

**МЕЛІТОПОЛЬСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ ПЕДАГОГІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ БОГДАНА ХМЕЛЬНИЦЬКОГО
ПРИРОДНИЧО-ГЕОГРАФІЧНИЙ ФАКУЛЬТЕТ**

**«НАУКОВЕ СЬОГОДЕННЯ:
ТЕОРЕТИКО-ПРИКЛАДНІ ДОСЛІДЖЕННЯ ТА ПЕРСПЕКТИВИ»**

МАТЕРІАЛИ

Всеукраїнської науково-практичної інтернет-конференції

17 травня 2019 року

Мелітополь - 2019

УДК 502+338+379.85+55+91+93+94

Н 34

Н 34 **Наукове сьогодні: теоретико-прикладні дослідження та перспективи.** Матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції 17 травня 2019 року / За ред. Л.М. Донченко, І.А. Арсененко, В.Д. Гапотія, С.І. Пачева, Л.А. Прохорової, О.М. Ситника. Мелітополь: Вид-во МДПУ імені Богдана Хмельницького, 2019. 250 с.

Матеріали доповідей подано в авторській редакції. Погляд редакційної колегії збірника не завжди співпадає з позицією авторів опублікованих матеріалів. Автори повністю відповідають за стилістику, точність наведених фактів, цитат, власних імен, дат та інших відомостей.

© Автори статей, 2019

© Мелітопольський державний педагогічний університет імені Богдана Хмельницького, 2019

<i>Арсененко І. А., Кириєнко Ц. В., Кальченко Є. В., Гуцалюк Є. О.</i> Туристсько-екскурсійне підприємство як суб'єкт господарської діяльності індустрії туризму в Україні	196
<i>Арсененко І. А., Донченко Л. М., Кириєнко Ц. В., Галатенко Ю. О.</i> Розвиток культурно-пізнавального туризму в Слов'янському районі Донецької області	199
<i>Байтеряков О. З. Мельник Д. С.</i> Підходи до оцінки туристичних історико-культурних ресурсів	202
<i>Бобровська О. О.</i> Сучасний стан та перспективи розвитку замкового туризму в Україні та світі	206
<i>Донець І. А., Арсененко І. А., Тригуб М. М.</i> Організація екологічного туризму на природоохоронних територіях	210
<i>Донець І. А., Арсененко І. А., Хомотюк Д. М.</i> Пріоритетні напрями удосконалення розвитку малих підприємств сільського зеленого туризму в Запорізькій області	214
<i>Рибальченко Н. П.</i> Дослідження нових шляхів державного регулювання туристичної галузі як складової соціально-економічного розвитку України ...	218
<i>Топалова О. І, Івахненко А. І., Никифорова А. А.</i> Історія розвитку транспортних послуг: світовий вимір	221
<i>Хрущ Ю. М., Григоренко М. В.</i> Сучасний стан розвитку екологічного туризму на території Запорізької області	228
<i>Хрущ Ю. М., Панченко А. Ю., Ковальчук А. А.</i> Особливості розвитку фольклорного туризму в Україні	231
РОЗДІЛ V. ФІЗИЧНА КУЛЬТУРА.....	234
<i>Котова О. В., Столяр О. А.</i> Волейбол як засіб розвитку фізичних якостей учнів	235
<i>Непша О. В., Бессараб В. А.</i> Формування здорового способу життя учнівської молоді в Україні	238
<i>Челебієв І. С.-І.</i> Зміст і методика проведення занять з фізичної культури на розвиток бистроти засобами вправ тхеквондо	242
ВІДОМОСТІ ПРО АВТОРІВ	245

ІСТОРІЯ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ: СВІТОВИЙ ВИМІР

Топалова О. І., Івахненко А. І., Никифорова А. А.

Становлення та подальший розвиток туризму і транспортної інфраструктури тісно пов'язані і взаємозумовлені процеси. Загально визнано, що туризм як масове явище став наслідком виникнення та розвитку транспорту. Начасі дослідженням транспортної та логістичної сфери в галузі туризму займаються як вітчизняні так і зарубіжні вчені – А. В. Антонюк, В. Г. Банько, І. Г. Смирнов, А. М. Гаджинський, Ю.Ю. Лола, О.М. Тридідата та ін. [1-5].

Вивчення транспортної сфери як напряму суспільно-географічного дослідження розпочалося в середині ХІХ ст. До цього часу транспортна інфраструктура лише формувалася, еволюціонуючи та формуючи безпосередній вплив на світове мандрівництво та туризму.

