Section 1. HISTORICAL ASPECTS, EVOLUTION, AND MODERN TRANSFORMATIONS OF KEY DESTINATIONS

HISTORICAL DEVELOPMENT, CHARACTERISTICS, AND EVOLUTION OF ANCIENT GREEK AND ROMAN TOURISM

ТУРИЗМ В АНТИЧНОМУ СВІТІ: ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ У СТАРОДАВНІЙ ГРЕЦІЇ ТА РИМІ

Ореховський Вадим
Чернівецький торговельно-економічний інститут
Державного торговельно-економічного університету
Чернівці, Україна
vadimorehovskij733@gmail.com

Вступ. Історія Середземномор'я є історією взаємодії різних народів і культур, серед яких особливе місце посідають Давня Греція та Рим. Грецька цивілізація стала одним із головних культурних центрів античного світу, де активно розвивалися торгівля, мореплавство, дипломатичні зв'язки та різні форми подорожей. Уже в античній Греції мандрівки до храмів, святилищ, спортивних центрів, а також відвідування культурних пам'яток формували ранні прояви культурного туризму.

У другій половині І тис. до н. е. на основі грецької культурної спадщини виникла Римська цивілізація, яка поширила свій вплив на величезні території Середземномор'я. Стабільність Римської імперії забезпечували не лише військова сила, а й розвинені адміністративна, правова та економічна системи, що сформували феномен *Pax Romana*.

Відносна безпека, мережа доріг, морські маршрути та система гостинності сприяли активному пересуванню населення. За словами сучасної історикині Шеллі Барановскі «імперія сприяла поширенню туризму, а туризм розширив і зміцнив імперію» (Greiner & Toivanen, 2024, с.4).

Саме антична Греція та Рим заклали основи майбутнього розвитку туризму. Подорожі того часу мали релігійні, торговельні, дипломатичні, освітні та пізнавальні мотиви, а прагнення людини відкривати нові місця й знайомитися з іншими культурами стало важливою складовою історії мобільності.

Аналіз останніх досліджень і публікаційй.

Сучасні наукові дослідження, присвячені подорожам, мобільності та транспортній системі античного світу, свідчать про зростання інтересу до вивчення практик переміщення людей у межах Давньої Греції та Римської імперії. У сучасній історіографії ця проблематика розглядається на основі міждисциплінарного підходу, що поєднує методи історії, археології, географії та туризмознавства.

В той же час, з метою короткого окреслення історіографії проблеми, доцільно звернути увагу на низку праць, які стали важливими етапами у вивченні подорожей і мобільності античного світу. Попри те, що ці дослідження не належать до найновіших публікацій, вони заклали основу для сучасного осмислення даної тематики.

Однією з перших ґрунтовних праць у цьому напрямі стало дослідження Вільяма Муні «Подорожування в Стародавньому Римі» (*Travel among the Ancient Romans* (1920). Автор розглядає подорожі римлян як важливу складову суспільного та культурного життя, аналізуючи причини мандрівок, особливості транспортної системи, розвиток сухопутних шляхів і морських маршрутів, а також чинники, що забезпечували мобільність населення Римської імперії. Хоча праця, значною мірою, має описовий характер, притаманний історіографії початку XX ст., вона відіграла важливу роль у формуванні уявлення про подорожі як соціокультурний процес.

Подальший розвиток дослідження античної мобільності отримав у праці американського археолога, професора Нью-Йоркського університету та спеціаліста з морської історії Ліонеля Кассона (1914-2009) «Подорожі в античному світі» *«Travel in the Ancient World»* (1974), яка стала одним із ключових досліджень з історії подорожей античності. Автор розглядає широкий часовий період — від подорожей у Стародавньому Єгипті до християнських прощ IV–VI ст. н.е. Л. Кассон аналізує різноманітні мотиви мандрівок: торговельні, релігійні, дипломатичні, військові й освітні. Значну увагу приділено транспортній інфраструктурі, засобам пересування, безпеці подорожей і практикам гостинності. Його підхід розширив межі традиційної історії подорожей, представивши їх як комплексне соціальне, культурне та економічне явище. Праця стала важливою основою для подальших досліджень античного туризму, паломництва і феномену мобільності в давньому світі.

Серед сучасних досліджень варта уваги праця праця Пантеліса Хрісту «Давня історія туризму (бл. 9000 р. до н. е. — 650 р. н. е.)» *(The ancient history of tourism..., 2022).* Автор розглядає подорожі як тривалий історичний процес, аналізуючи їхні основні мотиви.

Л. де Бенедиктіс, В. Лічіо та А. Пінна досліджують розвиток мережі римських доріг та її значення для формування сучасної транспортної системи Італії. Автори наголошують, що багато сучасних транспортних маршрутів частково повторюють напрямки античних шляхів, що демонструє продуманість просторової організації та ефективність дорожньої інфраструктури Римської держави.

Праця Р. Работіча «Подорожі спеціального призначення в давнину:

“Туризм до виникнення туризму?» *(Special-purpose travel in ancient times: “Tourism before tourism?”,*2014) присвячена дослідженню спеціалізованих подорожей у Стародавньому світі та проблемі існування ранніх форм туризму. Автор аналізує різні мотиви античних мандрівок, розглядаючи їх як передумови формування туристичних практик. Дослідник звертає увагу на те, що хоча в античності не існувало туризму в сучасному розумінні, окремі види подорожей мали подібні риси: планування маршрутів, відвідування визначних місць, пошук нових вражень і отримання культурного досвіду.

Дослідженню еволюції інформаційних форм подорожей — від античних описів мандрів до сучасних туристичних ресурсів присвячена стаття В. Катсоні та А. Фіти. Автори аналізують, як тексти про подорожі, зокрема праця Павсанія *«Опис Еллади»*, виконували функцію ранніх туристичних путівників, формуючи уявлення про маршрути, пам’ятки та культурні об’єкти.

У роботі К. Вакера «Еволюція відвідування Олімпії: від античних паломників до порогу сучасного туризму (бл. 1900 р.)» *(The evolution of visiting Olympia..., 2025)* автор показує, що античні подорожі до Олімпії стали одним із прикладів прототуризму, який поєднав паломництво, пізнання та відвідування визначних місць.

Й. Кубацький у своїй роботі «Процесії та паломництва у Давній Греції: деякі іконографічні аспекти» *(Processions and Pilgrimage in Ancient Greece: Some Iconographical Considerations, 2018)* досліджує історію релігійних процесій і паломництв у Давній Греції. Автор аналізує іконографічні джерела, що відображають практики переміщення до сакральних місць, та розглядає паломництво як важливу складову релігійного й суспільного життя античного світу.

Феномен піратства як одна з ключових проблем безпеки античного світу стала предметом дослідження М. Арслана «Піратство: давня проблема безпеки в античному світі» *(Piracy: The Pre-existing Security Problem at Antiquity, 2021).* Автор аналізує роль морського розбою у політичному, економічному та соціальному житті Середземномор’я, розглядаючи його вплив на торгівлю, морські комунікації та пересування людей.

У сучасній українській історіографії про античні подорожі згадується нечасто. Це, як правило, підручники з історії туризму, де матеріал подається достатньо стисло і лаконічно. В останні роки інтерес до цієї проблеми зростає.

Стаття П. М. Сем’янчука «Історія та географія туристично-рекреаційних подорожей і курортної справи у Стародавньому світі» (2022) присвячена дослідженню витоків туристичних і рекреаційних практик у давніх цивілізаціях. Автор розглядає особливості розвитку подорожей у Стародавньому світі, аналізуючи їхні основні мотиви — релігійні, торговельні, лікувальні, культурні та пізнавальні.

Аналізу ролі заїжджих дворів і практик гостинності у добу античності присвячена робота І. Сандуляка «Заїжджі двори стародавньої Греції та Риму і обслуговування в них мандрівників» (2012).

Праця П. Л. Костючка, І. Ф. Солонець та Л. В. Щербіна «Єгиптоманія у Стародавньому Римі» (2025) являє собою ґрунтовне дослідженню впливу єгипетської культури на римське суспільство. Автори аналізують поширення

єгипетських релігійних культів, мистецьких традицій та культурних практик у Римській державі.

А. Баукова у своїй статті «Гостинність, її знаки і символи в античній традиції» (2025) досліджує феномен гостинності в культурах Давньої Греції та Риму. Авторка аналізує значення гостинності як важливого соціального й морального інституту, що регулював відносини між господарями та мандрівниками.

Отже, історіографічний аналіз показує перехід від вивчення окремих мандрівок до комплексного розуміння античної мобільності як соціокультурного явища. Сучасні дослідження розглядають подорожі у Давній Греції та Римі крізь призму інфраструктури, гостинності, релігії та ранніх форм туризму, а українська історіографія цієї теми продовжує активно розвиватися.

Мета полягає у комплексному аналізі розвитку подорожей і ранніх форм туризму в Стародавній Греції та Римській імперії.

Для досягнення мети передбачено розв'язати такі **завдання:** проаналізувати природно-географічні та соціально-економічні умови розвитку подорожей у Стародавній Греції та Римі; дослідити стан транспортної інфраструктури й основні засоби пересування; визначити головні труднощі та небезпеки для античних мандрівників; розглянути інститути гостинності цієї доби; висвітити основні види подорожей у Стародавній Греції та Римській імперії; визначити місце античності у формування основ сучасного туризму.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Розділ 1. Подорожі та мандрівки у Стародавній Греції.

1.1. Дороги, транспорт, одяг мандрівників.

