрусалиму – міста земного перебування Христа, у якому за багатовікову історію сконцентрувалися об'єкти поклоніння. Для християн такими об'єктами були храми Воскресіння, Гробу Господнього, Древа Хреста Господня, церков Усипальниця Діви Марії, Голгофа – місце де був похований Ісус, долина Армагеддон, Ярденіт – місце хрещення паломників, камінь Помазання та ін.. За для мусульман – мечеті Куббат ас-Сахра, Омара та Аль-Акса, священний двір Харам-еш-Шеріф. Іншими центрами паломництва для християн та хаджжу для мусульман були культові споруди у Римі (собор Святого Петра) та Віфлеємі (храм Різдва Христова), у Мецці (Аль Харрам, храм Кааба), Медині (Гробниця Мухаммеда) тощо.

Центрами буддійського паломництва епохи Середньовіччя можна назвати м. Канді (сучасний о.Шрі-Ланка) з храмом Даліда Малігава, м. Лхаса з монастирем та палацом Далай-лами, м. Нара з монастирем Тотайдзі тощо. Оскільки паломництво у Середньовіччі набуло масовий характер, для тих, хто подорожував з релігійними цілями, стали випускати маршрути (дорожники) до Палестини. Особливу “сервісну службу” для паломників виконував лицарський Орден госпітальєрів, утворений при монастирі Діви Марії в Єрусалимі. Основним завданням Ордена була допомога хворим, а також захист паломників від розбою невірних. Поступово госпітальєрами була створена ціла мережа госпіталій (hospes) в містах не тільки Святої землі, але і по всьому Близькому Сходу. У VIII ст. був написаний путівник (ітінерарій) для паломників “Повість Єпіфанія Агіополіта про Сірію та Св. Град” , а пізніше ще “Короткий опис про міста та країни від Антіохії до

Єрусалиму а також Сирії, Фінікії та про святі міста Палестини”” в якому були описані міста Бейрут, Сидон, Назарет, докладно описані святині Єрусалиму та його околиць у долині р. Йордан та поблизу Мертвого моря: монастирі, храми, житла пустельників.

У Середньовіччі усіляко заохочувалися мандрівки з місіонерськими цілями, які сприяли розповсюдженню свого віросповідання серед інакомислячих. Ці мандрівки були поширеними у християнстві, особливо католицизмі. Одним з перших місіонерів був Мартін Турський. Він почав свою проповідницьку діяльність у північно-західній Галії, а потім в Британії. У ці історичні часи подорожі з релігійними цілями були найбільш поширеними.

У Середньовіччі можна було здійснювати подорожі суходолом завдяки дорогам, які збереглися ще з античних часів (Римські дороги). Відновлювати, ремонтувати та утримувати в гарному стані ці дороги повинні були селяни та городяни. Але дороги й будували. Так, у Європі була побудована перша державна дорога між Майнцем та Кобленцем. Майже усю центральну Європу перетинала ґрунтова дорога – “Віндобонська стріла”, яка пролягала від Прибалтики до Віндобони (сучасного м. Відень). По ній везли бурштин, тому цю дорогу називали ще й “Бурштиновий шлях”.

Треба відмітити, що, так званий, “шляховий бум” охопив усі країни середньовічної Європи. Найкращими дорогами були у Візантії та у країнах Балканського півострова. Дороги опоясували гірські відроги й шли від Трієста уздовж Дунаю до Чорного моря і далі у Константинополь.

Торгівельні інтереси європейських купців були спрямовані на північ, захід та схід. Європейські купці добре розуміли можливості, які відкривала для них торгівля зі країнами Східної Азії, тому цей напрям користався особливим інтересом. З метою дослідження невідомих земель та далеких країн було здійснено немало подорожей.

Найбільш відомою подорожжю з торгівельними цілями вважаються мандри купців Поло з Венеції. У 1260 р. брати Ніколо та Маттео Поло

уперше відправились на Схід. Вони першими з європейців перетнули усю материкову Азію і прибули до монгольського правителя Китаю Хубілай-хану (внук Чингісхана). Домовившись з ним про торгівлю з західними країнами вони рушили до Італії. Ця подорож була тривалою.

У наступну подорож вони відправились з Марко (сином Ніколо Поло), якому було тільки п'ятнадцять років. Прибувши до східного правителя родина Поло залишилися у нього на служб. Марко Поло 17 років був особистим посланником великого Хубілая. За цей час Марко Поло побував у багатьох провінціях Монголії, у Бірмі, Кореї, Вірменії та ін. За наказом хана він докладно описував у щоденнику різні території, населення, особливості природи.

Повернувшись до Італії, Марко Поло написав “Книгу про розмаїтість світу”, яка викликала живий інтерес європейців. Учені черпали з неї відомості про природний світ далеких країн та екзотичних островів, культуру народів, які їх заселяли. Загалом, книга стала не тільки першим у Європі описом азіатських країн, а й послужила порадником для картографів XIV-XV ст. під час складання карт. “Книгу про розмаїтість світу” мали у своїй бібліотеці усі освічені люди середньовічної Європи. Її багато разів перечитував і Христофор Колумб. Тому справедливою є думка про те, що вона стимулювала розвиток подорожей з різними цілями не тільки у Середні віки, а й у подальші.

Розвиток середньовічної культури тісно пов'язаний з відкриттям університетів. Перший університет – Болонський (XI ст.). Він був самим популярним у Європі. Тому у ньому навчалася велика кількістю студентів, для яких утворили корпорації Цитромонтанів (власно італійців) та Ультрамонтанів (іноземців). У цьому університеті вчився наш земляк – Юрій Дрогобич. Тут він отримав ступінь доктора філософських наук, а потім був ректором університету.

У 1200 р. грамотою Філіпа II Августа була утворена Сорбона. Париж у Середні віки називали “містом науки” та “новими Афінами”, що відповідало дійсності. Саме тут був осередок науки і культури.

Пізніше, а саме у XIII ст. відкриваються Оксфордський та Кембріджський університети в Англії, Саламанкський в Іспанії. І вже у 1500р. по усій Європі було відкрито 65 університетів.

Розвиток мореплавства в VII-XV ст. в Арабському світі

Успішно вивчивши Перську затоку, Червоне море та близькі до них узбережжя Індійського океану, араби вже з середини VII ст. дійшли до півдня Китаю (перше офіційне посольство - 651 рік). Арабські корабелі навчилися будувати міцні та швидкі судна, що вмщували багато вантажу. Вже в X ст. арабські порти і факторії (торгові контори і поселення, які були організовані купцями в колоніальних, віддалених країнах) були на берегах Індії, Цейлону, Індонезії та Китаю. Щоб мати політичне панування та контролювати торгівлю в середземноморському регіоні, арабам потрібно було отримати низку перемог над сильними морськими державами. Арабам довелося вчитися вмінню вести успішні війни на морі з сильними і досвідченими суперниками. Після перших невдач і поразок араби вже в 653 р. розгромили на рейді в Олександрії непереможний візантійський флот. Потім був завойований Піренейський півострів, і таким чином араби стали господарями майже всього Середземноморського узбережжя. Араби отримали тут багатий культурний спадок всіх своїх попередників - карфагенян, греків, римлян та візантійців.

В Іспанії їх порти розташовувались на добре освоєних місцях, в тому числі на Атлантичному узбережжі. Особливе значення у арабів мала військово-морська база Альмерія, флот якої тримав під контролем все західне Середземномор'я - від Гібралтара до Сицилії. Араби освоїлись не тільки у внутрішньому морі, але й на берегах Атлантики - від Марокко до півночі Піренеїв, і упродовж століть володіли цими землями.

Здавалося, настав зручний час для подальшого пересування на Захід, щоб закріпити за мусульманською імперією всі острови і території, що могли б трапитися на їх шляху. Але араби щиро вірили, що Аллах забороняє плавати по Атлантичному океану, тобто в західному напрямі. Якщо не знати про цю релігійну заборону, то буде незрозуміла, чому араби - відважні мореплавці, які добре освоїли моря Індійського океану, - майже нічого не знали про Атлантику, на берегах якої вони жили на протязі декількох століть.

Якщо оцінювати діяльність арабських мореплавців з вивчення Атлантики, то їх результати слід вважати більш ніж скромними - один-єдиний відображений в письмових джерелах морський похід до Канарських островів. Але не будемо забувати, що нашу планету люди відкривали спільно, тобто майже всі народи стародавнього світу і Середньовіччя внесли свою частку в підготовку та в кінцевий успіх Великих географічних відкриттів європейців. Відомо, що християнські мореплавці навіть у XV ст. отримували від арабів багато цінних знань (карти, лоції, технічні пристосування), які забезпечили португальцям успішне відкриття морського шляху до Індії навколо Африки, а іспанцям - до Нового Світу. Серед найважливіших морських подорожей арабів слід назвати:

- VIII ст. - подорож Сулеймана з Басри до Китаю;
- 921-922 рр. - подорож Ібн-Фадлана до болгарів на Волзі;
- X-XI ст. - здійснив свої подорожі арабський письменник Ібн Даста, в результаті яких з'явилась історико-географічна енциклопедія "Книга дорогоцінних коштовностей";
- з найбільш відомих арабських мандрівників X ст. можна назвати Аль-Масуді з Багдада, який залишив про свої подорожі книги "Золоті пояси та розсипи коштовностей" та "Повідомлення і спостереження", в яких він описав усі країни Близького і Середнього Сходу, Середню Азію, Кавказ, Східну Європу, Північну і Східну Африку.

Подорожі в арабському світі були таким розповсюдженим явищем, що відомий нам арабський лікар Авіцена, який жив на межі X-XI ст., у своєму

"Медичному каноні" помістив спеціальний розділ, який був присвячений режиму подорожуючих. В цьому трактаті вміщувалось 7 параграфів, де даються рекомендації з режиму харчування, профілактики здоров'я, наданню допомоги подорожуючим у різних кліматичних зонах, а також поради для подорожуючих морем.

У XII ст. відомий арабський мандрівник Аль-Ідрісі був запрошений королем Сицилії у Палермо для складання географічних карт. У 1154 р. з'явилася його книга "Географічні розваги", результатом його багатолітньої роботи стали карти світу на сімдесяти сторінках.

Послідовником Аль-Ідрісі слід вважати арабського картографа Ібн-аль-Варді, який у XIII ст. склав "Кругову карту світу". Ґрунтуючись в значній мірі на географічних знаннях арабів, в XIII ст. був складений багатотомний "Географічний словник". Його автор - візантієць, мусульманин Якут (1179-1229).

Самим відомим арабським мандрівником вважають Абу Абдалах Ібн Батута із Танжера (Марокко), який у XIV ст. побував майже в усіх країнах тодішньої Азії та написав про них книгу "Подарунок спостерігаючим чудеса міст і подорожей", більш відому як "Подорожі Ібн Батути", яка вміщувала великий історичний, географічний та етнографічний матеріал і була перекладена на декілька європейських мов.

Араби відіграли важливу роль в розвитку мореплавства та географічних досліджень. Крім понять "зеніт" та "надир", європейці засвоїли 210 арабських назв зірок. До нашого часу арабські терміни використовуються європейцями в морській науці.

Подорожі вікінгів у VIII-XII століттях

Субцивілізація вікінгів існувала з середини VIII до початку XII століття. Вікінгами (назва давньонорвезького походження, у перекладі означає "воїн", "пірат", "морський розбійник, який мешкає в бухтах") називали жителів-язичників Північної Європи, які здійснювали військові походи на Європейські країни в VIII-XI століттях. Кожне плем'я вікінгів мало свій

напрямок завоювань. Шведи йшли, в основному, на Схід та на землі Русі (їх у нас називали варягами), данці - на узбережжя Англії та Франції. Один шлях, відносно географічного розташування, залишався виключно норвезьким - це шлях на Захід через північну Атлантику.

Нормани мали чудові кораблі типу "річка-море", на яких вони здійснювали плавання, як в океані, так і в мілководних річках. Навігаційних приборів вікінги не знали. У відкритому морі вони орієнтувались по сонцю, зірках і по морських теплих та холодних течіях, або ж через косяки тих чи інших видів риби.

Для Європи вікінги були справжнім лихом. В церквах навіть з'явилась спеціальна молитва: "Боже, спаси нас від норманів...". Відкупитись від вікінгів було майже неможливо; вони з задоволенням брали викуп, але потім поверталися знов.

На півдні Європи вікінги створили дві держави: герцогство Апулію та королівство Сицилію. Правляча ж на Русі династія Рюриковичів, засновником якої був варяг Рюрик, проіснувала з 862 до 1598 року.

Попри усі провини вікінгів, їм належать і заслуги. Вони змогли вивести європейську торгівлю з кризи, яка була викликана арабськими завоюваннями і захопленням арабами основних міжконтинентальних торгових шляхів.

Заслугою вікінгів були й важливі географічні відкриття.

Спочатку норвежці ходили до Шотландських та Гебридських островів, до острову Мен, потім до Фарерських островів, а в середині IX ст. досягла Ісландії. Самий ризикований і довгий шлях був в Гренландію. Перший, хто дослідив туди шлях, був відомий авантюрист Ерік Рудий. Здійснив він свою подорож приблизно в 983-985 рр. і заснував на південно-західному узбережжі норманські колонії, які відокремлювала від Північної Америки протока Дейвіха, перетнути яку не було складним для тих, хто мав досвід пересування в океанських просторах. І це зробив його син Лейф Еріксон у 1000 році. На старому, але міцному судні він відправився на захід, перетнув останній короткий відрізок відстані, і щастя посміхнулося йому, він досяг

узбережжя Північної Америки. Недаремно Лейф Еріксон відомий в історії як Лейф Щасливий. Потім вікінги здійснили ще декілька експедицій до берегів Північної Америки, десь 5 або 6 на протязі 20 років, тобто до 1020 року. Про цю довгу та ризиковану подорож розповідають скандинавські саги ("Сага про Еріка Рудого", "Сага про Пелі").

З кінця VIII до початку XII ст. Скандинавія була наймогутнішим морським регіоном Європи. В той час, коли англійці, франки та жителі південних європейських країн майже не віддалялись від берегів внутрішнього (Середземного) або близьких морів, вікінги сміливо виходили у відкритий океан і зробили ряд важливих географічних відкриттів.

Розвиток інфраструктури для подорожуючих в епоху Середньовіччя

Початок розвитку системи гостинності у середньовічній Європі пов'язаний з заснуванням так званих "странноприимных домов" (притулків для богомольців), які влаштовувались при монастирях і лицарських орденах. Саме тут бідні мандрівники і палігрими могли отримати безкоштовно хліб і ночівлю. Особливим заступництвом церкви користувались прочани. Ще у VIII ст. Карл Великий дозволив облаштовувати будинки для відпочинку прочан. Один із таких будинків у абатстві Ронсельванської ущелини пропонував палігримам безкоштовний хліб, послуги цирульника і чоботяра, фрукти і горіхи зі своїх погребів, два шпиталі для безнадійно хворих і навіть освячене місце поховання. Часто палігримам і бродягам жилося при монастирях краще, ніж деяким дворянам у себе вдома. Адже монастирські традиції відрізнялись чесністю, привітністю, порядком, певними вимогами до якості їжі та санітарії.

Найбільш відомим закладом, де подорожуючі могли отримати ночівлю та їжу, був Оспіс-де-Бон в Бургундії, відомий також під назвою Отель Д'є, що означає "Будинок Бога". Він був заснований у 1443 р. Ніколя Роленом, канцлером казначейства Бургундії, як благочинна лікарня і притулок для бідняків.

Сучасники вважали Н. Ролена найжорстокішим збирачем податків в історії Бургундії. З цього приводу король Людовік XI зауважив на рахунок благочинності Н. Ролена: є певна справедливість, що саме Ролен відкрив будинок для бідняків, оскільки вони збідніли з його вини.

Оспіс-де-Бон знаходиться в одному з мальовничих куточків Франції в Кот-де-Бон. Ця будівля має чудову архітектуру, прикрашена камінним різьбленням, з внутрішніми подвір'ями. Середньовічному фасаду відповідав стиль інтер'єру з картинною галереєю. Оспіс-де-Бон не змінив свого призначення і в наш час. Утримувати заклад допомагають виноградники, отримані в спадщину від бургундських землевласників за його багатовікову історію.

Коли пізніше, у 1539 р. Генріх VIII намагався заборонити монастирі, він, фактично, загальмував розвиток системи гостинності при монастирях, внаслідок чого виникла потреба у появі нової - світської - системи розміщення подорожуючих.

Одним з найзручніших для подорожей регіонів середньовічної Європи був Південь, де відроджувалися давньоримські міста, засновувалися та розросталися нові поселення; гостинність тут, в Італії, поступово ставала прибутковим бізнесом, і створені "Союзи господарів готелів" почали складати правила для себе і своїх гостей. У 1282 р. керуючі готелями міста Флоренції в Італії заснували професійну гільдію - асоціацію, метою якої було надання допомоги їх бізнесу. Готелі належали місту, яке здавало їх в оренду тому, хто запропонує більшу платню. Вибір здійснювався у формі аукціону. Вочевидь, належати до гільдії було вигідно, оскільки в 1290 р. вона нараховувала 86 членів.

З XIV-XV ст. по всій Європі почали створюватись постійні двори і таверни; тут мандрівникам надавали мінімум бажаних послуг, умови проживання були малокомфортними; проте існування цих закладів на шляхах не лише було наслідком збільшення кількості подорожуючих, але й,

у свою чергу, сприяло подальшому збільшенню людей, що вирушали в дорогу, оскільки зменшувало ризик загинути чи захворіти під час мандрівки.

Типові дорожні готелі мали на першому поверсі таверну і стайню, службові та господарчі приміщення, а на верхніх поверхах кімнати для гостей, вікна яких виходили на внутрішнє подвір'я, де проводились театральні вистави.

Притулки на гірських дорогах ставили в обов'язки наглядачів дзвонити в дзвони під час снігопадів і туманів, таким чином вказуючи дорогу мандрівникам до житла. Часто наглядачі притулків виконували функції провідників.

У ранньому Середньовіччі зберігались, ще з часів Римської епохи, традиції подорожей з метою оздоровлення. Відомими курортами того часу були Пломб'єр-ле-Бен (Франція) і Ахен (Земля Північний Рейн-Вестфалія, ФРН) - улюблене місце відпочинку імператора Карла Великого, де він мав свою резиденцію. З XIII ст. почала відроджуватися популярність відомих з давнини мінеральних джерел Абано-Терме (Італія), Спа (сучасна Бельгія), Котре (Франція), які поступово переходили у власність монастирів. З середини XIV ст. стали функціонувати курорти Карлсбад (сучасні Карлові Вари, Чеська Республіка), який став популярним завдяки підтримці королів і вельмож, а також Бадон (сучасний Баден-Баден, Земля Баден-Вюртемберг, ФРН).

Розвиткові системи гостинності сприяли в Середні віки чисельні ярмарки, свята, карнавали. Кожний університет, цех (об'єднання ремісників), соціальна верства мали свої свята, деякі з яких перетворювалися на пишні багатолюдні шоу, що привертало увагу не лише земляків, але й іноземців. До числа таких популярних видовищ відносились і лицарські турніри, які з'явилися у IX-X ст., - ритуалізовані поєдинки лицарів, які з часом все більше перетворювалися на театралізовані вистави, і на які збиралися люди з різних міст та регіонів для участі та спостереження за учасниками.

Ще у XI ст. був створений перший з ушлявлених згодом університетів Європи - Болонський (Італія). У XII ст. засновані Оксфорд (Великобританія) і Сорбонна (Франція). Останній отримав назву від імені духівника Людовіка IX Святого - Роберта де Сорбона, який заснував спочатку богословську школу, на базі якої і виник університет. В XIII ст. Париж називали "містом науки", "Новими Афінами".

В XIII ст. з'явилися університети в Кембриджі, Падуї, Неаполі, Лісабоні, Тулузі; у XIV ст. у Кельні, Римі, Відні, Празі, Кракові, і до кінця століття їх кількість у Європі сягнула сорока.

Практично в усіх країнах Європи офіційною мовою була латина, нею ж велося й викладання в університетах, що спрощувало спілкування між студентами і викладачами з різних країн. Студенти часто-густо переходили з одного університету до іншого, ставлячи за мету прослухати курс лекцій ще одного відомого вченого або богослова. Так стали звичайним явищем на дорогах Європи "мандрівні студенти". Поява університетів сприяла відродженню та розвиткові освітніх подорожей.

Майже в усій Європі в університетах формувалися структури факультетів і "націй". Молодший факультет мав "нації", тобто земляцтва, що об'єднували студентів, які прибули в даний університет з одного міста або країни.

Три старші факультети - технологічний, права і медичний - "націй" не мали, оскільки студентів там навчалось небагато.

Найкращим медичним навчальним закладом вважалась медична школа в Салерно (Сицилія). Побутувала версія, що засновниками Салернського університету були латинянин, грек, араб та іудей, що підкреслювало інтернаціональний характер цього навчального закладу. Саме тут була написана середньовічна медична енциклопедія "Салернський кодекс" Арнольдом да Вілановою.

Найпопулярнішим в Європі був Болонський університет, саме він першим почав називатися *Almamater studiorum* (мати - годувальниця знань).

В цьому університеті завершив свою освіту, отримав ступінь доктора філософських наук, а потім став його ректором в 1481-1482 рр. наш земляк Юрій Дрогобич. Він був родом зі Львова, спочатку закінчив Краківський університет, потім вдосконалював свою освіту в Угорщині, далі вивчав медицину і астрономію в Падуанському університеті, де зустрічав своїх земляків, що свідчило про космополітичність студентського життя в середньовічній Європі, поширеність освітніх подорожей, навіть на дуже великі відстані (з Русі до Італії, за тодішнього рівня розвитку інфраструктури подорожей).

