

**Історія**

УДК 94(37):338.48(091)

DOI <https://doi.org/10.5281/zenodo.19229111>**Особливості розвитку туризму в Римській імперії в I–III ст. н. е.****Ореховський Вадим Олегович,**

доктор історичних наук, професор

Чернівецького торговельно-економічного інституту

Державного торговельно-економічного університету,

м. Чернівці, Україна, <https://orcid.org/0000-0002-8037-3135>**Прийнято: 03.03.2026 | Опубліковано: 25.03.2026**

***Анотація.** Актуальність дослідження зумовлена необхідністю переосмислення ролі античних цивілізацій у формуванні соціокультурних явищ, що зберігають значення для сучасності. Особливе місце в цьому контексті посідає Римська імперія, у межах якої сформувалися передумови для розвитку подорожей як системного явища.*

***Мета** статті полягає в комплексному дослідженні форм, напрямів і чинників розвитку подорожей у Римській імперії в I–III ст. н. е. та обґрунтуванні їхнього значення як раннього прояву туризму.*

***Методи** дослідження ґрунтуються на принципах історизму, об'єктивності, системності та комплексності. Застосовано проблемно-хронологічний метод для визначення етапів розвитку подорожей, порівняльно-історичний – для аналізу їхніх форм і мотивацій, а також структурно-логічний і системний підходи для виявлення взаємозв'язків між соціальними, економічними та культурними чинниками. Джерельну базу*

становлять античні наративні джерела, праці римських авторів і сучасні наукові дослідження.

**Результати** дослідження засвідчують, що розвиток подорожей у римському світі зумовлювався поєднанням політичної стабільності, розвиненої дорожньої інфраструктури, єдиної правової та грошової систем. Визначено головні види подорожей (рекреаційні, лікувальні, освітні, ділові, релігійні), окреслено ключові центри тяжіння мандрівників і проаналізовано соціальний склад учасників подорожей. Доведено, що мобільність населення сприяла розвитку культурних контактів і поширенню знань у межах імперського простору.

**Висновки.** У межах Римської імперії сформувався відносно цілісний простір мобільності, що забезпечував регулярні та безпечні подорожі. Це дає змогу розглядати подорожування в римському світі як важливий етап становлення туризму. Практичне значення результатів полягає в можливості їхнього використання в освітньому процесі та наукових дослідженнях. Перспективи подальших досліджень пов'язані з аналізом соціальної структури мандрівників і впливу античних практик мобільності на розвиток організованого туризму.

**Ключові слова:** практики подорожей, прототуризм, дорожня інфраструктура, культурний обмін, античний світ.

## Characteristics of Tourism Development in the Roman Empire in the 1st–3rd Centuries AD

Vadym Orehovsky,

Doctor of Historical Sciences, Professor, Chernivtsi Institute of Trade and Economics, State University of Trade and Economics, Chernivtsi, Ukraine,

<https://orcid.org/0000-0002-8037-3135>

**Abstract.** *The relevance of this study is determined by the need to reconsider the role of ancient civilizations in shaping sociocultural phenomena that retain significance for the present day. A particular place in this context belongs to the Roman Empire, within which the preconditions for the development of travel as a systemic phenomenon first took shape.*

*The **purpose of the article** is a comprehensive examination of the forms, directions, and factors of travel development in the Roman Empire during the 1st–3rd centuries AD, and a substantiation of their significance as an early manifestation of tourism.*

*The **research methods** are grounded in the principles of historicism, objectivity, systematicity, and comprehensiveness. The problem-chronological method was applied to identify the stages of travel development; the comparative-historical method was used to analyze its forms and motivations; and the structural-logical and systemic approaches were employed to reveal the interrelationships among social, economic, and cultural factors. The source base comprises ancient narrative sources, works by Roman authors, and contemporary scholarly studies.*

*The **research findings** demonstrate that the development of travel in the Roman world was conditioned by a combination of political stability, an advanced road infrastructure, and unified legal and monetary systems. The principal types of travel have been identified, including recreational, therapeutic, educational, commercial, and religious travel; the key centers of attraction for travelers have been outlined; and the social composition of travel participants has been analyzed. It has been demonstrated that population mobility facilitated the development of cultural contacts and the dissemination of knowledge throughout the imperial space.*

**Conclusions.** *Within the Roman Empire, a relatively integrated space of mobility took shape, enabling regular and secure travel. This allows travel in the Roman world to be regarded as a significant stage in the formation of tourism. The*

*practical value of the findings lies in their applicability to educational practice and scholarly research. Prospects for further investigation are associated with analysis of the social structure of travelers and the influence of ancient mobility practices on the development of organized tourism.*

**Keywords:** *travel practices, proto-tourism, road infrastructure, cultural exchange, ancient world.*

**Постановка проблеми.** Історія Середземномор'я – це історія взаємодії різних народів і культур, які тисячоліттями вели боротьбу за панування над цими землями. Середземноморські береги бачили злет і падіння не однієї могутньої держави. У другій половині I тис. до н. е. вони стають колискою для, напевно, однієї з найвеличніших цивілізацій старожитності – римської цивілізації. Влада її поширилася на величезну територію – від Британії до Північної Африки та від Іспанії аж до Туреччини. Своїм створенням імперія «завдячувала» нескінченним війнам, що велися непереможними римськими легіонами. Проте не лише військова потуга була могутнім об'єднуювальним фактором різних земель і народів. Єдині фінансово-господарська та адміністративна системи відігравали надзвичайно важливу роль, формуючи могутній і неосяжний «Римський світ» (Pax Romana).