На розвиток мандрівництва завжди впливала низка чинників, одним з яких був транспортний. Для давніх мандрівників дорога була не задоволенням, а неприємним випробовуванням (насправді, англійське слово «travel» походить від давнього «travail», що означало важкі, жахливі зусилля). Труднощі подорожей описані в перших зразках класичної західної літератури, наприклад, у «Сказанні про Гільгамеша» [6]. Фактично до ХVІ ст. мандрівники діставалися необхідного місця кількома способами – пішки (бідні люди), верхи (на коні, віслюку тощо), на ношах, що їх несли слуги (аристократ) та на підводі. Пересувалися мандрівники не лише сушею, а й морськими та річковими шляхами. Короткі морські та річкові прогулянки здійснювалися віддавна, проте особливої популярності вони набули лише тоді, коли кораблебудівникам вдалось спроектувати судно, здатне виходити у відкрите море, при цьому гарантуючи пасажиром безпеку та відносний комфорт (ІІІ тис. до н.е.). Один з перших відомих історичних круїзів здійснила єгипетська цариця Хатшеспут – із Єгипту в країну Пунт (Сомалі) – 1490 р. до н.е. [7].

З І тис. до н.е. у світі почалися кардинальні зміни, що стали наслідком зародження нових, боротьби за виживання та загибелі старих імперій. Більшість видів тогочасного транспорту (наприклад, колісниця) використовувалися з

військовою метою, лише згодом підводи або вози на кінній тязі стали використовуватись для перевезення товарів і людей. Їзда верхи, що зародилася в степах Азії, спочатку мала виключно воєнне призначення і лише з 500 р. до н.е. поширилася на захід, де коней використовувала спочатку кавалерія, згодом – мирне населення. Приблизно в той же час розвивається мандрівництво на території Стародавньої Греції. Незважаючи на популярність релігійних, спортивних і розважальних дійств в межах Стародавньої Греції мандрівництву в середині країни заважала відсутність зручних доріг. Наукові дослідження засвідчують наявність імітації доріг у низовинних і болотяних місцинах. Так, археологи виявили залишки схожої дороги в Беотії, ширина якої сягала 6,5 м. Крім того, для зручності переміщення процесій вірян, навколо великих національних святилищ будували «священні дороги». На таких дорогах прокладали спеціальні колії для коліс екіпажів, будували мости, однак через пересихання влітку більшості річок їх було небагато. Мандрували здебільшого пішки, верхи на конях та з використанням підвод.

На противагу Стародавній Греції, в Стародавньому Римі було чимало добрих доріг, які будували, виходячи з військових потреб: військові загони могли в лічені дні переміститися ними з центральних районів до кордонів імперії. Ці дороги відіграли важливу роль у розвитку не лише Римської імперії, а й усієї європейської цивілізації. Слід погодитися з візантійським істориком Прокопієм Кесарійським (500 р. н.е.), який назвав Апієву дорогу одним із «чудес світу» [8]. Римські дороги будувалися згідно з усіма правилами інженерного мистецтва. Невід'ємною складовою мандрівництва в Стародавньому Римі були путівники та навіть туристичні бюро (1 ст. до н.е.). У багатьох містах існували об'єднання власників різних типів екіпажів, які суворо регламентували правила дорожнього руху. В екіпажах мандрували люди, які здійснювали подорожі на далекі відстані. В містах, як правило, використовувалися двохколісні підводи – карпенти та легші – цізії. В більших за розмірами, чотириколісних – редах – могла подорожувати вся сім'я, а в великих – каруках – була можливість тривалого відпочинку. Крім мандрівок пішки, верхи чи на підводах популярністю користувалися морські мандрівки, що здійснювалися з весни до середини осені. Морське плавання відрізнялося

повільністю пересування. Від Меотійського болота (Азовського моря) до Олександрії Єгипетської допливали за два тижні, проте римляни могли розвивати швидкість суден до 11 км/год (через використання пасатних вітрів), що значно скорочувало час подорожі.

В епоху Середньовіччя мандрівники дедалі частіше надавали перевагу водним шляхам, як морським, так і річковим. Сухопутне пересування ускладнювалось ще і необхідністю сплати різноманітних податків в усіх великих містах, а також зборів або данини – через переїзд мосту, броду, через підняту пилюку тощо. Сухопутні шляхи сполучення в Середньовічній Європі частково успадковані від варварських народів, а частково отримані у спадок від епохи Античності.