Завдяки поширенню з кінця XIV ст. латинських шкіл на українських землях (насамперед, у Галичині), кількість студентів-вихідців з цих земель швидко зростала у наступні століття в університетах Європи - в Празі, Падуї, Болоньї, Віттенберзі, Базелі, Лейдені. Звичайно, одним з улюблених місць навчання руських студентів був Краків, резиденція короля Польщі і Великого князя Литовського, місто, яке знаходилось недалеко від руських земель. Протягом XV ст. у знаменитому Краківському університеті було 73 слухачі зі Львова, 28 - з Перемишля, 21 - з Ярослава, 21 - з Сянока, 18 - з Преворська, 6 - з Самбора, 3 - з Бучача, 3 - з Мостиськ. Є згадки про те, що в європейських університетах того часу навчалися також студенти з Коломиї, Галича, Дрогобича, Городка та інших руських міст. Темпи зростання кількості студентів з Русі були дуже великими: у Краківському університеті зафіксовано лише 11 таких слухачів між 400-1410 рр., і вже 75 чоловік між 1490-1500 роками. 80 % руських студентів походили з великих міст і, як правило, з сімей ремісників.

Університети присуджували вчені ступені незалежно від церковної та світської влади, що гарантувало науково-педагогічній діяльності певну свободу, якої не знали ані Візантія, ані арабський Схід.

У Візантії середня школа створювалась самими вчителями і була рідкістю навіть у великих містах. Бажаючі оволодіти певними науками відправлялись до вчених-ерудитів. Паралельно з приватними школами

існували вищі навчальні заклади, які організовувались імператорами або від їх імені регентами. Навчання в них було безкоштовним, а отже доступним широкому колу осіб. Випускників, як правило, чекала кар'єра чиновників. Ці вищі державні школи носили світський характер. Перший подібний "університет" був створений в другій половині IX ст. при кесарі Варді. В середині XI ст. Костянтином IX Мономахом була створена ще одна вища школа, а в кінці XI ст. - "Патріарша академія", яка готувала вищих церковних ієрархів.

Таким чином, у Європі поступово формувались центри науки, культури і мистецтва.

Контрольні питання по темі:

- 1. Які види подорожей набули розповсюдження в епоху Середньовіччя?*
- 2. Які міста були культовими для паломників?*
- 3. Що було особливостями місіонерських подорожей?*
- 4. Як розвивалась інфраструктура подорожей у епоху Середньовіччя?*
- 5. Якими були напрями торгівельних шляхів?.*
- 6. Чим став відомим Марко Поло?*
- 7. Коли стали створюватися перші університети?*

1.4. Передумови виникнення і розвитку подорожей

З кінця XV ст. в багатьох країнах Європи прискорилися зміни ладу, що панував в епоху Середньовіччя. Відбувалося небачене піднесення науки, літератури та мистецтва, змінювався світогляд людей.

В містах збільшувалася кількість людей, які займалися інтелектуальною працею (їх у подальшому почали називати інтелігенцією).

Відроджувалася, посилювалася віра в силу та здібності людини, тому світогляд епохи Відродження називають гуманізмом. Період між античною добою та Відродженням гуманісти називали часом темним, вони перші дали йому назву "середні віки".

Раніше всіх процеси відродження почали відбуватись в Італії. В багатьох містах там з'явилася нова соціальна верства - буржуазія, яка по-новому дивилася на світ. Буржуазія намагалась наживати капітал торгівлею та підприємницькою діяльністю.

Бажання заробити більше грошей вело купців у ризиковані подорожі до далеких країн.

Основними чинниками, що вплинули на розвиток подорожей в епоху Відродження, були:

- соціокультурний (розвиток науки, культури); він був одним із визначальних в епоху Відродження;

- релігійний, який, до речі, був значно послаблений; релігійні мотиви у здійсненні подорожей поступаються іншим (економічним, дослідницьким, культурним);

- економічний (бурхливий розвиток економіки, особливо торгівлі змушує буржуазію шукати нові землі для збуту своєї продукції) - був одним із головних; у другій половині XV ст. середземноморська торгівля перебувала в кризовому стані, необхідно було шукати нові шляхи на Схід; причинами пошуку цих шляхів були:

- наявність багатьох посередників у торгівлі Європи і Азії (араби, візантійці);

- недоступність віддалених східних ринків для більшості купців із західних країн;

- монополізація арабами єдиного можливого шляху з Європи до Індії, не захопленого турками, через Єгипет і Червоне море;

- товарне виробництво Європи потребувало великої кількості кольорових металів; за екзотичні східні товари приходилось розраховуватись

сріблом і золотом, а вартість європейських товарів (олова, сукна, продуктів сільського господарства) була значно нижчою; "проблема золота" перетворювалась на гостру економічну проблему;

- мотиваційний (тобто в цей період, як ніколи раніше, відбувалася переоцінка цінностей, змінювалися пріоритети щодо відпочинку, отримання освіти; поїздки стали більш індивідуально-направленими);

- політичний чинник також був дуже значним (політика в цей період дуже тісно пов'язана з торгово-економічними інтересами і релігією); засновувались торгові та дипломатичні представництва, релігійні міси в різних країнах, почала створюватись колоніальна система;

- географічний (для такого бурхливого росту економіки, науки, техніки вже було недостатньо старих територій для торгівлі, а релігійній ієрархії необхідна була нова паства; все це сприяло пошуку нових територій, розширенню світового географічного простору, спонукало політиків, церкву і буржуазію організовувати морські експедиції з метою відкриття нових земель, що зрештою і спричинило Великі географічні відкриття).

Географічні відкриття здійснювалися в усі часи, однак більш значні з них відносяться до періоду з середини XV до середини XVII ст. (для окремих країн Європи наприклад, Італії, ці часові рамки – середина XV – середини XVI ст) прийнято називати епохою Великих географічних відкриттів. Саме у ці віки європейські мореплавці та мандрівники зробили відкриття, які мали велике значення для долі Європи й світу у цілому.

Цю епоху вчені-географи поділяють на два періоди, а саме іспано-португальський та руських і голландських відкриттів. Так, у перший період були здійснені відкриття тропічної Америки (Христофор Колумб), відкриття морського шляху до Індії (Васко да Гама), відкриття португальців та іспанців (Франціско Пісарро, Ернан Кортес) у Південній Америці, тихоокеанські подорожі, перше кругосвітнє плавання (Фернан Магеллан).

Другий період Великих географічних відкриттів пов'язаний з експедиціями, які споряджались для пошуку Північно-Східного проходу,

англійські та французькі відкриття в Північній Америці (Хью Уїллоубі, Ричард Ченслор, Стівен Барроу, Вітус Беринг, Френсіс Дрейк, Генрі Гудзон) та подорожами руських землепрохідців Північною Азією (Єрмак, Кіндратій Курочкін, Харитон Лаптев, Іван Москвітін, Семен Дежньов, Єрофей Хабаров), дослідження в Тихому океані (Мартін де Фріз) і відкриття Австралії (Дірк Хартог, Пітер Нейтс, Абель Тасман).

Загальними чинниками, які сприяли подорожуванням в епоху Великих географічних відкриттів, можна назвати зростання в країнах Західної Європи товарного виробництва, що у свою чергу, стимулювало пошуки нових ринків в азіатських країнах. Відкриття цієї епохи мали найкрупніші соціально-економічні сліdstва. Виявлення нових торгівельних шляхів та нових країн сприяло тому, що торгівля набула світовий характер. У перший період Великих географічних відкриттів торгівельні шляхи перемістилися з Середземного моря у Атлантичний океан, на них панували Португалія та Іспанія. У той же час, основними виробниками промислових товарів були Нідерланди, Англія та Франція, які поступово витісняли конкурентів з морських торгівельних шляхів.

З другої половини XV ст. Великі географічні відкриття були вже підготовленими економічним розвитком західноєвропейського суспільства. Завдяки успіхам науки та техніки того часу було створено новий тип вітрильних суден (каравел) для океанського плавання. Ці судна могли ходити й проти вітру, крім того, були місткими. Європейцями були винайдені компас, астролябія (прибор, завдяки якому можна було визначити широту місцезнаходження судна), значного розвитку набула картографія, удосконалювалася вогнепальна зброя та виник засіб засолювання м'яса все це дозволяло здійснювати далекі подорожі.

Важливе значення для Великих географічних відкриттів мала наукова гіпотеза про кулястість Землі. Це, у свою чергу, дозволило припустити можливість дістатися Індії західним шляхом через Атлантичний океан. Такі плани виношувалися багатьма країнами серед яких були Іспанія та

Португалія. Вони у другій половині XV ст. стають ведучими європейськими державами. Упевненості у здійсненні далеких плавань додавали успіхи у кораблебудуванні та навігації, яких вони досягли.

Однією з перших країн Західної Європи, яка активно приступила до здійснення далеких подорожей та відкриттю нових земель, була Португалія. Розвиток морських подорожей підтримував уряд країни. Молодий принц Генріх, якого назвали Мореплавець за його великий внесок у розвиток морської справи (побудував могутній флот, зібрав найбагатшу колекцію карт, відкрив морехідну школу тощо), усіляко підтримував морські подорожі до країн Південної Азії.

Португальці, дослідивши західне узбережжя Африки, досягли екватора. На картах з'явилися нові назви – Перцевий берег, Невільничий берег, берег Слонової кості, Золотий берег та ін. З цього часу почалась ера колонізації цього континенту, а дальні морські подорожі приносили великі прибутки. Стали регулярно споряджатися експедиції на пошуки нового маршруту до берегів Індії. Саме з цією метою у 1487 р. уздовж берегів Африки була відправлена експедиція, яку очолив Бартоломеу Діас (Діаш). Експедиція обійшла материк з заходу і досягла його південної точки, яку назвали мисом Бур (у подальшому перейменованій португальським королем Жоаном II у мис Доброї Надії). Ця експедиція стала підґрунтям для подальшого пошуку морського шляху до Індії.

Васко да Гама, продовжуючи ці пошуки, улітку 1497 р. відправився з порту м. Лісабон. Саме цьому мореплавцю майже через рік вдалося добратися до Малобарського берега південної Індії, міста Калікути (сучасного Кожикоді). Новий шлях з Європи в Індію було відкрито. Португальці повністю стали контролювати південно-східні морські торговельні шляхи.

У той же час, коли португальці займалися пошуками морського шляху до Індії у східному напрямі, іспанці скористалися іншим варіантом, а саме західним. Першим європейським мореплавцем, який намагався дістатися

Індії, рухаючись на захід, був Кристобаль Колон (більш відомий під італійським ім'ям Христофор Колумб). У червні 1492 р. три каравели під його командуванням відправилися від берегів Іспанії. Через 33 дні, перетнувши Атлантику, досягли землі (о-в Сан-Сальвадор, що означає “Святий спаситель”), прийнявши її за Індію. Колумбом було здійснено ще три подорожі на захід. Він відкрив багато островів (групу Багамських островів, о-ви Кубу та Гаїті, Пуерто-Ріко, Малі Антильські о-ви) у Карибському морі, дослідив частину узбережжя, але не знав, що ця територія ще нікому не відомий материк. Цей материк несправедливо було названо з ім'ям Америго Веспуччі з-за помилкового визначення часу його подорожей, та самого факту їх здійснення. Тим паче, що мореплавець ніколи не претендував на право першовідкривача. Однак, з подачі члена французького географічного товариства Мартіна Вальдземюллера, цей материк назвали Землі Америго, а потім ця назва трансформувалась в Америку.

Тільки експедиція Фернана Магеллана переконала європейців у тому, що по той бік Атлантичного океану лежить новий материк. Восени 1519 р. Магеллан, узявши курс на захід, відправився у плавання на пошуки шляху до островів Пряностей. У ході подорожі він відкрив Патагонську (Магелланову) протоку, яка з'єднувала два океани – Атлантичний та Тихий (назву дав Магеллан), підтвердив наукову думку про існування на заході Нового світу (Америку), здійснив перше кругосвітнє плавання, побічно доказав гіпотезу про кулястість Землі тощо.

У наступні історичні віки Новий світ був колонізований іспанцями та португальцями. Крім того, зустріч двох світів завдала великі збитки культурі корінного населення індіанців (цивілізаціям інків та майя).

Щодо подорожей, віднесених до другого періоду епохи Великих географічних відкриттів, то вони пов'язані з дослідженням руських землепрохідців та мореходів у Північній Азії. Вони першими відвідали Нову Землю, Шпіцберген та Сибір, дослідили устя Обі та Єнесею. Знадобилося більше 60 років щоб від Уралу пройти й дослідити усю Сибір. Велика

кількість експедицій від походів Єрмака упродовж 1581-1584 рр. до експедицій Івана Москвітїна та Єрофія Хабарова у 1639-1653 рр. сприяли тому, що Росія “приросла” територією, яку займали Західний, Середній та Східний Сибір.

Освоєння та дослідження Північного Сходу проводилось і морськими експедиціями Кондратія Курочкіна, Семена Дежньова і Федота Попова (за 80 років до Вітуса Беринга обігнули Чукотський півострів, пройшли з Північно Льодовитого океану в Тихий та відкрили протоку, яка відділяє Євразію та Північну Америку). Воістину великі наукові та практичні результати отримали експедиції Вітуса Беринга та Олександра Чірікова, які досліджували частину північно-західного узбережжя Північної Америки та відкрили ряд островів Алеутської гряди.

В Московії XV-XVI ст. активно шукали нові шляхи до Індії та Китаю. Це, здебільшого, були сухопутні та морські експедиції.

Подорож тверського купця Афанасія Нікітіна почалася влітку 1466 року. З Твері він вирушив вниз по Волзі до Каспійського моря. Далі основними пунктами його подорожі були Дербент, Баку, звідки по Каспійському морю він потрапив до Персії, перетнувши яку, в Ормузі сів на корабель, який привіз його до Індії, де Афанасій Нікітін пробув майже три роки. Весною 1472 р. Нікітін вирушив до рідної землі. Перетнувши Аравійське море, прибув до Ормуза, перетнув Персію і направився в Малу Азію, потрапивши через Східну Анатолію до турецького міста Трапезунд. Там він сів на корабель до Кафи (сучасна Феодосія), перетнув третє море - Чорне. Потім по Дніпру через Київ мандрівник вирушив до Смоленська, але, не дійшовши до нього, помер.

Афанасій Нікітін - перший з росіян, хто описав Південну і Південно-Східну Азію від Уралу до Китаю.

В результаті походів Єрмака у 80-х рр. XVI ст. до Росії приєдналася Сибірська земля. Були засновані нові міста.

Іван Москвін у 1639-1642 р. здійснив подорож від Якутська до узбережжя Охотського моря.

У 1648 р. Семен Дежнев відкрив протоку, яка розділяє Америку і Азію.

В кінці XV - на початку XVI ст. в Москві з'явилися перші путівники-дорожники, в яких були вказані відстані між великими населеними пунктами. Серед них найцікавішими були дорожники Півночі та Уралу. На основі подібних дорожників був складений в 1497 р. перший "Чертеж Русского государства" (карта), для роботи над яким були запрошені італійці.

В XVI ст. відбувалося освоєння росіянами Сибіру та Далекого Сходу, в цей час було закладено міста: Тюмень (1586), Тобольськ (1587), Березов (1593), Сургут (1594), Верхотур'є (1598), на початку XVII ст. Томськ (1619). Красноярськ (1628), Якутськ (1632), а у 1639 р. росіяни вийшли до берегів Тихого океану.

Важливим елементом подорожей було складання карт. Російська картографія від самого початку свого існування була державним надбанням. На Русі карти називались "чертежами", один із перших - "Большой чертеж по всему Московському государству" - був створений на рубежі XVI-XVII століть.

В 1613 р. Гессель Гертис віддрукував географічну карту всієї Росії, за кресленням Федора Годунова.

У 1627 р. складена "Книга к большому чертежу", яка вміщувала коментарій до загальної карти, де був перелік міст і деякі етнографічні дані. В цілому це був дорожній атлас території від Дніпра до Обі з заходу на схід, і від Лапландії до Бухари з півночі на південь.

Найбільш видатним твором російської картографії того періоду вважається перший географічний атлас "Чертежная книга Сибири". складений Ремезовим у 1701 р.. який вміщував 23 карти, складені згідно матеріалів російських першопрохідців.

Нові складові у сфері гостинності в XV-XVI століттях

У XVI ст. в Англії поширилися таверни для простолюдинів, вони називались ординарними; в них за загальним столом подавали чергові страви за фіксованою ціною. Постоялі двори в континентальній Європі поступались англійським по всім показникам. Навіть у ті часи, коли мандрівники були невибагливими до комфорту, більшість британців, подорожуючи Європою, вжахались від умов проживання в постоялих дворах, які були просто убогими в порівнянні з британськими.

В Англії у XVI ст. улюбленим видом транспорту для пересування на далекі відстані суходолом стала поштова карета. По дорозі поштова карета робила декілька зупинок у придорожніх тавернах або постоялих дворах, які в подальшому стали називатися поштовими станціями.

Серед інших закладів у системі гостинності можна назвати кав'ярні, які з'явилися у XVI ст. у Венеції, де можна було випити чашечку кави та поспілкуватись. Кав'ярні з'явилися в Європі завдяки успішній торгівлі зі Сходом і перейняття європейцями деяких східних традицій. Після XVII ст. чай та кава стають традиційними гарячими напоями у Європі, спочатку в заможних домах, а потім і серед інших верств населення.

У 1528 р. Іспанія зустрічала конкістадора Ернана Кортеса. Серед дивних речей, привезених ним з Нового Світу, були дорогоцінні какао-боби і дарований ацтеками секрет приготування пряного какао-напою, що відновлював сили. Так почалася історія шоколаду - продукту, що довгий час залишався привілеєм королів і знаті. "Тільки багатий і благородний міг дозволити собі пити шоколад", - писав у XVI ст. іспанський історик Овієдо.

Аристократія обожнювала французькі "Бутіки гарячого шоколаду" і англійські "Шоколадні будинки".

Першим закладом ресторанного типу вважається Tourd'Argent, що відкрився в Парижі у 1533 р. і протягом століть залишався унікальним у своєму роді закладом.

Основні види та значення подорожей в XV-XVI століттях

Підводячи підсумки викладеного вище, можемо сказати, що існували наступні види подорожей:

- морські дослідницькі експедиції, які носили організований характер;
- військові походи;
- пізнавальні мандрівки;
- розважальні;
- прочанство, яке носило як стихійний, так і організований характер;
- дипломатичні місії політичних та релігійних діячів;
- мандрівки з метою оздоровлення;
- мандрівки з метою отримання освіти.

Значення подорожей епохи Відродження полягало в тому, що:

- були відкриті нові землі та морські шляхи до них;
- з'явилась світова торгівля;
- відбувався швидкий культурний та економічний обмін між різними країнами та народами;
- подорожі стали носити більш організований характер;
- вдосконалювалися транспортні засоби та розвивалась інфраструктура для подорожуючих.

Контрольні питання по темі:

- 1. Що було передумовою великих географічних відкриттів?*
- 2. Які періоди великих географічних відкриттів ви знаєте?*
- 3. Що було особливостями іспанно-португальського періоду географічних відкриттів?*
- 4. Яких ви знаєте відомих мореплавців першого періоду великих географічних відкриттів?*
- 5. Назвіть основні подорожі другого періоду великих географічних відкриттів.*

2. ІСТОРИЯ ТУРИЗМУ В ХХ СТОЛІТТІ

2.1. Розвиток туризму в новий час

Основні чинники появи туризму в епоху Просвітництва

Просвітництво - це, перш за все, ідейна течія в суспільному світогляді другої половини XVII - першої половини XIX століття. Просвітництво характеризується як епоха безмежної віри в людський розум та можливість перебудови суспільства на розумних, справедливих засадах, це епоха розквіту науки, культури та мистецтва.

Треба зазначити, що хронологічні межі епохи Просвітництва були різними, залежно від країни:

- в Англії - XVII-XVIII століття;
- в Західній Європі - друга половина XVII-XVIII століття;
- в Росії - друга половина XVIII - початок XIX століття (також і в країнах Східної Європи);
- у Китаї, Японії - XIX і початок XX століття.

Просвітництво в Західній Європі було тісно пов'язане з Відродженням - добою, коли відбулася переоцінка цінностей, розквітло вільне мислення.

Становлення нового типу культури було пов'язане з посиленням ролі світських елементів, таких як філософія гуманістичного спрямування, мистецтво, яке прославляє людину-творця, розвиваються точні та природничі науки. Саме ці складові утворювали культуру Просвітництва.

В межах нової культури змінювалася і мотивація подорожей, а також їх географія. Центрами "прочанства" людини Просвітництва стають місця зосередження пам'яток історії, культури та архітектури.

До цього періоду подорожі здійснювалися, переважно, з певною прагматичною метою. У добу Просвітництва набуває популярності подорож

як приємне проведення вільного часу, в процесі якого можна насолоджуватись життям. Адже під час подорожі людина може дозволити собі відпочити від побутових проблем та турбот.

Помітну роль у зміні мотивації подорожей та їх географії відіграли деякі популярні в епоху Просвітництва літературні твори. З іменем Лоренса Стерна (1713-1768) пов'язують появу нового тлумачення подорожей та їх ролі в житті людини. Один із головних його романів - "Сентиментальна подорож до Франції та Італії". Вибір цих країн не випадковий. Саме сюди були направлені потоки мандрівників, які прагнули вклонитися "ідолам" нового часу. У деяких соціальних колах вважалося, що не бачити головних міст Італії та Франції було непристойно для освіченої людини.

Після Лоренса Стерна з'являлися численні дорожні нотатки та романи, які модно було використовувати як своєрідні путівники. Закономірним результатом розвитку гуманістичного світогляду було бажання людини пізнати себе і світ, звільнитися від існуючих забобонів відносно інших народів і культур. Під час подорожі, зустрічаючись з людьми, знайомлячись з різними звичаями і традиціями, мандрівник вчився взаєморозумінню, толерантності, повазі до представників інших культур.

Подорожі, подібні тим, про які йшлося в книгах популярних письменників, ставали розповсюдженою формою дозвілля вищих суспільних верств, зокрема аристократії.