«Слабким» місцем стародавньої Греції були дороги. Полісна система, з її чисельними, територіально невеликими та фінансово слабкими незалежними державами не могла забезпечити існування єдиної мережі доріг. До того ж і рельєф з його гористою місцевістю робив непомірною вартість їх прокладання. Давньогрецький мандрівник і географ II ст . н.е., автор праці «Опис Греції» Павсаній повідомляв, що головна дорога до Дельф, коли вона наближалася до місця призначення, перетворювалася на важкопрохідний шлях навіть для пішохода. Гірські маршрути були часто незручними «… для транспортних засобів через свою вузькість». Перевал на Пелопоннесі взагалі носив назву «Сходи», оскільки подорожуючі перебиралися через одну його частину за допомогою сходів, вирубаних у скелі (Casson, 1974, c.68).

Звичайно, називати стародавню Грецію «територією без доріг» було би перебільшенням. Там, де це було можливо, античні будівники робили шлях достатньо широким. В першу чергу, це стосувалось доріг, що вели до святилищ та місць проведення загальногрецьких фестивалів. У деяких випадках дорожні будівельники економили гроші та час, будуючи «колійні дороги», свого роду «попередники» залізничної колії. Замість того, щоб докладати зусиль для вирівнювання всієї необхідної ширини дорожнього полотна, вони обмежувалися вирізанням пари колій, що були ретельно поліровані та вирівняні, а вози їздили по них, як потяг по рейках. Деякі дороги мали

подвійну колію для двостороннього руху. Поверхні між такими «рейками» або вздовж них залишалися у первісному стані. Не дивлячись на нібито «примітивізм» таких доріг, вони відрізнялись неабиякою довговічністю (Casson, 1974, c.69-70).

Природньо, що подорожі суходолом у цю епоху були важкими та виснажливими. Левова частина мандрівників пересувалися пішки. В якості в'ючних тварин використовували віслюків або мулів, оскільки коні призначались для перегонів, полювання та війни. На спину тварин, зазвичай, накидали овчину або козячу шкуру, щоб запобігти натиранню. Поверх неї кріпили дерев'яне в'ючне сідло, що часто оснащувалось кошиками. Греки з презирством ставилися до нош, оскільки вважали, що їх власники демонструють своє багатство. Їх використання вони допускали лише як засіб перевезення для інвалідів або жінок. Заможні подорожуючі, брали з собою декількох слуг, які несли мішки, наповнені одягом, постільною білизною та провізією. (Casson, 1974, c.67).

Там, де це було можливе, мандрівники використовували колісний транспорт. Найбільш поширеним був невеликий відкритий візок, що вміщував до чотирьох пасажирів. Кузов такого візка було сплетено з лози, або зроблено з дошок. Тягловою силою були пара мулів або віслюків. Для далеких подорожей використовувалися вози, покриті традиційним арочним навісом. Коли потрібен був міцніший транспортний засіб, використовувалися чотириколісні вози, запряжені парами волів (Casson, 1974, c.67-68).

Усе сказане дає підстави вважати, що грецькі дороги не вирізнялися зручністю та комфортом. Палаюче сонце було невід'ємним супутником мандрівника, оскільки узбіччя доріг, як правило, не обсаджувалося тінистими деревами. Цьому, певною мірою, можна було зарадити, якщо серед речей, що віз подорожуючий, була парасолька. Дорожніх вказівників, як таких, не було. Їх своєрідним «сурогатом» на перехрестях або вздовж межових ліній виступали герми («святині Гермеса»). Це були купи каміння, куди перехожі додавали по камінцю на честь цього посланця богів, що одночасно був і покровителем доріг. З часом, такі герми ставали більш виточеними (Casson, 1974, c.71).

Швидкість пересування була невисокою і могла сягати до 30 кілометрів на день. Щоб дістатися з Афін до Олімпії потрібно було 5-6 днів. Для мандруючих верхи, цей термін скорочувався в декілька разів (Rabotić, 2014, c. 106).

Менш «трудомістким» шляхом був шлях морський. Кораблі плавали вдень, оскільки навігація вночі була небезпечною через відсутність високоякісних карт, компасів та маяків. Пасажирських суден не було. Ті, хто бажав подорожувати морем, шукали торгове судна, що прямувало до потрібного мандрівнику пункту (Rabotić, 2014, c. 106).

Судна, які вони використовували, мали в середньому вантажопідйомність близько 100 тон. Траплялися, звичайно, і набагато більші (до 500 тон) і, набагато менші, для коротких прибережних рейсів. Корпуси таких суден мали закруглені лінії, вітрило було низьким і широким. Пріоритетом таких кораблів була не швидкість, а місткість та безпека. На кормі височіла невелика рубка, в

якій розміщувалися кілька кают. Вони були для капітана та власника судна або купця, який його зафрахтував. Тут можна було знайти місце для сну, а також отримати прихисток від дощу, холоду чи спеки. Слуги, які супроводжували заможних мандрівників, а також будь-хто інший, що забронював місце, спали на палубі. Подорожуючий віз із собою власну їжу, що готувалася для нього власними слугами на корабельному камбузі. «Бенкетували» на відкритій палубі без жодних церемоній (Casson, 1974, с.66).

Незалежно від того, чи подорожувала людина суходолом чи морем, проблемою, яка повставала перед мандрівником була проблема безпеки.

Розбійники становили загрозу для подорожуючих. Навіть легендарного Тезея, який прямував до Афін, щоб заявити свої права на трон, застерігали, що «дорога кишить розбійниками». Єдиним виходом для мандрівників було рухатися групами або брати з собою багато рабів (Rabotić, 2014, с. 106).

Для тих, хто обирав водний шлях, існував постійний ризик потрапити в полон до піратів. Піратство в античності сприймалося як заняття, що приносить славу, популярність і багатство, а не як заняття, що веде до безчесного життя (Arslan, 2021, с.19).

Набіги піратів досягла таких масштабів, що давньогрецькі історики Геродот і Фукідід наголошували на тому, що Мінос, легендарний критський цар, створив перший потужний флот для придушення піратства в Середземномор'ї (Arslan, 2021, с.20).

Піратство створювало надзвичайно серйозні проблеми для островів і прибережних міст, а також для морської торгівлі. Афіни були змушені зміцнювали свій флот і боролися з піратами, щоб забезпечити постачання зерна для задоволення потреб у продовольстві. Афінський державний діяч Перікл навіть відправив делегатів до всіх еллінських полісів і острівних держав, щоб організувати конгрес в Афінах, що мав розглядати заходи у боротьбі із піратством (Arslan, 2021, с.23).

Ситуацію погіршувало і те, що до послуг піратів зверталися правителі і самих грецьких полісів. Так, афіняни та спартанці не вагалися звертатися за допомогою до піратів, коли вважали це за необхідне під час боротьби один з одним (Arslan, 2021, с.23).

Однак, загальні та скоординовані зусилля мали позитивний вплив. Подорожі стали набагато безпечнішими з часів Перікла завдяки контролю, який грецький флот отримав після битви при Саламіні (480 р. до н. е.) та створенню Делоської ліги під керівництвом Афін. Загроза піратських нападів стала набагато менше, небезпеки чатували лише з морських бурь та штормів (Rabotić, 2014, с. 106).

Крім розбійників і піратів ще одна проблема очікувала мандрівників – проблема обміну грошей. Оскільки грецькі поліси наполягали на власних монетах, надзвичайно важливим для комфортної подорожі була наявність міняйл. Останніх можна було побачити в кожному торговому місті, в порту чи на ринковій площі. Невід'ємним атрибутом валютних операцій був маленький столик, за яким і здійснювався обмін (слово «міняйла» грецькою мовою буквально означає «людина за столом» (Casson, 1974, с.74).

Серед безлічі проблем, з якими стикався мандрівник, був один суттєвий плюс. За словами Л.Кассона «Грецький мандрівник був позбавлений однієї проблеми: тяжких рішень щодо того, який одяг взяти з собою». Основним одягом для чоловіків був хітон - вільна лляна або вовняна туніка без рукавів, яка сягала до коліна або литки та збиралася навколо талії поясом. Жінки також одягали туніку, на голову – капелюха. З собою у дорогу брали парасольку. Замість короткого плаща, верхній одяг жінок складався з довгастої вовняної «мантії». Все, що не можна було одягнути, пакували в тканинні мішки та віддавали під опіку рабів. Тільки вигнанці, біженці та їм подібні подорожували поодинці. Звичайні мандрівники незмінно брали з собою хоча б одного слугу (Casson, 1974, c.74).

1.2. Туристична інфраструктура.

Питанням гостинності в Давній Греції приділялася велика увага. Цьому сприяв сам Зевс, якого Гомер називав «Зевс-гостеприймець» і якому було надано епітет «Ксеній», що означає «гостинний». У Греції було засновано інститут «проксенії», представлений так званими «проксенами», або «господарями гостинності». Обов'язки проксена були схожі з обов'язками сучасного консула чи посла, які представляють законні інтереси відвідувачів, що не були членами даної спільноти і тому мали обмежені громадянські права. Проксен, як правило, був громадянином того поліса, де він виконували свої функції по захисту іноземців з інших міст-держав (Firlej, 1995, c.106; Olivadese, Dindo,2025, c.7-8).

Гостинність вважалася священним обов'язком. Подорожнього мали прийняти, надати йому їжу та прихисток, а також запросити до родинного столу. Це відображено в міфі про Філемона і Бавкіду, які прийняли Зевса та Гермеса, що мандрували під виглядом звичайних людей. Важливість закону гостинності підкреслює й міф про Паріса, чиє порушення правил гостинності у домі Менелая стало однією з причин Троянської війни (Баукова, 2025, с. 60).

