

здесь явные перспективы: у России очень богатая и неповторимая кухня, которая может стать важным фактором в создании туристской привлекательности.

Использованные источники:

1. Бабкин, А.В. Специальные виды туризма: учеб. пособие / А.В. Бабкин - Ростов-на-Дону: Феникс, 2008. - 252 с.
2. <http://www.sunton-tours.ru/ar102.html>
3. <http://www.gastrotur.ru/>
4. <http://www.turdv.ru/articles/363>
5. <http://www.luxemag.ru/travel/7515.html>
6. <http://tyrrizm.ru/>
7. <http://top-fakti.ru/>
8. <http://www.gastronomtur.ru/>
9. <http://www.wtmarket.org/>

УДК 911.3

Смирнов І.Г., Карягін Ю.О.

ГОТЕЛЬНО-РЕСТОРАННА СПРАВА В АНТИЧНОМУ СВІТІ: ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИЙ АСПЕКТ

Розкрито історичні взаємозв'язки в розвитку готельно-ресторанної справи та транспортно-логістичної діяльності (сучасною термінологією). Показано істотну роль геологістичного чинника в формуванні та функціонуванні стародавніх готельно-ресторанних закладів у Європі (за часів Давньоримської імперії) та в державах Азії, в т.ч. на території сучасної України.

Ключові слова: готельно-ресторанна справа, Давньоримська імперія.

Раскрыты исторические взаимосвязи в развитии гостинично-ресторанного дела и транспортно-логистической деятельности (современной терминологии). Показано существенную роль геологистического фактора в формировании и функционировании древних гостинично-ресторанных заведений в Европе (во времена Древнеримской империи) и в государствах Азии, в т.ч. на территории современной Украины.

Ключевые слова: гостинично-ресторанное дело, Древнеримская империя.

Solved historical relationships in the development of hotel and restaurant business and transportation and logistics activities (modern terminology). Shown a significant role heolohistychnoho factor in the formation and functioning of the old hotel and restaurant establishments in Europe (during the Roman Empire) and in Asian countries, including the territory of modern Ukraine.

Key words: hotel and restaurant business, Roman Empire.

Постановка наукової проблеми. Логістика в готельно-ресторанному бізнесі – ще один прикладний напрямок логістичної теорії та практики, який ілюструє значний потенціал логістики для підвищення ефективності кожного окремого виду підприємництва незалежно від того, пов'язаний він з сферою матеріального виробництва (промисловості, агробізнес, будівництво) чи зі сферою послуг (торгівля, банківська справа, туризм, транспорт, готельно-ресторанний бізнес (ГРБ) тощо). Разом з логістикою туризму логістика в ГРБ утворюють ширший підрозділ в логістиці послуг,

а саме – логістику в сфері гостинності. Своєю чергою, структура логістики в ГРБ логічно поділяється на дві відносно самостійні, але в той же час тісно пов'язані між собою, частини – логістику готельних послуг та логістику ресторанних послуг. Об'єднує їх, зокрема, історичний аспект розвитку готельно-ресторанної справи, оскільки ще в стародавньому світі вже існували заклади гостинності, які органічно сполучили готельне та ресторанне (стосуючи сучасну термінологію) обслуговування клієнтів. З іншого боку – туристичного та логістичного, виникнення, розміщення та функціонування таких закладів у значній мірі спричинялося розвитком шляхів сполучення та подорожей і було тісно пов'язане з створенням розвинутої мережі доріг (як, приміром, у Давньоримській державі) чи функціонуванням караванних шляхів (як у країнах Азії). Цікавим та істотним є те, що як давньоєвропейська дорожня система (за часів Риму), так і давньоазійська система караванних шляхів, охоплювали територію сучасної України, однією із визначних рис якої було в давнині і залишається нині надзвичайно вигідне транспортно-географічне (або геологістичне) положення на перехресті євроазійських комунікацій. Зокрема, залишки давньоримського дорожнього будівництва на території сучасної України можна знайти нині в трьох місцях, а саме: 1) в Криму, де в 62 р. н.е. римляни збудували «Віа Мілітаріс» - військову дорогу, довжиною 100 км., що з'єднувала фортецю Гаракс (біля сучасної Ялти) з Херсонесом; 2) у Кам'янці-Подільському, де, за деякими даними, римляни в 100 р. н.е. збудували арковий міст, що є в основі сучасного Замкового мосту, який з'єднує замок з містом-фортецею; 3) в Закарпатті, яке за часів Давнього Риму було східною частиною провінції Паннонія, що охоплювала сучасні Австрію та Угорщину, та в цілющих джерелах якого (відомих і нині) відновлювали сили римські легіонери.