У XVII - XVIII ст. світ був поділений на сфери впливу між певними купецькими об'єднаннями. Наприклад, торгові мережі індійських купців були розкинуті далеко за межами Індії, їх представники діяли в Ісфахані, Стамбулі, Астрахані і, навіть, у Москві. Найбільш розповсюдженими в світі були мережі італійців, голландців, англійців, вірмен, євреїв та португальців. Найвпливовішими і найбільшими з усіх перерахованих вище були торгові мережі вірмен та євреїв.

Вірменськими колоніями контролювались ринки Іраку і Османської імперії. Також їх колонії були майже в усіх районах Індії, Росії, на

Філіппінах, у Польщі, Німеччині. Наприкінці XVII ст. вийшла книга вірменською мовою, написана Лукою Ванандеці: "Скарбниця мір, ваги, чисел і монет усього світу, або Пізнання всіх видів мір, ваги і монет, що керують торгівлею всього світу, зібране трудами нікчемного паламаря Луки з Вананда, коштом і повелінням пана Петроса, сина Хачатура з Джульфи". Ця книга містила дослідження світових ринків, а також порівняльний аналіз рівня життя в різних містах: Стамбулі, Відні, Москві, Астрахані, Новгороді, Манілі, Хайдарабаді, Багдаді, Смирні, Олександрії. Своєрідним перевалочним пунктом між Сходом і Заходом були колонії вірмен у Львові.

Найдавнішою торговою мережею, яка охоплювала майже всі християнські та мусульманські країни, була єврейська, що існувала ще за часів Римської імперії. У XVIII ст. сефарди, як стали називати єврейських купців, мали великий вплив на атлантичну торгівлю. В Центральній Європі побільшало єврейських мандрівних торговців (ашкеназі); їх "зоряний час" настане у XIX ст. і буде асоціюватися з міжнародним успіхом Ротшильдів.

Підсумовуючи, визначимо основні чинники розвитку подорожей та появи туризму в епоху Просвітництва:

- соціальна-науковий прогрес;
- розвиток економіки;
- зміни в мотивації подорожей;
- освоєння географічного простору;
- розвиток світової торгівлі;
- як наслідок попередніх чинників - розвиток інфраструктури для подорожуючих.

Подорожі та географічні відкриття XVII – XVIII століть

У другій половині XVII ст. у дослідження невідомих земель, у тому числі й "Південного материка", включилися голландці та англійці.

З XVII ст. голландські кораблі обслуговували більшу частину світової колоніальної торгівлі. Амстердамський банк, створений у 1609 р., майже

століття був єдиним у Європі. До кінця XVII ст. Голландія стає великою колоніальною державою.

У XVII ст. в Нідерландах були створені найбільші картографічні твори, які узагальнили результати Великих географічних відкриттів.

Голландцями були освоєні землі, де в подальшому були створені відомі міста, зокрема Нью-Йорк (У 1624 р. Пітер Мінейт уклав угоду з індіанцями, в результаті якої за 60 гульденів, що тоді дорівнювало 24 доларам, придбав острів Мангетен. Вже у 1643 р. на цьому місці, у Новому Амстердамі (майбутній Нью-Йорк) розмовляли 18 мовами).

Також голландцями була заснована факторія на мисі Доброї Надії, яка в подальшому перетворилася у місто Каапстад (зараз це Кейптаун).

Колоніальні володіння голландців у XVII ст. перевищували територію самої Голландії у 60 разів.

Особливу увагу голландці приділяли пошуку нових північних та південних шляхів. Саме голландці досліджували Тихий океан та Малайський архіпелаг, відкрили Нову Гвінею. Голландець **Віллем Янсзон** відкрив нову землю, яку назвав Новою Голландією (північно-західний берег п-ова Кейп-Йорк, Австралія), яку ще довго у всьому світі вважали не окремим материком, а лише частиною “Південного материка”.

До 1627 р. голландці мали достатньо вірне уявлення про західне узбережжя Нової Голландії (Австралії), але зовсім не мали інформацію про південне та східне. Тому для вивчення цієї території споряджалися ряд експедицій (Франса Тейсена та Пітера Нейтса, 1627; Франса Пелсерту, 1629) у результаті на карту були нанесені західний берег п-ва Кейп-Йорк, виступ Арнемленд тощо. Однак, відомостей було ще недостатньо, у тому числі, не з'ясована комерційна значимість цих територій. Експедиція **Абеля Тасмана** була однією з самих значимих у XVII ст. у ході якої були відкриті о. Тасманія (колишній о. Вандименова Земля), Нова Зеландія, архіпелаги Тонга та Фіджі. Крім цього, був відкритий новий шлях від Індійського океану до Тихого у смузі стійких західних вітрів. Своєю експедицією Абель Тасман довів, що

Австралія – це самостійний материк. Крім чисто наукових досягнень, експедиції голландців мали ще й культурний аспект. Так, саме вони привезли до Європи чай (1610 р.) та каву (1616 р.).

Подорожі голландців, які носили самий різний характер та направленість, у кінцевому результаті привели й до великих наукових відкриттів, й до створення величезної колоніальної імперії. Як доводять науковці, одні тільки володіння в Індонезії перевищували власну територію Голландії в 60 разів.

Слідом за Голландією до нових географічних відкриттів приступила й Англія. Їх інтереси були пов'язаними з бажанням відкриття нових територій для колонізації та пошуками нових ринків. Вони зосередились на пошуках Північно-східного проходу, який би дозволив дістатися до Східної Азії, а саме до Китаю та Індії. Були розпочаті експедиції Себастьяна Кабота, Генрі Гудзона, Джеймса Кука.

Одним із кращих англійських мореплавців XVII ст. був Вільям Дампір, авантюрист за характером. Він змінив на своєму віку багато професій, від китобоя до пірата, а у 1697 р. опублікував книгу "Плавання навколо світу", яка принесла йому світову славу. Вона була перекладена на всі основні європейські мови і стала бестселером XVIII ст. Крім побутових та етнографічних описів життя аборигенів далеких екзотичних країн, автор включив у свою книгу розділ про особливості морських вітрів, припливів, течій, сезонів у тропіках. За свої наукові дослідження В. Дампір був прийнятий до Лондонського Королівського товариства (тобто до академії наук).

У 1699 р. експедиція під командуванням В. Дампіра обстежила північно-західне узбережжя Австралії. Про цю подорож він розповів читачам у своїй наступній книзі "Подорож до Нової Голландії".

Дампір відомий ще й тим, що під час свого піратства у Тихому океані він висадив на одному з безлюдних островів вітрильного майстра Олександра Селкірка, який став прообразом героя роману Д. Дефо "Робінзон Крузо".

Наприкінці XVIII ст. відбулися ще декілька відомих подорожей навколо світу. До числа таких плавань належить, наприклад, подорож француза Бугенвіля в 1766 р. і англійця Байрона в 1764-1766 роках.

Свій вклад у дослідження Світового океану та відкриття нових земель привнесли й вчені та наукові товариства, які почали утворюватися у європейських країнах. Усе це сприяло накопиченню знань та їх систематизації та прискоренню експедицій більш складних, спрямованих на пошук нового Південного материка (сучасної Антарктиди). Саме з такою метою відправляються експедиції **Джеймса Кука** (1768 р., 1772 р., 1776 р.). Він першим перетнув паралель $66^{\circ} 30^1$ (південне полярне коло), побував у трьох океанах, обігнув Антарктиду, пройшовши 84 тис. км, але так і не знайшов Південний материк. Але це не значить, що його експедиції були марними, зроблено багато інших відкриттів. Так, відкриті острови Нова Каледонія, Нові Гібридські, Гавайські (були названі Сандвічеві), картографовані узбережжя Північного та Південного островів (Нова Зеландія) тощо.

Перше з них було здійснене в 1768-1771 рр. на кораблі "Індевор", і в результаті було отримано доказ острівного положення Нової Зеландії, відкриті Великий Бар'єрний риф і східне узбережжя Австралії.

Друге плавання Дж. Кука у 1772-1775 рр. на кораблі "Резолюшен" підтвердило гіпотезу про те, що в південних широтах між 40-60 градусами не існує великої суші, яка б безпосередньо переходила в Антарктичний материк (в існування гігантського Південного материка вірили до плавання Дж. Кука багато вчених, під впливом Птолемеєвих ідей).

В результаті третьої подорожі Дж. Кука в 1776-1779 рр. на кораблях "Резолюшен" і "Діскавері" в північну частину Тихого океану і в Північне Полярне море були відкриті Гавайські острови, обстежена частина узбережжя Аляски.

Усі три плавання важливі ще й тому, що в них вперше брали участь природознавці різних спеціальностей; вони зібрали науковий матеріал, який залишається цінним і в наш час.

Таким чином, протягом другої половини XVI-XVIII ст., завдяки сміливим експедиціям мореплавців і мандрівників багатьох країн, була відкрита і досліджена більша частина земної поверхні, морів та океанів, які омивають її; були прокладені важливі морські шляхи, які зв'язали материки між собою.

В результаті цих відкриттів розширились зв'язки Європи з країнами Африки, Південної і Східної Азії; вперше були встановлені контакти з Австралією. Торгівля набула світового характеру.

Все це створювало передумови для масового переміщення людей з одних континентів до інших, готувало маршрути майбутніх туристичних круїзів.

До початку XIX ст. в основному завершився процес відкриття населених континентів. Були пройдені і досліджені цілком або в більшій частині свого плину всі значні ріки; були нанесені на карту великі озера, встановлені основні риси рельєфів населених територій.

Значний внесок у вивчення маловідомих районів, країн і континентів зробили російські мореплавці та мандрівники. В 1639 р. були досліджені береги Тихого океану. Першим перетнув Сибір і вийшов до Охотського моря І. Москвітін. У 1643-1646 рр. подорож із Якутська до Тихоокеанського узбережжя здійснив В. Поярков. У 1648 р. С. Дежнев пройшов морем з устя р. Колими через протоку між Азією та Америкою в гирло р. Анадир.

В липні 1697 р. В. Атласов відкрив Камчатку, а в 1711 р. росіяни побували на Курильських островах. У серпні 1732 р. експедиція Івана Федорова пристала до берегів Аляски біля мису Принца Уельського. Під час подорожі В. Беринга (1725-1743) були відкриті Алеутські острови, острів Беринга, північно-західні береги Америки, прокладений шлях через протоку між Азією й Америкою, зроблена картографічна зйомка узбережжя

Охотського моря, Камчатки, Курильських островів і північної частини Японії. Серед імен російських мандрівників XVIII ст. виділяються: В. Прончищев, Д. Овцин, Д. Лаптев і Х. Лаптев, С. Челюскін, С. Крашенінніков; "російським Колумбом" називають Г. Шеліхова.

Подорожі росіян за кордон та іноземців по Росії складають важливу частину історії подорожей XVII - XVIII століть.

У Новий час мали поширення не тільки подорожі з метою **пізнання оточуючого світу**. У цей час різко зросли подорожі з **торгівельними цілями**. Обмінні операції охопили увесь світ, який був поділений на зони впливу між різними угрупованнями купців. Існували торговельні мережі голландських, англійських, вірменських купців, які проникали у всі куточки світу. Одною з могутніших торгових мереж була єврейська. Єврейських купців (**сірі**) у різних регіонах їх називали по різному – **сефарди** (ті, які улаштувалися у Англії та Франції) або **ашкеназі** (Центральній Європі). У той час утворилися як місцеві, так й міжнародні та міжконтинентальні торгові маршрути, по яким переміщувалась значна кількість людей. Вони були стурбовані не тільки діловими питаннями, а й цікавилися пам'ятниками архітектури та містообудування, культурною спадщиною та національними традиціями нових місць свого перебування.

Крім того, для торгового люду будувалися готелі та постоялі двори для відпочинку та проведення ділових зустрічей. Це, без сумніву, сприяло розвитку готельного господарства. У деяких місцях виділялися цілі квартали для іноземних купців, так з'явилися Німецькі двори у Європі.

Не можна не відзначити й подальший розвиток гостинності, це проявлялося у чисельних святкових діях – **ярмарках** та **карнавалах**. Так, ярмарок, що у перекладі з німецької мови, означає щорічний ринок, проводили у багатьох містах Європи – Прато, Венеції та Болоньї (Італія), Сен-Жермен (Франція), а також у окремих країнах Азії (Індії) та Африки (Марокко).

З другої половини XVIII ст. стало модним для молодих англійців завершувати свою освіту великою подорожжю по країнах Європи. Саме з цього часу англійців стали називати **“нацією мандрівників”**. Їх можна було зустріти у різних містах Старого Світу. У той час набував популярності й відпочинок у Швейцарії (тут гарантувалася безпека та надавалися високоякісні сервісні послуги) та Італії (де пропонувалася культурно-пізнавальна програма). Збільшилися й масштаби подорожей, які набували риси кругосвітніх.

У Новий час все частіше організуються подорожі з науковими цілями, розпочинається не стихійне, а планове вивчення материків.

З другої половини XVIII ст. з’являється мода на **оздоровчий (лікувальний)** та, загалом, **відпочинок на “водах”**. Тоді ж, з подачі англійського лікаря Річарда Рассела, який рекламував корисність морської води, з’являються **морські курорти**. Спочатку відкрилися курорти на південному березі Англії, потім на Лазуровому березі Франції та Італії. Саме завдяки Р. Расселу було відкрито й морський дитячий санаторій у Маргіті (1792 р.).

Тодішні курорти відвідували й короновані особи. Так, принц Уельський, відпочивав на південному березі протоки Ла-Манш у Брайтоні, а Наполеон III лікувався у Біариці. Найбільш популярними серед аристократів були термальні курорти Баден-Баден (бальнеологічний курорт у горах Шварцвальд, Німеччина), Віши (унікальні холодні та гарячі мінеральні джерела, бальнеологічний курорт у центральній Франції), Карлсбад (бальнеологічний курорт Карлові Вари, Чехія), Травелюнд (Німеччина) тощо.

У Новий час спостерігалось збільшення кількості тих, хто подорожував заради задоволення і цей факт діяв як стимул розвитку інфраструктури для подорожуючих.

Великий вплив на поширення туризму мало будівництво доріг та розвиток транспорту, що дозволяло зменшувати час подолання відстаней і робити більш реальним здійснення подорожі у далекі регіони. Особливо

інтенсивно будівництво доріг у XVIII ст. відбувалось в Англії та Франції. Зокрема, у Франції у 80-і рр. XVIII ст. було вже близько 53 тис. км збудованих шляхів, будівництвом та ремонтом яких опікувалося спеціальне відомство з величезним бюджетом.

В середині XVIII ст. в Західній Європі знизилися ціни на перевезення, що сприяло зростанню кількості подорожей.

В наступному столітті подорожі теж ставали дедалі доступнішими, у великій мірі завдяки грандіозним масштабам будівництва доріг. Наприклад, у США з 1800 по 1850 рр. шляхова мережа зросла у 8 разів.

Однак, до середини XIX ст. відмінною рисою подорожей залишався примітивізм засобів переміщення. Типові диліжанси доби Просвітництва були малокомфортними засобами пересування. Об'єднувало всіх мандрівників те, що вони відносились до суспільної меншості, яка мала привілейований статус у суспільстві. Основна ж маса населення проживала свій вік, майже нікуди не виїжджаючи, бо не мала для цього ні коштів, ні відповідної мотивації.

Але певний прогрес все ж таки був. На виробництві скорочувався робочий час та збільшувалась частка вільного, наявність якого є однією з умов, що дозволяють здійснювати подорожі, і це було значним соціальним здобутком і дозволило в майбутньому, в XIX-XX ст., залучати до туризму працюючі категорії населення.

Збільшення кількості тих, хто подорожував заради задоволення, діяло як стимул розвитку інфраструктури для подорожуючих, збільшення комфортності мандрівок. І в цьому відношенні в епоху Просвітництва в країнах Європи відбувалися суттєві зміни.

У XVII ст. в великих європейських містах почали розповсюджуватись кав'ярні. Тільки у Венеції в 1675 р. їх налічувалось декілька десятків, включно зі знаменитим Cafe Florian на площі Сан Марко, яке функціонує і сьогодні. Перша англійська кав'ярня була відкрита у 1652 р. вихідцем із Вірменії на вулиці Сен-Майкл Аллей у Лондоні. У 1683 р. з'явилася перша

кав'ярня у Відні, саме у Відні почали готувати каву нетрадиційно, додаючи в неї мед та молоко. У 1668 р. сицилієць Франческо Прокопіо де Кольтелі відкрив першу кав'ярню в Парижі.

Кав'ярні були попередницями сучасних кафе і подекуди ставали центрами культурного та літературного життя свого часу і, крім цього, допомагали у витверезінні всього європейського континенту. Кав'ярні викликали бурхливі дебати в суспільстві того часу, адже одні бачили в них засіб від повального пияцтва, інші - центри розповсюдження всіх смертних гріхів.

Суттєві зміни відбувались і в системі транспорту. Збільшення популярності подорожі диліжансом призводило до змін системи гостинності на шляхах. Постоялі двори намагалися покращувати умови, які пропонувались постояльцям. В них чітко виконувались правила обслуговування гостей, які відносились до різних соціальних верств.

Зможні люди, як правило, обслуговувались в їдальні або в своєму номері. Бідняки харчувались разом з хазяями закладу на кухні, їм подавали просту їжу без права вибору, але за мінімальну ціну. Французи називали таке обслуговування *table d'hote*, тобто хазяйський стіл. Зможні гості могли замовляти для себе спеціальні страви з продуктів, які були в хазяїна в меню (*a la carte*), і могли заходити до кухні, щоб прослідкувати правильність процесу приготування їжі. Намагаючись догодити гостю, господар пропонував певну страву, якою славилась дана місцевість.

Незважаючи на певні зміни на краще, умови проживання в постоялих дворах Європи були на невисокому рівні через погану якість їжі, антисанітарію, велику кількість різних комах.

Представники дворянства, духовенства під час своїх подорожей зупинялись, як правило, у своїх знайомих або за рекомендаційними листами; майже в кожному дворянському помешканні були кімнати для гостей.

Один із перших готелів Європи був побудований у Нанті в 1788 р. і мав назву "Готель Генріха IV". Готель був розрахований на 60 осіб і вважався найкращим у Європі.

Аналогічні процеси відбувались в системі гостинності Америки. Подорожуючі теж могли зупинитись на постійних дворах або в тавернах. Одними з перших американських таверн вважаються Зіасіі Наизе, відкрита у 1642 р. вихідцями з Голландії в Новому Амстердамі (так тоді називався Нью-Йорк), і таверна у Джеймстауні, штат Вірджинія. Перший готель на велику кількість номерів (70 кімнат) мав назву City Hotel, він був побудований у 1794 р. в Нью-Йорку.

Поступово таверни та постійні двори перетворювались на місця відпочинку для жителів даної місцевості; тут можна було взяти останні новини, провести збори, отримати кореспонденцію, укласти ділову угоду. Завдяки цьому, власники постійних дворів ставали поважними і заможними громадянами, які відігравали значну роль в органах місцевого самоврядування.

Наприклад, Джон Адамс, другий президент Сполучених Штатів Америки, у 80-і рр. XIX ст. був власником і керуючим таверни. Під час американської визвольної революції багато з американських таверн стали штабами відомих генералів. Наприклад, Frances Tavern (яка, до речі, існує і сьогодні) була штабом Джорджа Вашингтона, який став президентом США.

В Росії основними елементами системи розміщення подорожуючих були гостинні двори і ямські станції.

У XVIII ст. в Європі в системі гостинності намітились певні успіхи. Кращими за комфортом вважались англійські постійні двори і таверни. Не дуже відставали від них і європейські готелі, які впроваджували нові послуги для клієнтів. У Франції XVIII ст. з'явилася система ресторанів.

"Батьком" сучасного ресторану вважається парижанин М. Буланже, який тримав цілодобову таверну на вулиці Баель. Головною стравою, яка подавалась відвідувачам, був суп, що називався *restorantes* (у перекладі з

французької - "той, що відновлює сили"), так народився термін "ресторан". У 1782р. на вулиці Рішел'є з'явився розкішний ресторан Grande Taverne de Londres, а три роки по тому у 1785 р. недалеко від Пале-Рояль - ще один, Aux Trois Freres Provencaux. Буланже значно збільшив кулінарний асортимент. Вже тоді, у XVIII ст., ця форма закладів харчування була настільки популярною, що в одному лише Парижі в 1794 р. налічувалось 500 ресторанів.

Деякі дослідники історії гостинності вважають, що ресторан - один з результатів Великої Французької революції, адже завдяки їй французькі ресторатори були вимушені шукати кращої долі в інших країнах, де зайнялися ресторанним бізнесом. Французькі кухарі принесли з собою французькі кулінарні традиції, внаслідок чого прості англійські обіди і примітивна їжа американців були збагачені пікантними соусами і делікатесами.

Франція стала законодавицею моди не тільки в мистецтві та літературі, але й в розвитку кулінарії. У XVIII ст. ресторанний бізнес з традиціями національної кухні в країнах Європи завойовує міцні позиції в обслуговуванні населення. Хоча діло не обходилося і без боротьби за пріоритети. Французьку кухню в багатьох країнах (зокрема, в Італії, США) не визнавали і навіть подекуди її забороняли. Але саме це стимулювало розвиток ресторанного бізнесу. Власники ресторанів і таверн намагались урізноманітнити асортимент своїх блюд, більше турбувались про якість харчування і обслуговування відвідувачів, які вже мали досить вишукані смаки.

У XVIII ст. з'явилися морські курорти, після того, як англійським лікарем Річардом Раселом була доведена і розрекламована корисність морської води. Спочатку такі курорти відкрилися на південному узбережжі Англії, потім на Лазуровому узбережжі Франції, а також були відроджені курорти на морському узбережжі Апеннінського півострова.

В 1792 р. за ініціативою лікаря Р. Расела був створений перший дитячий приморський санаторій в Маргіті.