У давнину мандрівники намагалися прибувати в місто лише вдень. Оскільки не було маяків чи освітлених буїв, жоден капітан не наважувався входити до порту вночі. Пішоходи й вершники теж уникали темряви: вулиці були нерозмічені та неосвітлені, тому було важко орієнтуватися і уникати небезпеки. Ліхтарі з'явилися лише століттями пізніше. Бруківка була рідкістю, до того ж, ще і погано утрамбованою та дренованою лише шаром кам'яної крихти. Ще більше ускладнювало ситуацію те, що будинки не мали нумерації (Casson, 1974, c.86).

У давні часи мандрівники часто не мали вибору й змушені були покладатися на гостинність приватних осіб. Навіть після появи численних готелів, які виникли через розвиток і пришвидшення подорожей, приватний прийом гостей ще тривалий час залишався важливою частиною мандрівного життя. «Торговці розраховували на проживання у ділових партнерів, знатні чи багаті – у своїх впливових друзів, а скромні – у будь-кого, хто їх прийме» (Casson, 1974, c.87).

Родини з різних міст, пов'язані дружбою, поколіннями приймали одне одного у своїх домівках. При цьому близьке особисте знайомство не було

обов'язковим: деякі сім'ї мали звичай надавати прихисток усім людям із певного міста. У будинках заможних людей, зазвичай, була окрема кімната для гостей, інколи навіть невеликий окремий будиночок із власним входом. Після прибуття, гостя наступного дня запрошували до спільного столу з господарем. Надалі йому приносили продукти (він міг купувати їх і сам), а їжу готував слуга. На прощання господарі та гості обмінювалися подарунками (Casson, 1974, с.87).

Люди, які не могли скористатися приватною гостинністю, були змушені зупинятися в заїжджих дворах — пандокейонах, тобто «притулку для усіх». Уже в V ст. до нашої ери такі заклади існували вздовж головних шляхів, у більшості міст, портах і великих торгових центрах. Проте, проблема полягала в тому, що більшість цих заїжджих дворів мали дуже погану репутацію і були далекими від комфорту (Casson, 1974, с.87). Великий давньогрецький поет, «батько комедії» Аристофан згадував, що заїжджі двори порту Пірей «…мали репутацію місць, де панував дискомфорт, проституція та клопи» (Rabotić, 2014, с. 107).

Швидкий розвиток торгівлі та поява нових портів у Стародавній Греції сприяли активному будівництву зручних приміщень для мандрівників, торговців і паломників. Влада полісів дбала про покращення умов проживання та розширення послуг не лише для комфорту гостей, а й тому, що це приносило значний прибуток міській скарбниці. Давньогрецький історик Ксенофонт у праці «Про доходи» зазначав, що будівництво міських готелів біля причалів було б корисним для судновласників, прикрашало б місто і водночас забезпечувало великі прибутки (Сандуляк, 2012, с.94).

Слід зазначити, що корчми, таверни та заїжджі двори не вирізнялися особливим різноманіттям чи високою якістю послуг. Крім того, вони мали погану репутацію через часті крадіжки речей постояльців. Окрім основних побутових послуг, у корчмах і тавернах відвідувачам зазвичай пропонували розваги — музику, танці, спілкування та товариство куртизанок (Сандуляк, 2012, с.94). За словами Л. Кассона «Деякі заможні купці в портах, які вони регулярно відвідували, тримали дівчат, так би мовити, на гонорарі, платячи шалені гроші за ексклюзивне користування їхніми чарами (Casson, 1974, с.92).

При храмах і святилищах, які мали важливе значення, зазвичай облаштовували приміщення для гостей - житлові кімнати та зали для бенкетів. Так, храм Храм Гери вже у V ст. до н.е. мав двоповерховий заїжджий двір ,у якому могло бути до 150 кімнат. У святилищі Іполіта археологи знайшли бенкетну залу з місцями для п'ятдесяти шести гостей. А у святилищі Гери було три невеликі їдальні, кожна з яких могла прийняти по дванадцять осіб (Casson, 1974, с.90).

1.3. Форми мандрівок давніх греків.

1.3.1. Подорожі, пов'язані з релігійними святами та спортивними змаганнями.

Значну частину свого життя стародавні греки присвячували релігійним церемоніям. Існувало дві групи релігійних подорожей – процесії та паломництва (Kubatzki, 2018, с.130).

Процесії являли собою урочисту ходу людей до святилища або вівтаря, щоб виконати ритуальний акт. Існували два типи процесій: офіційні процесії (їх організаторами виступали представники місцевої політичної та культурної еліти), та приватні процесії (проводилися сім'ями). Багато офіційних державних процесій були регулярними подіями та мали встановлені дати у святковому календарі. Ритуальний комплекс свята жертвоприношення складався з чотирьох частин: процесії, жертвопринесення, трапези та змагання (Kubatzki, 2018, с.133-134).

Центральною подією всього культу був ритуал жертвоприношення. Останній створював своєрідний «священний простір», у якому могло відбуватися спілкування з богами. Зазвичай, вівтар знаходився всередині святилища (теменоса), іноді також і всередині самого храму. З цієї причини церемонія жертвоприношення не могла бути доступною всім громадянам, оскільки входити до святилища могли лише представники знаті. Після жертвоприношення влаштовувався бенкет, куди залучали всіх членів громади (Kubatzki, 2018, с.133-134).

На відміну від процесій, паломництва не були оточені такою святковою атмосферою будучи, переважно, релігійними подорожами до місць поклоніння. Вони не завжди носили груповий характер та не мали визначеного порядку дії. Паломники подорожували до таких місць, як Олімпія, Делос, Епідавр, Афіни, Дельфи та Мілет, щоб бути присутніми на святкуваннях як глядачі, отримати пораду від оракула або зцілитися від хвороби. Різниця між мандрівником і паломником позначалася вінком, що носили у волоссі паломники (стефанос), і який мав захищати останніх від розбійників (Kubatzki, 2018, с.130).

Слово «оракул» походить від латинського orare («говорити») і стосується особи (жреця чи жриці), яка виголошує передбачення. Оракули надавали людям поради та передбачення майбутнього, зазвичай у формі ворожіння. Підготовка до ведення війни також не обходились без передбачень оракулів. Звичайною функцією останніх були також і «консультування» з приватних питань (Christou, 2022. с.15).

Найбільш відомими, «панелінськими», були оракул Аполлона в Дельфах та оракул Діоніса у стародавній Фракії. Особливо багато паломників відвідували мантейон (місце оракула) у Дельфах, у центральній Греції. Там, як вважалося, Піфія (верховна жриця) промовляла слово надприродного, перебуваючи у стані одержимості богом Аполлоном (Christou, 2022. с.15).

Відвідували греки також і «оракулів мертвих» (некромантеїв). Місця їх перебування, зазвичай, були розташовані у печерах, що нібито були пов'язані зі входом до Аїда, підземного світу. У цих місцях, паломники повинні були входити до підземного світу і зустрічатися з мертвими. Для ворожіння греки використовували такі методи, як сенсорна депривація (часткове або повне позбавлення зовнішнього впливу на одне або більше органів чуття, що сприяла

вивільнення внутрішніх образів) та спеціальні геологічні умови (такі як газ, що мав психотропний ефект) (Christou, 2022, с.15).

Релігійні мандри були тісно переплетені із спортивним туризмом. У цьому плані невід'ємною частиною грецького способу життя були панеллінські фестивалі, право подорожі вірян на які ретельно захищалося.

Загальногрецьке значення мали чотири фестивалі: Олімпійські ігри в Олімпії, Піфійські ігри в Дельфах, Істмійські ігри на Коринфському перешийку та Немейські ігри. Вони збирали атлетів, художників, чиновників та глядачів з усього грецького світу, «і навіть тирани з Сицилії та грецькі царі з Кірени регулярно надсилали колісниці для змагань на Олімпійських та Піфійських іграх, тоді як поети, такі як Піндар і Вакхілід, святкували тут свої перемоги» (Rabotić, 2014, с. 107).

Сучасний дослідник Прокопіс Христу визначає три основні причини, що спонукали людей подорожувати до Олімпії та інших святилищ. Ними були:

1. Релігійний мотив, оскільки ці місця були важливими центрами релігійного туризму.

2. Елемент спортивної видовищності, оскільки Олімпія, Дельфи, Істмія та Немея були головними центрами спортивного туризму в Стародавній Греції.

3. Культурний елемент, оскільки люди відвідували ці місця, щоб побачити скульптури, картини та будівлі. Пізніше Олімпія стала зупинкою для грецької та римської еліти в елліністичний та римський періоди (Casson, 1974, с.109; Christou, 2022, с.20).

Під час Олімпійського свята було оголошено «Олімпійське перемир'я». Воно гарантувало безпечну подорож паломникам та атлетам, які подорожували до або з Олімпії, оскільки забороняло державам-учасницям ігор брати до рук зброю, вести судові суперечки або виконувати смертні вироки. У разі воєнних дій, з кожного вояка армії країни-агресора стягували суворий штраф – дві міни. Коли під час Олімпійських ігор 420 р. до н.е. Спарта розпочала бойові дії з армією у 1000 воїнів, вона бла оштрафована на 2000 мін. Александр Македонський мав відшкодувати збитки афінянину, якого пограбували його найманці під час руху до Олімпії. Незважаючи на це, відвідування стародавніх Олімпійських ігор було справою, що вимагала значних затрат фінансів і часу та була пов'язана із рядом незручностей та, навіть, небезпекою (Christou, 2022, с.20).