Цей відносно безпечний і впорядкований простір створював сприятливі умови для високого рівня мобільності населення, що проявлялися в значній кількості та різноманітності подорожей мешканців Римської імперії. Американський дослідник Л. Кассон (L. Casson) зазначає, що в перші два століття н. е. мандрівники мали унікальні можливості для пересування, адже могли подорожувати від Євфрату до північних кордонів Британії, не перетинаючи державних кордонів і залишаючись у межах єдиної політичної системи. Використання спільної грошової одиниці спрощувало фінансові операції, а контрольовані морські шляхи забезпечували відносну безпеку від

піратства. Розгалужена та добре організована мережа доріг відкривала доступ до ключових центрів імперії, тоді як ефективне управління транспортними артеріями сприяло зручності пересування. Важливу роль відігравала також мовна уніфікація: грецька та латинська мови забезпечували комунікацію на більшій частині території імперії. Усі ці чинники, доповнені дієвою правовою системою, формували єдиний простір безпеки та стабільності для подорожей [11, с. 122]. Зазначене, безумовно, сприяло розвитку «античного мандрювання», що стало коліскою сучасної моделі туристичної індустрії.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Сучасні дослідження, присвячені проблематиці подорожей, мобільності та транспортної інфраструктури античного світу, демонструють зростання інтересу до переосмислення історичного досвіду переміщення людей у межах Римської імперії. У новітній історіографії ці питання розглядаються крізь призму міждисциплінарних підходів, що поєднують історію, археологію, географію та туристикознавство.

У сучасних дослідженнях значну увагу приділено ролі римської спадщини у формуванні туристичних практик. Зокрема Т. Тортоса (T. Tortosa) та С. Дж. Моран (C. J. Morán) [1] аналізують значення римського минулого трьох іспанських міст для розвитку археологічного туризму. Автори доводять, що збережені пам'ятки римського періоду виступають важливим чинником туристичної привабливості регіонів, сприяючи формуванню культурних маршрутів і популяризації історико-культурної спадщини.

Автори Л. де Бенедиктіс (L. De Benedictis), В. Лічіо (V. Licio) та А. Пінна (A. Pinna) [2] розглядають історичну мережу римських доріг та її вплив на формування сучасної транспортної інфраструктури Італії. У праці зазначено, що значна частина сучасних транспортних коридорів відтворює траєкторії античних шляхів, що свідчить про високий рівень просторового планування та ефективність транспортної системи римської держави.

Проблему інтерпретації римської спадщини в контексті сучасного туристичного розвитку Середземноморського регіону досліджує Х. Саїді (H. Saidi) [3]. Автор наголошує на важливості римської культурної спадщини як чинника формування туристичної ідентичності територій та розвитку міжнародних культурних зв'язків.

Моделювання транспортної інфраструктури Північної Італії римського періоду здійснює у своєму дослідженні А. Маклін (A. McLean) [4]. Використання цифрових методів дало змогу реконструювати структуру дорожньої мережі та визначити її роль у забезпеченні економічних і соціальних зв'язків між регіонами.

Питання інтерпретації імперської спадщини у сучасному науковому дискурсі розглядають у своїй праці А. Грайнер (A. Greiner) та М. Тойванен (M. Toivanen) [5]. Автори акцентують на складності використання імперської спадщини в гуманітарних дослідженнях, зокрема в межах постколоніальних підходів.

Проблематику культурних маршрутів як інструменту сталого розвитку туризму висвітлює М. Зурідакі (M. Zouridaki) [6]. Автор підкреслює значення історичних доріг і культурної спадщини для формування нових туристичних продуктів.

Можливості використання античної культурної спадщини в сучасному туризмі аналізує М. Олівадесе (M. Olivadese) [7]. Доведено, що ідеї класичної літератури можуть виступати підґрунтям для розвитку концепцій сталого туризму.

У своєму дослідженні Г. Сенес (G. Senes), Н. Фумагаллі (N. Fumagalli) та А. Токколіні (A. Toscolini) [8] розглядають інтеграцію культурної спадщини в сучасну туристичну інфраструктуру. Автори підкреслюють роль транспортної доступності та мобільності в розвитку активного культурного туризму.

Аналіз системи дорожніх комунікацій уздовж кордонів імперії здійснюють Д. Хагман та співавтори (D. Hagmann et al.) [9]. Дослідники визначають значення транспортної мережі для міжрегіональної взаємодії та адміністративного контролю.

Цифровий проєкт Itiner-e представлено в праці П. де Сото (P. De Soto), Т. Бонгерса (T. Bongers), Ж. Е. В. Крістофферсена (J. E. V. Christoffersen) та співавторів [10]. Запропонований масив даних дає змогу здійснювати комплексний аналіз дорожньої мережі та мобільності населення в межах Римської імперії.

Отже, аналіз сучасних наукових праць засвідчує, що дослідження транспортної інфраструктури, культурної спадщини та мобільності населення в межах Римської імперії мають міждисциплінарний характер. Водночас більшість робіт зосереджується на питаннях інфраструктури або сучасного використання римської спадщини у туризмі, тоді як комплексне дослідження подорожей як соціокультурного явища, що має ознаки ранніх туристичних практик, залишається недостатньо розробленим і потребує подальшого наукового осмислення.