Поступово поширилася мода на відвідання морських курортів, особливо після того, коли їх стали відвідувати короновані особи. Наприклад, в Англії після перебування принца Уельського в Брайтоні з'явилися десятки курортних містечок неподалік від нього. Внаслідок того, що французький імператор Наполеон III пройшов курс лікування в містечку Біаріц, це місце на довгі роки стало "туристичною Меккою".

Найбільш престижними містами відпочинку аристократії були термальні курорти: Баден-Баден, Віші, Карлсбад (Карлові Вари). Відпочиваючи у таких місцях, менш заможні та менш родовиті верстви населення відчували себе представниками еліти і, крім того, дійсно мали змогу використати цей відпочинок для налагодження зв'язків з аристократами. Отже, відпочинок на курортах був дуже престижним.

У XVII ст. стали поширюватися курорти, головною принадою яких були мінеральні джерела. Одним з таких регіонів стала Нижня Сілезія (на території сучасної Польщі). Під 1636 р. вперше згадується нижньосілезький курорт Кудова Здруй. Трохи пізніше, на початку XVIII ст. почався розвиток курорту Душники Здруй, де в наступному столітті відпочивали класики музичної культури Ф. Шопен та Ф. Мендельсон.

У XIV ст. на території сучасних Карлових Вар знаходилася одна з резиденцій імператора Священної Римської імперії, чеського короля Карла IV - саме того, чий ім'ям названо заснований ним перший у Центральній Європі університет (у Празі), мальовничий Карлова міст у чеській столиці; багато інших об'єктів, які цікавлять сучасних туристів, також завдячують своєю появою цій видатній історичній постаті. Біля резиденції монарха розташовувалися мисливські угіддя, і саме під час полювань, згідно багатьом місцевим переказам, Карл IV звернув увагу на незвичайні природні явища - джерела з гарячою водою - і дав початок курорту. Назва знаменитого курорту

говорить сама за себе. Вари, у перекладі з чеської, означає: "Джерела, що киплять".

Засноване в 1348 р. у цій місцевості за наказом Карла IV поселення невдовзі отримало статус міста. У 1370 р. мешканцям міста були надані певні пільги, привілеї, гарантії безпеки. Завдяки привілейованому становищу, Карлові Вари багатіли. Війни обходили містечко стороною. У XVIII ст., з поширенням моди лікуватися "на водах", Карлові Вари модернізувалися, і в другій половині століття набули майже такого вигляду, який мають зараз. У 1777 р., згідно задуму відомого лікаря Д. Бехера, побудовані відомі спеціальні заклади курортної інфраструктури: Гейзерів зал (1778 р.), споруда Міського театру, оглядові майданчики та інші місця відпочинку, якими могли скористатися численні туристи. Великі суми на благоустрій Карлових Вар виділяли представники імператорської династії Габсбургів, які часто відвідували місто, збільшуючи навіть самим фактом своєї присутності привабливість курорту для всіх європейців, які мали достатньо грошей для відпочинку в цьому престижному місці.

У 1795 р. в Карлових Варах був запроваджений спеціальний податок - курортна такса.

Безпосередньо сприяла збільшенню подорожуючих і колоніальна політика: просторове збільшення сфер впливу деяких держав супроводжувалося покращенням транспортних комунікацій, збільшенням кількості колоніальних чиновників, торгівців, військових, місіонерів у віддалених регіонах. Колоніальні імперії давали їхнім громадянам багато можливостей для збагачення, і деякі з багатих людей охоче витрачали кошти на мандрівки, в яких задоволення було однією з основних цілей. Англійців вже у XVIII ст. стали називати "нацією мандрівників", бо їх можна було зустріти не тільки в Європі і в численних колоніальних володіннях Британської імперії, але й поза межами цих територій.

В кінці XVIII ст. дедалі більшою популярністю стала користуватися Швейцарія. По-перше, там можна було отримати ефективні лікування, освіту

або просто відпочити в мальовничих місцевостях. По-друге, в Швейцарії була найвища якість сервісу для подорожуючих, а також більш високий рівень безпеки, ніж в більшості інших країн.

В мальовничих місцевостях з цілющим кліматом або мінеральними джерелами створюються нові курорти. Зокрема, в Німеччині: в Хайлігендамі, Нордернеї, Травемюнде. Заможні члени суспільства, незалежно від пори року, відпочивали на Французькій або Італійській Рив'єрі, або на термальних курортах Швейцарії. Популярними були також подорожі до Північної Африки, Єгипту та Греції. Ці категорії подорожуючих орієнтувались на розкішні готелі, будівництво яких розпочалось на рубежі ХУІІІ-ХІХ ст. в курортних місцевостях. Менш заможні гості курортів задовольнялись послугами пансіонів, які утримували жителі курортних зон.

З рекламною метою у ХVІІІ ст. було організовано дві акції, які стали точками відліку історії двох видів туризму, альпінізму і подорожей на повітряних кулях: у 1786 р. була організована перша масова екскурсія на гору Монблан в Альпах, а в 1783 р в Парижі братами Монгольф'єр була сконструйована перша повітряна куля.

Основні види та значення подорожей в епоху Просвітництва

Основними видами туризму в епоху Просвітництва були:

- рекреаційний;
- оздоровчий;
- пізнавальний;
- з метою одержання освіти;
- спортивний (з'явилися перші альпіністи, почав розвиватись гірський туризм);
- релігійний.

Туризм, як правило, був індивідуальним, тобто програма подорожі складалася самим мандрівником.

Вже існувала певна туристична інфраструктура: готелі, пансіони, транспортна служба, ресторани.

За тривалістю мандрівки поділялись на:

- довготермінові (на декілька років);
- сезонні (на певний сезон в особливу кліматичну зону);
- короткострокові (на вихідні дні та свята).

Основними видами транспорту були: водний; наземний транспорт з використанням тварин; з'явилися повітряні кулі.

Контрольні питання по темі:

- 1. Які були основні цілі здійснення подорожей в новий час?*
- 2. Якого розвитку зазнала інфраструктура подорожей у новітні часи?*
- 3. Назвіть можливості розвитку оздоровчого туризму.*
- 4. Які види туризму були розповсюджені у новітні часи*

2.2. Розвиток індустрії туризму в XIX столітті

Науково-технічний прогрес, соціальні реформи, підвищення рівня життя, введення гарантованих неоплачуваних, а подекуди оплачуваних відпусток (у Німеччині, наприклад, вперше відпустки були встановлені законом про державних службовців 1873 р.) обумовили поступове зменшення робочого часу на користь вільного.

В другій половині XIX ст. до індустрії відпочинку увійшли підприємства готельного господарства; з'явилися перші бюро подорожей, одним з завдань яких були організація туристичних поїздок і реалізація їх споживачеві.

Початок XIX ст. став рубіжним у розвитку подорожей і не тільки тому, що з'являється сам термін "туризм", а й тому, що виникли певні соціально-економічні чинники задля розвитку туристичного бізнесу.

Піонером у розвитку туризму стає Англія. Саме в ній починається промислова перебудова, так званий етап модернізації, який торкнув економічну, соціальну та політичну сфери. Цей етап відзначився появою механізованого залізничного та водного транспорту. Так, у 1807 р. по річці Гудзон пройшов перший колісний пароплав “Клермонт”, а вже через 30 років було відкрито регулярне повідомлення між Лондоном та Нью-Йорком. Почалася ера гігантських лайнерів таких, як “Сиріус”, “Лузитанія”, “Фатерланд”, але морські подорожі ще не сформувалися як комплексний туристський продукт за системою “круїз” .

Вершиною усіх перетворень став залізничний транспорт на паровій тязі. Гірський інженер Річард Треветік запропонував використовувати парові двигуни для переміщення візків по рейкам. Він у 1804 р. сконструював перший паровоз “Новий замок” Будувалися й залізничні дороги. Перша була збудована в Англії, яка з’єднала Ліверпуль з Манчестером (1825). Трохи пізніше – в Росії (1837, яка з’єднала Петербург з Павловським (літньою резиденцією російського імператора Павла I), на Україні залізнична дорога з’єднала Львів з Перемишлем у 1861 р., а на Донбасі залізнична дорога була побудована у 1880 р. До 1835 р. загальна протяжність залізничних доріг у світі склала 2,5 тис. км., а вже у 1900 р. – 617 тис. км.

У 1885 р. німецькі інженери **Готліб Даймлер** та **Вільгельм Майбах** винайшли бензиновий двигун і вже у 1889 р. сконструювали перший чотирьохколісний автомобіль. Це, у подальшому, дало людству швидкий та комфортний засіб пересування і вже на початку ХХ ст. автомобілі та автобуси у європейських країнах та США стали найбільш розповсюдженим видом транспорту.

У 1903 р. **Орвілл** та **Уїлбур Райт** сконструювали перший літак. З появою цього транспорту почалася ера дальніх подорожей та активізувався міжнародний напрям у туризмі.

Розвиток транспортних засобів та транспортної мережі стали каталізатором подальшого розвитку туризму. Механізація транспорту

визначила перемогу людини над простором та часом. Збільшення швидкості пересування призвело до мінімального впливу такого фактора, як віддаленість місць відпочинку та сприяло поліпшенню їх транспортної доступності. Дорога до місця відпочинку стає менш стомлюючою, а сама подорож – зручною, приємною та комфортною.

У результаті промислового підйому значно підвищився рівень та якість життя населення. У робоче законодавство вже було включено статтю про 8-годинний робочий день із 5-ти денним тижнем. З'явилась нагода відпочинку, у тому числі й туристського. Цим пояснюється й популярність турів вихідного дня. Крім того, робоче законодавство поповнилося ще одним законом про 2-3 тижневу відпустку. Ці соціальні нововведення стали передумовами, які стимулювали розвиток туризму.

Переваги модернізованого транспорту швидко були зважені та враховані тими, хто розумів у перевезеннях та займався організацією дозвілля населення. Так, **Томас Кук** у 1841 р. вже займався організацією масових поїздок “з метою прогулянки”. Саме з цієї першої прогулянки на залізничному транспорті можна відраховувати еру сучасного туризму. У 1848 р. Томас Кук відкрив і **першу туристську контору** (до кінця 20-х років ХХ ст. по всьому світі було 12 тис. туристських агенцій, власником яких був його син, Джон Мейсон Кук). Контора займалася реалізацією спеціальних квитків на індивідуальні та групові екскурсії по містах Англії, потім й Європи. Перша екскурсія до Франції відбулася у 1855 р., а вже з 1856 р. пропонуються тури по європейським країнам. Контора Томаса Кука пропонувала повний набір туристських послуг: бронювання місць у готелях, розробляла нові маршрути, впроваджувала систему пільг тощо.

Хрестоматійним прикладом першого пекидж-туру (комплексу туристичних послуг, який продається за єдиною ціною) є груповий тур (взяли участь 570 чоловік), організований англійцем Томасом Куком у 1841 році. Комплекс послуг містив 20-мильну поїздку залізницею, чай і булочки в поїзді, духовий оркестр. Т. Кук переслідував при цьому, скоріше, соціальні,

ніж комерційні цілі. Будучи головою спілки непитущих, він хотів подібною акцією привернути увагу до можливостей раціонального використання вільного часу і знайти нових прихильників для керованої ним спілки. Але успіх турів Т. Кука підштовхнув інших підприємців організовувати подібні заходи, вже з суто комерційною метою. В наступні 20 років в Англії (1840-1860 і рр.) почали виникати бюро подорожей.

Організація турів була досить прибутковим ділом, тому подібні контори стали виникати у Франції, Німеччині (бюро подорожей Карла Різеля), Польщі (бюро подорожей “Райзебюро- Штанген”), інших європейських країнах та у США (туристська агенція “Запитайте містера Фостера”).

До початку ХХ ст. туризм стає частиною життя населення світу, однак, був явищем досить соціальним. Туристичну поїздку мало хто міг собі дозволити, але поступово стає доступнішим, різноманітяться й пропозиції для різних верств населення. Крім цього, туризм набуває масовий характер, з’являються елементи комплексного обслуговування туристів (пекідж-тур). У цей час виникають **нові напрями у туризмі** – “дачний”, “вихідного дня”, пізнавальний тощо.

Видавці швидко реагували на зростання популярності туризму. На початку ХІХ ст. англійським видавцем Дж. Марі було започатковано видавання путівників. Але більший внесок у цю справу зробив німецький видавець та книготорговець Карл Бедекер. У 1827 р. він створив фірму, яка спеціалізувалась на випуску путівників, а у 1846 р. видавництво Бедекера почало видавати путівники іноземними мовами. Якість їх була досить високою, оскільки для їх складання залучались різні фахівці: історики, мистецтвознавці, географи, літературознавці. Бедекерами стали називати путівники для туристів у багатьох країнах.

У 1854 р. в Англії було видано перший довідник по готелях, адресований туристам.

У 1862 р. з'явився і перший каталог туристичних поїздок, що було наслідком розширення туристичного попиту і сприяло його збільшенню в наступні роки.

У туризмі в ХІХ ст., як і в попередню епоху, законодавцями моди були, в значній мірі, письменники. Говорячи сучасною мовою, вони рекламували самі подорожі, ті місця, які особисто відвідали (чимало письменників, як, наприклад, Ж. Берн, добре і "звабливо" описували також місця, в яких ніколи не бували). Письменники дуже образно змальовували вигляд місцевостей, готелі або будинки, де зупинялись, кухню тієї чи іншої країни, шляхи сполучення.

До речі, найкращими в той час були шляхи в Англії та Франції, а дороги Німеччини та Росії знаходились у жалюгідному стані, в Італії ж подорожуючі сильно ризикували бути пограбованими.

Полегшенню, а тому й поширенню подорожей у світі сприяло заснування нових християнських місій на околицях так званого цивілізованого світу. Католицька, православна та інші християнські конфесії, використовуючи мережі своїх організацій в Старому Світі і державну підтримку, акумулювали величезні кошти для створення мереж місій - своєрідних опорних пунктів, баз, плацдармів християнізації та "цивілізування" нехристиянських народів. У ХVІ-ХVІІІ ст. місіонерською діяльністю у віддалених регіонах займалися, поряд із вирішенням інших завдань, численні чернецькі ордени. Гігантського розмаху в ХVІІ-ХVІІІ ст. набула в сотнях регіонів світу місіонерська та економічна діяльність ордену єзуїтів.

У ХІХ ст. виникло багато потужних товариств (які належали до різних конфесій), в яких місіонерство стало головною метою.

У місіях відкривалися храми, школи та лікарні, надавався притулок мандрівникам. Серед місіонерів було багато людей з доброю освітою, вмінням та бажанням вести науково-дослідницьку роботу. Місіонери постачали науковців, адміністраторів та бізнесменів цінною інформацією про

різноманітні особливості місцевостей, в яких вони працювали. Багатьом подорожуючим стала у великій пригоді допомога місіонерів. Деякі місії з часом перетворилися на міста.

Наприклад, після того, як іспанський уряд дізнався про успішні російські експедиції та відкриття, здійснені в районі північно-західних берегів Америки, іспанці активізували місіонерську діяльність на тихоокеанському узбережжі. Між 1769 та 1776 рр. вони створили мережу католицьких місій на ще не освоєній ними території сучасного штату Каліфорнія. Одна з цих місій поклала початок місту Сан-Франциско.

Величезну роль у поширенні туризму зіграли революційні зміни в розвитку транспорту. Винахід пароплава Фултоном у 1807 р., паровозу - Стефенсоном у 1814 р., а також вдосконалення поштового зв'язку, що супроводжувалося розширенням мережі доріг у Європі, - все це обумовило підвищення надійності і швидкості пересування при зниженні витрат на подорож. Перший пароплав здійснив своє плавання ще у 1816 р. по водах Рейну. Перша в світі залізниця увійшла в дію в 1830 р. в Англії, з'єднавши Манчестер та Ліверпуль. З 1830 р. в Англії почали курсувати перші автобуси-омнібуси. Тоді ж, у 30-і рр. ХІХ ст., пасажирські пароплави стали перетинати Атлантику.

Діяльність вчених, завойовників, місіонерів та підприємців попередніх століть забезпечила ґрунт для європейської колонізації інших континентів. Економічні кризи та соціальні потрясіння еволюції, війни, голод тощо), прагнення покращити свій соціальний статус, підвищити рівень життя штовхали людей переїжджати на нові місця проживання, інколи навіть за океан. Колонізація американського континенту, швидкий економічний та культурний розвиток США, зростання населення цієї країни та добробуту її громадян зробили можливим виокремлення пасажирських перевезень через Атлантику як самостійної сфери бізнесу. Американці їздили у Старий Світ (так вони називали Європу) з комерційними цілями, щоб отримати найкращу

освіту або для розваги. Зі Старого Світу до американського континенту рушили, крім підприємців, ще й тисячі мігрантів.

У 1818 р. нью-йоркська фірма Black Ball Line стала першою компанією, яка запропонувала регулярні, за розкладом, пасажирські перевезення зі Сполучений Штатів Америки до Великобританії, і до того ж комфортабельні. У 30-і рр. ХІХ ст. в пасажирських перевезеннях пароплавами через Атлантичний океан домінувала англійська компанія British and North American Royal Mail Steam Packet. Організатори перевезень дедалі більше уваги приділяли тому, щоб зробити подорожі приємними.

Наприклад, у 1840 р. судно Britannia вийшло з Ліверпуля з коровою на борту, для забезпечення пасажирів свіжим молоком протягом 14-денного трансатлантичного плавання.

Відкриття 4 жовтня 1869 р. Суецького каналу було перетворено на пишне шоу. Першим кораблем, який увійшов у канал, був французький "Орел", на палубі якого знаходилась імператриця Євгенія. Російський кліпер "Яхонт" з російським послом у Константинополі теж був у числі перших. При вході у канал кожне судно зустрічалось салютом. Композиторові Дж. Верді замовили з цієї нагоди оперу; так з'явилася славнозвісна "Аїда". На святковій церемонії працювали 500 кухарів і 1000 лакеїв.

Першими туристами, які скористалися каналом, були учасники туру, який організував Томас Кук. Відкриття Суецького каналу значно здешевило вартість поїздки до екзотичних країн Індостану та Далекого Сходу, які дуже приваблювали європейців.

Внаслідок масового напливу переселенців зі Старого Світу до Америки та обміну туристами морські пасажирські перевезення розвивалися бурхливими темпами. Організатори перевезень покращували дедалі більш комфортабельні судна, піклувалися про розваги для пасажирів під час подорожей. У середині ХІХ ст. виникли великі пароплавні компанії.

Однак домінуючою вимогою у попиті на морські перевезення наприкінці ХІХ - на початку ХХ ст. залишалася швидкість. Через це

суднобудівники, щоб покращити ходові якості судна, спочатку не робили великих приміщень у трансатлантичних лайнерах, і пасажирів мусили їсти за спільними столами, але суднобудівники не стояли на місці. Дуже великими та комфортабельними кораблями були пароплави компанії Cunard Line - Lusitania та Mauretania, які почали здійснювати рейси на початку XX століття. Значною популярністю користувався великий швидкісний трансатлантичний лайнер Queen Mary. Але новим словом у морському туризмі стало створення компанією The White Star Line (конкурента Cunard Line) розкішних суден-гігантів. Це були Olympic (обладнаний навіть басейном для купання та тенісним кортом) і сумнозвісний Titanic. Загибель останнього в його першому плаванні у 1912 р. змусила керівників компанії White Star Line продати справу конкурентові - фірмі Cunard Line. У 1934 р. ці дві знамениті компанії злилися в одну. Так утворилася торгова марка Cunard White Star.

У той час, як круїзні пароплави та судна для туристів ставали дедалі більш розкішними, значну частку подорожуючих складали пасажирів "третього класу" - здебільшого мігранти, які потужним потоком переміщувалися з бідних регіонів Європи (Італії, Ірландії, Австро-Угорщини тощо) до США і Канади. Пасажирів "третього класу" не мали кают, розміщувалися там, де знаходили собі місце у відведених для них приміщеннях; харчувалися вони власною їжею, а не в ресторані, на відміну від пасажирів першого і другого класів. Перша світова війна, під час якої військові судна всупереч міжнародним конвенціям знищували пасажирські пароплави, звела нанівець мирні морські подорожі. Натомість міжвоєнний період (20-30-і рр. XX ст.) став "зоряним часом" для організаторів таких перевезень. США після Першої світової війни стали більш багатою країною, і тисячі американських туристів вирушали у подорожі до Європи у розкішних каютах гігантських кораблів, насолоджуючись вишуканими стравами та численними розвагами - виступами спеціально найнятих шоуменів, оркестрів, танцювальних колективів.

Під час Другої світової війни багато морських пасажирських суден було передано військовим для транспортування вояків до Європи. Певні прибутки судноплавні компанії отримали від перевезення біженців, нової хвилі мігрантів з Європи до США, Латинської Америки, Австралії та інших країн у 1940-і роки. Після закінчення Другої світової війни морські перевезення на далекі відстані в усьому світі знову стали зростати, але це зростання було перерване наприкінці 1950-х рр. поширенням надійних великих літаків з реактивними двигунами. З того часу пасажирські перевезення як засіб пересування морем на далекі відстані стали згортатися, адже зручніше дістатися потрібної точки берега за кілька годин в літаку, ніж за тиждень на судні.

Чимало пасажирських лайнерів переобладнали в круїзні, для розважальних прогулянок в тропічних водах, у берегів екзотичних країн та островів, переважно у Карибському морі, але також в багатьох інших морях. Розважальні програми на таких суднах стали ще більш інтенсивними, яскравими. Роль судна як транспортного засобу зменшилася.

З появою автотранспорту було започатковано й автомобільний туризм.

У США в 1918 р. Джон Хертц став пропонувати послуги з прокату автомобілів, що збільшило кількість авто на дорогах і можливість іноземців пересуватися з комфортом по країні перебування.

Стрімко розвивалася й мережа залізниць в багатьох регіонах різних країн світу.

Наприклад, у США в 1840 р. було 2818 миль залізничних колій, у 1860 р. - 30 тис. миль. У 1869 р. в цій країні було з'єднано залізниця тихоокеанського та атлантичного узбережжя, і перший у світі трансконтинентальний експрес почав регулярно, раз на тиждень, курсувати через величезну країну.