Уже в античну добу Олімпія була важливим центром паломництва та подорожей. Святилище Зевса, розташоване в долині Алфей на заході Пелопоннесу, стало одним із головних релігійних і культурних осередків Давньої Греції. Проведення ігор спричиняло значне збільшення кількості людей, що вимагало організації тимчасового розміщення та забезпечення потреб мандрівників. У елліністичний і римський періоди значення Олімпії зберігалося: її відвідували освічені мандрівники, письменники та представники влади, сприймаючи як символ грецької культурної спадщини (Wacker. 2025, с.38).

Крім спортивних змагань можна було насолодитися урочистими процесіями, виступами акторів та письменників, шедеврами архітектури та

скульптури, включаючи одне з семи чудес світу – статую Зевса скульптора Фідія (Casson, 1974, с.110).

Ігри «обслуговувала» чисельна інфраструктура. Територія навколо святилища Олімпії ставала місцем активної торгівлі та різноманітних розваг. «Були торговці їжею, напоями та всілякими товарами, сутенери зі своїми дівчатами, жонглери, акробати, танцюристи, ворожки, провидці та інші шахраї, які всі приходили до великих святилищ під час святкування Ігор з надією отримати економічну вигоду, скориставшись великою кількістю відвідувачів» (García Romero, 2013, с.8).

Серед найбільш яскравих зразків можна навести стадіон із земляними валами (без сидінь), який міг вмістити 40 тис. глядачів. Для офіційних гостей був збудований у IV ст. до н.е. катагогіон (готель), який було названо на честь жертводавця з острова Наксос – Леонідайона (Rabotić, 2014, с. 108; García Romero, 2013, с.10).

За словами сучасного дослідника «Олімпійські ігри, в яких брали участь лише вільні греки, підвищували усвідомлення того факту, що, хоча вони були розділені державними кордонами, політичними системами, горами, морями та досить часто взаємними війнами, всі вони належали до одного еллінського світу» (Rabotić, 2014, с. 108).

Піфійські ігри у Дельфах відвідували не лише греки, а й численні іноземці. Серед відвідувачів були царі та воєначальники, представники міст та маси простого люду. Усі прагнули отримати пораду Дельфійського оракула, взяти участь у самих іграх, присвячених самому Аполлону (названих на честь змія Пітона, якого Аполлон убив там) або насолодитись унікальною архітектурою та витворами мистецтва (Rabotić, 2014, с. 108).

Характерною особливістю ігор було те, що акцент робився не на спортивних змаганнях, а на піснях і танцях (щось на кшталт сьогоднішніх міжнародних музичних фестивалів). Змагання відбувалися у танцях; співі під акомпанемент ліри; декламуванні Гомера із музичним супроводом, та «Піфійській мелодії» - інструментальному музичному творі, що описує міфічну боротьбу між Аполлоном і драконом, яка відбулася саме в цьому місці (Casson, 1974, с.79).

Батьківщиною Істмійських ігор було місто Коринф. Завдяки своєму вигідному географічному розташуванню на півночі Пелопоннесу, Коринф був процвітаючим торговим центром з двома портами, одним до Іонічного моря, іншим до Егейського. Це надзвичайно жваве, яскраве та дороге місто було «Парижем або Амстердамом стародавнього світу». Місто було особливо відоме своїми гетерами (куртизанками), храмовими повіями, які обслуговували багатих купців, що приїжджали сюди. Античний географ та історик Страбон писав: «І тому саме завдяки цим жінкам місто було переповнене людьми та багатіло; наприклад, капітани кораблів вільно марнували свої гроші, і звідси й прислів'я «Не кожному дається подорож до Коринфа»» (Rabotić, 2014, с. 103).

Місто славилось не тільки своїм багатством та «жрицями кохання». Воно було центром проведення ігор, присвячених богу Посейдону. Останні відбувалися раз на два роки - чергуючись весною та влітку. Ігри збирали багато

глядачів, оскільки зручні шляхи сполучення давали можливість дістатися до Коринфу водою як зі сходу так і з заходу. Головну роль тут відігравали спортивні змагання, хоча відвідувачі також могли насолодитися музикою та танцями (Casson, 1974, с.80).

Четвертим міжнародним фестивалем були Немейські ігри на честь Зевса. Як і Істмійські, вони проводилися раз на два роки, чергуючись взимку та влітку. Головним для відвідувачів були змагання із легкої атлетики, хоча відбувалися і музичні фестивалі (Casson, 1974, с.80).

1. 3.2. Оздоровчі мандрівки у Давній Греції.

Значного місця греки надавали оздоровчому туризму. Поширеною була медицина двох видів: світська та релігійна (храмова). Існуючи паралельно вони, про те, не виключали одна одної. Символом їх поєднання стала постать грецького богу медицини та зцілення Асклепія (Ескулапа), який був сином Аполлона та німфи Короніди (Rabotić, 2014, с. 110).

Раціональна (практична) медицина була представлена двома найважливішими медичними школами: Косом (острів, відомий легендарним «батьком медицини» Гіппократом) та Кнідом (велике торгове місто, центром культу богині Афродіти) (Rabotić, 2014, с. 110).

Серед декількох грецьких міст, що претендували на право називатися батьківщиною Асклепія, особливе місце посідало місто Епідавр, що було розташоване на півострові Пелопонесс. Його загальногрецька слава зросла після епідемії чуми, що вразила Афіни наприкінці V ст. до н.е. У IV ст. до н.е. святилище цього бога було відреставроване, в результаті чого з'явився розкішний архітектурний комплекс. Серед будівель цього комплексу центральне місце посідав храм Асклепія зі знаменитою статуєю бога та іншими відомими скульптурами. Поблизу храму були розташовані шість колон, на яких були викарбувані імена сотень одужавших пацієнтів, а також медичні методи та засоби, що використовувалися під час лікування. Кожні п'ять років влаштовувалися свята на честь святого покровителя, які приваблювали особливо велику кількість хворих паломників з усієї Греції. Поряд були розташовані інші храми, колонади для прогулянок, стадіон для спортивних змагань і театр. Останній вміщував близько 17 тис. глядачів і був другим за величиною в Греції. На щастя; цей витвір архітектурного мистецтва зумів пережити століття і сьогодні залишається одним із скарбів грецької культурної спадщини (Casson, 1974, с.82-83; Firlej, 1995, с.111).

Для відвідувачів храмового комплексу було збудовано готель (катагогіон), що складався зі 160 кімнат на 2 поверхах. Готель, як і храм Асклепія, були невід'ємною частиною лікувального процесу, забезпечуючи фізичний та ментальний відпочинок відвідувачів (Rabotić, 2014, с. 110).

Лікувальний процес виглядав наступним чином: паломники мали ночувати в будь якій з вище згаданих будівель. Сплячи на підлозі серед собак і ручних змій, священних для Асклепія, вони уві сні «відвідували» бога, який або радив їм, яке лікування вжити, або ж їх магічно виліковував. Медичні методи, таким чином, поєднувалися з суто «божественною допомогою». На стінах «спалень» були таблички з яскравими свідченнями про ефективність бога. На

цих табличках також були викарбувані імена чоловіків і жінок, яких зцілив Асклепій, разом із хворобою, від якої кожен страждав, і способом лікування (Casson, 1974, с.83).

Ще одним центром культу Асклепія було місто Пергам (узбережжя Малої Азії). Тут (правда значно пізніше), у III ст. н. е., за ініціативою найвидатнішого римського лікаря Галена було засновано ще один медичний центр. Гален був автором майже двохсот наукових праць та особистим лікарем імператорів Марка Аврелія, Луція Вера та Коммода (Firlej, 1995,с.111).

Значну роль у добу Античності відігравали курорти. У V–IV ст. до н.е. їх чисельність разом із храмами бога Асклепія сягала близько 60. Цілющі води стали передумовою розвитку курортної справи у Фермопілах, Еліді та Іонії (Сем'янчук, 2022, с.7).

1.3.3.Мандрівки давніх греків, пов'язані з навчанням і торгівлею.

Освітні подорожі у Стародавній Греції спочатку були пов'язані з навчанням у гімнасіях (навчальних закладів для юнаків) та діяльністю мандрівних філософів-софістів. З часом такі подорожі стали більш поширеними з кількох причин:

Першою стало заснування афінським філософом Платоном, учнем Сократ, своєї знаменитої Академія (близько 387 р. до н. е).; другою - було створення давньогрецьким філософом, логографом і ритором Ісократом близько 393 р. до н.е. власної Школи риторики; третім важливим чинником стало відкриття Аристотелем у 335–334 роках до н.е. своєї перипатетичної, або мандрівної, філософської школи -Лікею (Сем'янчук, 2022,с.8).

В період між 700 та 500 рр. до н. е. грецькі міста-держави досягли вершини своєї економічної могутності та багатства. Їхня активна зацікавленість морськими справами сприяла заснуванню численних колоній по всьому Середземному та Чорному морях і розвитку інтенсивної торгівлі. З'явилися процвітаючі морські порти, серед яких Мілет на узбережжі Малої Азії, Коринф і Афіни в Греції, Сиракузи на Сицилії та Марсель на південному узбережжі Франції. Ці міста змогли створювати потужні флоти. Найбагатше з них, Коринф, спустило на воду найдорожчий військовий корабель — трирему (щоб надати йому руху потрібно було 170 веслярів) (Casson, 1994, с.60).

