**Лекція 2**

**Розвиток міжнародного туризму**

*План*

1. Еволюція становлення туризму.
2. Історичний шлях розвитку міжнародного туризму
3. Форми організації та моделі державного регулювання туристичної сфери у країнах світу

З метою виявлення особливостей сучасного етапу розвитку туризму розглянемо історію його виникнення й розвитку.

Сучасний туризм – явище, з одного боку, молоде, тому що масовим він став лише після Другої світової війни; з іншого боку, туризм має глибокі історичні корені, тому що подорожі відомі людству з найдавніших часів.

В історії розвитку туризму розрізняють чотири етапи:

* передісторія туризму (від найдавніших часів до початку ХІХ ст.)
* елітарний туризм (початок ХІХ – початок ХХ ст.)
* початок становлення масового туризму (початок ХХ ст. – до Другої світової війни);
* сучасний етап, або масовий туризм (після Другої світової війни)

Розглянемо особливості розвитку туризму на кожному етапі.

***Еволюція становлення туризму (передісторія туризму)***

Початкові види туристичної діяльності з’явилися ще в далекій давнині. Першими в історії мандрівниками вважаються римляни. Незважаючи на те, що їхні поїздки не виходили за межі імперії, подорожі сприяли розвитку туризму в силу величезних територій Римської імперії. Занепад держави в І ст.н.е. призвів до руйнування постоялих дворів і таверн, зубожіння населення. Лише в період пізнього середньовіччя (500-1300 р.) з розвитком торгівлі стали відроджуватися подорожі. Ще більший позитивний вплив на туризм зробила епоха Відродження, коли відбулося бурхливе зростання економіки, з’явилися нові ремесла, покращилася торгівля між країнами. У той час основними мотивами подорожі була торгівля, освітні цілі, паломництво, лікування.

У Стародавній Греції зародилися спортивні поїздки, оскільки на Олімпійські ігри прибували учасники і глядачі з усього світу.

У середні століття підсилюється релігійний фактор подорожей – поклоніння святим християнства і мусульманства. Пізніше виникає туризм із метою освіти, коли молоді дворяни відправлялися подорожувати по Європі. В Англії, наприклад, маршрут такої подорожі починався в Лондоні, вів у Францію , з тривалим перебуванням у Парижі, потім в Італію, Геную, Мілан, Флоренцію, Рим. Зворотний шлях пролягав через Швейцарію, Німеччину, Нідерланди.

Важливою рисою подорожей до середини ХІХ ст. була нерозвинутість засобів пересування.

***Елітарний туризм***

Розвиток транспортних засобів на початку ХІХ ст. став могутнім стимулом розвитку. Підвищення якості і надійності транспортних перевезень, перехід до регулярного руху, поява перших підприємств, що спеціалізуються на обслуговуванні тимчасових відвідувачів, сприяли переміщенню населення.

У цей період будувалися розкішні готелі, що обслуговували представників аристократичних кіл, вищого офіцерства. Залежно від часу року, еліта перебувала на французькій чи італійській Рив’єрі або відпочивала на термальних курортах Швейцарії та Німеччини, або починала тривалі подорожі в Північну Африку, Єгипет, Грецію.

У другій половині ХІХ ст. індустрія відпочинку розширює свою сферу: до підприємств готельного господарства додаються бюро подорожей, завданням яких були організація туристичних поїздок і реалізація їх споживачеві.

Першим фахівцем туристичної галузі вважають англійця, бабтистського проповідника Томаса Кука. У 1841 році він організував масову подорож по країні. 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 фінансовий вигідний вид діяльності.

Створене ним підприємство стало займатися закордонними поїздками спочатку у Францію, а пізніше в інші європейські держави.

Через майже 15 років, в 1855-му, Кук запропонував першу подорож за кордон – в Париж. Він зробив ставку на комфорт і чітку організацію. Відмовився від вагонів третього класу, заздалегідь проїхався маршрутом, відвідав ресторани, уклав контракти з готелями, випустив путівник з описом пам’яток і порадами щодо поведінки в поїздці. А після успішного вояжу до Франції почав пропонувати оздоровчі тури в швейцарські Альпи і екскурсії пам’ятками Італії.