Поїздку цим потягом захопливо описав французький письменник Ж. Берн у романі "Навколо світу за 80 днів".

В наш час розкішний "Східний експрес" здійснює перевезення між Лондоном і Венецією з зупинками в Парижі, Цюриху, Інзбруці, Зальцбурзі. Потяг складається з 11 спальних вагонів та 3-х вагонів-ресторанів.

Починаючи з 1920-х рр., серйозним конкурентом залізниці став автомобіль. З 1920 р. по 1929 р. кількість зареєстрованих автомобілів у США зросла втричі, і в результаті цього обсяг залізничних міжміських перевезень впав на 18 %. Проте поширення дизельних потягів, які рухалися швидше за парові, посилило позиції залізниць, забезпечило нове значне збільшення кількості пасажирських перевезень.

На початку ХХ ст. сталася справжня революція в сфері транспорту. Головним досягненням цієї революції було народження авіації. Повітряні апарати блискавично модернізувалися, авіація за чотири десятиліття від першого польоту братів Райт у 1903 р. до перших реактивних літаків 1943 р. пройшла величезний шлях.

Вже у 1919 р. була створена Міжнародна асоціація повітряних перевізників, засновниками якої стали Англія, Данія, Німеччина, Швеція і Норвегія. Одними з перших європейських авіакомпаній були відомі й сьогодні "Люфтганза", "Ейр Франс".

У 1930 і рр. в Європі та США пасажирські авіаперевезення стали вже потужною індустрією. В одних лише внутрішніх авіаперевезеннях США в 1930 р. експлуатувалося близько 500 літаків.

Вдосконалення гідропланів ("летючих човнів") підвищило безпеку і дальність польотів над морем, збільшуючи кількість авіаперевезень над Атлантикою. У США такі літаки успішно проектував, наприклад, талановитий киянин І. Сікорський, який емігрував за океан внаслідок російської революції.

З літаками конкурували дирижаблі (різновид повітряної кулі з двигуном і стерновими пристроями, які дають можливість керувати польотом), або, як їх ще називали, цепеніни. Дирижаблі здійснювали регулярні міжміські та міжнародні рейси, літали над Атлантикою з Європи

до СІЛА і в зворотнім напрямку. Салони дирижаблів були більш просторими, ніж у тодішніх літаках, ці апарати цінували за комфорт. Багато хто вважав, що за дирижаблями майбутнє. Але рівень безпеки польотів дирижаблів виявився нижчим, ніж у літаків. Низка катастроф, головною з яких стала загибель розкішного трансатлантичного пасажирського повітряного судна "Гінденбург" (на очах численних свідків він розвалився, охоплений полум'ям), змусила відмовитися від застосування дирижаблів у перевезенні пасажирів.

Підвищення якості та надійності транспортних перевезень, в сукупності з їхнім здешевленням, а також поступове скорочення робочого часу обумовили істотне збільшення потоків людей, що подорожували. У зв'язку з цим, розвивався бізнес, що спеціалізувався на обслуговуванні тимчасових відвідувачів. Дедалі більше готелів приходило на зміну скромним пансіонам і "кімнатам для гостей", які в попередні роки влаштовувалися в будинках священнослужителів, у монастирях і релігійних місцях. Прочани та інші подорожуючі вже не могли розраховувати на безкоштовне розміщення при монастирях. Благодійність поступалась новим законам бізнесу в сфері гостинності.

У 1801 р. в Німеччині було відкрито першокласний готель "Бадиш Хоф" у Баден-Бадені, у 1859 р. в Швейцарії - гранд-готель "Швайцер-Хоф" в місті Інтерлаххені.

Що стосується формування готельної системи, то в ХІХ ст. тут з'явилося більше нововведень, ніж за всю історію цієї індустрії. В ХІХ ст. Почалося будівництво фешенебельних готелів з ресторанами, де панувала вишукана французька кухня, було введено меню, або, інакше кажучи, список всього, що може запропонувати кухня ресторану. Апогеєм розвитку уз кіш них ресторанів можна вважати ресторан "Савой", який був складовою частиною однойменного готелю, відкритого в 1898 р. в Лондоні; його управляючим був Цезар Рітц, а шеф-поваром Огюст Ескоф'є, які зробили справжню революцію в організації ресторанів при готелях. Ескоф'є вважають

одним із найвидатніших кулінарів свого часу. Широку популярність йому приніс "Довідник з кулінарії". Ескоф'є, крім цього, започаткував бригадний метод роботи в ресторанах. Прізвище ж Рітц стало синонімом розкоші та назвою одного з популярних готельних ланцюгів. В період з 1870 р. по 1907 р. був сформований один із перших готельних ланцюгів, які були ліцензовані для подальшої діяльності під назвою Ritz.

Значні успіхи були і в готельній індустрії США, де почався справжній бум "гігантоманії". У 1829 р. в Бостоні побудували готель "Тремонт" на 170 номерів. В Америці не було власних монарших родин, але деякі американські готелі були справжніми палацами. До 1852 р. кожен першокласний готель мав свого французького шеф-кухаря. Більшість таких готелів були справжніми архітектурними шедеврами з великими холами, залами, ресторанами, з чудесами сантехніки, а деякі навіть з ліфтами, перший з яких було змонтовано на П'ятій авеню в 1858 році. Готель у японському м. Нагасакі.

З появою залізничного транспорту збільшилась мобільність населення, що спонукало до розвитку системи готелів та закладів харчування для подорожуючих на вокзалах та залізничних станціях.

У 1876 р. Фред Харвей відкрив свій перший ресторан на вокзалі м. Топіка (адміністративний центр штату Канзас), який відрізнявся від усіх закладів такого типу доброю, апетитною їжею, чистотою і ввічливим обслуговуванням. Адже в інших закладах харчування на вокзалах їх господарі вступали в зговір з машиністами потягів, щоб ті раніше давали сигнали відправлення, коли пасажери щойно починали їсти. Таким чином, одна й та ж їжа, підігріта, знову подавалась пасажирам декількох потягів. Ось чому бізнес Харвея мав успіх і зростав рік за роком. В період з 1880 р. по 1890 р. через кожні 100 миль по залізничних дорогах Канзасу відкривалися нові "Будинки Харвея".

В XIX ст. були винайдені засоби збереження їжі шляхом консервації та вакуумної упаковки, що дозволяло готувати різноманітні якісні страви

незалежно від сезону і перевозити їх на далекі відстані, що було зручно використовувати під час подорожі.

До цього важливого винаходу має відношення Наполеон Бонапарт, який виплатив у 1809 р. Ніколя Арпету винагороду в сумі 12 тис. франків за даний спосіб зберігання продуктів, потрібний для військових походів.

В середині XIX ст. у Нью-Йорку вже існувала система пунктів громадського харчування. У самому низу цієї піраміди знаходились "шестипенсові обжиралівки" Даніеля Суїні, які в основному розміщувалися на Енн-стріт. Якість їжі в цих закладах була дуже сумнівною.

Вищий ранг займали заклади харчування Брауна, де були нормальні умови обслуговування, якість їжі, певний асортимент, там офіціанти пропонували клієнтам меню з назвами страв та цінами на них.

Престижними, з високим рівнем обслуговування, доброю якістю та асортиментом страв були ресторани, які належали сімейству Дельмоніко. Саме в цих ресторанах вперше було започатковано двомовне меню.

У 1921 р. Уолтер Ендерсон і Біллі Інгрем заснували у США мережу гамбургерних закусточних White Castle. А в 1927 р. Дж. Марріот відкрив першу придорожню закусточну швидкого обслуговування Drive-in, що покляло початок історії ресторанів швидкого обслуговування, і в подальшому ця система обслуговування стала традиційною для США.

В Німеччині імпульс розвитку масового туризму дав, як не дивно, націонал-соціалізм. Здійснюючи ідею "єдності нації", керівництво країни стимулювало масовий організований туризм з метою відпочинку; цю діяльність спрямовувала спеціальна організація націонал-соціалістів "Сила через радість". В 1933 р. був заснований Імперський комітет по туризму, що підпорядковувався міністру народного просвітництва та пропаганди. Загальну ідеологічну установку в цій області сформулював особисто Адольф Гітлер: "Я хочу, щоб робітнику була забезпечена достатня відпустка, і щоб ця відпустка, а також вільний час в цілому, стали дійсним відпочинком для

нього. Я бажаю цього тому, що хочу мати народ із сильними нервами, тому що тільки з таким народом можна робити велику політику".

Історія вже винесла звинувачувальний вирок "великій політиці" Гітлера, а для нас в даному випадку цікавий той факт, що нацистський режим, приділяючи настільки велику увагу організації масового відпочинку трудящих і залучаючи до туризму все нові прошарки населення, тим самим розширював соціальну базу не лише своєї політики, але й туристичної індустрії. Німецька держава сприяла організації групових поїздок на відпочинок - круїзів, залізничних турів, туристичних походів. Помірні ціни сприяли першому "туристичному буму" в Німеччині: кількість туристичних поїздок зростає з 2,3 млн. у 1934 р. до 5 млн. у 1935 р., 9,6 млн. - у 1937, 10,3 млн. - у 1938 році. Туризм однак поступався місцем груповому туризму великих мас людей.

Для розширення географії туристичних подорожей важливе значення мало освоєння відкритих земель. Найбільшу цікавість викликала у мореплавців Антарктида, про існування якої знали, але на землю якої до XIX ст. ще не ступала нога так званої цивілізованої людини.

На початку 30-х рр. XIX ст. члени експедиції, яку очолював Джон Біско, бачили окремі ділянки узбережжя Антарктиди, але підійти до неї не вдавалося через шторм. Дж. Біско, не знаючи про відкриття росіянами у 1819-1822 рр. Антарктиди, "відкрив" острів Олександра I, назвавши його Аделейд. Джеймс Росе прославився своїми сімома полярними експедиціями у 1830-40-х рр., ним був відкритий найбільш зручний шлях до Антарктиди, яким стали користуватися мореплавці.

6 квітня 1909 р. на Північному полюсі Землі Робертом Пірі було встановлено американський прапор. Хоча його слава оскаржується іншим підкорювачем Північного полюса Фредеріком Куком, який стверджував, що він побував там ще 21 квітня 1908 року.

Першим, хто досяг Південного полюса Землі, був норвезький дослідник Руал Амундсен. Він мріяв досягти Північного полюса, але під час

підготовки експедиції дізнався, що там вже побував Р. Пірі, тому Амундсен вирушив до Південного полюсу. 17 грудня 1911 р. на Південному полюсі Землі було встановлено норвезький прапор. У 1926 р. Амундсен здійснив політ на дирижаблі над Північним полюсом разом з італійським дослідником, конструктором дирижаблів Умберто Нобіле.

Досвід полярних дослідників ХІХ першої половини ХХ ст. став у нагоді тисячам туристів-екстремалів у другій половині ХХ ст. і залишається актуальним у наш час.

Загалом, характеризуючи період ХІХ - першої половини ХХ ст., варто виділити такі риси.

Розвиток техніки та технологій сприяв, з одного боку, збільшенню навантажень, а з іншого, - вивільненню частини часу, який раніше витрачався на роботу. Все це створювало передумови для розвитку потреби населення в туризмі. Дедалі більша кількість людей мала потреби в організованому, активному відпочинку та отримувала можливості для цього, оскільки життєвий рівень певних категорій населення підвищився.

У період між першою і другою світовими війнами туристичні поїздки, як всередині країн, так і зарубіжні, поступово набули якісно нового характеру. Вони вже не тільки розважали, але й часто-густо містили елементи пізнавальності. До маршрутів дедалі частіше включалися історичні пам'ятки.

Основними чинниками розвитку туризму в світі в другій половині ХІХ - першій половині ХХ ст. були:

- стрімкий розвиток науково-технічного прогресу (вдосконалювалися традиційні та з'явилися нові види транспорту і зв'язку);
- інтенсивне освоєння світового географічного простору;
- збільшення добробуту населення та частки вільного часу;
- розвиток туристичної інфраструктури;
- підтримка туризму з боку держави, найбільш сильна у тоталітарних та авторитарних державах);

- підвищення культурного рівня населення.

Основними видами туризму були:

- пізнавальний;
- рекреаційний;
- оздоровчий;
- спортивний (відновилося проведення Олімпійських ігор, поширилися міжміські спортивні змагання);
- релігійний;
- дачний;
- пригодницький (в якості окремого виду можна було б виділити сафарі);
- круїзи;
- альпінізм.

Засоби пересування, які використовувались в туризмі в цей період: залізничний транспорт; автомобільний транспорт; велосипеди; повітряний транспорт (літаки, дирижаблі, повітряні кулі), певні види тварин.

Характер подорожей був як організований, так і неорганізований, але туристи стали надавати перевагу подорожам, які пропонували туристичні фірми.

За сезонністю подорожі здебільшого поділялися на літні та зимові; за терміном - на короткотермінові (уїк-енди), середньої тривалості та довгострокові.

Контрольні питання по темі:

- 1. В чому полягають особливості розвитку туризму у 19 столітті?*
- 2. Які види транспорту набули розвитку у 19-20 століттях?*
- 3. Хто був першим організатором масових поїздок для населення?*
- 4. Які фактори стали основними для масового розповсюдження туризму?*

2.3. Міжнародний туризм ХХ століття

Після Другої світової війни швидко розвивалася потужна індустрія туризму зі своїми інститутами, масовим виробництвом туристичних послуг, різноманітними методами організації та управління.

Продовжувався розвиток та вдосконалення світової транспортної системи. В кінці ХХ ст. найбільш розповсюдженим видом туристичного транспорту був автотранспорт (80 %). Популярним залишався, особливо в Західній Європі, залізничний транспорт; вкрай важливим він був у СРСР (в 1990-і рр. в країнах СНД), адже саме залізничним транспортом здійснювалося близько 75 % всіх перевезень в цьому регіоні. До 1940 р. подорожі на інші континенти здійснювалися, здебільшого, водним транспортом, де пасажиром I і II класів пропонувалась вишукана кухня і різноманітні розважальні програми. У другій половині ХХ ст. для подорожей на далекі відстані використовувався, найчастіше, повітряний транспорт. Попит на авіатранспорт був і залишається, порівняно з іншими регіонами, найбільш високим у Північній Америці, Європі та Японії, а також в окремих регіонах Азії. Міжнародний авіазв'язок між цими регіонами складає 75 % всесвітніх авіап перевезень. При аеропортах сконцентровано більшість представництв фірм з прокату автомобілів; як правило, вони належать до відомих у цій сфері мереж, найбільшою з яких є фірма Hertz. Загалом у світі наприкінці ХХ ст. компаній з прокату авто налічувалось більше п'яти тисяч.

Регулювання міжнародних авіап перевезень здійснювали дві організації. Міжнародна організація цивільної авіації була створена в 1944 р. в Чикаго, у зв'язку з підписанням 52 країнами Конвенції з міжнародної цивільної авіації. В наш час до цієї організації входить більше 180 країн, а її діяльність координується ООН.

З 1945 р. на міжнародній арені діє Всесвітня асоціація повітряного транспорту, яка виникла ще в 1919 р. для регулювання міжнародного

комерційного зв'язку та впровадження єдиних правил і процедур запровадження узгоджених тарифів на міжнародні пасажирські авіаперевезення.

В авіаперевезеннях в міжнародному туризмі в другій половині ХХ ст. активно став використовуватись чартер, згідно якого туристичні фірми стали укладати контракти на оренду літака або частини його місць (блок-чартер), що спричинило здешевлення турів. У другій половині ХХ ст. в індустрії гостинності спостерігалися незаперечні успіхи. Сьогодні світова мережа готелів представлена багатьма засобами розміщення, які можуть задовольнити різні смаки. Тут є свої рекорди. Наприклад, в Амстердамі функціонує найвищий в світі "плавучий готель", він переміщується між причалами міста і створює ілюзію морської подорожі; найвищий наземний готель, у 73 поверхи, побудовано в Сінгапурі; підводний готель функціонує на дні Перської затоки; популярними стали бунгало на деревах і т. п.

Пожвавлення економіки в другій пол. ХХ ст. викликало трансформацію готельної справи та індустрії приватних готелів в сучасну індустрію з різними формами власності та управління. Прикладом концентрації виробництва в готельній індустрії є виникнення готельних ланцюгів. В організаційній структурі управління готелями у світовій готельній індустрії у 1950-і рр. сформувались дві основні моделі організації готельної справи.

Перша - модель Рітца, названа на честь швейцарського підприємця Цезаря Рітца. Готелі цієї моделі, здебільшого, були орієнтовані на європейські традиції вишуканості та аристократизму. На межі ХХ і ХХІ ст. ця модель в Західній Європі переживала кризу. За останню чверть минулого століття зі світового ринку готельних послуг зникло більше 2 млн. готелів у стилі "палас".

Друга модель, - реалізована в готельному ланцюзі Holiday Inn, - пов'язана з іменем американського підприємця Кемонса Уільсона. Один із перших готелів Holiday Inn було побудовано в 1952 р. у США. В цій моделі робиться ставка на велику гнучкість в задоволенні потреб клієнта та

стандартизацію послуг, незалежно від того, в якій в країні знаходиться готель. На межі XX і XXI ст. під контролем цього ланцюга перебувало більше 50 % готельних номерів світу.

Найбільша концентрація готелів зафіксована у США та Західній Європі (70 %). За концентрацією готелів в одному місті має перше місце Лас-Вегас (США). Більшість готельних ланцюгів у світі також американські. Найвідоміші з них - West Inn і Hilton, які відносяться до класу "люкс". До ланцюгів середнього класу відносять Marriott, Holiday Inn, Sheraton.

В будівництві деяких готельних ланцюгів (наприклад, Hilton, Inter Continental) беруть участь авіакомпанії, що дає їм можливість вигідно вкладати капітал та збільшувати сфери впливу.

Для захисту професійних інтересів працівників готельної індустрії в ряді країн створені національні асоціації. Вони входять до Міжнародної готельної асоціації (МГА), яка координує розвиток готельної індустрії на міжнародному рівні. Важливим внеском МГА в розвиток міжнародного туризму було прийняття в 1981 р. міжнародних готельних правил, які визначили принципи взаємовідносин клієнта і адміністрації готелю, що не втратило своєї актуальності і в наш час.

Відбулися зміни і в ресторанному бізнесі. Зокрема, якщо на рубежі XIX-XX ст. престижні ресторани пропонували, здебільшого, французьку кухню, то в другій половині XX ст. з'явилися розкішні ресторани, які стали пропонувати національні кухні. У 1959 р. в США відкрився перший ресторан, який запровадив нові традиції в ресторанному бізнесі, називався він "Чотири пори року", відрізнявся своїм сезонним меню, славився сучасною архітектурою та інтер'єром.

Важливою зміною у сфері харчування туристів було створення ресторанів швидкого обслуговування. Одним із засновників цієї системи став Рей Крок, який в 1955 р. уклав контракт з братами Макдональдами, власниками ресторану гамбургерів у Каліфорнії, в результаті чого була створена мережа ресторанів швидкого обслуговування McDonald's. З початку

90-х рр. збільшився ринок піцерій, які на межі XX і XXI ст. були сконцентровані в 3-х основних ланцюгах: Pizza Hut, Domino Pizza, Little Caesar. Ресторани швидкого обслуговування, що утворюють відомі ресторанні ланцюги, стали до смаку багатьом туристам. В країнах на території колишнього СРСР функціонують, крім перелічених вище, такі відомі мережі ресторанів швидкого обслуговування, як японська "Фудзі" та китайська "Золотий дракон".

Туризм у другій половині XX ст. у розвинених країнах став масовим і організованим. В деяких країнах поширені дві форми туризму: стихійна і організована. Більшість турів мала індивідуально спрямований характер. Асортимент видів туризму з кожним роком збільшувався і орієнтувався на широкий спектр попиту різних категорій населення. І хоча протягом XX ст., в цілому, першість була за культурно-пізнавальними видами туризму, в другій половині XX ст. помітно збільшився попит на комфортабельні круїзи, пригодницькі тури та екологічний туризм.

Особливим і дуже цікавим явищем туристичного бізнесу другої половини XX ст. став таймшер.

Принцип таймшеру полягає у тому, що ті, хто бажає регулярно відпочивати в розкішних умовах, можуть придбати право перебування у дорогих апартаментах протягом 1-3 тижнів на рік. Це вигідніше, ніж придбати у повну власність будинок біля моря. Власник таймшеру може не турбуватися про ремонт, охорону та комунальні платежі; крім того, ті, хто сплатив за таймшер, отримують можливість обмінюватися такими будинками (квартирами), відпочивати кожний сезон в іншому будинку. Таким чином, власники таймшеру стають членами своєрідного великого клубу.

Перша таймшерна система була створена в 1974 р. у США - це RCI. Вона, не володіючи жодним курортом, контролювала обмін відпочивальників та певні послуги. Наприкінці XX ст. в її базі даних налічувалося близько 300 курортів у 81 країні світу; до системи RCI входили авторитетні клуби:

Beverly Hills Club, Holliwood Mirage, The Santa Barbara Club (Канарські острови), The Allen House Club (Великобританія) тощо.

В 1990-і рр. з таймшером було пов'язано багато гучних скандалів, надійшло безліч скарг про недобросовісність роботи фірм, які продавали таймшери. Шляхом психологічного тиску під час презентацій, підробки документів та підкупу посадових осіб численні шахраї обманювали довірливих представників заможної частини населення. Особливо поширеними такі шахрайства були в Росії в середині 1990-х, а в останні роки ХХ ст. вони набули розповсюдження й в Україні.

Тим не менш, таймшер до кінця ХХ ст. залишався однією з популярних форм проведення дозвілля представниками "середнього класу" країн Європи та Америки. У 1999 р. кількість родин-власників таймшеру сягнула 3,5 млн. Найбільша кількість таймшерних курортів (понад 40 % від загальносвітової кількості) і кількість власників (1,4 млн. чол.) у 1999 р. була зафіксована у США.