Розділ 2. Подорожування у Стародавньому Римі.

2.1. Простір руху «римського світу»: дороги, море і мандрівники.

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

Розвиток мережі римських доріг розпочався одночасно з територіальним розширенням Римської держави у IV ст. до н. е. Їхнє будівництво, насамперед, було зумовлене військовими потребами, адже дороги забезпечували швидке переміщення військ до стратегічно важливих прикордонних районів. Хоча дорожня мережа також сприяла сполученню між містами та поселеннями, основне призначення головних консульських шляхів полягало саме у військовому забезпеченні.

Першою стратегічною консульською дорогою стала Аппієва дорога (Via Appia), прокладена у 312 р. до н. е. за наказом цензора Аппія Клавдія Цека. Вона з'єднала Рим із Капуєю, забезпечуючи оперативне перекидання військ під час воєн із самнітами. Маршрут дороги складався переважно з прямих ділянок, що сприяло швидкому транспортуванню військових підрозділів і вантажів. Згодом Via Appia, відома як «цариця доріг» (*regina viarum*), була продовжена через Беневент і Тарент до Брундізія на узбережжі Адріатичного моря (De Benedictis, Licio, & Pinna, 2023, с.4).

Відповідно до римських поховальних традицій, уздовж дороги розміщувалися численні гробниці. Тому мандрівників, які прибували до Риму, першими зустрічали не житлові споруди, а пам'ятники та місця поховань його мешканців (Cioffi, 2016, с. 3).

У міру посилення політичної та військової могутності Риму розширювалася й удосконалювалася його дорожня мережа. У західних провінціях римляни прокладали нові шляхи сполучення, тоді як у східних - переважно модернізували вже наявні транспортні маршрути до загальноімперської системи (Cioffi, 2016, с. 3). Станом на близько 300 р. н. е. римська дорожня мережа охоплювала приблизно 90 тис. км головних магістралей і близько 200 тис. км інших шляхів (Rabotić, 2014, с. 104). За рівнем розвитку та масштабами вона не мала аналогів упродовж багатьох століть і залишалася унікальним явищем аж до XVIII ст. У середньовічній Європі мережі доріг із твердим покриттям були практично відсутні, тоді як більшість римських шляхів на той час уже перебувала в стані занепаду (Tilburg van, 2007, с. 1).

Римляни приділяли значну увагу прокладанню доріг, намагаючись робити їх якомога прямішими. Природні перешкоди змушували використовувати різноманітні інженерні споруди: через болота насипали дамби, через річки споруджували мости, а в скельних масивах прокладали тунелі. Так, у I ст. н. е. був прорит тунель, який дозволив скоротити та випрямити ділянку Фламінієвої дороги (Gierczak, 2011, с. 7).

Будівництво дороги розпочиналося з розмітки її меж. Для цього викопували дві паралельні траншеї, простір між якими заповнювали шарами каміння та щебню, скріпленими вапняним розчином. Поверх укладали міцні кам'яні або базальтові плити, ретельно підігнані одна до одної. Дорожнє покриття мало дещо підвищену середину, завдяки чому дощова вода легко стікала до узбіч і не руйнувала шлях (Mooney, 1920, с. 14).

Важливою складовою дорожньої інфраструктури були міліарії — кам'яні стовпи, які встановлювали через кожну римську милю (близько 1,5 км). Вони виконували роль дорожніх покажчиків і містили інформацію про відстань до Риму або до населеного пункту, від якого починався шлях. У провінціях система відліку могла відрізнятися: інколи вказували відстань між містами, а інколи — від головного адміністративного центру регіону (Casson, 1974. с. 173).

Розгалужена мережа доріг забезпечувала зручне пересування людей, товарів та державної пошти. Подорожувати можна було пішки, верхи або на

возах. Найчастіше використовували двоколісні та чотириколісні транспортні засоби, відкриті або криті. Для безпечного руху на крутих спусках їх обладнували спеціальними пристроями, які допомагали вчасно гальмувати і зменшували навантаження на тяглових тварин. Біля великих міст такі вози можна було орендувати, а державні кур'єри та чиновники користувалися поштовими станціями, де регулярно змінювали коней та упряжки (Mooney, 1920, с. 68).

Для перевезень використовували різних тяглових тварин: коней цінували за швидкість; мулів — за витривалість; а волів — за силу та здатність перевозити важкі вантажі. За підрахунками сучасних дослідників, віз, запряжений двома мулами, міг перевозити близько 250–300 кг вантажу, тоді як пара волів забезпечувала транспортування приблизно 380–400 кг (Adams, 2001, с. 112–113).

Римські дороги забезпечували доволі високі темпи пересування. Пішохід, зазвичай, міг пройти протягом дня близько 40 км. Використання возів або верхових тварин дозволяло збільшити денну відстань у 2 рази. Найшвидше пересувалися державні кур'єри, які за сприятливих умов долали понад 200 км за добу. Так, шлях між Антіохією та Константинополем, що становив близько 1200 км, такий кур'єр міг подолати приблизно за шість днів (Mooney, 1920, с. 88).

Подорожі на далекі відстані вимагали ретельної підготовки, особливо від заможних римлян. Разом із собою вони перевозили чималу кількість речей, необхідних для комфортного перебування в дорозі. До багажу входили предмети повсякденного вжитку, столове начиння, постільні речі, рушники та запасний одяг. Для тривалих переходів використовували міцне взуття, а від сонця захищалися широкополими капелюхами. Також мандрівники брали кілька видів плащів: легкі для теплої погоди, водонепроникні для дощу та тепліші для холодних днів (Casson, 1974. с. 176).

Не менш важливими були гроші та особисті цінності, які зазвичай зберігали у невеликих гаманцях або спеціальних сумках, що носили при собі. Деякі подорожні користувалися навіть переносними сонячними годинниками (Casson, 1974. с. 176).

Як і у Стародавній Греції, поряд із сухопутними дорогами важливу роль у сполученні між різними частинами Римської імперії відігравав морський транспорт. Для перевезення людей, товарів і пошти морські маршрути часто були економічно вигіднішими за наземні. Водночас подорожі морем залежали від природних умов і були можливими не протягом усього року. Зазвичай, навігаційний сезон тривав із травня до жовтня. У холодну пору року мореплавство значно ускладнювали зимові шторми, а також хмарна погода (Casson, 1974. с. 150).

Мережа середземноморських морських шляхів спиралася на систему великих портових міст, що виконували функції торговельних і транспортних центрів. Особливе значення мали Рим, Антіохія, Кесарія, Александрія, Карфаген, Кадіс, Картахена, Таррагона, Нарбонна, Марсель та Арль. Саме через них проходила основна частина морських перевезень у межах імперії.

Центральне місце в цій системі, звичайно, належало Риму. «Вічне місто» була пов'язане морськими маршрутами практично з усіма регіонами Середземномор'я, що забезпечувало постійне надходження товарів, продовольства та людей. Римський портовий комплекс був одним із найважливіших транспортних вузлів античного світу (Casson, 1974. с. 150).

Морські подорожі в античному світі суттєво відрізнялися від сучасних уявлень про комфорт. Подібно до грецьких кораблів, основним призначенням більшості суден «римського світу» було перевезення вантажів, тому потребам пасажирів приділяли небагато уваги. Останні мали самостійно дбати про все необхідне під час плавання (Casson, 1994, с. 124–125).

На подорожуючих римськими дорогами очікували все ті ж «вічні» небезпеки – розбійники та пірати.

Розбійницькі ватаги «полювали на здобич» не лише в околицях Риму та на території Італії, а й на Корсиці, в Іспанії, Галлії, Далмації, Дакії, Мезії, Фессалії, Малій Азії, Палестині та Північній Африці. Найуразливішими перед нападами були люди скромного достатку, які не могли дозволити собі озброєну охорону. Заможні ж подорожні, зазвичай, пересувалися у супроводі слуг, що значно зменшувало ризик пограбування. Наслідки зустрічі з розбійниками могли бути різними: одних жертв позбавляли життя, інших продавали в рабство або утримували в полоні з метою отримання викупу (Mooney, 1920, с. 81-82).

Подорожі морем у римську добу були пов'язані не лише з труднощами навігації та несприятливими погодними умовами, а й із постійною загрозою піратських нападів. Особливо небезпечними вважалися води біля узбережжя Анатолії в східній частині Середземного моря. Упродовж еллініcтичної епохи цей регіон був одним із головних осередків піратства в античному світі, а його численні затоки та важкодоступні бухти створювали сприятливі умови для діяльності морських розбійників (Arslan, 2021, с. 29).

Піратські ватажки нерідко користувалися підтримкою місцевих правителів, які бачили в них корисний інструмент для досягнення власних політичних або військових цілей. Яскравим прикладом є цар Мітрідат VI Євпатор, який у ході тривалого протистояння з Римом активно залучав піратів до боротьби проти римського впливу. Вони нападали на торговельні судна, перешкоджали морським перевезенням і завдавали значних збитків римській торгівлі та комунікаціям (Arslan, 2021, с. 24).

Окрім небезпек і труднощів дороги, мандрівникам доводилося стикатися й з адміністративними перешкодами, зокрема митним контролем. Митниці діяли як на сухопутних маршрутах, так і в морських портах, де здійснювалася перевірка товарів та стягувалися відповідні збори. Загалом оподаткуванню підлягали товари, які перевозилися з комерційною метою, зокрема й раби, придбані для подальшого продажу. Водночас особисті речі подорожніх зазвичай не обкладалися митом. Виняток також робився для предметів, які перевозилися для виконання державних доручень або призначалися для потреб влади (Mooney, 1920, с. 121-122).