В 1867-му, агентство Кука почало возити британців на інший континент – до Америки, а американців – в Європу. Для цього довелося відкрити філію фірми в США. Перша подорож тривала п’ять місяців. Одним з перших її клієнтів був Марк Твен, який описав свої спостереження і враження в книзі «Простаки за кордоном».

*«Куди би ми не прибули – в Європу, Азію чи Африку – всюди ми створювали сенсацію і, насмілюся додати, несли з собою голод і спустошення. Ніхто з нас до цього ніде не бував, всі ми приїхали з глухої провінції; в цій подорожі у нас була захоплива принада новизни, і ми дали волю всім своїм природнім інстинктам», – Марк Твен.*

Томас Кук організував першу в світі кругосвітню подорож. При цьому він скоріше переслідував соціальні, ніж комерційні цілі.

Після смерті Томаса в 1892 році справу продовжив його син Джон, ще через сім років управління перейшло трьом онукам. Вони продали сімейний бізнес, і протягом 20 століття агентство багато разів змінювало власників. З 2007 року це холдинг, який включав декілька туристичних компаній, і вів свою справу в 16 країнах світу.

До вересня 2019 року Thomas Cook Group – найбільша туристична агенція Великобританії з 3000 представництв, понад 20 000 співробітників і власною авіакомпанією зі 100 літаків. В своїх бюро компанія забезпечує мандрівників необхідної валютою і дорожними чеками, в тому числі фірмовими – Thomas Cook. 23 вересня 2019 року компанія оголосила про свою ліквідацію.

І впродовж наступних 20 років в Англії почали виникати туристичні фірми.

Аналогічні фірми у цей час також починають з’являтися у Європі.

***Початок становлення масового туризму***

У першій половині ХХ ст., незважаючи на негативний вплив Першої світової війни, економічну депресію 30-х рр., масовий туризм одержав розвиток.

У СРСР був прийнятий ряд документів і законодавчих актів, що сприяли становленню туристичної індустрії в країні. Так, у 1919 р. прийнятий декрет про лікувальні місцевості, у 1920 р. – про використання Криму для лікування трудящих, у 1921 році – про організацію будинків відпочинку. У цей час створені перші радянські туристичні організації:

* Бюро шкільних екскурсій Наркомпросу (1918 р.)
* «Радянський турист» (1928 р.)
* АТ «Інтурист» (1929 р.)
* Центральна рада з туризму й екскурсій (1936 р.) і регіональні ради.

У період між Першою і Другою світовими війнами метою туристичних поїздок стали не тільки розваги, а й придбання нових знань. У маршрути почали включати культурно-історичні об’єкти. Друга світова війна різко змінила сталі тенденції розвитку туризму. Замість Європи лідерами в туристичному обміні стають США й Канада, а в середині 1948 р. були дозволені поїздки іноземців у Японію.

***Масовий туризм***

У післявоєнні роки туризм набуває масового характеру і стає формою дозвілля не тільки елітної верхівки суспільства, а й середнього класу, молоді й учнів, формується могутня індустрія відпочинку зі своєю інфраструктурою. Це період активної діяльності туристичних фірм, масового будівництва готелів, мотелів, закладів для відпочинку і розваг. Особливістю сучасного туризму є широкий міжнародний обмін. Туризм стає однією з рентабельних галузей світової економіки.

***Міжнародний туризм – це реалізація комплексу туристичних послуг на території країни, в яких їх споживач є іноземним громадянином, причому отримання зазначених послуг є основним цільовим призначенням перебування споживача у цільовій країні, де він веде оплачувану діяльність.***

**2. Історичний шлях розвитку міжнародного туризму**

Розглядаючи еволюцію підприємств індустрії відпочинку, можна виділити періоди, що в історичному плані відповідають періодам розвитку людського суспільства:

*Стародавній період (IV тисячоліття до н.е. – 476 р. н.е.)*

*Середньовіччя (V-XV ст.)*

*Новий час (кн. XV – початок ХХ ст.)*

*Сучасний (початок ХХ ст. - - по т.ч.)*

***Стародавній період (IV тисячоліття до н.е. – 476 р. н.е.)***

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 двощоглові вітрильно-гребні судна на яких і здійснювали морські плавання уздовж узбережжя.