У другій половині ХХ ст. будувалися 8-палубні круїзні гіганти, які можуть одночасно приймати до 6200 туристів. Наприкінці ХХ ст. на ринку круїзів домінували грецькі, італійські, норвезькі, датські та британські компанії. Географія круїзних турів постійно розширюється. Розроблено круїзні тури по акваторіях всіх океанів і великих морів, не кажучи про навколосвітні круїзи. Щоб утриматись на ринку круїзів, компанії повинні бути інтернаціональними і мати матеріальну базу в багатьох регіонах. Наприклад, круїзні туроператори Р&О і Royal Carribbean. Останній з цих двох компаній навіть належить острів у Карибському морі, який використовується для зупинок під час круїзу. На межі ХХ-ХХІ ст. стали будувати вже 14-палубні круїзні лайнери.

В останні десятиліття ХХ ст. поширилися круїзи на підводних човнах. Наприкінці минулого століття в експлуатації знаходилося близько 50 підводних човнів. Про їх популярність свідчить такий факт: тільки в 1996 р. подорожі на підводних човнах здійснили більше 2 млн. пасажирів, а

прибуток від цього виду подорожі склав близько 150 млн. дол. США. У зв'язку зі збільшенням уваги громадськості до збереження природного середовища, у другій половині ХХ ст. стали більш популярними всі підвиди екологічного туризму.

Наприкінці ХХ ст. більшість туристичних компаній розвинених країн світу працювали за принципом: "Ми можемо вам запропонувати все, що ви побажаєте". Хоч подорож до Антарктиди, хоч політ у космос. Першим космічним туристом став у 2001 р. американець Деніс Тіто, він заплатив за цей тур 20 млн дол. США.

Новинкою для туристів у другій половині ХХ ст. стали тематичні парки. Перший такий великий парк - Діснейленд - був побудований у 1954 р. в Анахаймі (Каліфорнія, США). У 1971 р. Діснейленд відвідали 100 млн. туристів, для яких у Каліфорнії було побудовано 26 готелів. В цьому ж році був побудований ще один Діснейленд - в Орландо (Флорида, США), потім у 1983 р. в Токіо і в 1992 р. під Парижем. Власником усіх названих парків є супергігант шоу-індустрії компанія Walt Disney Co.

В останній чверті ХХ ст. відбулися великі зміни в обсязі туристично-рекреаційних потоків, а також менш значні, але все ж таки суттєві зміни в їх спрямуванні. Лідируючими країнами-реципієнтами залишалися країни Європи, насамперед Західної. У 1989-1996 рр. кількість туристів, які відвідали європейські держави, збільшилася з 274 до 347 млн. чоловік. При цьому близько 90 % міжнародних туристів у Європі склали туристи з європейських країн - німці (близько 20 %), британці (10 %) та інші. Єдиною неєвропейською країною серед перших десяти туристоутворюючих для Європи були США. Серед головних причин такого високого рівня внутрішньорегіонального туризму були існування великої кількості країн і державних кордонів на відносно невеликій площі та першокласна мережа комунікацій. Рекреаційно-туристичні потоки в європейському макрореґіоні спрямовувалися, в основному, до центрів відпочинку Західної та Південної Європи (64,5 % усіх прибуттів до Європи). Такі особливості концентрації

туристично-рекреаційних потоків були спричинені звичкою європейців проводити літні канікули та відпустки на середземноморських та атлантичних пляжах. Найбільшими туристично-рекреаційними центрами (за кількістю людей, які до них приїжджали) були Франція (60 млн. туристів у 1995 р.), Іспанія (близько 45 млн.), Італія (близько 30 млн.). Ненабагато менше туристів відвідали Великобританію, яка відома як центр насамперед освітнього, пізнавального туризму. На "зеленому туризмі" в Європі спеціалізувалися скандинавські країни та Ірландія.

Основні тенденції розвитку туризму в другій половині ХХ століття.

- Орієнтація на задоволення потреб окремої особистості через посередництво туризму, спеціалізація та індивідуалізація попиту в туризмі.

- Розширення географії туристичних подорожей. У цьому відношенні позитивну роль відіграють процеси спрощення прикордонного контролю та відміна візових режимів для громадян певних країн. Прикладом цього може бути Шенгенська угода 1985 р. про поступову відміну контролю на спільних кордонах королівства Бельгія, ФРН, Франції, Великого Герцогства Люксембург і Королівства Нідерланди. У 1990 р. вищеназваними країнами була підписана Конвенція, згідно якої запроваджувались єдина віза для цих країн, єдиний візовий режим для третіх країн, скасовувались перевірки на внутрішніх кордонах Шенгенської зони, почалося обговорювання Шенгенської інформаційної системи.

- Інтенсифікація відпочинку (активний відпочинок, самореалізація особистості під час туристичної подорожі).

- Розщеплення основної відпустки.

- Екологізація мислення, як у споживачів, так і виробників туристичних послуг.

- Експансія виїзного туризму.

- Глобалізація міжнародного туризму.

Створення та діяльність міжнародних туристичних організацій у другій половині ХХ століття

Після Другої світової війни ООН прийняла низку документів про політичні та громадянські права людей. Серед них і право кожного на відпочинок і свободу переміщення, що було дуже важливо для розвитку міжнародного туризму на цивілізованому рівні.

Зараз регулюють розвиток туризму на міжнародному рівні близько двохсот міжнародних туристичних організацій.

У 1947 р. більшість міжнародних туристичних організацій, які функціонували в першій половині ХХ- Міжнародний союз офіційних туристичних організацій (МСОТО). Союз став видавати міжнародний календар, де розміщувалась інформація про визначні дати туристичних подій. Раз на два місяці почав виходити журнал "Всесвітній турист". З'явилося також спільне з ЮНЕСКО видання - довідник "Подорож за кордон - прикордонні формальності". МСОТО створив велику бібліотеку, де зібрані видання, що стосуються міжнародного туризму, регулярно видавалися бібліографічні збірки. ст., були ліквідовані, і на їх основі створено одну

У 1946 р. було створено ЮНЕСКО як міждержавну організацію, що займалась питаннями освіти, науки і культури. Саме силами ЮНЕСКО в 1950-і роки була розроблена програма розвитку туризму ЕКОСОС, спрямована на перетворення туризму на галузь економіки, яка розвивається найбільш швидко.

У другій половині ХХ ст. було створено низку науково-дослідних і навчальних закладів з питань туризму. Зокрема, у 1951 р. "під високим протегуванням принца" у Монако була створена Міжнародна академія з туризму. Своєю головною метою академія обрала визначення і вивчення понятійного апарату туризму і переклад його на інші мови світу. Перше французьке видання туристичного словника було здійснено силами Академії у 1953 р., пізніше вийшли аналогічні видання англійською, німецькою, іспанською та італійською мовами.

У 1954 р. з метою популяризації туризму була створена Міжнародна федерація журналістів і письменників з питань туризму, її засновниками були представники 20 країн.

В 1954 р. в Нью-Йорку відбулася Міжнародна конференція з митних питань, де були розроблені Конвенція про митні пільги для туристів, Додатковий протокол до Конвенції щодо ввозу рекламних туристичних документів і матеріалів.

В 1963 р. в Римі відбулась перша Всесвітня конференція з проблем туризму, на якій були представлені 87 держав. Основна робота на конференції була проведена в комітеті з питань формальностей і в комітеті з розвитку туризму. Офіційно прийнято визначення понять: "турист", "екскурсант", "тимчасовий відвідувач", що зіграло позитивну роль у розвитку статистики туризму. Розглядалися питання щодо подальшої уніфікації та спрощення митних формальностей, а також лібералізації питань стосовно ввозу-вивозу валюти, сума якої в день на одного туриста не повинна бути меншою 500 дол. США.

В 1975 р. ліквідовано МСОТО і створено Всесвітню туристичну організацію (ВТО), до складу якої на початку ХХІ ст. входило більше 120 держав. Генеральна асамблея ООН визнала за ВТО статус міжнародної організації, яка координує розвиток міжнародного туризму. Штаб-квартира ВТО знаходилася в Мадриді.

Статут ВТО було прийнято 27 вересня 1975 р., а з 1980 року ця дата відзначається як Всесвітній день туризму.

Згідно статуту ВТО, її основними цілями є:

- стимулювання розвитку туризму як засобу росту економічних показників;
- розвиток туризму як чинника миру та взаємного співробітництва між країнами;
- реалізація посередництвом туризму прав людини на відпочинок і свободу пересування незалежно від раси, статі, мови та релігії;

- зосередження уваги на країнах, що розвиваються, в сфері туризму;
- проведення науково-дослідної роботи в сфері туризму.

ВТО прийняла ряд важливих для туризму декларацій, серед яких:

- Манільська декларація "Про туризм у світі" (Філіппіни 1980 р.);
- "Документ Акапулько" (Мексика, 1982р.);
- "Хартія туризму" і "Кодекс туриста" (Софія, Болгарія, 1985 р.);
- Гаазька "Декларація про туризм" (Голландія, 1989 р.).

Між сесіями, які ВТО скликає двічі на рік, працює Виконавча рада генеральної асамблеї, яка призначає Генерального секретаря ВТО. Офіційними мовами ВТО є англійська, французька, іспанська і російська.

У структурі ВТО працюють 6 регіональних комісій: для Європи, Африки, Америки, Південної Азії, Близького Сходу і регіону Тихого океану.

Функціонує вищий навчальний центр з туризму в Мексиці. При ВТО створено декілька фондів для підтримки розвитку індустрії туризму в різних країнах. Серед неурядових спеціалізованих організацій з міжнародного туризму:

- Міжнародна асоціація по соціальному туризму і відпочинку трудящих, створена в 1968 р.;

- Міжнародна асоціація наукових експертів з питань туризму; створена в 1951 р. з метою об'єднання провідних навчальних, наукових, проектних організацій і закладів світу, що займаються проблемами туризму та здійснюють консультації для туристичних підприємств, об'єднань, фірм у галузях менеджменту і маркетингу;

- Всесвітня асоціація туристичних агентств, яка об'єднує більше 250 туристичних агентств і відноситься до категорії міжнародних комерційних організацій;

- Міжнародне бюро соціального туризму, створене в 1936р., об'єднало організації вільних профспілок, сприяє участі в міжнародному туризмі широких верств населення;

- Міжнародна федерація курортної справи; створена у 1958 р. власниками курортів; її мета - вирішення соціальних проблем курортної справи, вдосконалення методів експлуатації курортних ресурсів;

- Бюро подорожей міжнародного союзу студентів; створене в 1960 р., сприяє організації міжнародних подорожей студентів, володіє студентськими гуртожитками типу "Ювентус", "Юніор", реалізує міжнародні студентські квитки, які дають право на знижки;

- Міжнародне бюро туризму і подорожей молоді; створене в 1961 р., до нього входять 50 країн. Бюро сприяє активізації міжнародного студентського туризму.

Поряд з міжнародними організаціями існують численні національні та регіональні організації, основним завданням яких є сприяння розвитку міжнародного туризму.

Питаннями туризму епізодично займаються, паралельно зі спеціалізованими організаціями, впливові міжнародні організації: ЕКОСОП (Екологічна і соціальна рада), МОП (Міжнародна організація праці), ІКАО (Міжнародна організація цивільної авіації), ЮНЕСКО.

У 1994 р. в м. Осака (Японія) відбулася Всесвітня конференція міністрів з туризму, яка прийняла Декларацію туризму, а в 1996 р. на о. Балі в Декларації з питань туризму були намічені подальші шляхи реалізації програми ВТО і ЮНЕСКО в галузі туризму. Згідно з цими документами засновано "Університет туризму на благо світу", з метою розвитку співробітництва між університетами Ізраїлю, Марокко і Тунісу через супутниковий зв'язок.

У жовтні 1999 р. Генеральна асамблея ВТО прийняла "Глобальний етичний кодекс туризму", в якому рекомендовано "заохочувати впровадження в усі освітні програми спецкурсу про цінність туристичного обміну...".

Таким чином, міжнародні туристичні організації відрізняються за статусом, цілями, задачами та формами організації. Але всі вони

спрямовують свою діяльність на підтримку інтересів туристичних компаній, на формування певної політики у відносинах з урядовими туристичними організаціями, готельними, транспортними, страховими та іншими компаніями та об'єднаннями; попереджують і вирішують конфлікти в туристичній діяльності; сприяють розвитку міжнародного туризму та залученню до нього населення різних країн.

На межі XX і XXI ст. у світі продовжувалося зростання кількості туристичних подорожей. За прогнозом ВТО, до 2020 р. загальна кількість туристичних подорожей сягне 937 мли, а прибутки від туризму зростуть до 1,1 трлн. дол. США. У зв'язку з чим зросте й зайнятість у туристичній індустрії. На межі XX і XXI ст. кожна 15-та людина на Землі прямо чи опосередковано була пов'язана з індустрією туризму.

За кількістю відвідувань іноземними туристами першість на рубежі XX-XXI ст. була за Європою, хоча темпи росту там невеликі - лише 1 %. Поступово збільшувалася кількість туристів в Африці і Південній Азії. Постійно популярним у туристів всього світу залишається Близький Схід. На порозі XXI ст., у зв'язку зі святкуванням 2000-річчя Різдва Христового, тут спостерігалися найбільші темпи зростання туристичних відвідань - 17,5%.

Проте інколи туристичні потоки до Близького Сходу зменшуються, у зв'язку зі спалахами насильства в регіоні. Так само зменшуються вони й в інших "гарячих точках", у місцях здійснення терактів. Чимало туристів у XXI ст. вже стали жертвами терористичних угруповань. Наприклад, у 2002 р. на о. Балі терористи (за повідомленнями ЗМІ, це були представники ісламського угруповання "Джемаа Ісламія") в результаті одного з нападів вбили 202 туристів, чим викликали побоювання серед тих, хто відпочивав чи планував відпочинок у індонезійському регіоні. Зменшення кількості туристичних прибуттів сталося в 2002 р. в Тунісі внаслідок терористичної атаки, коли в синагозі на о. Джерба загинула 21 людина, у тому числі 14 німецьких туристів.

Тим не менш, за оцінками спеціалістів ВТО та інших експертів, міжнародний тероризм на початку ХХІ ст. здійснював менший вплив на туристичний бізнес, ніж зміни у світовій економіці.

Згідно прогнозам ВТО, основними, чинниками розвитку туризму будуть:

- науково-технічний прогрес, підвищення якості життя;
- збільшення тривалості вільного часу;
- стан оточуючого середовища.

Контрольні питання по темі:

- 1. Що є основними цілями Всесвітньої організації туризму?*
- 2. Назвіть основні міжнародні туристичні організації.*
- 3. Які ви знаєте неурядові спеціалізовані організації з міжнародного туризму?*
- 4. Назвіть сучасні тенденції розвитку міжнародного туризму.*
- 5. Які чинники розвитку туризму в майбутньому?*

2.4. Основні етапи історії туризму в Україні

Туризм в Україні пройшов такі ж етапи розвитку що і в світі. Причому як пишуть В. Федорченко і Т. Дьорова, прототипом їх було мандрівництво.

Перший період розвитку туризму в Україні пов'язаний з мандрівництвом від найдавніших часів. Наприклад, Геродот, описує Північнопричорноморські степи України, населені тоді скіфами: "їхня країна рівнинна і рясніє травою, і зрошується водою багатьох річок, яких стільки, скільки каналів у Єгипті. Я назову ті з них, які найбільш відомі і судноплавні від самих своїх джерел. Це Істр (Дунай), що має п'ять гирл, а потім Тірас (Дністер), Тіпаній (Південний Буг), Борисфен (Дніпро),.. Танаїс (Дон)". Про

Дніпро історик написав: "Борисфен... вона найбільш корисна для людей не лише серед інших рік Скіфії, але і взагалі серед всіх інших, крім єгипетського Нілу, бо з ним не можна зрівняти жодну іншу ріку". Навколо Борисфена "Найкращі і найбільш поживні пасовища для худоби, і дуже багато в ньому риби, приємної на смак, і вода в ньому дуже чиста.., і ниви навколо нього чудові, а там, де не сіяно, виростає висока трава. А в його гирлі відкладається багато солі. І великі риби в ньому без колючок і кісток".

Страбон у 17-томній праці "Географія" описує життя і побут племен Північного та Східного Причорномор'я, їхнє господарство, відображає існуючі тоді зв'язки з давньогрецькими містами. Найбільше відомостей подає про Босфор і Херсонес.

Цікаві спогади про південні території України залишили лікар, родоначальник медицини, Гіппократ (бл. 460-377 рр. до н. е.), астроном, математик і географ Птоломей, римський натураліст Пліній Старший (23-79 рр. н. е.) та ін.

У добу Середньовіччя витоки вітчизняного туризму найінтенсивніше виявилися за існування Київської Русі. Писемні джерела засвідчують, що Руська Земля була багатою державою: мала, як на цей період часу, розвинуте сільське господарство. Землеробство, садівництво, бджільництво, ремесло і промисли дивували іноземних гостей, котрі заїжджали на ці землі. Давньоруські ремісники досягли високої майстерності в ливарній справі, центрами яких були Київ, Львів, Володимир, Галич, Холм. Дотепер у кафедральному храмі Святого Юра у Львові зберігся дзвін-велет, вилитий місцевим майстром Яковом Скорою 1341 р. Поширеним на Русі-Україні було кування та карбування, кравецтво, обробка кістки та каменю. Успішно розвивались будівельна справа й архітектура.

Вагоме місце у житті й обороні краю посідали давньоруські міста, які здебільшого були не лише ремісничо-торговельними осередками, а й адміністративно-політичними центрами окремих земель. Саме до них належав Київ - столиця Русі-України. Літопис "Повість минулих літ"

налічував в IX-X ст. 20 міст, у тому числі Чернігів, Переяслав, Любеч, Вишгород та ін. У X ст. літописці згадують 32 міста, в XI ст. - близько 60, а в XIII ст. їх уже налічувалося майже 300. У XII-XIII ст. великим містом вважався Галич - центр Галицько-Волинської держави. - У XIV-XV ст. (період урбанізації Європи) Київ мав провідне значення в господарському житті Центрально-Східної Європи. У цей час на західних землях зростає значення м. Львова як ремісничого, адміністративного й оборонного центру.

Упродовж XIV-XV ст. в Україні споруджено низку оборонних замків. Деякі з них збереглися дотепер. Замки переважно будували з дерева. Кам'яними були Кам'янець-Подільський, Хотинський, Меджибіський, Жванецький і замки Скали, Смотрича на Поділлі та Луцька на Волині.

Серед перших європейських мандрівників, котрі відвідали Русь-Україну (В. Федорченко та Т. Дьорова "Історія туризму в Україні", 2002 р.), називають німецького мандрівника Бруно з Кверфурта, який зустрічався у Києві з Володимиром Великим і користувався його широкою прихильністю.

Єпископ Тітмар з Мерзебурга (978-1018 рр.) згадує про Київ - велике і багате місто, де налічувалося понад 400 церков і 8 ринків, а люду незчисленна сила. З-поміж середньовічних іноземних мандрівників, котрі подорожували і відвідували Україну (XIII ст.), були італієць П'єтро Карпіні та фламандець Віллена Рубрук. Подорожуючи до Орди, через п'ять років після навали Батия на землі Русі-України, П'єтро Карпіні пише: "...Пішли проти Русії і зробили велике винищення в землі Русії, зруйнували міста і фортеці і вбили людей, оточили Київ... і після довгої облоги вони взяли його і вбили мешканців міста; звідси, коли ми їхали крізь їхню землю, ми знаходили безчисленні голови і кістки мертвих людей, які лежали в полі..." І на відміну від П. Карпіні, який проїхав усю територію нинішньої України зі заходу на схід, В. Рубрук перетнув лише Крим та Приазов'я. У 1253 р. він морем прибув до Криму й описує його так: "На морі від Керсона до гирла Танаїду знаходяться високі миси, а між Керсоною і Садайєю існує сорок замків майже кожний з них має свою мову; серед них було багато Готів..." В. Рубрук

описує також великі солоні озера Криму, звідки сіль вивозили у всі кінці узбережжя Чорного моря.

Отже, як засвідчують згадані описи, в X-XIII ст. мандрівників приваблювали не лише центральні райони Київської Русі, а й південні - сучасна Степова Україна і, безумовно, колоритний Крим. Щоправда, в часи татарської навали (XIII ст.) територія України менше приваблювала мандрівників.

Значно частіше Україну відвідували європейські мандрівники, котрі подорожували зі Заходу та Півдня на Схід

У XV-XVI ст. Так, Жільбер де Лянуа, будучи послом Франції, Англії й Бургундії, 1421 р. побував у таких містах, як, Львів, Судова Вишня, Белз, Луцьк, Кам'янець-Подільський, згодом відвідав Малу Татарію (Степову Україну) і м. Кафу (Феодосію) . Збереглися описи посла Венеціанської республіки А. Контаріні після його подорожі у 1437 р. Україною, Грузією, Московією. Географічне положення України добре описав відомий німецький дипломат З. Герберштайн, "дорадник чотирьох цісарів".

Захопливий щоденник подорожі М. Литвина, литовського дипломата в Кримському Ханстві, який 1550 р. мандрував Україною. Не залишили поза увагою європейці й української вольниці - Запорозької Січі. її описав 1594 р. посол німецького імператора Е. Лясота.

Один із найдокладніших описів Козацької України є щоденник подорожі П. Алеппського, який подорожував нашими землями в 1654 і 1656 рр. Він змальовує нашу Батьківщину як "прекрасну країну, що повна мешканців і замків, як гранатне яблуко зерен". Зацікавленість Україною європейцями зростала. Це підтверджує "Опис України", здійснений французьким інженером Гійомом де Бопланом (середина XVII ст.), який перебував на військовій службі в польського короля. Він детально розповів про побут і звичаї українців, а карта тодішньої України, створена ним, стала неоціненним джерелом і для сучасних історико-краєзнавчих досліджень. Ще один француз Ж. Шарден у другій половині XVII ст. здійснив три подорожі

до країн Сходу. Його записи, пізнавальні малюнки пізніше ввійшли до тематичного туристичного атласу. Територія України, частково відображена на "Карті узбережжя Чорного та Азовського морів", виконана особисто Ж. Шарденом 1672 р. Матеріали його подорожей видані у вигляді гравюр і вміщені в атласі. Зауважимо, що саме таким способом відтворено гравюру А. Гогенберга, виконану за рисунком А. Пассароті, де зображено панораму Львова, призначену для атласу "Опис відомих міст світу" (Кельн, 1618 р.).