**Виділення невирішених частин проблеми.** Попри наявність значної кількості сучасних досліджень, присвячених проблемам мобільності, транспортної інфраструктури та культурної спадщини Римської імперії, низка важливих аспектів подорожей у римському світі залишається недостатньо висвітленою. Більшість наукових праць зосереджується на аналізі матеріальної основи пересування – дорожньої мережі, транспортних комунікацій і логістичних можливостей імперії, тоді як соціокультурні аспекти подорожей розглядаються значно рідше. Зокрема недостатньо дослідженими залишаються питання мотивації мандрівників, соціального складу учасників подорожей, їхніх поведінкових моделей і форм організації переміщень. Також глибшого наукового осмислення потребує проблема класифікації подорожей у

римському суспільстві, зокрема виокремлення рекреаційних, лікувальних, освітніх і паломницьких мандрів як можливих проявів ранніх туристичних практик. Водночас у науковій літературі обмежено висвітлюється просторовий аспект цього явища – визначення головних центрів тяжіння мандрівників, туристичних осередків і напрямків переміщення в межах імперського простору. Недостатньо дослідженим залишається і вплив подорожей на формування культурних контактів, обмін знаннями та інтеграцію різних регіонів римського світу. Отже, попри значний доробок у сфері дослідження транспортної інфраструктури та римської спадщини, комплексний аналіз подорожей у межах Римської імперії як соціокультурного явища, що має риси раннього туризму, потребує подальшого наукового опрацювання.

**Метою статті** є комплексний аналіз передумов, головних форм і напрямів подорожей у Римській імперії в I–III ст. н. е., а також визначення їхньої ролі у формуванні ранніх практик туризму в античному світі.

Для досягнення поставленої мети визначено такі **завдання дослідження**:

1. проаналізувати історичні передумови розвитку подорожей у Римській імперії;
2. схарактеризувати головні види та мотиваційні моделі подорожей давніх римлян;
3. визначити основні соціально-економічні та культурні чинники, що сприяли активізації мандрів у римському світі;
4. визначити головні центри та напрямки подорожей у межах імперського простору.

**Виклад основного матеріалу.** Мобільність населення була однією з визначальних рис суспільного життя Римської імперії, породженою розгалуженою транспортною мережею, єдиним правовим простором і відносною безпекою пересування в межах *Pax Romana*. Переміщення римлян охоплювали широкий діапазон відстаней: від коротких подорожей у межах

однієї провінції до далеких маршрутів між провінціями. За характером вони поділялися на добровільні та примусові, причому до останніх належали переміщення вигнанців, рабів і військовополонених. Якщо тимчасова подорож набувала постійного характеру, то вона переходила в категорію міграції. Мотиви переміщень були різноманітними: військові, політичні, економічні, правові, культурні та сімейні, однак на практиці вони здебільшого поєднувалися в межах одного маршруту [25, с. 175].

Розвитку туризму сприяла транспортна мережа, що складалася з наземних доріг, а також морських і річкових шляхів.

Збудована у 312 р. до н. е., за часів цензора Аппія Клавдія Цека, Аппієва дорога (Via Appia), яку пізніше назвали «царицею довгих доріг», стала першим складником у римській транспортній мережі. Через римську практику поховань, Аппієва дорога була обсаджена гробницями, а тому відвідувачів Риму «зустрічали» насамперед його померлі [16, с. 3].

Зі зростанням могутності Риму розширювалася і його дорожня система. Римляни або будували нові дороги, як це було в багатьох західних провінціях, або вдосконалювали вже наявну наземну мережу, як у східних провінціях [16, с. 3]. Близько 300 р. н. е. дорожня мережа охоплювала 90 тис. кілометрів основних магістралей та 200 тис. путівців [26, с. 104]. Римська дорожня система залишалася найкращою до 1700 року. У середньовічній Європі не було брукованих дорожніх систем, а римські дороги до цього часу вже занепали [27, с. 1].

Римські інженери будували шляхи по прямих лініях (наскільки це було можливо). Річки, прірви чи скелі не були перешкодою, адже через болота споруджували насипи, прокопували тунелі (у I ст. н. е. за наказом імператора Веспасіана було прокопано тунель, щоб скоротити та вирівняти Фламінієву дорогу), будували мости, винайшовши архітектурну арку [14, с. 7].

Межі дороги позначалися двома паралельними траншеями, проміжок між якими заповнювали шаром щебеню та каміння, закріплених вапном. Власне покриття складалося з багатокутних блоків твердого каменю чи базальтової лави. Ці блоки були щільно укладені один до одного та розміщені таким чином, щоб середина дороги була вище за її узбіччя для легкого стоку дощової води з проїжджої частини [12, с. 14].

Останнім кроком у будівництві дороги було встановлення міліаріїв (мильних стовпів). Їх розміщували через кожен римську милю (приблизно 1,5 км). В Італії на кожному з них була вписана цифра, що позначала відстань від Риму або від міста, де починалася дорога. У провінціях іноді показували відстань між містами, іноді від початку дороги. Так, дороги, що розходилися від Ліону, вказували відстань від цього міста [11, с. 173].