Важливим чинником розвитку подорожей у Стародавньому Римі було активне вдосконалення картографії. Географічні карти використовувалися,

насамперед, у військових цілях, але також містили детальну інформацію про чужі території. Для їх укладання картографи нерідко подорожували під виглядом послів, купців або мандрівників. На картах позначалися стратегічно важливі об’єкти: гори, перевали, річки, переправи, порти, фортеці та великі міста. Видатним досягненням стала карта Римської держави, створена за наказом Марка Агріппи у I ст. до н. е., яку було висічено на мармурі та встановлено на Марсовому полі (Дмитренко, 2008, с.201-202).

Із I ст. до н. е. набули поширення спеціальні путівники з описом маршрутів, визначних пам’яток і місць для зупинки. Найвідомішими серед них були «Опис Еллади» Павсанія, «Сім див світу» Аристарха Самоського та «Паломницький путівник з Бордо до Єрусалиму» (Сем’янчук, 2022).

Особливо хочеться відзначити працю Павсанія. Остання стала одним із найцінніших джерел для ознайомлення з класичними чудесами світу, оскільки містила не лише перелік пам'яток і місць, а й перекази міфів, подвигів героїв та легендарних подій, що сприяли глибшому розумінню античної культури (Tortosa, Morán, 2023, с.2-3). Текст має структуру своєрідного письмового путівника, що послідовно охоплює територію Пелопоннесу (книги II–VIII), починаючись з Аттики (книга I), а завершуючись описом Беотії та Фокіди (книги IX–X) (Alcock, Cherry, & Elsner, 2001, с.4). За словами сучасних дослідників «…цей твір пропонує ретельні спостереження за навколишнім середовищем, результати досліджень, звернення до вторинних джерел, а також фіксацію археологічних, історичних, політичних, культурних і релігійних відомостей» (Katsoni, Fyta, 2021, с.12).

Туризм сприяв виникненню справжньої «індустрії гостинності». У період «Pax Romana» традиція гостинності мала не лише соціальне, а й сакральне значення. Вона вважалася під опікою Юпітеру, тому будь-яке порушення прав гостя сприймалося як образа богів. Через це гість у Римі користувався особливим захистом: заподіяння шкоди йому трактувалося як релігійний злочин, а не лише як порушення людського закону(Гузар, Голод, Паска та ін., 2022, с.210)..

З розвитком римського суспільства традиція гостинності набула правового характеру у формі «hospitium» — інституту, який закріплював взаємні права й обов'язки між господарем і гостем. Такі угоди нерідко мали довготривалий характер, передавалися у спадок або ставали основою політичних союзів. Цицерон у своїй праці «De Officiis» («Про обов’язки») стверджував: «Немає більш важливого обов’язку, ніж забезпечити, щоб до тих, хто приходить до наших домівок або на наші землі, ставилися з повагою та щедрістю, належними їм як людям» (Olivadese, Dindo,2025, с.8).

Розвиток подорожей у Римській імперії значною мірою підтримувався розгалуженою системою закладів гостинності. Вони були різними за рівнем комфорту та призначенням, але загалом їх можна умовно поділити на кілька основних типів: готелі (hospitia), постоялі двори (stabulae), таверни (tabernae) та трактири (popinae або cauponae) (O’Gorman, 2007, с. 46).

Найбільш упорядкованими вважалися готелі. Це були відносно великі заклади, де мандрівники могли винайняти кімнату на ніч, а також отримати їжу

та напої. Часто їх будували з розрахунком на приїжджих, які подорожували у справах або торгівлі.

Постоялі двори мали більш практичний характер. Зазвичай, це були будівлі з внутрішнім двором, навколо якого розташовувалися кімнати для ночівлі, кухня, приміщення для гігієни, а позаду — стайні для тварин. Такі заклади часто будували за межами міських стін, поблизу воріт, щоб обслуговувати подорожніх одразу після прибуття..

Таверни були простішими закладами, орієнтованими переважно на швидке харчування. У них подавали прості страви та напої. Інтер'єр зазвичай був дуже скромним: характерною рисою була кам'яна або мармурова стійка, за якою обслуговували відвідувачів.

Трактири займали проміжне місце між таверною і постоялим двором. Це були невеликі громадські заклади, де можна було поїсти, випити та інколи залишитися на ночівлю в окремих кімнатах (O'Gorman, 2007, с. 46).

У великих містах такі заклади найчастіше відкривали біля міських воріт або в центральних кварталах, а в портових містах — поблизу причалів. Щоб привернути клієнтів, власники використовували вивіски з назвою закладу, іноді доволі образні або навіть жартівливі: «Під орлом», «Під мечем», «У сестер», «Під вітрилом» та інші. Біля входу часто розміщували таблички з переліком послуг і умовами проживання. На деяких із них зазначалося, що заклад пропонує, наприклад, кімнату з трьома ложами та базовими зручностями. Інші таблички прямо заохочували відвідувачів цінами на напої, підкреслюючи різницю між звичайним і більш якісним вином (Сандуляк, 2012, с. 98).

Питання подорожей у Римській імперії мало й виразний соціально-гендерний вимір. У межах тогочасних моральних уявлень жінка, яка опинялася поза межами домашнього простору та чоловічого нагляду, сприймалася як така, що входить у потенційно небезпечну «зону ризику». Подорож без супроводу чоловіка або іншого надійного супутника часто розцінювалася як ситуація, що може поставити під загрозу не лише її фізичну безпеку, а й репутацію, тобто «добре ім'я» (Caruccі, 2016, с. 187–188).

Водночас, сучасні дослідники зауважують, що самі по собі загрози під час мандрів не були суто гендерно зумовленими. «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» (Caruccі, 2016, с. 184).

2.2. Культурні, освітні та торгові подорожі Римської імперії.

Для Стародавнього Риму були характерні різноманітні форми подорожей — від нетривалих поїздок до сусідніх міст і маєтків до масштабних мандрівок територією всієї Римської імперії. Особливої популярності такі тривалі подорожі набули в перші століття нашої ери, коли держава досягла найвищого рівня політичної стабільності та економічного розвитку. Розгалужена мережа доріг, безпека пересування та активний розвиток морського сполучення сприяли збільшенню мобільності населення. Заможні римляни вирушали в подорожі з освітньою, оздоровчою, релігійною або розважальною метою, відвідуючи відомі міста, курорти, храми та культурні центри. Такі мандрівки

можна вважати своєрідними прообразами сучасного туризму, оскільки вони передбачали заздалегідь сплановані маршрути, відвідування визначних місць та використання спеціальної інфраструктури для подорожніх.

Серед найбільш популярних маршрутів подорожей римської доби важливе місце посідали землі Італії, Греції, Малої Азії та Єгипту. Ці регіони приваблювали мандрівників багатою історико-культурною спадщиною, релігійними святинями та визначними пам'ятками античного світу.

В **Італії** одним із найпоширеніших туристичних напрямків був острів Сицилія. Подорож зазвичай розпочиналася в Римі або Неаполі й пролягала через Мессінську протоку. Основною метою відвідування острова були знамениті храми в Сиракузах, присвячені Артеміді та Афіні, а також вулкан Етна, який вважався одним із найвизначніших природних об'єктів античного світу. Поєднання природних ландшафтів і величних архітектурних споруд робило Сицилію важливим центром культурно-пізнавальних подорожей (Lomine, 2005, c.75).

Не меншою популярністю користувалася **Греція**, яка сприймалася римлянами як осередок освіти, філософії та мистецтва. Особливу увагу привертали Дельфи — загальногрецький релігійний центр із храмом та оракулом Аполлона, до якого зверталися як окремі особи, так і державні діячі. Значний інтерес викликали Афіни з їхнім Акрополем, Коринф із відомим перешийком, Епідавр із культовими спорудами та Олімпія — один із найважливіших сакральних центрів Греції, де знаходилася монументальна статуя Зевса роботи Фідія, що належала до Семи чудес світу. Також мандрівники відвідували Спарту, яка зберігала славу одного з наймогутніших полісів давнини. Серед островів найбільшою популярністю користувалися Делос із храмовими комплексами Аполлона, Самофракія з її містеріальними культами та Родос, відомий своїми культурними традиціями й морською могутністю (Lomine, 2005, c.75).

Важливим напрямком подорожей була також **Мала Азія**, де знаходилися численні пам'ятки елліністичної культури. Особливо відомим був Кнід, де розташовувалася знаменита статуя «Афродіта Кнідська», створена скульптором Праксителем. Велику кількість відвідувачів приваблювали Ефес із величним храмом Артеміди, Смірна, Колофон та Дідима, де знаходився один із найшановніших оракулів античного світу (Lomine, 2005, c.75).

Серед усіх римських провінцій особливе місце посідав **Єгипет**. Його стародавня цивілізація, монументальні споруди та екзотична культура викликали значний інтерес серед римської еліти. Популярності Єгипту сприяло й те, що численні єгипетські пам'ятки були представлені безпосередньо в Римі. Найбільше захоплення викликали обеліски та піраміди, які сприймалися як символи давньої могутності. Перший єгипетський обеліск був доставлений до Риму за наказом імператора Августа. Виготовлений із червоного граніту за часів правління фараона Рамзеса II, він був перевезений морем і встановлений у столиці імперії. Згодом імператор Констанцій II наказав доставити до Риму ще один обеліск із Карнакського храмового комплексу, що свідчило про постійний

інтерес римлян до єгипетської спадщини (Костючок, Солонець, Щербін, 2025, с.1739-1740).