З-поміж цікавих записів про Україну варто згадати німецького мандрівника Ульріха фон Вердума, який подорожував українськими землями у 70-х роках XVII ст. Його "Щоденник" містить цікаві відомості про Волинь і Поділля.

Важливою складовою туристичної сфери є готельне господарство, тому доцільно простежити історію його розвитку в Україні. Праобразом перших готелів на Русі-Україні були заїзні двори, розташовані на відстані кінного переходу один від одного. У великих містах будували гостинні двори, які, окрім об'єктів розміщення та харчування, мали крамниці, склади. Такі споруди з XV ст. створювали при поштових станціях, а також на торговельних шляхах, котрими проходили купецькі каравани з Польщі, Кримського Ханства, Туреччини, Молдови, Греції, Угорщини та країн Західної Європи.

В Україні століттями будували корчми вздовж торговельних і чумацьких шляхів. Тут спритні підприємці не лише торгували горілкою, а й надавали нічліг подорожуючим, охорону кінним упряжам.

На Козацькій Січі (о. Чортомлин) у другій половині ХУІІ ст. біля Дніпровського порту був розташований "Грецький дім" - приміщення для іноземних послів і купців. Це засвідчує існування цивілізованих торговельних та політичних зв'язків Запорозької Січі зі зовнішнім світом. Однак справжні готелі на території України з'явилися лише вХІХст.

Подорожуючи Україною 1769 р. німецький просвітитель-мандрівник Г. Гердер був захоплений її красою, природою, культурою і духовним

багатством народу, що проживав на цих землях: "Україна стане Новою Грецією - гарне небо над людьми, її грайлива вдача, співуча душа, її родючі землі колись розквітнуть: з багатьох народностей виникне колись могутня розвинута нація, як це сталося і з Грецією, її терени сягнуть Чорного моря, а звідти поширяться на весь світ". Ці слова Гердер опублікував у "Нотатнику подорожуючого", в якому європейський читач відкрив для себе новий та загадковий світ Східної Європи, краю, що мав таємничість почуттів.

Отже, навіть загальнооглядова інформація про туристичну Україну в перший період розвитку туризму підтверджує, що інтерес мандрівників до наших просторів постійно зростає, а залишені ними матеріали про територію України і людей, які її заселяли, є неоціненним скарбом для вивчення минулого рідного краю.

Другий період розвитку туризму в світі, пов'язаний із розвитком індустріального суспільства, сприяв перетворенню стихійного мандрівництва на організований туризм. Специфікою України було те, що вона, як і в попередні чотири століття, залежала від геополітичних сусідів: на початку XIX ст. - від двох великих імперських держав - Росії й Австрії. Тому характер туризму в цей період дуже нагадував процеси, що відбувалися в Російській імперії загалом: поступово розвивалися транспортна інфраструктура, музейна справа, споруджувалися готелі. На межі XIX-XX ст. прогресувало краєзнавство. Основною причиною такого поступу став загальноєвропейський процес науково-технічного прогресу та прискорений на його базі соціально-економічний розвиток України.

Вигідне географічне положення, значна історико-архітектурна спадщина та високий адміністративний статус Києва у XIX ст. сприяли перетворенню його на вагомий туристичний центр Європи, хоча для цього, як зазначають Л. Устименко й І. Афанасьєв, не вистачало готелів, закладів харчування та розваг для туристів. Транспортна інфраструктура тільки почала набувати сил. Регулярні залізничні рейси Києва зі зовнішнім світом встановилися в 1889 р.

Першим великим готелем Києва того періоду дослідники вважають "Зелену гостиницю". Готель збудований у 1803- 1805 рр. Він належав Лаврі. На межі XIX- XX ст. Київ уже мав стільки місць у готелях, що їх цілком вистачало для заможних туристів.

З організацією "Підприємства громадських подорожей в усі країни світу", створеною в Петербурзі 1885 р., почали виникати подібні організації в інших містах імперії, наприклад, в Одесі - Кримський гірський клуб (1890 р.) із філіями в Ялті та Севастополі, а 1895 р. - Ялтинське екскурсійне бюро. У 1901 р. було створено Російське товариство туристів із відділеннями у Києві, Харкові, Полтаві, Катеринославі, Кам'явці-Подільському, Одесі. Воно у перші роки діяльності вступило до Міжнародної ліги туристичних товариств.

Уведення західноукраїнських земель до Австрійської імперії (1772 р.) посприяло впорядкуванню вже відомих на той час курортних місць. Так, 1778 р. було відкрито санаторії "Любінь Великий", а 1870 р. - курорт "Шкло". У Немирові 1814 р. почала працювати спеціальна бальнеолікарня і гостьовий пансіонат. Відкриття курорту "Трускавець" відбувалося 1827 р. Перший лікувальний санаторій у Мор-шині з'явився 1876 р.

На Закарпатті цілеспрямована розбудова бальнеорекреації та її інфраструктури припадає на період перебування у складі Чехословаччини (1919-1938 рр.).

Розвиток туризму безпосередньо пов'язаний зі зростанням мандрівництва. Цьому сприяло також посилення інтересу серед української інтелігенції до вивчення історії та культурної спадщини свого народу. З-поміж перших мандрівників були члени "Руської трійці" - народні просвітителі Я. Головацький та І. Вагилевич. Останній вивчав життя автохтонних мешканців Українських Карпат - бойків, гуцулів, лемків. Дослідниками краю також були батько Микола та син Корнило Устияновичі, І. Нечуй-Левицький, А. Могильницький, А. Петрушевич, В. Шухевич та інші. Постійно подорожував О. Партицький, який через сторінки свого часопису

"Газета шкільна" (1878 р.) закликав галичан зайнятися вивченням рідного краю, прокладати нові маршрути відпочинку для львів'ян, переймаючи досвід таких європейських міст, як Краків, Відень.

Особливий внесок у розвиток туристики зробив І. Франко. Його праця "Галицьке краєзнавство" дотепер слугує українській краєзнавчій науці, хоча написана наприкінці ХІХ ст. (1892 р.). "Наука краєзнавства... даючи тим самим кожному, навіть найменш заможному і найменш підготовленому, змогу докладно ознайомитися зі своїм краєм і усією батьківщиною, з її географічним положенням, ґрунтами, кліматом, шляхами сполучення, містами, людьми, суспільним устроєм, історією, пам'ятками і т. д. Наскільки таке ознайомлення корисне, не треба доводити. - зазначає І. Франко. - Адже ж це перший ступінь, перша прикмета раціональної освіти - знати своє найближче оточення, знати минуле і сучасне свого народу і відчувати себе живим і свідомим членом живого, свідомого і об'єднаного організму". І. Франко 1883 р. організував "Кружок для устроювання вандрівок (мандрівок) по ріднім краю". Його як знавця Карпатського краю у 1904 р. ввели до складу міжнародної експедиції Товариства австрійської етнографії для дослідження Бойківщини. Результати подорожей опубліковані. Ці й інші матеріали стали основою для розвитку в Галичині туристичної справи - пізнавального та оздоровчих його видів.

Кінець ХІХ ст. - початок освоєння туристичних територій Яремча, Ворохти, Гребенева й інших місць, а вже на початку ХХ ст. розгорнувся масовий туристичний рух, що дав підстави вченому В. Кубійовичу констатувати про туризм як один із визначальних напрямів господарської спеціалізації Карпат.

У розвиток туризму на західноукраїнських землях важливу сторінку вписали численні туристичні, краєзнавчі та спортивні товариства. Туристичною діяльністю зацікавилася українське спортивне товариство "Сокіл", українське товариство "Чорногора" (1910 р.), польське товариство "Татранське". Усі вони надавали методичну та практичну допомогу в

здійсненні мандрівок, пізнанні Карпат, Альп, Татр. Однак еволюційний поступ туризму перервала Перша світова війна.

Становлення музейної справи та розвиток краєзнавства в Україні на межі XIX-XX століть

З 1867 р. у Києві діяло "Товариство любителів старожитностей і мистецтв", яке доклало чимало зусиль для створення міського музею старожитностей і мистецтв. У кінці XIX ст. аналогічне товариство існувало в Харкові під безпосереднім керівництвом С. Васильківського, академіка архітектури О. Бекетова та інших діячів. Аналогічні громадські організації діяли в ряді інших наукових і культурних центрів України.

Характеризуючи українське краєзнавство дореволюційного періоду, не можна залишити поза увагою подвижницьку діяльність родин Гансенів, Терещенків, Ханенків та багатьох інших, які врятували від неминучої втрати чимало унікальних пам'яток історії та культури, поклали початок деяким музейним колекціям. Подібні приклади непоодинокі.

Формування збірок, колекцій музеїв України відбувалося неоднаково, що було обумовлено історично. Кожен музей мав свою специфіку, що вплинуло на створення музейної мережі та їх класифікацію за профілями, відомчою приналежністю. Цей факт слід враховувати, включаючи ті чи інші музеї до туристичних маршрутів. Більш глибоке знайомство з класифікацією музеїв та їх зібраннями дасть можливість ефективніше використовувати музейні цінності, що, в свою чергу, сприятиме широкій популяризації культурного надбання країни серед різних соціальних, професійних і вікових груп туристів.

З часу виникнення музеїв в Україні впродовж XIX ст. їх класифікація вважалась умовною через профільну невизначеність, пов'язану з безсистемним комплектуванням зібрань. Це призводило до паралелізму, ускладнювало розвиток музейної справи. Тому проблема класифікації музеїв уже на початку XX ст. потрапила до поля зору музеєзнавців.

У 1912 р. на Попередньому музейному з'їзді в Москві з конструктивними пропозиціями виступив видатний музеєзнавець М. Біляшівський. У виступі він торкнувся проблем місцевих музеїв, їх структури, наукових і виховних функцій, класифікації тощо. Відомий фахівець музейної справи М. Могилянський у 1917 р., поділяючи музеї на центральні та місцеві, підкреслював, що в них багато спільного, але помітні нові тенденції у розвитку центральних; зокрема, спеціалізація експозицій, відмова від універсального характеру збірок у багатьох галузях науки одночасно.

На початку ХХ ст. музейна справа в Україні зробила великий крок вперед, спостерігалось швидке зростання музейної мережі. Музеї створювалися на основі приватних колекцій, в яких знаходилась значна кількість цінних і рідкісних речей, художньо-історичних цінностей. Це були, здебільшого, дрібні місцеві музеї. Поряд з музеями старовини та мистецтва поширювались осередки краєзнавчого профілю, де також зосереджувалась певна кількість збірок матеріальних пам'яток, колекцій, структура яких мала розпливчастий характер, зумовлений різноплановим складом збірок. Для більшості місцевих музеїв характерним було формування етнографічних збірок, що пояснювалось розвитком українського краєзнавства, прагненням народу пізнати свою історію та культуру.

У 1910 р. в Україні нараховувалось 146 музеїв. У цей час розпочали роботу Краснодарський, Старобільський музеї, Вовчанський культурно-історичний музей старовини, музеї у Валках, Богодухові, с. Наталіївці на Харківщині тощо.

Прийняв перших відвідувачів міський музей старожитностей в Олександрійську, що на Катеринославщині. Музей у Коростені на Житомирщині ставив своїм завданням дослідження Древланщини (Коростенщини). Під керівництвом Ф. Козубовського проводили геологічні дослідження вчені С. Білявський та М. Бурчак-Абрамович. Вони зібрали цінні колекції, що експонувались у музеї та нараховували понад 400

оригінальних зразків копалин. Тоді ж було створено музеї в Донецьку, Лучинах (на Житомирщині), соціально-історичний музей у Бердичеві, Тульчині.

Музеї поступово перетворювались на багатофункціональні заклади, ставали центрами культурно-просвітницького, політичного виховання широкого загалу, сприяли поширенню масових туристичних подорожей, залученню громадськості до екскурсійного знайомства з пам'ятками історії та культури. Багато цікавого і досі відкривають для себе туристи в Житомирському краєзнавчому музеї, заснованому в 1901 році. У 1919 р. президент Всеукраїнської Академії наук академік В. І. Вернадський, назвав його найкращим в Україні. Тут і досі зберігаються багаті колекції з історії, геології, географії, біології, зоології, археології тощо.

У 1893 р. відкрився Херсонський краєзнавчий музей. Зараз тут зберігаються унікальні знахідки скіфських пам'яток з античних поселень о. Березань, етнографічна колекція включає в себе понад 50 різноманітних рушників, близько 80 одиниць народного одягу та ін. Нумізматичну колекцію складають монети - античні, середньовічні, XVII-XIX ст. і сучасні.

У третій міжвоєнний період розвитку туризму в Україні туристично-краєзнавча робота на західноукраїнських землях, завойованих тоді Польщею, швидко відновилася. У 1921 р. професор І. Крип'якевич заснував "Кружок любителів Львова". За його допомогою організували перші науково-пізнавальні мандрівки Львовом та його околицями. У 1922 р. відновило роботу туристичне товариство "Чорногора", яке продовжило використовувати туристичне краєзнавство для національно-патріотичного виховання української молоді.

Вагомий внесок у розвиток туризму зробило краєзнавче українське туристичне товариство "Плай", зорганізоване 1924 р. у Львові. Воно популяризувало пам'ятки природи та культури засобом туризму, розробляло туристичні маршрути рідним краєм. У такому ж напрямі діяли товариства "Сокіл", "Січ", "Луг" та ін.

У 30-х роках почали зароджуватися перші об'єкти туристичної інфраструктури - "захисти", які чимось нагадували сучасні турбази. З'явилися дитячо-юнацькі пластові табори й агрооселі - літниська для самодіяльних туристів, що формувалися з української інтелігенції. З метою безпеки мандрівників та відпочиваючих, зокрема на лещатар-ських (лижних) маршрутах, організовували службу охорони. Відомими центрами гірськолижного туризму стали курорти Славське, Розлуч, Сянки. Виникли лижні витяги на горах Тростян, Високий Верх, Ільза, Кичера. Центрами сільського зеленого туризму були с. Криворівня, присілок Ярем-ча - Дора, Космач, Сколе, Гребенів, Славське, Розлуч, Тухля, Болехів, Рожнятів, Жаб'є (Верховина), Ворохта, Микуличин, Вижниця, Воловець, Рахів.

У міжвоєнний період успішно розвивався випуск туристично-краєзнавчої літератури. З 1925 р. за редакцією відомого історика І. Крип'якевича виходив у світ часопис "Туристичне краєзнавство". У цьому ж році у Львові побачив світ "Провідник по Карпатах" із ілюстраціями, картами, пропонованими туристичними маршрутами. У 1939 р. відбувся перший на теренах України туристичний салон-виставка "Куди їхати на дозвілля".

У Центральній та Східній Україні, які ввійшли до складу СРСР, туристична справа розвивалася по-іншому. Якщо у 20-х роках система туристично-екскурсійних закладів формувалася на базі національно-культурного відродження, то в період сталінського деспотизму, що утвердився в Україні наприкінці 20-х років, вона зазнала грубого ідеологічного впливу партійних і державних органів. Хоча зауважимо: у 20-х роках були відкриті перші будинки відпочинку. В 1928 р. був заснований Одеський науково-дослідний інститут курортології, який розпочав діяльність із вивчення рекреаційних ресурсів України з метою використання їх для лікування найрізноманітніших захворювань.

Управління туризмом в Україні підпорядковувалося Товариству пролетарського туризму, створеному в РРФСР. В Україні діяло його відділення.

У 1930 р. було створено Всесоюзне добровільне товариство пролетарського туризму та екскурсій. У середині 30-х років його, як і всі інші добровільні туристичні товариства, що існували в країні, ліквідували Постановою уряду. Керівництво самодіяльним туризмом було передано Всесоюзній раді фізичної культури при Центральному виконавчому комітеті СРСР. Водночас організацію туризму та екскурсій було передано Всесоюзній центральній раді професійних спілок, а в її структурі створено підрозділ Туристично-екскурсійне управління. Отже, в сфері туризму країни практично було запроваджене державне управління. Друга світова війна перервала цей процес.

Після закінчення Першої світової війни туристично-краєзнавчий рух на теренах Східної Галичини відродився, поширився та набрав більш організованих форм з 1920-х років.

До його організації були залучені кращі представники української інтелігенції. Зокрема, восени 1921 р. у Львові професор Іван Крип'якевич заснував "Кружок любителів Львова". Саме з його ініціативи організувалися перші мандрівки по Львову та його околицях, які здебільшого мали історико-краєзнавчий характер. З часом "Кружок" розширив свою діяльність, доповнюючи краєзнавчу роботу збиранням і опрацюванням етнографічного матеріалу. Цей рух поширився по всій Галичині, і 30 травня 1922 р. українське туристичне товариство "Чорногора" у Станіславі відновило свою діяльність. Головою товариства став лікар Я. Грушкевич.

Товариство діяло за багатьма напрямками, а саме:

- влаштовувало збори, звіти, конференції;
- займалось організацією дозвілля (забав);
- влаштовувало спільні туристичні мандрівки;

- організовувало теоретичні та практичні заняття з молоддю;
- утримувало фахову бібліотеку з спеціальною літературою туристично-краєзнавчої тематики, картами, схемами, науковими статтями й описами туристичних маршрутів;
- здійснювало видавничу діяльність у часописі "Туристика і краєзнавство", а з 1937 р. в журналі "Наша Батьківщина";
- будувало туристичні притулки та домівки, зокрема, на полонині Плісце, біля гір Грофи, Довбушанки, Сивуля та на перевалах Рижі та Столи; встановлювало дороговкази та маркувало синіми та жовтими кольорами маршрути з Осмолоди через Горгани до Татарова;
- утримувало штатних працівників - гірську сторожу (в обов'язки якої входили прийом і розміщення мандрівників, догляд і ремонт притулків), а також провідників, які були зобов'язані проводити туристів по маршруту і відповідали за їхню безпеку.

Туристичне товариство "Чорногора" співпрацювало з українським туристично-краєзнавчим товариством "Плай", тісно координувало роботу з багатьма культурно-просвітницькими структурами, школами, які в своїй діяльності використовували туристичне краєзнавство як найкращий засіб національно-патріотичного виховання підростаючого покоління.

Туристично-краєзнавче товариство "Плай" було засновано в 1924 р. у Львові, воно мало філії також в інших містах. Товариство розгорнуло активну видавничу діяльність:

- скликало загальні збори, конференції;
- реєструвало історичні пам'ятні місця;
- розробляло туристичні маршрути по рідному краю.

Розвитку туризму в Галичині сприяла велика видавнича діяльність з проблем краєзнавства та туризму, яку розгорнули громадські та культурні діячі. У 1925 р. за редакцією І.Крип'якевича почав виходити часопис "Туристика і краєзнавство".

З 1937 р. друкованим органом "Плаю" став щомісячний журнал "Наша Батьківщина", в якому друкувались статті, схеми туристичних маршрутів та описи мандрівок. Цього ж року І. Крип'якевич у вказаному журналі опублікував статті "Печери в Галичині" та "З історії Галицького краєзнавства". В них І. Крип'якевич зробив першу спробу узагальнення мандрівок студентської молоді у 1883-1888 роках.

На допомогу туристам вийшли путівники:

- "Історичні проходи по Львову" І Крип'якевича, в якому розповідається про багатий історичний матеріал міста Львова;
- "Долиною Опору й Стрия" Є. Пеленського; це туристичний провідник, в якому дається детальний опис багатьох маршрутів; крім того, він мав картографічний матеріал, що допомагав мандрівникам у подорожах;
- "Пізнай свій край. Опис мандрівки по Карпатах" М. Заклинського, в якому дається зразок того, як описати мандрівку, як навчати записувати свої враження; на думку цього автора, мандрівництво відіграє важливу роль у національному вихованні молоді.

Вагомий внесок у розвиток туризму та краєзнавства зробила редактор коломийського журналу "Жіноча доля", журналістка, письменниця та громадсько-культурна діячка Олена Кисілевська (Сіменович). Вона багато подорожувала по Галичині, Буковині, Волині, Причорномор'ї, Австрії, Чехії, Швейцарії, Канаді. О. Кисілевська ділилася враженнями від своїх подорожей з широкими читацькими масами та збагачувала скарбницю української літератури, зокрема літератури про мандрівки. Досі відомий її цикл подорожніх нарисів "Враження з дороги", куди увійшли нариси: "Море", "З одеських спогадів", "Пароплавом з Одеси до Ялти", "В Ялті та її околиці", "З Києва", "На Тарасовій могилі", "Із Кам'янця-Подільського", "В зеленій Буковині" та інші. Всі ці подорожні нариси написані у класичній формі. Авторка відтворює факти та події, враховуючи описи визначних європейських мандрівників. Враження О. Кисілевської від ближніх і

закордонних мандрівок друкувалися у постійній рубриці "З моїх мандрівок" у журналі "Жіноча доля" з 1926 до 1939 роках.

У Галичині розроблялися численні нові туристичні маршрути: пішохідні, лижні, велосипедні та водні; частина з них описувалася в журналі "Наша Батьківщина", до описів додавалися карти. Багато маршрутів маркувалися та ставали еталонними для всіх мандрівників.

З метою кращого пізнання інших країн, їхньої культури та побуту, у червні 1927 р. туристичне товариство "Чорногора" звернулося до воєводи та туристичної комісії з проханням про дозвіл на перехід кордону для своїх членів. Через ряд причин він був одержаний тільки в 1928 р., і тоді члени товариства "Чорногора" отримали змогу подорожувати по території "Підкарпатської Русі" (Чехословаччина), де зустрічалися з українськими діячами та налагоджували з ними контакти, а з 1937 р. - влаштовували мандрівки по території Румунії. Таким чином, розширювалася географія туристичних мандрівок.