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 з островів), здійснили подорож навколо Лівії (тоді так називали Африку), досліджували її південний берег та у Туніській затоці заснували Картхадашт (Атлантичний океан череп протоку, яку відкрили і дали назву – Гераклові Стовпи (Гібралтарська протока). Саме вони проклали морський шлях до Касситеридів або Олов'яних островів (Британських Карфаген). 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 ІІ 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 Цяна 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.

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, Одіссей). 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 Альбіоні 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, Сірія, 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.

Греція була відома і своїми спортивними змаганнями. Спортивні ігри проводились у багатьох грецьких полісах і справлялися на честь богів, тому носили релігійний характер. 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 постоялих 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 вміщував 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" недарма 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 дрожки з'явились 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 знаходились на його узбережжі, процвітали. У залежності від виду основного товару, або країн - кінцевих пунктів шляху, з'явились такі назви доріг: "Дорога пахощів" (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 ІІІ-VІ ст. частина Великого шовкового шляху використовувалась і як "Дорога пілігримів", по якій йшли будистські 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'явилось 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.

В І-ІІ 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 У-ІУ 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 І 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.

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 постоялими 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 (І 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.

**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 між корпоративна 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 Іісус, долина Армагеддон, Ярденіт – місце хрещення паломників, камінь Помазання та ін.. За для мусульман – мечеті Куббат ас-Сахра, Омара та Аль-Акса, священий двір Харам-еш-Шеріф. Іншими центрами паломництва для християн та хаджжу для мусульман були культові споруди у Римі (собор Святого Петра) та Віфлєємі (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. Іордан 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 щлях”.

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 (ХІ 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 ІІ 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 ХІІІ 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 VІІ-ХV 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 корабели навчились будувати міцні та швидкі судна, що вміщували 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 булгарів на Волзі;

- Х-ХІ 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 Х-ХІ 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 ХШ 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 VІІІ-ХІІ 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 УШ-ХІ 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 риб.

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 Пслі").

З кінця VIII до початку ХП 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.

**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 ієрархи 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 споряджалися для пошуку Північно-Східного проходу, англійські та французькі відкриття в Північній Америці (Хью Уіллоубі, Ричард Ченслор, Стівен Барроу, Вітус Беринг, Френсіс Дрейк, Генрі Гудзон) та подорожами руських землепрохідців Північною Азією (Єрмак, Кіндратій Курочкін, Харитон Лаптєв, 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 слідства. 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 приносити 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 перейменований португальським королем Жоаном ІІ 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 Кожикоде). Новий шлях з Європи в індію було відкрито. Португальці повністю стали контролювати південно-східні морські торгівельні 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 Амеріго, 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 (Америки), 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 Москвітіна 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 ХV-ХVІ 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.

**Основні види та значення подорожей в ХV-ХVІ 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 міси 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.

**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 - ХУІІ-ХУІІІ століття;

- в Західній Європі - друга половина ХУІІ-ХУІІІ 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 XVІІ - XVІІІ 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 торгівців (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 Бугенвиля 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 660 301 (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 Птоломеєвих 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 ХVІ-ХVIII 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. Дежнєв 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. Лаптєв і X. Лаптєв, 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 поділеним на зони впливу між різними угрупуваннями купців. Існували торгівельні 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 організовуються 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 спостерігалося 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 будування 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 е однією з умов, що дозволяють здійснювати подорожі, і це було значним соціальним здобутком і дозволило в майбутньому, в ХІХ-ХХ 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 Саfe 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.

Заможні 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. Заможні гості могли замовляти для себе спеціальні страви з продуктів, які були в хазяїна в меню (а lа саrtе), 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. 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, чиїм 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 XVIII 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'явились 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'явились повітряні кулі.

Початок ХIХ 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 світи 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 чатирьохколесний 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 **Уілбур 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 приступності. 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 числи 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, яки 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”.

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 свиту, 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 XIX 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 XIX 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-ХVIII ст. місіонерською діяльністю у віддалених регіонах займалися, поряд із вирішенням інших завдань, численні чернецькі ордени. Гігантського розмаху в ХVII-ХVIII ст. набула в сотнях регіонів світу місіонерська та економічна діяльність ордену єзуїтів.