У І ст. н.е. сформувався своєрідний «єгипетський тур», який охоплював найвизначніші пам'ятки країни. Центральне місце в ньому займала Александрія — найбільший культурний і науковий центр Середземномор'я, відомий своїм маяком, гробницею Александра Македонського, храмом Серапіса, святилищем Пана та Александрійським мусейоном. Значний інтерес викликали руїни Геліополя, стародавній Мемфіс із храмом бога Птаха, Крокодилополь — центр культу бога Себека, якого зображували з головою крокодила, а також Абідос із храмовим комплексом фараона Сеті І. Завершальними пунктами маршруту зазвичай були Фіви та їхній знаменитий некрополь, що містив численні поховальні комплекси єгипетських правителів і вважався одним із найвизначніших археологічних центрів античного світу (Lomine, 2005, с.74).

Вагомий внесок Римська імперія зробила у розвиток **оздоровчого туризму**, оскільки турбота про здоров'я та фізичний стан людини поступово стала важливою складовою способу життя заможних верств населення. Саме в цей період набули поширення подорожі з лікувально-профілактичною метою, що стали одним із перших проявів організованої рекреаційної діяльності.

Особливу роль у системі оздоровчих подорожей відігравали приморські курорти Італії. Щороку в літній період представники римської аристократії залишали столицю, прагнучи уникнути перенаселеності, шуму та несприятливих санітарних умов «Вічного міста». Популярними місцями відпочинку ставали узбережжя Неаполітанської затоки, які приваблювали сприятливим кліматом, мальовничими краєвидами та розвиненою інфраструктурою. Мандрівники зупинялися в численних заїжджих дворах, готелях і приватних помешканнях, розташованих поблизу моря (Rabotić, 2014, с.104).

Найбільш відомим і престижним курортом античного світу була Байя, розташована неподалік Неаполя. Це місто вважається першим великим літнім курортом Римської імперії та протягом століть зберігало репутацію найпопулярнішого місця відпочинку серед римської еліти. Байя славилася великою кількістю термальних і мінеральних джерел, лікувальні властивості яких високо цінувалися сучасниками. Тут будувалися розкішні вілли та лазні, а саме місто стало своєрідним центром курортного життя. Відвідування гарячих джерел поєднувалося з відпочинком, спілкуванням, культурними заходами та світськими зустрічами, що робило Байю не лише оздоровчим, а й суспільним осередком римської аристократії (Casson, 1974. с. 142).

Уявлення римлян про лікування значною мірою ґрунтувалися на переконанні, що зміна клімату позитивно впливає на стан здоров'я. Особливо це стосувалося людей, які страждали на захворювання дихальної системи, насамперед сухоти. Для покращення самопочуття таким хворим рекомендували подорожі до регіонів із теплішим і сухішим кліматом. Найчастіше вони вирушали до Єгипту або інших районів Північної Африки, де природні умови вважалися сприятливими для лікування та відновлення організму. Крім Байї, популярністю користувалися й інші оздоровчі центри Римської імперії.

Відомим курортом були Стабії на узбережжі південно-західної Італії, які приваблювали відпочивальників м'яким морським кліматом і мальовничими ландшафтами. Серед грецьких курортів особливе місце посідала Антікіра, розташована на узбережжі Коринфської затоки. Вона була відома не лише своїми природними умовами, а й використанням лікарських рослин, що застосовувалися для лікування різних захворювань. Значною популярністю користувався також острів Евбея, де знаходилися гарячі термальні джерела та купальні, які відвідували з лікувальною й профілактичною метою (Mooney, 1920, с. 33).

Поряд із релігійними, оздоровчими та культурно-пізнавальними подорожами в Римській імперії значного розвитку набув **освітній туризм**. Навчальні подорожі були поширеним явищем серед представників заможних верств населення. Молодь вирушала до відомих освітніх центрів, де діяли школи риторики, філософії, медицини та права. Такі поїздки розглядалися як важливий етап формування майбутньої кар'єри. Перебування в іншому місті давало змогу не лише отримати якісну освіту, а й ознайомитися з місцевими культурними традиціями, архітектурою та суспільним життям.

Серед найважливіших освітніх центрів Західної Римської імперії вирізнялися Кремона та Медіолан (сучасний Мілан). Значну кількість студентів приваблював також Августодун (сучасний Отен у Франції).У південних провінціях важливим осередком освіти був Карфаген — одне з найбільших міст Північної Африки. Особливе місце серед освітніх центрів античного світу займала Александрія в Єгипті. Завдяки знаменитій бібліотеці та Мусейону місто перетворилося на міжнародний науковий центр, де розвивалися математика, астрономія, медицина, географія та філософія. Велике значення мала також Антіохія — столиця римської Сирії. Завдяки вигідному географічному положенню місто стало важливим центром зустрічі еллініcтичних, римських і східних культурних традицій. Не менш відомим був Тарс у Кілікії (територія сучасної Туреччини), який мав давні освітні традиції та вважався одним із провідних інтелектуальних осередків Східного Середземномор'я. Справжнім студентським центром античного світу була Смірна в Малій Азії. Місто приваблювало молодь із різних регіонів, зокрема з Греції, Фінікії, Ассирії та Єгипту (Mooney, 1920, с. 31).

Важливим чинником розвитку подорожей у Римській імперії була торгівля, яка сприяла формуванню та поширенню **ділового туризму**. Активні торговельні зв'язки між провінціями та сусідніми державами зумовлювали постійне переміщення купців, посередників, судновласників і представників торговельних компаній. Подорожі з комерційною метою стали невід'ємною складовою економічного життя імперії та охоплювали величезні території від Західної Європи до країн Сходу.

Римські купці здійснювали регулярні поїздки практично всією територією імперії, а також далеко за її межами. Торговельні маршрути простягалися від Британії до басейну Євфрату, від германських земель до північних районів Африки, а від Піренейського півострова — до Кавказького регіону. Завдяки розвиненій мережі доріг, морських шляхів і портів торговці могли

підтримувати постійні контакти між найвіддаленішими частинами держави. Про надзвичайно широкий географічний масштаб ділових подорожей у римську добу свідчать численні повідомлення античних авторів, а також археологічні знахідки й епіграфічні пам'ятки. Написи на торговельних товарах, пам'ятні стели, документи та згадки в літературних джерелах підтверджують існування розгалуженої мережі економічних зв'язків, що поєднувала найвіддаленіші регіони Стародавнього світу (Mooney, 1920, с. 33).

2.3. Туристичні традиції Стародавнього Риму.

На завершення слід зазначити, що розвиток подорожей у Римській імперії сприяв формуванню своєрідної туристичної культури що має багато схожих рис із сучасним туризмом. Одним із найпоширеніших способів залишити пам'ять про своє перебування в тому чи іншому місці було створення графіті. Такі написи виявлено на скелях, стінах храмів, усипальниць та інших об'єктів, розташованих уздовж популярних маршрутів. Частина написів мала релігійний характер і була присвячена богам або містила прохання про захист під час подорожі. Водночас чимало мандрівників залишали власні імена, короткі повідомлення чи згадки про відвідування певного місця. Подібні написи виконували функцію своєрідного свідчення присутності людини та нагадують сучасні автографи туристів (Adams, 2001, с.142).

Важливим елементом туристичної поведінки була також купівля сувенірів. Як і сучасні туристи, античні мандрівники нерідко залишали після себе побутове сміття, що свідчить про існування певних проблем, пов'язаних із масовим відвідуванням популярних місць. Для обслуговування туристів існували спеціальні провідники та екскурсоводи. Вони супроводжували відвідувачів визначними пам'ятками, демонстрували храми, святилища, статуї, меморіальні споруди та інші об'єкти. Гіди знайомили подорожніх із місцевими обрядами й традиціями, пояснювали особливості культів, а також розповідали легенди, міфи та історичні події, пов'язані з конкретною місцевістю (Rabotić, 2014, с.105).

Поширення туристичних подорожей стимулювало виникнення своєрідної сувенірної індустрії. Археологічні знахідки свідчать, що в античному світі існувало виробництво предметів, спеціально призначених для продажу відвідувачам популярних туристичних центрів. Так, поблизу сучасного Лісабона було знайдено скляний флакон із детальним зображенням міста Путеоли (сучасне Поццуолі). На ньому були відтворені найвідоміші споруди міста, зокрема амфітеатр, аркади, лазні та портові споруди. Подібні сувенірні вироби із зображеннями знаменитого курорту Байя виявлені також у Римі та різних районах Північної Італії, що свідчить про значне поширення таких пам'ятних речей серед населення імперії (Foubert, Breeze, (2014, с.184).

Цікаві свідчення античної сувенірної культури були знайдені й далеко за межами Римської держави. Зокрема, на території сучасного Афганістану археологи виявили посудину, прикрашену сценою з гавані Александрії. В самій Александрії значним попитом користувалися недорогі фаянсові вироби з рельєфними зображеннями представниць династії Птолемеїв. Їх купували не лише місцеві жителі, а й численні відвідувачі міста, які прагнули зберегти

пам’ять про подорож до одного з найвизначніших культурних центрів античності (Casson, 1974. c. 286).

Висновки. Подорожі у Стародавній Греції та Римській імперії становили складне, багатофункціональне явище, яке поєднувало в собі релігійні, соціальні, економічні, освітні та культурні практики. Вони виступали важливою частиною життя античного суспільства, визначаючи мобільність останнього.