Дорогами можна було пересуватися пішки, на конях, ослах або верблюдах, а також за допомогою гужового транспорту. Зазвичай римляни здійснювали свої подорожі на двоколісних і чотириколісних транспортних засобах (критих і відкритих). Вони були оснащені гальмами чи спеціальними ланцюгами, що мали на меті зменшити навантаження на коней, особливо на крутих схилах. Ці транспортні засоби можна було орендувати біля воріт усіх найважливіших міст. Римські кур'єри та чиновники могли скористатися поштовими маршрутами, де упряжки замінювалися через регулярні проміжки часу [12, с. 68].

Тип тяглової тварини змінювався залежно від функції: коні – для швидкості, мули – для витривалості, а також воли – для габаритних вантажів. Останні хоча й були найповільнішими, проте були сильними, та їх найлегше було годувати місцевим кормом. Сучасні дослідники вважають, що вантажопідйомність воза з двома мулами становила 250–300 кг, а з двома волами – 380–400 кг [13, с. 112–113].

Звичайна денна швидкість для пішохода становила 25 миль (понад 40 км). Під час подорожі транспортом мандрівник міг із комфортом долати від 40 до 50 миль на день (64–80 км). У довгій подорожі швидкий кур'єр за сприятливих умов проїжджав у середньому 125 миль (понад 200 км) за добу. Таким чином, відстань у 747 миль (понад 1200 км) від Антіохії до Константинополя передбачала приблизно шість днів подорожі для такого кур'єра [12, с. 88].

Заможні мандрівники брали з собою значний багаж. Окрім неминуче потрібного кухонного та столового начиння, рушників, постільної білизни тощо, мандрівник мав змінний одяг, а також спеціальний одяг, адаптований до суворих умов дороги: важке взуття або важкі сандалі, капелюх із широкими полями та вибір плащів: короткий легкий для м'якшої погоди, плащ для дощових днів і ще один для холодної погоди. Гроші та цінності носили в гаманці або в маленькій сумці на шнурку. Мандрівники навіть могли придбати кишеньковий сонячний годинник [11, с. 176].

Важливе значення відігравали і морські шляхи. Однак мандрівники мали враховувати важливу деталь – корабельні переходи були доступні не цілий рік. У давнину сезон плавання здебільшого обмежувався періодом із травня до жовтня. Частково це було пов'язано з сильними зимовими штормами, але ще більше – зі збільшенням хмарності, що панувала між осінню та весною [11, с. 150].

Головними перевалочними пунктами Середземномор'я були міста Рим, Антіохія, Кесарія, Александрія, Карфаген, Кадіс, Картагена, Таррагона, Нарбонна, Марсель та Арль. Морські судна здійснювали переходи з одного порту в інший, а прибережні плавання з'єднували кожен із сусідніми меншими портами. Рим неминуче був найкраще обслуговуваним, а маршрути з нього «розходилися» в усіх напрямках [11, с. 150].

Оскільки перевезення пасажирів було лише побічним у порівнянні з перевезенням вантажів, то стародавні торговельні судна забезпечували мінімальні зручності. Не було кают, окрім декількох, що були зарезервовані для капітана або важливих осіб, зокрема власника вантажу або його агента. Їжею мандрівників не забезпечували. Єдине, на що вони могли розраховувати, – це вода та місце на палубі. Мандрівники піднімалися на борт зі своєю прислугою, їжею та вином. Слуги готували їжу для своїх господарів, а на ніч облаштовували на палубі маленькі намети-укриття, щоб ті могли спати під ними [28, с. 124–125].

На античних мандрівників могли чатувати різні загрози. Серйозну небезпеку для них становили розбійники. Вони мали свої осередки в Римі, в багатьох частинах Італії й на Корсиці та здійснювали пограбування в Іспанії, Галлії, Далмації, Дакії, Мезії, Фессалії, Малій Азії, Палестині та Африці. Природно, що бідні мандрівники страждали найбільше, оскільки багаті зазвичай мали достатню кількість охоронців. Деяких жертв убивали, деяких поневолювали, а інших тримали за викуп. Розбійників, яких вдалося впіймати, зазвичай розпинали або кидали диким звірам. Їхні тіла іноді залишали на видноті як попередження іншим [12, с. 81–82].

Для мандрівників морем серйозною загрозою було піратство. Одним із найнебезпечніших місць було середземноморське узбережжя Анатолії (півострів Мала Азія), що «...ніколи не втрачало першого місця у світі античності протягом елліністичного періоду за кількістю піратів на квадратний метр берегової лінії» [29, с. 29]. Існують підтвердження, що піратів могли підтримувати і правителі окремих держав. Так, цар Понту Мітрідат VI Євпатор, який воював проти римлян протягом багатьох років, активно використовував піратів для досягнення власних цілей [29, с. 24].

Серед незручностей, пов'язаних із подорожами, як на суходолі, так і на воді, також варто згадати про митниці. Загальним правилом було те, що будь-

які товари, зокрема раби, яких мандрівник купував для перепродажу, підлягали оподаткуванню. Особисті речі мандрівників звільнялися від оподаткування, як і речі, які вони могли купити для державних потреб [12, с. 121–122].