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

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. XIX 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 Вlасk Ваll Linе 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. XIX ст. в пасажирських перевезеннях пароплавами через Атлантичний океан домінувала англійська компанія Вritish and North American Royan Mail Steam Packet. Організатори перевезень дедалі більше уваги приділяли тому, щоб зробити подорожі приємними.

Наприклад, у 1840 р. судно Вгіtannіа 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 XIX ст. виникли великі пароплавні компанії.

Однак домінуючою вимогою у попиті на морські перевезення наприкінці XIX - на початку XX ст. залишалася швидкість.

Суднобудівники, щоб покращити ходові якості судна, спочатку не робили великих приміщень у трансатлантичних лайнерах, і пасажири 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 Магу. Але новим словом у морському туризмі стало створення компанією Тhе White Star Line (конкурента Cunard Line) розкішних суден-гігантів. Це були Оlуmріс (обладнаний навіть басейном для купання та тенісним кортом) і сумнозвісний Тіtаnіс. 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 пасажири "третього класу" - здебільшого мігранти, які потужним потоком переміщувалися з бідних регіонів Європи (Італії, Ірландії, Австро-Угорщини тощо) до США і Канади. Пасажири "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.

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 залізниці тихоокеанського та атлантичного узбереж, 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.

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 І, 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 XIX першої половини ХХ ст. став у нагоді тисячам туристів-екстремалів у другій половині XX ст. і залишається актуальним у наш час.

Загалом, характеризуючи період XIX - першої половини XX 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.

Основними чинниками розвитку туризму в світі в другій половині XIX - першій половині XX 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.

**Міжнародний туризм XX 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 XX 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 пасажирам І і II класів пропонувалась вишукана кухня і різноманітні розважальні програми. У другій половині XX 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 авіаперевезень. При аеропортах сконцентровано більшість представництв фірм з прокату автомобілів; як правило, вони належать до відомих у цій сфері мереж, найбільшою з яких є фірма НегІ2. Загалом у світі наприкінці XX ст. компаній з прокату авто налічувалось більше п'яти тисяч.

Регулювання міжнародних авіаперевезень 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 XX 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.

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.

В останній чверті XX 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 складали 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 макрорегіоні 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 XX 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.

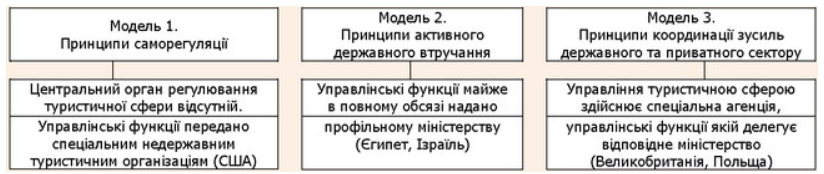
**3. Форми організації та моделі державного регулювання туристичної сфери в країнах світу**

Туризм у багатьох країнах світу є пріоритетним напрямом розвитку національної економіки та культури, що зумовлено його динамічністю, високоприбутковістю та великим позитивним соціально-економічним і культурним впливом. Однак туристична галузь є специфічним і досить складним об'єктом державного управління.

Аналіз, проведений [ВТО](https://tourlib.net/wto.htm), свідчить, що в більшості країн світу державна туристична політика провадиться безпосередньо через центральні органи виконавчої влади - національні туристичні організації, інші інститути, а також опосередковано - за допомогою правових важелів, підтримки туристичної інфраструктури і міжнародної політики. Туристична політика має характерні ознаки загальної політики держави. Водночас існують і деякі специфічні фактори, що впливають на її формування: природні умови країни, розвиненість транспортної індустрії, соціальні фактори, фактори, пов'язані зі створенням економічної основи для розвитку туризму, правові фактори, пов'язані із створенням і функціонуванням туристичного законодавства.