Літературні джерела та публікації з теми статті охоплюють як книги з історії готельно-ресторанної справи та туризму [3; 4; 5], так і літературу з логістики туризму та готельно-ресторанного бізнесу, історичних аспектів логістики, в т.ч. в Україні, включаючи доробок автора в цій царині [1; 2; 6; 7; 8].

Метою статті є розкрити історичні взаємозв'язки в розвитку готельно-ресторанної справи та транспортно-логістичної діяльності (стосуючи сучасну термінологію) та показати істотну роль геологістичного чинника в формуванні та функціонуванні стародавніх готельно-ресторанних закладів у Європі (за часів Давньоримської імперії) та в державах Азії, в т.ч. на території сучасної України.

Виклад основного матеріалу. Виникнення закладів готельного призначення історично було спричинене бурхливим економічним та культурним розвитком людського суспільства, встановленням господарських зв'язків між різними країнами та регіонами світу. У людей з'явилась потреба в подорожах і поїздках. Подорожі були тривалими та небезпечними (так Марко Поло добирався з Італії до Китаю в XIII ст. 2,5 роки), отже, подорожуючим необхідно було шукати собі їжу та місце, де

переночувати в дорозі. Мандрівники йшли на це не заради власного задоволення: купці розраховували отримати прибуток, вигідно продавши заморські товари; прочан вабило в дорогу релігійне натхнення; учених-дослідників – пізнання світу, розширення свого світогляду; державних чиновників та гінців-накази зверхників тощо.

Готелі в сучасному розумінні виникли ще в часи Древньої Греції. Споруджувалися вони поблизу місць, де відбувалися громадські свята, поблизу численних храмів, як, наприклад, у Олімпії біля храму Афродити й інших культових і курортних визначних пам'яток. Мобільність населення в епоху античності була напрочуд високою. Такі події, як Олімпійські ігри, збирали атлетів, глядачів, а також торговців та ремісників (тобто споживачів і постачальників товарів та послуг) з усієї Древньої Еллади. На околицях Олімпії будувалися споруди, павільйони для проживання в них атлетів, а також для надання всіляких побутових послуг. Ці традиції були продовжені та значно розширені за часів Давнього Риму, що особливо було пов'язане з бурхливим розвитком мережі високоякісних транспортних шляхів, яка охоплювала не лише територію Італії, але й обширної Давньоримської держави, зокрема, усього Середземномор'я (рис. 1).



Рис. 1. Володіння Давньоримської імперії [6]

Ці шляхи призначалися в першу чергу для військових загонів (знаменитих давньоримських легіонів), а також для збирачів податків, купців, паломників, а також представників творчих фахів (художників, архітекторів, лікарів, музикантів, акторів тощо). Вздовж цих шляхів повсюдно виникали приватні постоялі двори та заїзди, а також була створена державна мережа «поштових станцій», де ті, хто подорожував у державних справах, могли змінювати коней, а також одержувати їжу та

ночліг. На цих станціях можна було замовити послуги гіда, визначити маршрут, отримати мапу з описом визначних пам'яток. Однак через низький рівень обслуговування і комфорту в притулках (готелях) для подорожуючих (вони називалися «*hospitum*») зупинялися лише в крайньому випадку, коли не було можливості зупинитися у знайомих або родичах. В «госпітумах» того часу протікали дахи у випадку дощу, небезпечним було й саме проживання.