Окремо необхідно звернути увагу на гендерні аспекти мандрування. Згідно з тогочасними моральними нормами, перебування поза контрольованою чоловіками домашньою сферою могло наражати жінку на небезпеку «морального псування». Жінка, яка вирушала в подорож без супроводу чоловіка або іншого супутника чоловічої статі, сприймалася як така, що робить себе вразливою до домагань, які ставлять під загрозу не лише її безпеку, але і «добре ім'я» [17, с. 187–188]. Водночас дослідники зазначають, що не було особливо гендерно зумовлених ризиків подорожей. «Корабельна аварія, бандитизм, вбивство та хвороба – це типи небезпек, які могли торкнутися кожного під час подорожі в Римській імперії, незалежно від їхнього соціального статусу, віку, походження чи статі» [17, с. 184].

Певним чинником розвитку подорожей був той факт, що значну увагу в Римській імперії приділяли виготовленню географічних карт. Карти насамперед відігравали важливу роль у військовій справі. Вони слугували не лише для отримання просторової інформації щодо власне римських володінь, адже не менш детально укладалися мапи інших земель. З цією метою картографи часто вирушали в чужі володіння під виглядом послів, купців або мандрівників. На картах позначалося все, що могло мати значення для ведення війни: гори та гірські проходи, річки та переправи через них, морські порти, фортеці, великі населені пункти тощо [30, с. 201]. Визначним досягненням картографії стала мапа Римської держави, створена за наказом Марка Агріппи (I ст. до н. е.), що викликала захоплення сучасників. Її навіть було висічено в мармурі та виставлено на Марсовому полі [30, с. 202].

Починаючи з I ст. до н. е. з'являються спеціальні путівники з вказівками маршрутів та описом усіх культурно-історичних пам'яток і готелів з цінами. У

цьому контексті варто згадати Паломницький путівник з Бордо до Єрусалима (IV ст. н. е.), путівник Павсанія «Опис Еллади» (186 р. н. е.), путівник Аристарха Самоського «Сім див світу» (IV–III ст. до н. е.) [23].

Зупинимося детальніше на путівнику Павсанія. За словами Л. Кассона, «Невизначений як письменник чи мислитель, але стриманий, тверезий та ґрунтовний, невпинно працьовитий і з глибокою повагою до точності, Павсаній знаменує собою віху в історії туризму. Він є прямим предком такого ж тверезого та невигадливого, ретельно вичерпного та скрупульозно точного Карла Бедекера (*німецький видавець, путівники якого вважалися взірцевими – авт.*), який породив “Синій путівник” та інші путівники, які ми тримаємо в руках, коли сьогодні подорожуємо містами. А для грецьких археологів та істориків мистецтва та архітектури його робота має невимовну цінність» [11, с. 299].

Туризм сприяв виникненню справжньої «індустрії гостинності» [18-21]. Походження терміна «гостинність» (*hospitium*) було пов’язане зі спорідненими поняттями «*hostes*»/«*hostis*», що означали «чужа людина» [19]. У Стародавньому Римі гостинність була свідченням укладання міжнародних договорів. У початковому варіанті слово «*hostes*» трактували як «чужоземець», «ворог», але вже в III ст. до н. е. – як «особа, яка прибула з-за кордону». У громадян Рах Романа інститут гостинності перебував під захистом Юпітера (верховного божества римської державної релігії). Особа гостя була недоторканою, а злочин проти нього, відповідно, вважався злочином проти Юпітера [18-21]. Таким чином, право гостинності набувало божественного статусу, на відміну від законів, написаних людьми.

У Стародавньому Римі гостинність отримала публічно-правову форму у вигляді «проксенії», своєрідного договору про взаємну гостинність [31, с. 210].

Подорожам сприяла і розвинена мережа закладів гостинності, серед яких можна виокремити чотири головні категорії: готель (*hospitia*), постійний двір

(stabulae), таверна (tabernae) і трактир (porina або саурона). Готелі були досить великими закладами, що пропонували номери в оренду, а також їжу та напої для гостей на нічліг. Часто готелі спеціально будувалися для ділових цілей. Постоялий двір – це будівля з відкритим внутрішнім двором, оточеним кухнею, вбиральнею та спальнями, а також стайнями позаду. Часто такі двори розташовувалися одразу за містом, поруч із міською брамою. У постоялому дворі відвідувачам пропонували їжу, напої та проживання. У тавернах продавали різноманітні прості страви та напої. Зазвичай вони містили просту мармурову стійку L-подібної форми, завдовжки приблизно 180–240 см. Термін «трактир» часто використовували для опису громадських їдалень, що іноді могли додатково включати декілька кімнат. Там також подавали їжу та напої, пропонували страви за столиком [32, с. 46].

У великих містах готелі розташовувалися неподалік міської брами або в центрі міста, у портах – неподалік від пристані. Перед готелем завжди була вивіска, де зазначалося ім'я власника. Іноді римські готелі мали й нетрадиційні назви: «У орла», «Під мечем», «У сестер», «Під вітрилом» тощо. На табличках, що розташовувалися біля входу, фіксувався перелік послуг, які надавав готель. Наприклад, на одній із подібних табличок було написано: «Тут розміщений готель. Трикліній на три ложа з усіма зручностями». Ще одна готельна табличка містила таке звернення до своїх клієнтів: «Випивка вартує тут асс. За два асси ти кращого вип'єш, а за чотири вже будеш фалернське пити» [22, с. 98].