У Центральній Європі перша дорога державного значення була побудована між містами Майнцем і Кобленцем, шириною близько 6 м, вимощена плитами, що нині демонструються в кількох європейських музеях. Всю Центральну Європу перетинала добра ґрунтова дорога «Віндобондська стріла», якою проходив Бурштиновий шлях з Прибалтики до Відня. Економічне піднесення I тис. сприяло зростанню дорожнього будівництва в усій Європі. Не відставала у вирішенні цих проблем і Візантія. Побудовані на Балканах дороги охоплювали всі гірські хребти, йшли через Трієст уздовж Дунаю, до Чорного моря і далі – до Константинополя. На таких магістральних дорогах повсюдно будували караван-сараї для відпочинку та харчування мандрівників. В Європі вони мали назву притулків, заїздів тощо. Незважаючи на поступове збільшення кількості мандрівників, дороги часто були небезпечними, що впливало на розвиток мандрівництва. В XVII ст. такий вид транспорту застосовувався в Англії, а до середини XVIII ст. – і на континенті. В XVIII ст. розпочалося будівництво перших «магістралей» з якісним покриттям, за проїзд такими дорогами треба було платили дорожній збір; завдяки цьому, диліжанси, що вміщували від 8 до 14 осіб-пасажирів, долали понад 60 км за день (в літній період). Це значно скорочувало тривалість подорожей і сприяло зростанню популярності мандрівництва в Європі.

Ще одним кроком до підвищення комфортності транспорту стало винайдення металевої пружини. Приблизно в 1812 році з'являються перші гідровані дороги, що

докорінно змінило ситуацію з транспортом, як в Європі, так і в Північній Америці. Тверде покриття, на якому майже не залишалося ям та вибоїн, дало змогу значно збільшити швидкість пересування. Праобразом громадського транспорту стали шарабани – багатомісні екіпажі на кінній тязі з поперечними рядами сидінь «обличчям уперед», що вирушили дорогами вже 1832 р. Пізніше шарабанами називали перші екіпажі з двигунами внутрішнього згорання, що з початку ХХ ст. використовувались для розважальних прогулянок. З 20-х років ХІХ ст. вулиці європейських міст заповнюють кінні омнібуси, що значно спрощує пересування в межах міських поселень. Незважаючи на певний розвиток засобів пересування до ХІХ ст. лише втілення двох технічних нововведень помітно вплинуло не лише на транспорт, а і на туризм загалом. Першим новаторством була залізниця, прокладена в Британії, між Стоктоном і Дарлінгтоном (1825 р.). Ця подія не лише сповістила про початок реалізації світової програми спорудження залізниць, а й стала провісником еволюційного зрушення в індустрії туризму. Адже раніше, як вже згадувалося, подорожі пов'язувалися із значними труднощами та перешкодами, і навіть поява в 1760 році водного транспорту не змінила становища через низьку швидкість пересування. В 1825 р. усі засоби пересування опинилися на межі зникнення через різке збільшення швидкості переміщення залізничним транспортом, що сягнула 13 миль за годину [4].

Через десять років після появи першого залізничного сполучення потяги починають курсувати між найбільшими промисловими центрами Британії, центральноєвропейських країн та інших регіонів світу. До прикладу, на східному узбережжі США пасажирські перевезення набирають обертів з 20-х років ХІХ ст., а в 1860 р. відбувся перший трансконтинентальний рейс. Відкриття в 1903 році Транссибірської залізничної магістралі, що з'єднала Москву з Владивостоком та Порт-Артуром, визнано одним з найграндіозніших проектів в історії світового транспортного сполучення [7].

У Великій Британії нові маршрути, на відміну від перших маршрутів, зорієнтованих на комерційні потреби, були розраховані на відпочивальників морських курортів, що відкрило широкий доступ у ці місця. Водночас, більшість

залізничних компаній виявилися неготовими реалізувати можливості масового перевезення туристів і продовжували надавати перевагу обслуговуванню бізнес-туристів. Попри це, чисельність пасажирів залізничного транспорту різко збільшилася. Так, з 1842 по 1847 р. кількість мандрівників, які надали перевагу потягам, зросла з 23 до 51 млн. осіб за рік. На початку конкуренція між залізничними компаніями базувалася на якості обслуговування, а не на ціні [7]. Проте стверджувати, що подорожі залізницею були доступні усім бажаючим, не маємо підстав, адже про масовий туризм можна говорити лише починаючи з ХХ століття. За підтримки органів державної влади в 50-х роках ХІХ ст. залізничні компанії поступово створюють умови для популяризації різних видів відпочинку: пропонують одноденні екскурсії, мандрівки вихідного дня та більш тривалі подорожі.

Розвиток залізничного транспорту супроводжувався зниженням популярності такого засобу пересування, як диліжанс, також це призвело до завершення ери кінного транспорту. Соціальні та суспільні зміни Вікторіанської епохи сприяли розвитку туризму. Особливого значення набуває лікувально-оздоровчий, в тому числі морський туризм. Це призводить до розширення залізничної мережі по всій Європі. В цей час закладаються основи традиційних курортних розваг, вони набувають певного соціального статусу, що часто залежить від географічного розміщення курортної місцевості.