У столиці – Римі послуга з проживання поєднувалась з послугою харчування (чи навпаки?), такі заклади називались тавернами. Їх визначальними ознаками, своєрідною («рекламою») були колони, оперезані ланцюгом фляг, та червоні ковбаси, що висіли уздовж стін назовні. Підлоги таверн були викладені яскравою мозаїкою, а стіни всередині приміщення прикрашали картини. Цікаво, що термінологія готельної галузі багато чим зобов'язана римлянам. Так, міжнародний термін «hospitality» (гостинність) походить від латинського «hospitum» (госпіції). Однокорінними словами є «host» (хазяїн), «hospice» (притулок), «hotel» (готель, отель).



Рис. 2. Дорожня система в Британії за часів Давнього Риму [7, 21]

З появою регулярного державного поштового сполучення (за часів імператора Октавіана Августа, на початку нашої ери) з'явилися і державні постійні двори. Вони створювалися в містах і на головних шляхах, якими проїжджали кур'єри та державні службовці від Риму аж до Малої Азії (Via Ignatia – Ігнатійова дорога) або до Галлії і далі – до Британії (Аврелійова дорога), яка теж вже мала розвинуту мережу доріг (рис. 2). Такі державні

постоялі двори на давньоримських дорогах розміщувалися один від одного на відстані одного дня поїздки конем (~40-50 км). У міру завоювання нових територій і розширення володінь Давньоримської держави разом із системою високоякісних доріг на нові провінції та підкорені країни поширювалися римські звичаї, господарська й організаційна структури. Усі римські дороги були пронумеровані, мали свого опікуна (консула) і були нанесені на спеціальні дорожні мапи, на яких вказувалися відстані між важливими пунктами (містами), а самі міста позначалися певними умовними знаками, які відображали наявні придорожні станції та найбільш важливі об'єкти, у т.ч. готельно-ресторанного спрямування (рис. 3).

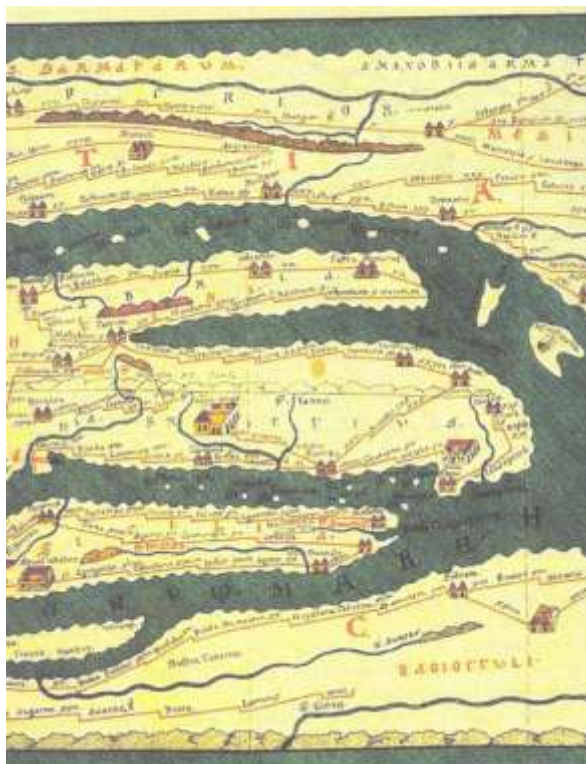


Рис. 3. Фрагмент давньоримської дорожньої мапи (тзв. «Пейтінгєрова таблиця») [10, 204]

Щодо організації готельної справи в Римській імперії, то в її основу була покладена розроблена державною владою певна класифікація готелів. Так, існувало два типи готелів: лише для патриціїв («мансіонес») і для плебеїв («стабулярії»). Давньоримський готель являв собою певний комплекс приміщень досить широкого функціонального призначення: це були не лише кімнати для розміщення подорожуючих, але й складські приміщення, стайні, крамниці, майстерні тощо. Готелі, як правило, будувалися з каменю і мали у своєму розпорядженні необхідний перелік послуг, у зимовий час вони обігрівалися. Деякі готелі призначалися лише для офіційних осіб зі спеціальними документами, що видавалися державною владою. До речі, ця традиція збереглася дотепер у формі

спеціальних приміщень для особливо важливих персон (VIP) у аеропортах, вокзалах.

