

УДК 338.48-44(4):[338.485:656]

## ЕВОЛЮЦІЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЄВРОПИ ТА ЇЇ ВПЛИВ НА РОЗВИТОК МАНДРІВНИЦТВА І ТУРИЗМУ

**Н. Паньків**

*Львівський національний університет імені Івана Франка  
вул. Дорошенка, 41, м. Львів, 79000, Україна*

Охарактеризовані основні етапи зародження та розвитку транспортної інфраструктури в контексті туристичного охоплення території. Проаналізовані причини та передумови територіальних відмінностей основних елементів транспорту та його вплив на розвиток мандрівництва і туризму в Європі.

*Ключові слова:* транспортна інфраструктура, етапи розвитку, чинники впливу, дорожня мережа, засоби пересування.

Розвиток туризму та транспортної інфраструктури тісно пов'язані і взаємозумовлені процеси. Загально визнано, що туризм як масове явище став наслідком виникнення та розвитку транспорту [1]. Вивчення транспортної сфери як напряму суспільно-географічного дослідження розпочалося в середині XIX ст. До цього часу транспортна інфраструктура лише формувалася, еволюціонуючи та формуючи безпосередній вплив на світове мандрівництво. Мережа шляхів сполучення разом з поселеннями утворює, за М. М. Баранським, каркас, що формує територію, надає їй певної конфігурації. Дослідження транспортних мереж має на меті показати, які природно-географічні, історичні, соціально-економічні особливості впливають на формування системи транспортних комунікацій і як транспортні мережі зумовлюють територіальні відмінності в суспільно-господарському житті населення. Хоч, ці проблеми постали в XX ст. дотепер вони залишаються недостатньо методично та методологічно розробленими [3]. Нас цікавить взаємозв'язок і взаємовплив транспортної складової та туризму з історичної точки зору, еволюція транспортної інфраструктури як чинник розвитку туристичної сфери. Адже вивчення історичних аспектів туризму набуває особливого значення для кожного, хто має намір пов'язати своє майбутнє з туристичним бізнесом, не лише з точки зору наукової цікавості. Уроки, почерпнуті з минулого, можуть стати у нагоді і сьогодні. Зазвичай важко усвідомити те, скільки спільного між туристичним бізнесом, що існував багато тисяч років тому і сучасною індустрією. Більшість послуг, якими користуються сучасні туристи пропонувалась, хоч і в примітивних формах, починаючи з найдавніших часів. Йдеться не лише про житло і транспорт, а й про харчування, сувеніри, перекладачів, гідів тощо. На розвиток мандрівництва завжди впливала низка чинників, одним з яких був транспортний. Для давніх мандрівників дорога була не задоволенням, а, радше, неприємним випробуванням (насправді, англійське слово “travel” походить від давнього “travail”, що означало важкі, жажливі зусилля). Труднощі подорожей описані в перших зразках класичної західної літератури, наприклад, у “Сказанні про Гільгамеша”. Впритул до

XVI ст. мандрівники діставалися необхідного місця кількома способами:

- а) пішки (бідні люди);
- б) верхи (на коні, віслюку тощо);
- в) на ношах, що їх несли слуги ( аристократ);
- г) 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 (III 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. Місцевості, що не мали виходу до моря, розвивали єдиний вид транспорту тих часів – пересування на віслюках, рідше - на конях, аж до винайдення в III тис. до н.е. колісних підвод, запряжених биками та онаграми (дикий віслюк), що значно полегшило переміщення мандрівників.

З I тис. до н.е. у світі почалися кардинальні зміни, що стали наслідком народження 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 мілітариске забарвлення і лише з 500 р. до н.е. поширилася на захід, де коней використовувала спочатку кавалерія, згодом – мирне населення. Приблизно в той же час позжавилося мандрівництво на території Стародавньої Греції. Значною перевагою користувався водний транспорт. Цьому сприяли грецькі міста – держави, що були незалежними утвореннями, тобто центральної влади, яка могла б займатися будівництвом доріг, не було, мандрівникам доводилося користувалися водним транспортом, отже, морські порти процвітали. 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 [4]. 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. Підводи були двох видів:

- а) одноколісні, з закріпленням на осі кузовам;
- б) чотириколісні, для розміщення пасажирів і багажу.