Як уже зазначалося, для Стародавнього Риму були характерними як короткотривалі подорожі, так і великі «туристичні тури» в межах усїєї Римської імперії, що набули особливої популярності в перші століття н. е.:

– в Італії: з Риму або Неаполя через Мессінську протоку до острова Сицилія, щоб відвідати храми Артеміді та Афіни в Сиракузах, а також побачити гору Етна [15, с. 75];

– у Греції: Дельфи (загальногрецький релігійний центр із храмом та оракулом Аполлона), Афіни (Акрополь), Коринф та його перешийок, Епідавр, Олімпія як одне з найбільших святилищ Стародавньої Греції зі статуєю Зевса роботи Фідія та Спарта, острови Делос (святилища Аполлона), Самофракія та Родос [15, с. 75];

– у Малій Азії: міста Кнід зі статуєю Афродіти Кнідської роботи Праксителя, Ефес, Смірна, Колофон та Дідима [15, с. 75].

Окремо варто зазначити, що серед римських провінцій Єгипет посідав привілейоване місце. У самому «Вічному місті» знайшли собі місце багато єгипетських пам'яток. Серед них особливо виділялися піраміди та обеліски [24, с. 1739].

Перший обеліск туди було привезено імператором Августом (63 р. до н. е. – 14 р. н. е.). Цей обеліск із червоного граніту, будівництво якого було завершено за правління Рамзеса II, перевезли з Єгипту морським шляхом. У 357 р. імператор Констанцій II (317–361 рр.) наказав перенести обеліск з Карнакського релігійного комплексу до Риму [24, с. 1740].

Серед найзначніших пам'яток «єгипетського туру» у I ст. н. е. фігурували: Александрія (маяк, гробниця Александра Македонського, храм Серапіса, святилище Пана та Александрійський музейон); Геліополь (точніше, його руїни), Мемфіс (храм Птаха), Крокодилополь (грецька назва давньоєгипетського міста Шедіт, культового центру Себека – бога з головою крокодила), Абідос (храм фараона Сеті), Фіви та їх некрополь [15, с. 74].

Класичний Рим дав поштовх оздоровчим подорожам. Значну роль відігравали приморські курорти, куди щоліта стікалися представники аристократичних верств, щоб «втекти» від колотнечі та нездорових умов «вічного міста». У Неаполітанській затоці туристи орендували кімнати в численних готелях, що були скупчені біля берега [26, с. 104].

З усіх місць відпочинку особливої слави набула Байя (неподалік від Неаполя). Це був перший і найпопулярніший літній курорт Риму, що мав особливо багато гарячих джерел, придатних для купання [11, с. 142].

Зміна клімату вважалася особливо корисною для хворих на сухоти, і чимало з них вирушали до Єгипту або до якоїсь іншої частини Північної Африки. Іншими курортами були Стабії у південно-західній Італії та Антікіра (Коринфська затока, Греція). Острів Евбея був відомий своїми гарячими ваннами [12, с. 33].

Водночас розвивався й освітній туризм. Так, натовпи студентів стікалися до Кремони та Медіолана (Мілана) у Північній Італії, Августодуна (Отена) у Франції, Карфагена в Африці, Александрії в Єгипті, Антіохії в Сирії та Гарса в Туреччині. Місто Смірна в Малій Азії було переповнене студентами з Греції, Фінікії, Ассирії та Єгипту [12, с. 31].

Окрім того, торгівля сприяла розвитку ділового туризму. Купці подорожували всім римським світом і навіть виходили за його межі. Торговці везли свої товари з Британії до Євфрату, з Німеччини до пустелі Сахара, з Іспанії до Кавказу. Вони часто відвідували порти Чорного та Середземного морів, здійснювали подорожі Атлантикою до Британії та Ірландії, добиралися до Ефіопії, Аравії, Індії, Цейлону та навіть Китаю. Про масштаби території, яку охоплювали маршрути купців, свідчать численні написи та твердження латинських і грецьких авторів [12, с. 33].

Також варто зазначити, що подорожі сформували певний сталий набір «туристичних звичаїв». Мандрівники залишили свій слід найчастіше у вигляді графіті, що прикрашають багато скель і стін пустельних місць. Чимало з них присвячені богам, але досить часто автор хотів увічнити власне ім'я, на кшталт: «Кілрой був тут» [13, с. 142].

«Туристична поведінка» передбачала купівлю сувенірів для себе, друзів і родичів як пам'ятних речей із подорожей, а також викидання сміття (подібно

до сучасних «звичаїв»). Туристів обслуговували гіді, які вказували на визначні пам'ятки – храми, вівтарі та статуї, описували місцеві ритуали, пояснювали звичаї та розповідали про історичні та міфічні події, пов'язані з певним місцем [26, с. 105]. Існувало навіть щось на кшталт сувенірної промисловості. Так, поблизу сучасного Лісабона було знайдено скляний флакон, на якому зображено панораму італійського міста ПUTEОЛИ (суч. ПОЦЦУОЛІ), включаючи амфітеатри, аркади, лазні та пірс. Подібні артефакти із зображеннями популярного курорту Байя були знайдені в північній Італії та в Римі [25, с. 184]. В Афганістані було знайдено посуд, прикрашений сценою з гавані Александрії. У крамницях цього ж міста продавався особливий тип дешевого фаянсового горщика з рельєфною фігурою однієї з цариць династії Птоlemeїв. Окрім місцевих жителів, він подобався також і туристам, які купували його як сувеніри [11, с. 286].