З розвитком господарських відносин у Давньоримській державі зростали вимоги подорожуючих до умов проживання та їхнього обслуговування постійними дворами. Відповідно виникли численні багато упоряджені та заможні постоялі двори. За свідченнями Цицерона, в них були наявні лазні, масажні, пральні, чищення взуття. За порядок, чистоту та дотримання законності при наданні послуг у давньоримських постоялих дворах відповідали спеціальні державні чиновники – еділи. Постоялі двори були зобов'язані вести список гостей та бухгалтерію.

Свою форму «готельно-ресторанних» придорожніх закладів мали країни Азії (починаючи ще з стародавніх Вавилону та Єгипту, а також Сирії, Палестини, на території сучасної Туреччини, Ірану, Афганістану, Північної Індії). Це були караван-сараї (або караванні будинки), що служили тимчасовим притулком учасникам караванів. Вони стали попередниками постоялого двору для поштових карет, а пізніше – мотелю і надавали готельно-ресторанні (сучасними термінами) послуги караванам та іншим мандрівникам. Розміщувалися вони на давніх караванних шляхах на відстані одного дня шляху один від одного. Типовий караван-сарай складався з внутрішнього дворику для тягових тварин (коні, верблюди, віслюки) і простих кімнат для мандрівників. Приміщення можна було зняти за певну плату. З огляду на наявність великої кількості в'ючних тварин і вантажу, що перевозився, караван-сараї будувалися у формі великих громадських будівель у містах, на дорогах, в інших населених пунктах. Караван-сарай був одночасно постійним і торговельним двором та мав свою «інфраструктуру», що звичайно складалася з стайні, колодязю, складів для зберігання товарів, житлових приміщень для подорожуючих, закладів харчування (таверн), крамниць, різноманітних майстерень, голубиної пошти тощо. Особливо велике поширення караван-сараї набули в X-XVII ст. у зв'язку із зростанням міст і посиленням транзитної караванної торгівлі. Найбільш поширені були два типи караван-сараїв: зальні та внутрішнім двором. Перші були характерні для Вірменії та являли собою прямокутні будинки, поділені на нефи. Середній неф призначався для людей і товарів, у бічних нефах знаходилися тварини. У другому типі караван-сараїв для розміщення людей і зберігання товарів служили відкриті у внутрішній двір невеликі приміщення, розташовані в один або декількох поверхів, тварини знаходяться у дворі. Караван-сараї на дорогах зміцнювалися оборонними стінами або приєднувалися до передмість і культових будівель. На транзитних шляхах караван-сараї стали втрачати своє значення з розвитком залізниць та інших сучасних видів транспорту. Один з караван-сараїв, що зберігся до нашого часу, знаходиться в Іспанії, у Гренаді: навколо внутрішнього двору на трьох поверхах розташовані номери. Такі караван-сараї зустрічаються і в Стамбулі. Загалом у Туреччині збереглося понад 100 караван-сараїв, які нині функціонують як музеї і доступні екскурсантам. На території України

згадки про колишні караван-сараї можна знайти в Криму (від часів існування Кримського ханства) та в Кам'янці-Подільському (тут караван-сарай розміщувався на березі річки Смотрич у XVI-XVII ст. під стінами фортеці, нині про це нагадує назва цієї місцевості – Карвасари (спотворене «караван-сарай»). А в Криму залишки величезного караван-сараю під назвою Таш-Хан (в перекладі з кримсько-татарського «кам'яний двір»), що знаходяться недалеко від Симферополя, включені в екскурсійний маршрут «Ринок рабів» який визнаний кращим на I Республіканській виставці нових маршрутів Криму в 2012 р. Цей караван-сарай звели в центрі міста ще в XV ст., купці тут розміщувались в дерев'яних будівлях, тут же знаходився ринок невольників, звідки рабів відправляли в різні точки світу - до Туреччини, Єгипту, Генуї, Венеції тощо. Караван-сараї в Османській імперії (а до них належав і караван-сарай у Кам'янці-Подільському, створений за часів турецької окупації Поділля в 1677-1699 рр.) виконували певні соціальні функції. Так, кожний мандрівник не залежно від національності та віросповідання отримував нічліг на три доби із харчуванням, медичним оглядом, а бідняки – ще й нове взуття, і все це – за рахунок держави. Після закінчення цього терміну подорожуючий мав або платити за проживання і надане йому обслуговування, або вирушати далі. Караван-сараї були поширені на всій території, де панувало мусульманство: від Піренейського півострова до Індії, від Центральної Азії до Північної Африки.