Необхідність державного регулювання туризму визначається такими чинниками: 1) комплексним характером галузі: елементами індустрії туризму є засоби розміщення, підприємства харчування, розважальні установи та туристські підприємства-організатори поїздок; крім того, туризм перебуває в тісній взаємодії з іншими галузями економіки – транспорту, торгівлі, сільського господарства, що вимагає зовнішнього координуючого втручання; 2) необхідністю збереження та раціонального використання чинників навколишнього середовища, культурної та природної спадщини у сфері туризму, підвищення престижу країни в очах міжнародної громадськості, розв’язання проблем безпеки та інше; 3) впливом туристської галузі на загальний стан економіки країни, що визначається крім інших чинників прямими грошовими надходженнями від внутрішнього та в'їзного туризму, а також активізацією діяльності в суміжних галузях, в тому числі завдяки мультиплікаційному ефекту; 4) великим виховним впливом туризму, особливо в межах своєї країни, формуванням почуття патріотизму; пропагандою національних туристських цінностей, яка є одним зі способів пропаганди державної моделі даної країни, в тому числі політичного ладу, економіки культури та способу життя населення. Кожний з перерахованих чинників вже є достатньою підставою для того, щоб держава звертала особливу увагу на туристську сферу. Крім того, низка обставин дозволяє віднести туристську галузь до галузей економіки, які здійснюють не локальний, а глобальний вплив на стан всієї економіки. Безумовно, державні органи не можуть не враховувати ці моменти під час визначення сфери першочергового регулювання.

Тобто, державне регулювання сфери туризму має здійснюватися у двох формах: по-перше, як поточний контроль, спрямований на реалізацію конкретних заходів з розвитку туризму; по-друге, як стратегічне регулювання, спрямоване на оцінку рівня досягнення поставлених цілей. Об'єктами стратегічного регулювання є стан і ступінь використання туристського потенціалу країни, реалізація запланованих цільових програм, а також моніторинг зовнішнього та внутрішнього середовища та змін в економічній та соціальній політиці держави. На сьогодні склалося декілька підходів до організаційного процесу державного регулювання туризмом у світі. Зараз є наявними різні організаційні системи управління туризмом – від самостійних або суміжних міністерств до національних адміністрацій, безпосередньо підпорядкованих уряду. Крім того, деякі країни світу здійснюють регулювання туристичною діяльністю тільки на рівні регіональних органів державної влади, інші – не мають державних важелів впливу на сферу туризму взагалі. Основні напрямки діяльності у сфері туризму з боку уряду різноманітних держав проілюстровано в табл. 1. Підсумовуючи, з певною часткою умовності можна говорити про три моделі державного регулювання туризму.



Перевагою *моделі саморегуляції* є те, що тут немає фінансових асигнувань держави в розвиток туристичної сфери. Цей варіант використовується, коли держава не бачить перспектив у розвитку власного туристичного сектору чи навпаки приватні органи регулювання відносин у туристичній сфері мають достатньо сильні позиції. *Друга модель* передбачає активний вплив держави на розвиток туристичної сфери шляхом використання ефективних механізмів державного регулювання. Цей принцип потребує розробки, впровадження та фінансування спеціальних бюджетних програм. На сучасному етапі розвитку нашої країни фінансування цих програм є найслабшою ланкою і, відповідно, його головним недоліком. *Третя модель* найбільш поширена серед країн Європи. При цьому варіанті питання розвитку туристичної сфери вирішуються на рівні окремого багатопрофільного міністерства у відповідному підрозділі. Третя модель організації державного регулювання туристичної сфери була б найбільш доцільною для нашої країни.

Перша модель передбачає відсутність центральної державної туристичної адміністрації, всі питання вирішуються на місцях на основі принципів ринкової самоорганізації. Уряди окремих країн приймають управлінське рішення про відмову від національної туристської адміністрації в тих випадках, коли туризм країні взагалі не потрібен, коли країна займає міцне положення на міжнародному ринку туризму та є привабливою для закордонних туристів або коли суб’єкти туристичного ринку свідомо займають сильні позиції, тобто здатні розв’язувати свої проблеми без державної участі. Ця модель регулювання індустрії туризму використовується в США (у 1997 р. в США була ліквідована державна структура, що відала туризмом). Керівництво країни зважилося на це через низку причин: –необхідність скорочення витрат федерального бюджету; –наявність міцних позицій США на міжнародному ринку туризму; –привабливість країни для закордонних туристів і впевненість в цій привабливості; –існування сильних приватних компаній в індустрії туризму, які здатні на потужні самостійні рекламні акції в інтересах всього національного ринку туризму. Ліквідація державної туристської адміністрації – дуже серйозний крок, для якого необхідні особливі умови.