Через погане сполучення між окремими грецькими містами-державами готелів та постійних дворів було мало.

На противагу Стародавньої 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” [4]. Римські дороги будувалися згідно з усіма правилами інженерного мистецтва. Їх будівництво розпочалося в 312 р. до н.е. з першої стратегічної траси – Апієвої дороги (з’єднавала Рим з Капуєю) і тривало понад 100 років. Скрупульозність, з якою римляни ставилися до будівництва доріг, вражає і сьогодні. Будівництво кожної дороги охоплювало низку етапів, починаючи від складання плану, прокладання траншеї, заповнення її камінням, прокладання спеціальних водостічних канал уздовж самого полотна. Про майстерність і досконалість тодішніх будівничих свідчить те, що римські дороги практично в усіх сучасних європейських країнах послужили основою для будівництва автомобільних і залізничних шляхів. Для доріг обирали найкоротший та зручний шлях між двома вихідними населеними пунктами, враховуючи рельєф місцевості. При будівництві долали усі перешкоди, завдяки чому дороги були прямоспрямованими. Ширина сучасної європейської залізничної дороги – 143 см. Саме така відстань між колесами вважалася стандартом у римських підводах, за якими будувалися спеціальні колії на дорогах у Стародавньому Римі [4]. Всі населені пункти вздовж доріг мали тротуари. Для подолання водних перешкод будували мости та віадуки. Ці давні споруди не лише збереглися до наших днів, але і сьогодні використовуються повною мірою (наприклад, міст Алькантара через річку Тахо в Іспанії). Траплялися також насипні дороги – агери, ширина яких сягала 15 м. До елементів тогочасної дорожньої інфраструктури належать стовпи, на яких зазначалася відстань до певного населеного пункту та розміщувалися лавиці для відпочинку мандрівників. Про розвиток доріг у Римській імперії свідчить загальна довжина доріг – понад 100 000 км. Також існували спеціальні карти доріг із зазначенням поштових станцій і відстаней між ними. 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 двоколісні 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 [7]. Поширення легких дво- або чотириколісних підвод зумовило в XIV ст. початок використання пасажирських

екіпажів різних видів. Для перевезення вантажів користувалися великими критими вантажними підводами. Потреби в транспорті для перевезення людей в період раннього Середньовіччя були незначними, тому особливої уваги його вдосконаленню не приділяли. Відмінність між вантажними підводами та підводами для мандрівників полягала лише у зовнішньому оздобленні. Крім підвод продовжували користуватися і ношами, переважно для хворих мандрівників, впрягаючи по одному коню ззаду та спереду для далеких подорожей. Екіпажі, через обмежене використання, не зазнавали значних змін. Впритул до XIV ст. мандрівники в Європі подорожували верхи або на спеціальних ношах. Правом користування екіпажем володіли лише жінки княжого роду та їхнє близьке оточення (згідно з указом 1294 р.), тому навіть в XV ст. екіпаж вважався розкішшю.

Регулярне дорожнє сполучення в ранньому Середньовіччі було налагоджене в Південній Європі завдяки римським дорогам, які розпочали відновлювати з XV ст., коли на карті Європи з'явилися нові королівства. Характерною ознакою всієї епохи Середньовіччя був обов'язок – як міських, так і сільських жителів – підтримувати порядок на дорогах, а також мостах, що знаходилися в межах території їхнього проживання.

У Центральній Європі перша дорога державного значення була побудована між 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 [4].

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. Над мандрівниками постійно висіла загроза небажаної зустрічі з розбійниками та злочинцями, яких на основних шляхах сполучення було чимало. Аж до XVIII ст., крім членів королівської сім'ї і придворних, які мали особисту охорону, небагато заможних городян відважувалися на довготривалі прогулянки.