Із стародавніх шляхів Азії, де концентрувалися караван-сараї, найвідомішим є Великий Шовковий шлях, який почав функціонувати на рубежі II-I ст. до н.е. Він починався від Східного Середземномор'я (південна гілка) та Причорноморського степу (північна гілка), далі простягався через Малу Азію та Сирію до Ірану, вів до Бухари та Самарканду, потім через Північний Памір – до Кашгару та Яркенду, тут знову роздвоювався, обходячи з півночі та півдня пустелю Такла-Макан і сходився біля озера Лобнор, а відтак йшов у степи, населені кочовими народами, а потім – в Китай. Користуючись цим маршрутом китайські купці проникали не тільки до Центральної Азії та Північної Індії, але й в країни Передньої Азії та Європи. Китайці підкорили племена, які жили вздовж Великого шовкового шляху від витоків ріки Хуанхе до міста Кашгар, забезпечили безперервні подорожі маршрутом, що проклав офіцер китайського імператора Чжан Цянь у 138-126 рр. до н.е. Арабські історики того часу вважали, що шлях від Червоного моря до Китаю триває 200 денних переходів. Реально ж ніхто не міг так швидко пройти цей шлях, оскільки каравани повинні були зупинятися в містах, вести торгівлю. Тому насправді мандрівник, щоб добратися, наприклад, із Генуї до Китаю, витрачав на це два –три роки (як, приміром, Марко Поло). Ще один відомий караванний маршрут вів від сучасного Стамбулу до столиці Агрії – міста Могхул у Північній Індії, де знаходиться палац Тадж-Махал (нині це одне з семи сучасних чудес світу).



Рис. 4. Забезпечення автошляху Київ-Одеса готельно-ресторанними закладами [9]

Висновки. Історичний розвиток готельно-ресторанної справи здійснювався в тісному взаємозв'язку з транспортно-логістичною діяльністю (використовуючи сучасну термінологію). Саме розвиток дорожніх шляхів у Давньоримській державі призвів до створення різноманітних закладів для розміщення та харчування подорожуючих – заїжджих дворів, а в містах – двох типів готелів – мансіонес та стабуляріїв. Давній Рим мав добре розвинуту систему брукованих доріг, що досягали найвіддаленіших куточків Імперії, наприклад, в Криму до нашого часу збереглися залишки давньоримської дороги – Віа Мілітаріс. Найвідомішими дорогами Давньоримської держави були Апійова та Ігнатієва дороги, що з'єднували найкоротшим шляхом Рим та Константинополь. Придорожні готельно-ресторанні заклади на караванних шляхах Азії (Схід) так і називалися – караван-сараї. Це були потужні кількоповерхові споруди, де містилися люди, тяглові тварини, вантажі. Згадки про наявність караван-сараїв в Україні в минулому можна знайти і зараз, зокрема, в Криму та біля Кам'янця-Подільського. Отже, логістика в готельно-ресторанному бізнесі має чіткі історичні корені з своїми особливостями в країнах Європи та Азії, а також з їхнім відбиттям (залишками, згадками) на території сучасної України, що й дуже може бути перспективним напрямком для подальших розвідок та поглиблених досліджень логістики в готельно-ресторанному бізнесі. Ці знання стануть в нагоді майбутнім фахівцям сфери туризму та готельно-ресторанної справи не тільки в плані зміцнення їх фахової компетентності, але й в аспекті врахування впливу транспортного чинника на розвиток та розміщення закладів сфери гостинності в сучасній Україні. Як успішний приклад цього, можна навести створення мережі ресторанів української кухні «Батьківська хата» на автотрасі «Київ-Одеса», а це важлива ділянка міжнародного транспортного коридору ПСК № 9 «Гельсінки-Санкт-Петербург-Київ-Одеса». Заклади ресторанно-готельної мережі Михайла Поплавського є найпопулярнішими у частині траси від Умані до Одеси. Вони знаходяться з обох боків дороги для того, щоб при бажанні їх