**Висновки.** Здійснене дослідження дає підстави стверджувати, що, хоча поняття «туризм» у сучасному значенні не було відоме давньоримській цивілізації, у межах Римської імперії сформувалися важливі передумови для розвитку подорожей, які за своєю мотивацією, організацією та поведінковими моделями мають спільні риси з туристичними практиками. Космополітичний характер римської держави, політична стабільність значної частини імперського простору, а також наявність розвиненої транспортної інфраструктури сприяли формуванню умов для активної мобільності населення. Важливими чинниками розвитку подорожей виступали єдина грошова система, спільна мова міжрегіонального спілкування, уніфікована правова система та ефективна адміністративна організація, що значно полегшували переміщення між різними регіонами імперії. Головними мотивами подорожей у римському суспільстві були військові походи, торгівля, освітні поїздки, лікування та оздоровлення, а також відпочинок і пізнавальні мандрівки. Найвищого розвитку мобільність населення досягла у II ст. н. е., у

період відносної політичної стабільності, відомий як Pax Romana, що забезпечував сприятливі умови безпеки для подорожей. Найпопулярнішими центрами тяжіння мандрівників були Рим, окремі регіони Сицилії, Греція, острови Делос, Самофракія та Родос, а також території Малої Азії та Єгипту. Активний розвиток подорожей сприяв формуванню своєрідної системи обслуговування мандрівників, представленій мережею постійних дворів, таверн, трактирів і готелів різного рівня, що фактично виконували функції ранньої індустрії гостинності. Важливим елементом організації подорожей були також дорожні карти та путівники, які допомагали орієнтуватися.

Наукова новизна дослідження полягає в комплексному аналізі подорожей у межах Римської імперії як соціокультурного явища, що має ознаки ранніх туристичних практик, а також у систематизації головних чинників, форм і напрямів подорожей у римському світі.

Практичне значення отриманих результатів полягає в можливості їхнього використання у викладанні курсів з економічної історії, історії туризму, історії античного світу та під час підготовки наукових і навчально-методичних праць. Перспективи подальших досліджень пов'язані з поглибленим аналізом соціального складу мандрівників, особливостей організації подорожей у різних регіонах імперії, а також із вивченням впливу античних практик мобільності на формування інституцій і моделей організованого туризму в наступні історичні періоди.

### Список використаних джерел

1. Tortosa T., Morán C. J. The Roman Past of three Spanish Cities as the Impetus behind the Rise of Archaeological Tourism. *Culture & History Digital Journal*. 2023. Vol. 12, no. 1. P. e012. URL: <https://doi.org/10.3989/chdj.2023.012> (date of access: 12.01.2026).

2. De Benedictis L., Licio V., Pinna A. M. From the historical Roman road network to modern infrastructure in Italy. *Journal of Regional Science*. 2023. URL: <https://doi.org/10.1111/jors.12659> (date of access: 12.01.2026).
3. Saidi H. Roman in question: navigating between the two shores of a Mediterranean heritage. *Journal of Tourism and Heritage Research*. 2024. Vol. 7, No. 2. P. 160–176. URL: <https://jthr.es/index.php/journal/article/view/546> (date of access: 12.01.2026).
4. McLean A. Modelling Roman transport infrastructure in Northern Italy. *Peer Community in Archaeology*. 2024. Art. 100336. URL: <https://doi.org/10.24072/pci.archaeo.100336> (date of access: 12.01.2026).
5. Greiner A., Toivanen M. Colonial Baggage: An Introduction. *Itinerario*. 2024. P. 1–12. URL: <https://doi.org/10.1017/s0165115324000263> (date of access: 12.01.2026).
6. Zouridaki M., Apostolakis A., Kourgiantakis M. Cultural Routes Through the Perspective of Sustainable Mobility: A Critical Literature Review. *International Journal of Tourism Research*. 2024. Vol. 26, no. 5. URL: <https://doi.org/10.1002/jtr.2756> (date of access: 12.01.2026).
7. Olivadese M., Dindo M. L. Ancient Wisdom in Modern Tourism: Sustainable Solutions from Greek and Roman Literature. *Land*. 2025. Vol. 14, no. 1. P. 109. URL: <https://doi.org/10.3390/land14010109> (date of access: 12.01.2026).
8. Active Tourism and Intermodality: Railway Stations as Soft Mobility Hubs—An Assessment Framework for Italy / G. Senes et al. *Land*. 2025. Vol. 14, no. 2. P. 380. URL: <https://doi.org/10.3390/land14020380> (date of access: 12.01.2026).
9. Hagmann D. I walk an ancient road: A straightforward methodology for analyzing intra- and inter-regional connectivity systems along Roman Frontier Zones (c. 1st–5th century AD). *Journal of Archaeological Science*. 2025. Vol. 176.

P. 106151. URL: <https://doi.org/10.1016/j.jas.2024.106151> (date of access: 12.01.2026).

10. Itiner-e: A high-resolution dataset of roads of the Roman Empire / P. de Soto et al. *Scientific Data*. 2025. Vol. 12, no. 1. URL: <https://doi.org/10.1038/s41597-025-06140-z> (date of access: 12.01.2026).

11. Casson L. *Travel in the ancient world*. Toronto: Hakkert, 1974. 384 p. URL: <https://vdoc.pub/documents/travel-in-the-ancient-world-2md9kh4tjod0> (date of access: 22.03.2026).