Ситуація із засобами пересування докорінно змінилася з появою ресорних карет та екіпажів. Батьківщиною такого винаходу (XV ст.) вважають угорське місто Кош. Уже в середині XVII ст. екіпажі стали звичним явищем і для Британії. З появою диліжанса значно збільшилася швидкість пересування, особливо з використанням декількох коней (більше 2-4). 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 змінили 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 XX ст. використовувались для розважальних прогулянок. З 20-х років XIX ст. вулиці європейських міст заповнюють кінні омнібуси, що значно спрощує пересування в межах міських поселень.

Незважаючи на певний розвиток засобів пересування до XIX ст. лише втілення двох технічних нововведень помітно вплинуло не лише на транспорт, а і на туризм загалом. Першим новаторством була залізниця [7], 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 уже 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. 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 XIX 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 [4].

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 кількість пасажирів залізничного транспорту різко збільшилася. Так, з 1842 по 1847 рік 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. Проте стверджувати, що подорожі залізницею були доступні усім бажаним, не маємо підстав, адже про масовий туризм можна говорити лише починаючи з XX століття.

За підтримки органів державної влади в 50-х роках XIX ст. залізничні компанії поступово створюють умови для популяризації різних видів відпочинку: пропонують одноденні екскурсії, мандрівки вихідного дня та більш тривалі подорожі. Провідну роль у формуванні різних видів подорожей і розвитку туристичного бізнесу відіграв Томас Кук. Запроваджені ним "ексклюзивні тури" поширились на континентальну Європу, тим самим збільшивши кількість відвідувачів різних її куточків. Успіх Кука пояснюється великою відповідальністю, з якою він підходив до організації туристич-

них програм, а також вмінням мінімізувати проблеми, налагоджувати тісні контакти з готелями, пароплавними та залізничними компаніями світу, задля забезпечення найвищого рівня сервісу за помірну плату. Залучення гідів, запровадження готельних ваучерів, “циркулярного акредитивного листа” - основні позитивні та додаткові чинники, що допомогли спростити життя мандрівникам. У Північній Америці подібні послуги почали надавати пізніше, в 1891 р., з появою компанії “Америкен Експрес” [6]. Розвиток залізничного транспорту супроводжувався зниженням популярності такого засобу пересування, як диліжанс, і врешті-решт 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 році 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). Розвиток залізничного транспорту сприяв появі нових видів відпочинку, зокрема, гірськолижного.

Політична стабільність кінця XIX ст.- початку XX ст. була винятково сприятливою для туризму. 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 межі століть туристична галузь набула формальних обрисів, окрім компаній Т. Кука і Г. Лана, з’явилися нові. Наприклад, “Дін енд Доусон” (1871), “Політехнік турінг асосіейшн”, “Фрайме турз” (1881), тощо. На початку XX ст. мандрівки набувають значної популярності як вид відпочинку завдяки поступовому зростанню рівня життя, інтересу до навколишнього людей, а також незмінному удосконаленню транспорту. Туристи значно менше бояться за власне життя та майно, політична ситуація в Європі стабілізується, митні формальності усунуті.

Безумовно, перша світова війна загальмувала, проте ненадовго, розвиток туризму в Європі, хоча після війни в багатьох країнах ввели паспортну систему. У 20-х роках в Європу повернувся економічний розквіт, що у поєднанні з масовою міграцією, пожвавив попит на трансатлантичні рейси, подорожі в межах європейських країн. Крім того, до популяризації мандрівництва долучилися нові засоби масової інформації – кіно, радіо, пізніше – телебачення.

Після 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 праобразы автобусів. У 20-х роках XX 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 [6]. 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 пароплаванству. Особливо загострилася конкуренція між такими країнами, як Велика Британія, Франція, Німеччина та США. Перший комерційний авіарейс був організований 1919 р. компанією “Еір транспорт енд тревел”, попередником “Бритіш еірвей”, за маршрутом аеропорт Хунслоу (Лондон) - Париж. Послуги перших авіаперевізників були дорогими та ненадійними. Очевидно, що перші літаки літали лише на короткі відстані і виключно над сушею. Минуло чимало часу, перш ніж повітряний транспорт став достатньо надійним і доступним, щоб конкурувати з суднами далекого плавання. Початково комерційна авіація використовувалася для перевезення пошти. Лише після значного технологічного прориву в сфері літакобудування воєнного та повоєнного періодів, повітряний транспорт став реальною альтернативою міжконтинентальним пасажирським суднам.