відвідати не потрібно було багато повертатися, зокрема, на 240-му км це: «Хата Карася», «Вареники», «Кропива», «Пан Чебурек», «Міх-Міх»; на 252-му км – «На Одесу», «Культурний олігарх», «Батьківська хата»; на 253-му – «Сало», «Вареники», «Столова ССРСР», «Батьківська хата», «Пан Чебурек». Надзвичайно привабливим для подорожуючим є те, що у ресторанах «Батьківська хата» нагодують навіть без грошей, хоча мінімально, зате безкоштовно. Отже, забезпечення ділянки Умань-Одеса, довжиною 244 км складається з 17-ти рестораних та 10 готельних закладів (рис. 4).

Використані джерела:

1. Смирнов І.Г. Логістика туризму: навч. пос. / І.Г. Смирнов. – К.: Знання, 2009. – 444 с.
2. Олійник Я.Б. Міжнародна логістика: навч. пос. / Я.Б. Олійник, І.Г. Смирнов. – К.: Обрії, 2001. – 540 с.
3. Федорченко В.К. Історія туризму в Україні: навч. пос. / В.К. Федорченко, Т.А. Дьорова. – К.: Вища школа, 2002. – 195 с.
4. Муніч Г.Б. Управління сучасним готельним комплексом: навч. пос. / Г.Б. Муніч, А.О. Змієв, Г.О. Зінов'єв, Є.В. Самарцев, О.О. Гаца, К.П. Максимець, Х.Й. Роглев / За ред. проф. Дорогунцова С.І. – К.: Ліра – К, 2005. – 520 с.
5. Паньків Н.М. Історія розвитку туризму: тексти лекцій / Н.М. Паньків, А.С. Ковальчук. – Львів: ЛНУ імені Івана Франка, 2006. – 88 с.
6. Смирнов І.Г. Єврологістика по-древнеримски / І.Г. Смирнов // Logistics. – № 4 – 2008. – С. 42-47.
7. Yakovenko N.L. A Concise British History / N.L. Yakovenko. – К.: Bohdana, 1999. – 192 p.
8. Смирнов І.Г. Історико-архітектурний заповідник «Кам'янець» як туристичне диво України: логістичний вимір / І.Г. Смирнов // Наук. записки Тернопільського НПУ ім. Володимира Гнатюка. Серія: Географія. – 2011. - № 2 (Вип. 30). – С. 8-16.
9. Гайдай С.В. Туристсько-рекреаційна інфраструктура траси Київ-Одеса / С.В. Гайдай, Ю.Г. Древінська, Р.І. Хоменко // Географія та туризм. – Вип. 19. – 2012. – С. 110-114.
10. Дудун Т.В. Топоніми на стародавніх картах / Т.В. Дудун// Часопис картографії: зб. наук. пр. – К.: КНУ ім. Т.Шевченка, 2012. – Вип. 5. – С. 201-208.

УДК 911.3

Малиновська О.Ю.

МІНІ-ГОТЕЛІ В УКРАЇНІ

Розглянуто особливості розвитку сектору міні-готелів в Україні. Висвітлено види та особливості діяльності таких закладів розміщення, їхні переваги для туристів та інвесторів.

Ключові слова: міні-готель, закладів розміщення, турист, інвестор.

Рассмотрены особенности развития сектора мини-отелей в Украине. Показаны виды и особенности деятельности таких средств размещения, их преимущества для туристов и инвесторов.

Ключевые слова: мини-отель, средства размещения, турист, инвестор.

There were looked out the peculiarities of development of mini-hotels market in Ukraine. There were reveal the varieties and peculiarities of their activity and preferences for tourists and investors.

Key words: mini-hotel, tourist, investor.

Актуальність даної теми полягає у досить динамічному розвитку малого бізнесу та посиленні конкуренції з боку малих закладів розміщення у готельному секторі України.