Друга модель державного регулювання туризмом передбачає наявність сильного та авторитетного державного органу – міністерства, що концентрує у своїх руках контроль над діяльністю всієї галузі. Ця модель дуже ефективна, але для її реалізації потрібні певні умови, зокрема, значні фінансові вкладення коштів в індустрію туризму, рекламну та маркетингову діяльність, державне інвестування в туристичну інфраструктуру. Так, єгипетська державна туристська адміністрація в 1999 р. тільки в Італії витратила на рекламу національного турпродукту приблизно 3 млн дол. США, що призвело до величезного ефекту та перевершило всі очікування. Організація державного регулювання туріндустрії за цією моделлю поширена в Туреччині, Алжирі, Єгипті, Тунісі та інших не надто багатих країнах, в яких туризм є одним з основних джерел валютних надходжень. Наприклад, в Туреччині Уряд в 1963 р. прийняв рішення про створення Міністерства туризму, під керівництвом якого почалося фінансування будівництва готелів, мотелів, клубів, з його допомогою були створені перші туристичні фірми. З 1970 р. до повноважень міністерства туризму повністю передано планування і будівництво туристських комплексів. В Алжирі в 1963 р. створено Міністерство туризму. Офіційна структура національної туристичної індустрії була змінена в 1979 р. шляхом реорганізації національних корпорацій, зайнятих питаннями туристського розвитку, і створення державних підприємств. У 1976 р. утворено Національну туристську готельну корпорацію, на яку покладено відповідальність за управління та маркетинг всього туризму в державному секторі. Тоді ж було створено Алжирське національне управління туристських робіт, яке стало займатися всіма питаннями інфраструктури, і будівельних робіт, пов'язаних з розвитком туристичного сектора. В Єгипті міністерство туризму, якому доручено керівництво розвитком і експлуатацією туристських районів, було утворено в 1973 р. У роботі міністерства беруть участь Генеральна компанія по туризму та готелям Єгипту. Для координації туристських планів була створена Вища рада по туризму, яка очолюється прем'єр-міністром країни. Регулювання туристичною сферою Марокко також здійснюється спеціально створеним міністерством туризму, оскільки туризм є стратегічним напрямом розвитку економіки країни. Туристська інфраструктура Марокко була створена до кінця 80-х рр. XX ст. У той час уряд заохочував елітний туризм для заможних клієнтів, але пізніше перейшло на заохочення масового сімейного туризму, і країна з допомогою цінової політики почала конкурувати навіть з Іспанією. У Тунісі є міністерство торгівлі, туризму та ремесел. У 1973 р. був прийнятий закон про формування туристських зон, який пере- дав контроль за використанням землі на перспективних територіях державному агентству. Вжиті певні заходи для заохочення інвестицій в туристську галузь, зокрема, довгострокові податкові пільги та символічна плата за оренду землі, що забезпечило зростання фінансових вкладень в галузь, в тому числі іноземних інвестицій.

Третя модель державного регулювання туризмом переважає в розвинених європейських державах і полягає в тому, що питання розвитку туристичної діяльності країни вирішуються на рівні будь-якого багатогалузевого міністерства. Найчастіше, це міністерство економічного спрямування. Водночас підрозділ даного міністерства, в компетенції якого перебувають питання розвитку туризму, здійснює діяльність у двох напрямах: займається глобальними питаннями державного регулювання (розробкою нормативно-правов ази, координацією діяльності регіонів, міжнародним співробітництвом на міждержавному рівні, обробкою статистичної інформації) та маркетинговою діяльністю, участю у виставках, управлінням туристськими представництвами за кордоном. Державна туристична адміністрація в розвинених європейських країнах працює у взаємодії з місцевою владою та приватним бізнесом для залучення до виконання державних завдань фінансових коштів з приватного сектора, знаходження взаємовигідних форм співпраці між органами управління різних рівнів. Наслідком реалізації цієї політики є виникнення змішаних за формою власності (державно-приватних) інститутів у сфері регулювання туристської діяльності. Розглянемо, як приклад третьої моделі, державне регулювання туристичною індустрією в деяких країнах. Основна організація Бельгії, що займається регулюванням туризму, Генеральний комісаріат з туризму, утворений в 1939 р. Він входить до складу Міністерства зв’язку. З 1977 р. підрозділи Генерального комісаріату було реструктуровано на три служби: центральна служба, яка в основному відповідає за організацію туризму за кордоном, і дві комісії по туризму (одна для громадян, які говорять по-французьки, інша – по-фламандськи), діяльність яких пов’язана з організацією туризму всередині країни, фінансовим втручанням держави, розвитком соціального туризму та співпрацею з компетентними міністерствами в питаннях планування та створення матеріальної бази туристських послуг. У провінціях створені туристські федерації та місцеві туристські управління при магістратах міст і центрах провінцій. Ці місцеві туристські федерації та туристські управління об'єднуються у Вищу раду по туризму та Вищу рада по соціальному туризму.