Засновником водного туризму в Галичині був Я. Гладкий, який у 1927 р. організував, наприклад, найбільшу подорож з м. Стрий, по річці Дністер до Заліщик. За 10 днів мандрівники подолали понад 250 км. Велику роль у розвитку лижного туризму відіграв Карпатський Лещетарський клуб (КЛК). Як зазначав О. Кузьмович: "Однією з перших була мандрівка членів КЛК до Зелем'янки та Славська в січні 1925 р."

У лютому 1934 р. було урочисто відкрито перший український туристичний притулок у с. Славське. У березні цього року, за почином і стараннями Ярослава Падохи, при філіалі туристично-краєзнавчого товариства "Плаї" у Стрию відкривалися спортивні секції, зокрема лижні, що проводили зимові тижневі збори у Славську. Тут вчили "трохи руханки, трохи лещетарських вправ, а відтак мандрували кілька годин на котрийсь із довкільних верхів".

Влітку 1930 р. група мандрівників-велосипедистів під керівництвом О. Заславського провела тижневу подорож за маршрутом, який включав 21

місто: Стрий-Моршин-Болехів-Долина-Калуш-Станіслав-Татарів-Ворохта-Жаб'є-Косів-Коломия-Снятин-Заліщики-Чортків-Скала над Збручем-Тернопіль-Галич-Ходорів-Жидачів-Журавно-Стрий.

Велику увагу туристичні товариства надавали збиранню краєзнавчих матеріалів, які потім передавалися до Львівського музею, а також до Коломийського музею "Гуцульщина", Станіславського, Самбірського та до інших. Станом на 1937 рік у Галичині було 12 українських музеїв, в яких працювало 20 штатних працівників. Певна частина їхніх експонатів зібрана під час мандрівок та екскурсій по Галичині. Крім того, туристичні товариства вважали, що одним із головних чинників освіти молоді є пізнання та збереження природи. Для вирішення природоохоронних завдань товариства починали широко застосовувати засоби мандрівництва, поєднуючи фізичний розвиток з патріотичним і екологічним вихованням. Як писав вчитель географії М. Гавдяк: "Пізнання природи, заглиблення в тайни її життя мусить довести, особливо молодих, до глибоких перемін. Збереження рідної природи є одним із чинників освіти молоді".

Із завершенням Другої світової війни, яка завдала відчутної шкоди туристичній інфраструктурі, Україна ввійшла у *четвертий етап світового розвитку туризму*.

Туризм в Україні ще довго перебував у занепаді. Лише у 60-х роках держава виявила інтерес до його подальшого розвитку, зокрема тоді, коли в 1965 р. на рівні областей були створені профспілкові ради з туризму та екскурсій, підпорядковані Українській республіканській раді з туризму та екскурсій. Туризм в Україні продовжував розвиватися на профспілковій і відомчій основі. Профспілковим туризмом керував "Укрпрофтуризм", а іноземним - монополюю займався "Інтурист" і "Супутник", який відповідав за розвиток міжнародного молодіжного туризму.

З 70-х років туризм в Україні поступово перетворюється на галузь сфери послуг із достатньо розвинутою інфраструктурою. Однак найбільшим

недоліком туристичної сфери було безпосереднє втручання в їх діяльність керівних органів комуністичних і профспілкових організацій.

Починаючи з кінця 80-х і в перші роки незалежності молода Українська держава зустрілася з чималими труднощами в розбудові власної туристичної галузі - погіршувалася матеріально-технічна база туризму, здійснився відплив коштів за кордон. Унаслідок цього в 1989-1992 рр. держава втратила майже 80 % валютних надходжень від іноземного туризму.

В Україні, наприкінці ХХ ст., в умовах занепаду промислових підприємств спостерігався інтенсивний процес відтоку робочої сили з традиційно провідних галузей економіки (металургійної, машинобудівної, оборонної тощо) до сфери надання послуг. Це закономірний процес, характерний для розвитку світової економіки (вартість створення одного робочого місця в сфері туризму в 20 разів менша, ніж у промисловості).

Відсутність у ХХ ст. структур і важелів державного регулювання туризму в Україні призвела до руйнування важливих складових частин інфраструктури галузі, розпаду соціально-орієнтованого внутрішнього туризму, відпливу значних валютних коштів за кордон, а також до погіршення матеріально-технічної бази. Було порушено систему напрацьованих зв'язків і турів, підготовки й використання досвідчених кадрів. Так, у 1992 р. Україну відвідали близько 120 тисяч іноземних туристів, тоді як у 80-х роках її щорічно відвідувало понад 500 тис. іноземних туристів. Таким чином, протягом 1989-1992 рр. держава втратила майже 80 % валютних прибутків від іноземного туризму.

Призупиненню цього негативного процесу сприяли формування нової системи соціально-економічних відносин в країні. З метою реалізації державної політики в галузі туризму постановою Кабінету Міністрів України № 616 від 10 листопада 1992 р. було створено Державний комітет України по туризму. Ці, та інші заходи, що були запропоновані урядом, збільшили можливості виведення вітчизняного туризму з глибокої кризи.

Головною метою роботи Державного комітету по туризму стала необхідність посилення державного регулювання туристичної діяльності. У стислий термін було вжито заходів щодо впорядкування мережі підвідомчих підприємств, розробки й рекламування на міжнародному ринку національного туристичного продукту, підготовки досвідчених кадрів, створення та зміцнення нормативної бази туризму.

Згідно з Указом Президента України “Про Державний комітет молодіжної політики, спорту і туризму” від 31 травня 2000 р. № 740/2000, Державний комітет молодіжної політики, спорту і туризму України став правонаступником трьох державних комітетів, у тому числі Державного комітету України по туризму.

Державний комітет молодіжної політики, спорту і туризму поділявся на три департаменти. Серед них був і Державний департамент туризму і курортів, до складу якого входили. Управління організації туризму й Управління розвитку туристичної індустрії та інвестицій.

22 листопада 2000 р. Указом Президента України цей комітет було реорганізовано і 14 грудня 2001 р. Указом Президента України створено Державну туристичну адміністрацію України.

Відродження туризму здійснюється поступово. Важливим кроком у створенні правових засад туристичної діяльності та його розвитку стало прийняття Верховною Радою України 15 вересня 1995 р. Закону України "Про туризм", який визначив конкретні завдання розвитку сфери туризму.

Розпочався новий етап, пов'язаний із розбудовою приватних туристичних підприємств, які поєднують діяльність не лише з отриманням високих прибутків, а й з намаганням досягти якісних показників в обслуговуванні своїх клієнтів. Туризм перетворився на засіб формування ринкового механізму економіки. Від його діяльності почали надходити значні кошти до державного бюджету, він дав змогу раціонально використовувати вільний час громадянам і став вагомим чинником вивчення історії рідного краю та культурної спадщини українського народу.

На початку XXI ст. туристична галузь практично відновила попередні потужності й почала відігравати важливу роль в економічній діяльності України, виробляючи до 8 % ВВП і склавши 20 % зовнішньоторговельного обігу України. Туристична галузь забезпечила роботою 1,58 млн українців.

На законодавчому рівні 18 листопада 2003 р. Верховною Радою України прийнято Закон України "Про внесення змін до Закону України "Про туризм", де поруч із загальними положеннями узаконена державна політика та державне регулювання в галузі туризму, показана безпека туризму, подано основи організації туристичної діяльності, професійної підготовки фахівців та наукове забезпечення туризму, висвітлено правову основу міжнародного співробітництва в галузі туризму, а також контроль за діяльністю в галузі туризму і відповідальність за порушення законодавства України про туризм.

Названі інші заходи посприяли зростанню обсягів обслуговування туристів. Так, у 2008 р. кількість туристів обслуговуваних суб'єктами туристичної діяльності України, становила 3042 тис. осіб, що більше, ніж у 2000 р. Внутрішній туризм теж зріс - від 1351 тис. у 2000 р. до 1387 тис. туристів у 2008 р. Щоправда, фінансово-економічна криза кінця 2008 і 2009 рр. наклала свій відбиток на діяльність сфери туризму. Так, кількість внутрішніх туристів у 2008 р. порівняно з попереднім роком зменшилася на 843,9 тис. осіб, проте кількість туристів - громадян України, які виїжджали за кордон, за цей же період зросла більше ніж у 3 рази.

Ця тенденція є вкрай негативним явищем. Адже вона може призвести до банкрутства вітчизняних туристичних закладів, передусім об'єктів розміщення туристів і відпочиваючих. Тому, на наш погляд, такі підприємства повинні заручитися державною підтримкою і насамперед - фінансовою допомогою, котру потрібно використати для негайної реконструкції застарілих споруд радянського зразка і завершення будівництва розпочатих об'єктів. У кінцевому варіанті необхідний такий розрахунок: вартість послуг, що реалізуються для вітчизняних відпочиваючих, має бути на 20-25 % нижчою від аналогічних закордонних

об'єктів, але якість послуг не повинна особливо відрізнятися. Лише в такому випадку (і за фахової реклами), можна буде повернути нашого туриста до відпочинку на вітчизняних туристичних об'єктах.

В умовах розбудови української держави туризм стає дійовим засобом формування ринкового механізму господарювання, надходження значних коштів до державного бюджету, однією з форм раціонального використання вільного часу, проведення змістовного дозвілля, вивчення історії рідного краю, залучення широких верств населення до пізнання історико-культурної спадщини.

Стратегічна мета розвитку туризму на сучасному етапі в Україні полягає в створенні турпродукту, конкурентоспроможного на світовому ринку, здатного максимально задовольнити туристичні потреби населення країни, забезпечити на цій основі комплексний розвиток територій та їх соціально-економічних інтересів при збереженні екологічної рівноваги та історико-культурної спадщини. Це стосується насамперед найбільш привабливих туристично-рекреаційних зон, де туризм посідає одне з чільних місць в розвитку економіки; це Волинська, Закарпатська, Запорізька, Івано-Франківська, Львівська, Миколаївська, Одеська, Полтавська, Рівненська, Херсонська, Черкаська, Чернівецька області, м. Київ.

Новою і дуже перспективною тенденцією в розвитку туризму в Україні стало зростання сільського зеленого туризму. В новій редакції Закону України “Про туризм” сільський зелений туризм виділено в окремий вид турпослуг, передбачено можливість для селянина надавати послуги у сфері сільського туризму, використовуючи для цього особисте майно. У 2003-2004 рр. Держтурадміністрація України узгодила з усіма міністерствами та відомствами Програму розвитку сільського зеленого туризму.

Нажаль, певні туристичні структури на державному рівні не приділили належної уваги розвитку екотуризму в Україні, як одного з пріоритетних напрямів розвитку світового туризму. Саме своєчасне

реагування на сучасні тенденції у розвитку туристичної галузі та розвиток інфраструктури задля цього можуть вивести з кризи і галузь, і країну.

Україна оголосила 2017 рік – роком туризму в контексті року сталого розвитку туризму, заснованого Генасамблеєю ООН. На сьогоднішній день у туристичному секторі України працює 10% населення. Туризм перетинається з діяльністю 40 галузей української економіки та входить до переліку п'яти галузей України, що приносять найвищі доходи.

У 2016 році Україну відвідали понад 13,3 млн іноземних громадян, що на 6,7% більше, ніж у 2015 році. За перше півріччя 2017 року в Україні побували 6,3 млн іноземців. За аналогічний період минулого року нашу країну відвідали 5,8 млн іноземців.

Найбільше в Україні люблять відпочивати громадяни Молдови та Білорусі. Цього року українські міста відвідали 2 млн молдован та понад 1 млн білорусів. Приїжджають відпочити угорці та поляки. У 2017 р. Україну відвідали на 4% більше росіян (620 тис. осіб), ніж у минулому році, всупереч образу ворога, який формує керівництво Росії стосовно нашої країни. На 30% збільшився приплив громадян Ізраїлю та Туреччини (215 тис. осіб). Україною розпочали цікавитися жителі Бельгії та Швейцарії.

Також через падіння рівня доходів українців розпочав набирати обертів внутрішній туризм. Популярність вітчизняних туристичних напрямків зросла у 8 разів. Як повідомляє Держстат, у минулому році кількість внутрішніх туристів в Україні становила понад 453,5 тис. осіб. Кліматичні та географічні умови нашої країни дозволяють розвивати різні види туристичного бізнесу.

В Україні існує маса пляжних курортів. Незважаючи на втрату Криму, в Україні є розкручені пляжні курорти на березі Чорного моря – Коблево та Затока. Курорт Коблево розташований на території Миколаївської області у сосновому бору на чорноморському узбережжі. Коблево цінується своїми дрібнопіщаними пляжами та добре розвиненою житловою інфраструктурою.

На території курорту розташовані кілька десятків готелів, пансіонатів та баз відпочинку економ і преміум-класу, які здатні прийняти 17 тис.

відпочивальників одночасно. Курортний сезон у Коблево розпочинається у травні та закінчується у вересні.

Не менш популярним є населений пункт Затока в Одеській області, який має репутацію найгаласливішого та молодіжного курорту в Україні. Там багато різних нічних клубів, водних і екстремальних атракціонів. Вартість проживання на цьому курорті нижча, ніж у Коблево. Мінусами Затоки є часті шторми у цій місцевості, сильні течії, які приносять холодну воду, а також те, що поруч розташовані траса Одеса-Рені та залізнична колія.

Повною протилежністю Затоки, є тихий курорт Сергіївка, що розташований між Шаболатським лиманом і Чорним морем. Тут знаходяться бальнеологічні санаторії, що збереглися з радянських часів. Практикуються хлоридно-натрієво-магнієві мінеральні ванни та мулові грязьові обгортання. У Сергіївці найширші пляжі, тепла вода у морі та лимані.

Однак є й недоліки – в Сергіївці мало продуктових магазинів і закладів громадського харчування. Також морські курорти існують в інших населених пунктах Одеської області – в Приморську, Лебедівці, Кароліно-Бугазі, Грибівці та навіть в промисловому місті Південний.

Морські курорти є на узбережжі Азовського моря, включно з Генічеськом у Херсонській області, Бердянськом у Запорізькій області, пансіонатами та базами відпочинку поблизу Маріуполя (Донецька область). Серед жителів Запорізької та Донецької областей цінуються пляжі Бердянська та прилеглих пансіонатів. Дуже дешево можна відпочити в азовській Юріївці, Ялті, Урзуфі, де знаходяться маса нічних клубів і кафе.

Основними туристичними напрямками для зимового відпочинку в Україні є курорти Івано-Франківської, Львівської та Закарпатської областей. Туристів приваблюють мальовничі краєвиди Карпат, кришталево чисте повітря, лижні траси. Гірськолижний курорт «Буковель» відомий своїми лижними трасами загальною протяжністю 50 км, які освітлюються потужними прожекторами після 20:00 години. Всі підйомники у справному стані та укомплектовані безкоштовними туалетами.

На курорті працюють аптека, школа інструкторів, рятувальна служба, магазини та інші заклади. Та у «Буковеля» є один недолік – це досить високі ціни. Дешевше можна відпочити у населеному пункті Яремче, де немає масштабних гірськолижних трас, але сервіс у готелях не поступається готелям у «Буковелі». В Яремчі знаходяться санаторії, розвинена інфраструктура розваг.

Досить популярним є гірськолижний курорт у Славському на Львівщині на горі Тростян, з якої відкривається краєвид на Львів. Там є маса гірськолижних трас з різною висотою, довжиною та рельєфами, барів і закусочних. Славське вважається найбільш відвідуваним зимовим курортом України, куди з'їжджаються покататися на лижах з усієї країни. Недоліком курорту є часто перевантажені підйомники через велику кількість лижників. Персонал не завжди встигає розчистити траси від горбів та льоду. Зате цей курорт по кишені майже кожному. Оселитися можна не тільки у готелі, а й у приватному секторі, де гостинні мешканці подобово здають лижникам житло за договірними цінами.

Серед любителів екстремального відпочинку взимку популярний курорт «Драгобрат» у Закарпатті, який знаходиться на відстані 240 км від Ужгорода в умовах дикої природи та не дуже освоєної місцевості. Це найвисокогірніший курорт України. Сніг лежить тут дуже довго завдяки особливостям рельєфу. Сезон катання на лижах та сноуборді триває з листопада по травень. «Драгобрат» укомплектовано 20 лижними трасами різної складності, новими підйомниками. Готелі та інші громадські заклади удвічі дешевші, ніж у «Буковелі».

В останні роки в Україні відкриваються гірськолижні курорти зі штучними лижними трасами в областях, де немає гір. Найбільш відомим таким курортом є населений пункт Водяники в Черкаській області, де є 3 лижні траси протяжністю 440 м., 500 м. та 750 м., які обладнані сучасними чотиримісними підйомниками, сніговими гарматами, там розташовані триповерхові готелі, клуби та ресторани. Щоб підлікуватися та відпочити у

санаторіях, українці їздять у Трускавець, Моршин, Східницю та курорти Закарпаття.

Трендом останніх років став зелений або як його ще називають аграрний туризм. Мешканці великих міст їздять у сільську місцевість, де вони можуть не тільки подихати свіжим повітрям, а й пожити селянським життям, познайомитися з традиціями і культурою, народними промислами та ремеслами самобутніх регіонів України. «Зелені» туристи працюють у полі, збирають гриби у лісі, їздять верхи, ходять на риболовлю, полюють і таким чином відпочивають від офісних буднів чи від роботи на заводі.

В Україні існують понад 20 великих садіб зеленого туризму в Полтавській області, Івано-Франківській області, Вінницькій області, Закарпатській області, Черкаській області та Київській області.

Цілий рік проводяться екскурсійні тури по всій території України. Особливо популярні серед туристів міста з великою кількістю пам'яток історії та архітектури – Київ, Львів, Чернівці, Батурин, Одеса, Ужгород, Харків, острів Хортиця у Запоріжжі. Найпопулярнішим містом серед туристів є Київ. У минулому році столицю відвідали понад 1 млн 200 тис. іноземних туристів і 2 млн внутрішніх туристів.

Усупереч значному туристичному потенціалу, Україна не входить навіть до двадцятки популярних туристичних напрямків у світі. Згідно з рейтингом туристичної конкурентоспроможності Всесвітнього економічного форуму, Україна посідає 88 місце з 146 місць. У 2013 році Україна займала 76 місце за туристичною конкурентоспроможністю.

До вторгнення Росії на Донбас і анексії півострова Крим, Україну відвідувало набагато більше іноземних туристів. Згідно з даними Держстату, в 2012 році, коли на території України та Польщі проходив чемпіонат Європи з футболу, українські міста відвідали понад 23 млн іноземних громадян, а в 2013 році ще більше – 24,6 млн осіб. Страх за своє життя та здоров'я відштовхує іноземців від поїздок у держави з неврегульованими збройними конфліктами.

Середньостатистичні європейські обивателі, які поверхово знають про суспільно-політичну ситуацію в Україні, сприймають нашу країну як нову «гарячу точку» на карті світу. Туристів також відштовхує несприятлива екологічна ситуація в Україні. Багато хто знає про наслідки аварії на Чорнобильській АЕС в 1986 році та викидах металургійних заводів у атмосферу і водойми. Хоча, в порівнянні з 1990 р., забруднення атмосфери знизилися на 58%.

Нестабільна суспільно-політична ситуація в країні, низький інвестиційний клімат, гальмує приплив іноземних інвестицій в туристичний сектор України. Основу туристичної галузі України продовжують формувати недостатньо комфортні турбази та пансіонати, побудовані ще за часів СРСР. Значна частина цих туристичних комплексів не проходила модернізації.

Не скрізь в Україні туристів обслуговують на високому рівні. Бракує висококваліфікованих кадрів у сфері турбізнесу, що відповідають світовим стандартам. Випускникам спеціальності туристичний бізнес з українських вишів не вистачає досвіду роботи і доводиться вчитися шляхом проб та помилок. Це розуміють не всі туристи.

В останні роки значною проблемою України, яка накладає негативний відбиток на іміджі країни та її громадян, є так званий «секс-туризм», який поширений у Києві, Харкові та інших великих містах.

За даними ЗМІ, на тлі несприятливої економічної ситуації в Україні, зниження рівня життя і падіння гривні, маргінали з країн Близького Сходу, Америки та Європи знайомляться з українками в соціальних мережах і на сайтах знайомств, аї потім приїжджають «погостювати» в наші міста, де користуються дешевими сексуальними послугами.

Американець турецького походження Руш Ві навіть написав скандальну книгу «Переспати з Україною», в якій назвав Харків «інтимною» столицею України та поділився досвідом своїх любовних пригод. Через це Україну сприймають як відсталу країну, з населенням, яке не здатне до критичного мислення з легкою поведінкою, яке готове продати себе за гроші,

і ставить нас на один щабель з найменш розвинутими країнами Азії та Африки, сприяє поширенню небезпечних захворювань, включаючи гепатит, ВІЛ/СНІД, венеричні хвороби. Це відбиває бажання у заможних іноземних туристів відвідати України.

На жаль, Україна недостатньо розкручена в світі як туристична країна, в порівнянні з Іспанією, Туреччиною, Таїландом, Грузією, Болгарією, Хорватією, Чорногорією або Єгиптом. Проблемою українських туроператорів є неправильно побудована інформаційна політика. Акцент у піарі курорту робиться виключно на сервісі, але не на історико-географічній особливості місцевості, де він розташований. Варто приділяти більше уваги цікавим визначним пам'яткам, персоналіям або історичним подіям, з якими асоціюється населений пункт, при розкручуванні курорту, щоб викликати інтерес у іноземних та українських туристів.

Контрольні питання по темі:

- 1. За якими напрямками розвивалися подорожі у першому етапі розвитку туризму в Україні?*
- 2. Які тенденції другого етапу розвитку туризму в Україні?*
- 3. Як характеризується третій етап розвитку туризму в Україні?*
- 4. Що є основними тенденціями сучасного етапу розвитку туризму в Україні?*