Як наслідок, з'являються елітні залізничні потяги, розраховані на багатих клієнтів. Так, у 1883 р. з'явилися «Блакитний потяг» (Париж – Лазуровий берег – Рим); «Східний експрес» (Париж – узбережжя Середземного моря). Завдяки реалізації ідеї спальних вагонів з'явилися потяги далекого сполучення (1864 р., Джон Пулман, США) [7].

Політична стабільність кінця ХІХ ст. – початку ХХ ст. була винятково сприятливою для туризму. Розвиток залізничного транспорту сприяв появі нових видів відпочинку, зокрема, гірськокожного. З 1871 по 1914р. в Європі не було жодних міжнародних конфліктів, завдяки чому ця частину світу стала популярною серед туристів, як європейців, так іноземців. На початку ХХ ст. мандрівки

набувають значної популярності як вид відпочинку завдяки поступовому зростанню рівня життя, інтересу до навколишнього середовища, а також незмінному удосконаленню транспорту.

Після Першої світової війни радикальні зміни охопили і засоби пересування. З винайденням автомобіля для залізничного транспорту настали непрості часи. Розвиток громадського автотранспорту та поліпшення якості доріг прискорили епоху шарабана: спочатку це були армійські вантажівки, в яких встановлювали лавиці для людей – так звані праобрази автобусів. У 20-х роках ХХ ст. цей вид транспорту став дуже популярним серед потенційних курортників. Для осіб, які могли дозволити собі вищий рівень комфорту, сконструювали розкішні пасажирські автобуси. Автомобілебудівельна компанія «Моторвейз» випустила автобуси «Пулман», що їздили дорогами Європи, Північної, Східної та Центральної Африки. Проте втрата монопольного становища залізницею як туристичним видом транспорту обумовлена, передусім, винайденням особистого автомобіля, що надавав людям свободу вибору маршруту пересування.

В 1908 р. Генрі Форд представив перший автомобіль «Модель Т», вартість якого зробила його доступним для широких кіл, започаткувавши тим самим практику масового використання автомобіля. В 20-х роках у США автомобільні мандрівки стають улюбленим видом відпочинку середнього прошарку населення, до 30-х років автомобілекористування набуло значних розмірів у Великобританії. Для нівелювання загрози, що нависла над залізничним транспортом і впорядкування внутрішніх перевезень 1923 р. в Британії були створені чотири потужні компанії: «Ланден, Мідленд енд Скотіш реїлвей» (LMS), «Ланден енд норс-істерн реїлвей» (LNER), «Грейт вестерн реїлвей» (GWR) та «Сазерн реїлвей» (SR), що відповідали за різні напрями переміщення[3]. Після Другої світової війни залізниця була націоналізована та тривалий час залишалася під державним контролем, аж доки в середині 90-х років її знову не приватизували.

Розвиток авіаційної промисловості став не лише початком кінця для потягів далекого скерування, але й завдав значного удару пароплавству. Особливо загострилася конкуренція між такими країнами, як Велика Британія, Франція,

Німеччина та США. Перший комерційний авіарейс був організований 1919 р. компанією «Еір транспорт енд трепел», попередником «Бритіш еірвей», за маршрутом аеропорт Хунслоу (Лондон) – Париж. Послуги перших авіаперевізників були дорогими та ненадійними.

Отже, розвиток транспортної галузі безумовно вплинув на становлення і розвиток сучасного туризму, а також формування курортів та окремих туристичних комплексів.

Список використаних джерел

1. Антонюк А.В. Доцільність переходу українських підприємств на аутсорсинг логістичних послуг в умовах нестабільного середовища / А.В. Антонюк, М.А. Бернага, Т. В. Ободзинська [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://probl-economy.kpi.ua/pdf/2010_6.pdf
2. Бутов А. М. Перспективи використання логістичних стратегій для забезпечення конкурентоспроможності підприємства [Текст] /А.М.Бутов// Економічний аналіз : зб. наук. праць / Тернопільський національний економічний університет; редкол.: С. І. Шкарабан (голов. ред.) та ін. – Тернопіль : Видавничо-поліграфічний центр Тернопільського національного економічного університету «Економічна думка», 2013. – Том 14. – № 2. – С. 124-131.
3. Банько В.Г. Туристська логістика / В. Г. Банько // Навч. посіб. – К. : Дакор, КНТ, 2008 – 204 с.
4. Гаджинский А. М. Логистика: Учебник / А. М. Гаджинский. – 20-е изд. – М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К°», 2012. – 484 с.
5. Смирнов І.Г. Бізнесові основи міжнародного туризму / І. Г. Смирнов // Навч. пос. – К.: ВПЦ «Київський університет», 2007 – С.47-53.
6. Сказания о Гильгамеше [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://8385-skazanie-o-selme-1-sezon.html>
7. Історія розвитку транспорту [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://transportu-Istoriya-transportu.html>
8. Прокопій Кесарійський: про розселення та побуд [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://preview/1635425/page:15/html>