Така модель виборчої участі держави в регулюванні туристської індустрії властива більшості європейських країн, і вона найбільш прийнятна та близька для України. Так, за реалізацію туристичної політики відповідає Департамент туризму та курортів у складі Міністерства економічного розвитку і торгівлі України, до повноважень якого відносять: формування та реалізацію державної політики у сфері туризму та курортів; розроблення та виконання програм розвитку туризму та курортів в Україні; оформлення та видавання свідоцтва про встановлення об'єктам туристичної інфраструктури відповідної категорії; забезпечення створення та ведення реєстру свідоцтв про встановлення категорій об'єктам туристичної інфраструктури; забезпечення відповідно до законодавства ліцензування туроператорської діяльності; забезпечення ведення Ліцензійного реєстру суб'єктів туроператорської діяльності; забезпечення здійснення державного нагляду (контролю) за дотриманням суб’єктами господарювання вимог ліцензійних умов проведення туроператорської діяльності; бере участь у представлені країни в міжнародних туристичних організаціях і на міжнародних туристичних заходах; поширює інформацію про Україну та її туристичні можливості на міжнародному туристичному ринку.

Отже, світова практика свідчить, що ідеальної формули, яка дала б можливість державі створити оптимальну структуру регулювання туристичної сфери, немає. Різні за формою системи державного регулювання індустрії туризму як способи реалізації туристської політики держави виконують в різних країнах схожі завдання, основними з яких є регламентація туристської діяльності, інформаційне забезпечення, просування національного туристичного продукту, підготовка кадрів тощо. Туристична політика всіх названих країн, незалежно від обраної моделі державного регулювання, спрямована на зміцнення економіки туризму та підвищення економічної ефективності цієї галузі народногосподарського комплексу. І кінцевий позитивний результат такої політики більшою мірою залежить від ефективності управлінських рішень та зацікавленості влади в їх подальшій реалізації задля сталого розвитку туристичної сфери.

Одним з інструментів стратегічного планування є розробка довгострокових стратегій у сфері туризму. Країни-члени ЄС розробляють національні стратегії, які визначають пріоритетні напрями розвитку туризму на національному рівні. Ці стратегії враховують потенціал країни, її туристичні ресурси, конкурентоспроможність та інші фактори. Цей вибір підтверджує Стратегія сталого розвитку туризму і курортів в Україні на період до 2026 року (16 березня 2017 року Кабінет Міністрів України), де цей варіант визначається пріоритетним завдяки цілому ряду переваг:

* подолання негативних тенденцій у сфері туризму;
* - забезпечення доступності туристичних ресурсів для населення;
* - посилення позитивного туристичного іміджу країни на міжнародному ринку, збільшення в'їзного туристичного потоку;
* - пришвидшення темпів розвитку, збільшення частки очікуваних доходів від сфери туризму у бюджетах усіх рівнів.

Стратегія наголошує, що єдиний шлях розв’язання системних проблем у сфері туризму та курортів – це стратегічно орієнтована державна політика, основним завданням якої є визначення туризму одним з пріоритетів держави

Досвід ЄС свідчить про те, що стратегічне планування та координація є ключовим елементом державного регулювання галузі туризму. Національні плани та стратегії дозволяють країнам ЄС розвивати туризм в узгодженій та ефективній манері. Вони також відображають важливість туризму для економіки країни та забезпечують надійну основу для довгострокового розвитку галузі.