12. Mooney W. *Travel among the ancient Romans*. Boston: Richard G. Badger, 1920. 180 p. URL: [http://www.public-library.uk/dailyebook/Travel%20among%20the%20ancient%20Romans%20\(c1920\).pdf](http://www.public-library.uk/dailyebook/Travel%20among%20the%20ancient%20Romans%20(c1920).pdf) (date of access: 12.01.2026).

13. Adams C. 'There and back again': getting around in Roman Egypt. *Travel and Geography in the Roman Empire* / ed. by C. Adams, R. Laurence. London: Routledge, 2001. P. 138–166. URL: <https://ua.libcats.org/book/1083466> (date of access: 12.01.2026).

14. Gierczak B. Uwarunkowania historyczne rozwoju transportu turystycznego. *Związki polskiego dziedzictwa kulturowego z turystyką* / red. D. Orłowski, J. Wyleżalek. Warszawa: WSTiJO, 2011. S. 57–70. URL: <https://www.researchgate.net/publication/301196996> (date of access: 12.01.2026).

15. Lomine L. Tourism in Augustan society (44 BC–AD 69). *Histories of Tourism* / ed. J. K. Walton. Clevedon: Channel View Publications, 2005. P. 69–87. URL: [https://mudrac.ffzg.hr/~dpolsek/sociologija%20turizma/Loykie%20Lomine\\_tourism%20in%20augustan%20society.pdf](https://mudrac.ffzg.hr/~dpolsek/sociologija%20turizma/Loykie%20Lomine_tourism%20in%20augustan%20society.pdf) (date of access: 12.01.2026).

16. Cioffi R. L. *Travel in the Roman world*. *Oxford Handbooks Online*. 2016. P. 1–39. DOI: 10.1093/oxfordhb/9780199935390.013.110

17. Carucci M. The Dangers of Female Mobility in Roman Imperial Times. *The Impact of Mobility and Migration in the Roman Empire*. 2017. P. 173–190. URL: [https://doi.org/10.1163/9789004334809\\_011](https://doi.org/10.1163/9789004334809_011) (date of access: 12.01.2026).
18. Кифяк В. Ф. Організація туризму : навч. посіб. Чернівці : Книги–XXI, 2008. 344 с.
19. Заячук О., Брик С. Історія туризму. Чернівці : Чернівець. нац. ун-т, 2022. 200 с.
20. Лиман С., Парфіненко А., Посохов С. Історія туризму. Суми : Університетська книга, 2018. 372 с.
21. Устименко Л., Афанасьєв І. Історія туризму. Київ : Алерта, 2023. 378 с.
22. Сандуляк І. Заїжджі двори Стародавньої Греції та Риму і обслуговування в них мандрівників. *Питання стародавньої та середньовічної історії, археології й етнології*. 2012. Т. 1. С. 91–101. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pssiae\\_2012\\_1\\_8](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pssiae_2012_1_8) (дата звернення: 12.01.2026).
23. Сем'янчук П. М. Історія та географія туристично-рекреаційних подорожей і курортної справи у Стародавньому світі. *Економіка та суспільство*. 2022. № 44. DOI: 10.32782/2524-0072/2022-44-57
24. Костючок П. Л., Солонець І. Ф., Щербін Л. В. Єгиптоманія у Стародавньому Римі. *Вісник науки та освіти*. 2025. № 6 (36). С. 1735–1744. DOI: 10.52058/2786-6165-2025-6(36)-1735-1744
25. Foubert L., Breeze D. Mobility in the Roman Empire. *Past Mobilities: Archaeological Approaches to Movement and Mobility* / ed. J. Leary. Farnham : Ashgate, 2014. P. 175–186.
26. Rabić V. Special-purpose travel in ancient times: “tourism” before tourism? *2nd Belgrade International Tourism Conference (BITCO 2014): Thematic*

*Tourism in a Global Environment: Advantages, Challenges* : proceedings. Belgrade, 2014. P. 99–114. DOI: 10.13140/2.1.2668.8647 (date of access: 22.03.2026).

27. Van Tilburg C. Traffic and congestion in the Roman Empire. London : Routledge, 2007. 264 p.

28. Casson L. Ships and seafaring in ancient times. Austin : University of Texas Press, 1994. 172 p. URL: <https://archive.org/details/shipsseafaringin00cass> (date of access: 12.01.2026).

29. Arslan M. Piracy: the pre-existing security problem at antiquity. *Akdeniz İnsani Bilimler Dergisi*. 2021. Vol. 11. P. 17–30. URL: <https://izlik.org/JA29GP37YN> (date of access: 12.01.2026).

30. Дмитренко В. Розвідка та інші таємні служби Стародавнього Риму і його супротивників. Львів : Кальварія, 2008. 752 с.

31. Гузар У. Є., Голод А. П., Паска М. З., Феленчак Ю. Б., Федоришина Л. І. Становлення індустрії гостинності як чинника підвищення конкурентоспроможності національної економіки. *Фінансово-кредитна діяльність: проблеми теорії та практики*. 2022. Т. 3, № 44. С. 208–215. DOI: 10.55643/fcaptp.3.44.2022.3596

32. O’Gorman K. Discovering commercial hospitality in ancient Rome. *The Hospitality Review*. 2007. P. 44–52. URL: <https://strathprints.strath.ac.uk/5846/6/strathprints005846.pdf> (date of access: 12.01.2026).