Отже, аналіз історичних особливостей виникнення та розвитку транспортної інфраструктури, порівняння територіальних відмінностей у її функціонуванні підтверджують її безпосередній зв'язок і вплив на розвиток мандрівництва, а згодом - туризму. На підставі дослідження особливостей виникнення, розвитку та вдосконалення транспортної системи Європи доходимо висновку, що вирішальними для розвитку туризму чинниками є такі ознаки транспортної інфраструктури: а) наявність самого дорожнього полотна; б) його якість; в) комфортність засобів пересування; г) швидкість долаття відстаней тощо.

Суспільно-історичні, часові зміни безпосередньо вплинули на просторову організацію транспортної інфраструктури, тис самим змушуючи її еволюціонувати, пристосовуючись до вимог часу. Змінюються часи, видозмінюється ментальність та ставлення людей до туризму, проте за цих трансформацій туристична галузь залишається невід'ємною складовою людського соціуму, в якому транспортна інфраструктура посідає чільне місце, утримуючи старі та формуючи нові вектори туристичної зацікавленості.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. *Мальська М. П.* Основи туристичного бізнесу: Навчальний посібник / М. П. Мальська, В. В. Худо, В.І. Цибух. – Львів: Видавничий центр ЛНУ ім. І. Франка, 2003. – 360 с.
2. *Паньків Н.* Туристичне ресурсознавство: Навчальний посібник / Н. Паньків. – Львів: Український бестселер, 2011. - 238 с.
3. *Топчів О. Г.* Суспільно-географічні дослідження: методологія, методи, методики: Навчальний посібник / О.Г. Топчів. – Одеса: Астропринт, 2005. – 632 с.
4. *Соколова М. В.* История туризма: Учебное пособие / М. В. Соколова. – 3-е изд., испр. – М.: Издат. центр “Академия”, 2006. – 352 с.
5. *Шаповал Г. Ф.* История туризма / Г.Ф. Шаповал. – Минск, 1999.
6. *Холлоуей Дж. К., Тейлор Н.* Туристический бизнес: Пер. с 7-го англ. изд. / Дж. Холлоуей, Н. Тейлор. – К.: Знання, 2007. – 798 с.
7. *Burke T.* Travel in England: From Pilgrim and Packhorse to Light Car and Plane. - Batsford, 1942.

*Стаття: надійшла до редколегії 29.05.2012  
прийнята до друку 08.06.2012*

## EVOLUTION OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE AND ITS' INFLUENCE ON THE DEVELOPMENT OF TRAVELLING AND TOURISM

**N. Pankiv**

*Ivan Franko National University of L'viv  
Doroshenko Str., 41, L'viv, Ukraine Tel. (032)239-46-03*

Development of tourism and transport infrastructure closely related and interwoven process. Tourism as mass phenomenon was a result of nascence and development of transport. It's admitted fact. However emergence of transport area as direction of social-geographic research happened in the middle of XIX century. Before that transport infrastructure just had been forming, evolving and making direct influence on the world's travelling at all. Main stages of conception and development of transport infrastructure of Europe in the context of territorial spreading of tourism are considered in this article.

*Key words:* transport infrastructure, stages of development, factors of influence, road network, mobility.



## **ЭВОЛЮЦИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЕВРОПЫ, ЕЕ ВЛИЯНИЕ НА РАЗВИТИЕ ПУТЕШЕСТВИЙ И ТУРИЗМА**

**Н. Паньків**

*Львовский национальный университет имени Ивана Франко,  
ул. П. Дорошенка, 41, г. Львов, 79000,*

Рассмотрены основные этапы зарождения и развития транспортной инфраструктуры в контексте вовлечения территорий в туристическую деятельность. Проанализированы причины и предпосылки территориальных отличий основных элементов транспорта и его влияние на развитие путешествий и туризма в Европе.

*Ключевые слова:* транспортная инфраструктура, этапы развития, факторы влияния, дорожная сеть, средства передвижения.