Україна може взяти у практичне впровадження деякі інноваційні підходи ЄС. Наприклад, вивчення досвіду Іспанії щодо розвитку спеціалізованих туристичних продуктів та маркетингових стратегій може допомогти українському туризму залучити різні сегменти туристів. Використання культурної спадщини, подібно до Франції, може стати основою для розвитку нових туристичних маршрутів в Україні.

Варто наголосити, що залучення технологій та інновацій, на зразок Нідерландів, може допомогти покращити якість туристичних послуг та зруч­ність для туристів в Україні. Акцент на зеленому туризмі, як у Швеції, може сприяти сталому роз­витку галузі та збереженню природних ресурсів. Розвиток сільського туризму та гастрономічних маршрутів, як в Італії, може створити нові мож­ливості для приваблення туристів у малі села та сільські райони. Розвиток гастрономічних марш­рутів та промоція унікальної української кухні можуть стимулювати інтерес туристів та підтри­мувати розвиток сільського господарства.

**Зображення, що містить текст, знімок екрана, Шрифт, число

Автоматично згенерований опис**Загалом, порівняльний аналіз інноваційних підходів до державного регулювання туризму в

Україна також має свою нормативно-правову базу, що регулює туристичну галузь, включаючи законодавчі акти, національні програми та стратегії. Наприклад, Закон України «Про туризм» встановлює загальні принципи регулювання туристичної діяльності, права та обов’язки суб’єктів туризму. Також існують національні програми розвитку туризму, які спрямовані на привертання інвестицій, підвищення якості туристичних послуг та просування України як туристичної дестинації.

Однак, в порівнянні з ЄС, Україна ще має значні проблеми з розвитком туризму. Основні з них - недостатнє фінансування галузі, недостатній рівень інфраструктури та послуг, недостатній розвиток маркетингу та просування туристичного потенціалу країни. Також існує необхідність в поліпшенні управління туризмом, забезпеченні координації між різними рівнями управління та співпраці з громадськістю та приватним сектором.

Для подолання цих проблем та впровадження інноваційних підходів у державне регулювання туризму, Україна повинна зосередитися на залученні додаткових інвестицій у туристичну галузь, підвищенні якості туристичних послуг, покращенні інфраструктури та розвитку маркетингових стратегій. Необхідно також активно співпрацювати з країнами ЄС, вивчати та впроваджувати передовий досвід щодо стратегічного планування, координації.

Україна може також залучатись до міжнарод­них проектів та ініціатив, які сприяють інновацій­ному розвитку туризму. Встановлення партнерств з країнами ЄС та участь у спільних проектах можуть допомогти Україні впровадити передовий досвід та інноваційні практики у сфері державного регулювання туризму.

В цілому, для успішного розвитку туризму в Україні потрібна сильна нормативно-правова база, що враховує інноваційні підходи та передовий досвід ЄС. Це сприятиме створенню сприятливого середовища для інноваційного розвитку туристичної галузі, залученню інвестицій та під­вищенню конкурентоспроможності України як туристичного пункту.

Так, удосконалення державних механізмів регулювання туризму в Україні передбачає комплексний підхід, що включає належне законодавство, національну стратегію розвитку, ефективну координацію, фінансову підтримку, розвиток інфраструктури та послуг, маркетинг та просування, захист спадщини, інновації та моніторинг. Ці механізми сприятимуть стійкому розвитку туризму в Україні, привертанню більшої кількості туристів, підвищенню якості послуг та збереженню природних та культурних ресурсів.

Таким чином, досвід Європейського Союзу в державному регулюванні галузі туризму є важливим джерелом навчання для України. ЄС розвинув систему стратегічного планування та координації у сфері туризму, що сприяє стійкому розвитку галузі та підвищенню конкурентоспроможності.

Необхідно активно працювати над підвищенням якості туристичних послуг та розвитком людських ресурсів. Інвестиції в професійну підготовку та підвищення кваліфікації працівників туристичної галузі допоможуть підняти рівень обслуговування та задоволення потреб туристів.

**Зображення, що містить текст, знімок екрана, Шрифт, схема

Автоматично згенерований опис**