У Стародавній Греції розвиток подорожей значною мірою був обмежений природно-географічними умовами та слабко розвиненою дорожньою інфраструктурою. Водночас, саме релігійні свята, паломництва до святилищ, участь у панеллінських іграх та освітні мандрівки сприяли формуванню спільного культурного простору еллінського світу. Подорожі до Олімпії, Дельф, Епідавра та інших центрів виконували не лише сакральну, а й інтеграційну функцію, об’єднуючи розрізнені поліси в єдину грецьку цивілізацію.

У Римській імперії розвиток подорожей досяг значно вищого рівня завдяки розгалуженій мережі доріг, удосконаленій системі транспортного сполучення та відносній безпеці періоду «Pax Romana». Це забезпечило активне переміщення людей на великі відстані та сприяло формуванню більш організованих форм подорожей. Саме внаслідок космополітичного характеру Імперії туризм з’явився тут як явище.

З’являються елементи туристичної інфраструктури. До них належали готелі, постоялі двори, таверни, приватні місця гостинності, а також спеціалізовані лікувальні та релігійні комплекси. Особливо значущими були курорти та святилища, які поєднували функції відпочинку, лікування та духовної практики.

В епоху античності відбуваються формування ранніх форм туристичної культури. З’являються сувеніри, графіті, послуги гідів, а також сформовані маршрути подорожей до визначних пам’яток. Подорожі вже все більше виходять за межі суто практичних потреб і набувають культурно-пізнавального характеру.

Не менш важливим є те, що подорожі в античному світі сприяли активному обміну знаннями, товарами та культурними традиціями між різними регіонами Середземномор’я. Вони стали одним із ключових чинників інтеграції античного світу та розвитку спільного соціального, політичного та культурного просторів.

Таким чином, саме в античний період сформувалися базові засади сучасного туризму: транспортна мобільність, інфраструктура гостинності, культурно-пізнавальні мотиви подорожей та практика організованих маршрутів. Подорожі стали не лише засобом пересування, а й важливим соціокультурним явищем, яке суттєво вплинуло на розвиток античних цивілізацій і заклало основу для подальшої еволюції туризму в наступні історичні періоди.

Література:

Баукова, А. (2025). Гостинність, її знаки і символи в античній традиції. *Науковий вісник Ужгородського університету. Серія «Історія», 1(52),* 59–66.

Гузар, У. Є., Голод, А. П., Паска, М. З., Феленчак, Ю. Б., Федоришина, Л. М. (2022). Становленні індустрії гостинності як чинника підвищення конкурентоспроможності національної економіки. Фінансово-кредитна діяльність: проблеми теорії та практики. Збірник наукових праць. Том.3, №44, 208-215. https://fkd.net.ua/index.php/fkd/article/download/3596/3590/13999

Дмитренко, В. (2008). *Розвідка та інші таємні служби Стародавнього Риму і його супротивників*. Львів: «Кальварія», 751 с. ttps://shron1.chtyvo.org.ua/Dmytrenko_Volodymyr/Rozvidka_ta_inshi_taiemni_sluzhby_Starodavnoho_Rymu_i_ioho_suprotyvnykiv.pdf

Костючок, П. Л., Солонець, І. Ф., Щербін, Л. В. (2025). Єгиптоманія у Стародавньому Римі. *Вісник науки та освіти (Серія «Філологія», Серія «Педагогіка», Серія «Соціологія», Серія «Культура і мистецтво», Серія «Історія та археологія»), 6 (36),* 1735-1744. http://hdl.handle.net/123456789/23377

Сандуляк, І. (2012). Заїжджі двори стародавньої Греції та Риму і обслуговування в них мандрівників. *Питання стародавньої та середньовічної історії, археології й етнології, т.1,* 91-101. http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=ASP_meta&C21COM=S&2_S21P03=FILA=&2_S21STR=Pssiae_2012_1_8

Сем'янчук, П. М. (2022). Історія та географія туристично рекреаційних подорожей і курортної справи у Стародавньому Світі. *Економіка та суспільство (Електронний журнал), 44.* https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/download/1832/1767/

Adams, C. (2001). 'There and back again': getting around in Roman Egypt. In Travel and Geography in the Roman Empire, edited Colin Adams and Ray Laurence, London: Routledge. 138–166. https://ua.libcats.org/book/1083466

Alcock, S. E., Cherry, J. F., & Elsner, J. (Eds.). (2001). *Pausanias: Travel and memory in Roman Greece*. Oxford University Press, Pp. 380. https://eclass.uoa.gr/modules/document/file.php/ARCH744/%CE%92%CE%99%CE%92%CE%9B%CE%99%CE%9F%CE%93%CE%A1%CE%91%CE%A6%CE%99%CE%91/01%20ALCOCK%20ET%20AL_Pausanias_Travel_and_Memory_in_Roman_%28Bookos.org%29.pdf

Arslan, M. (2021). Piracy: The Pre-existing Security Problem at Antiquity. *Mediterranean Journal of Humanities, XI,* 17-30. https://dergipark.org.tr/tr/pub/mjh/issue/81361/1407038

Carucci, M. (2016). The Dangers of Female Mobility in Roman Imperial Times. The Impact of Mobility and Migration in the Roman Empire. Leiden ; Boston : Brill. 173-190. https://www.jstor.org/stable/10.1163/j.ctv2gjwvpx

Casson, L. (1974). *Travel in the Ancient World*. Hakkert, Toronto, Pp. 384. https://vdoc.pub/documents/travel-in-the-ancient-world-2md9kh4tjod0

Casson, L. (1994). *Ships and seafaring in ancient times*. Austin : Universisty of Texas Press. 172 p. https://www.ancientportsantiques.com/wp-content/uploads/Documents/ETUDESarchivees/Navires/Documents/Casson1994.pdf

Christou, P. (2022). The ancient history of tourism (c. 9000 BC-AD 650). *The History and Evolution of Tourism,*CABI, 12-29. https://www.researchgate.net/publication/358686097_The_ancient_history_of_tourism_c_9000_BC-AD_650

Cioffi, R. (2016). Travel in the Roman World. Oxford Handbooks Online, 1-39. https://eclass.uth.gr/modules/document/file.php/PRD_P_111/%CE%9A%CE%B5%CE%AF%CE%BC%CE%B5%CE%BD%CE%B1%202020%2021/Travel%20in%20the%20Roman%20World.pdf

De Benedictis, L., Licio, V., & Pinna, A. M. (2023). *From the historical Roman road network to modern infrastructure in Italy*. *Journal of Regional Science.* https://www.researchgate.net/publication/362706778_From_the_historical_Roman_road_network_to_modern_infrastructure_in_Italy

Firlej, F. (1995). Podróże o charakterze turystycznym w starożytnej Grecji i Rzymie. *Studia Pedagogiczne. Problemy Społeczne, Edukacyjne i Artystyczne, 10*, 105-114. https://bazhum.muzhp.pl/media/texts/studia-pedagogiczne-problemy-spoeczne-edukacyjne-i-artystyczne/1995-tom-10/studia_pedagogiczne_problemy_spoleczne_edukacyjne_i_artystyczne-r1995-t10-s105-114.pdf

Foubert, L., Breeze, D. (2014). Mobility in the Roman Empire. Past mobilities: archaeological approaches to movement and mobility. Burlington, VT: Ashgate, 175-186. https://repository.ubn.ru.nl/bitstream/handle/2066/132172/132172.pdf?sequence=1&isAllowed=y

García Romero, F. (2013). Sports tourism in Ancient Greece. *Journal of Tourism History, 5*(3).https://www.researchgate.net/publication/271757381_Sports_tourism_in_Ancient_Greece/link/595f64ba0f7e9b8194d768ac/download?_tp=eyJjb250ZXh0Ijp7ImZpcnN0UGFnZSI6InB1YmxpY2F0aW9uIiwicGFnZSI6InB1YmxpY2F0aW9uIn19

Gierczak, B. (2011). Uwarunkowania historyczne rozwoju transportu turystycznego. *Orłowski D., Wylężałek J. (red.). Związki polskiego dziedzictwa kulturowego z turystyką,. Wyd. WSTiJO, Warszawa.* 57-70. https://www.researchgate.net/publication/301196996_Uwarunkowania_historyczne_rozwoju_transportu_turystycznego

Greiner, A., & Toivanen, M. (2024). Colonial baggage: An introduction. *Itinerario*, *48*(1), 1–12. https://www.researchgate.net/publication/387339017_Colonial_Baggage_An_Introduction

Katsoni, V., & Fyta, A. (2021). From Pausanias to Baedeker and Trip Advisor: Textual proto-tourism and the engendering of tourism distribution channels. *Turyzm/Tourism*, *31*(1), 11–19. https://www.researchgate.net/publication/352312907_From_Pausanias_to_Baedeker_

and_Trip_Advisor_Textual_proto-tourism_and_the_engendering_of_tourism_distribution_channels/link/60c3469892851ca6f8dc2cfc/download?_tp=eyJjb250ZXh0Ijp7ImZpcnN0UGFnZSI6InB1YmxpY2F0aW9uIiwicGFnZSI6InB1YmxpY2F0aW9uIn19

Kubatzki, J. (2018). Processions and Pilgrimage in Ancient Greece: Some Iconographical Considerations. Luig, U. (Ed.) *Approaching the Sacred. Pilgrimage in historical and intercultural perspective*, Berlin: Edition Topoi, 129-157. https://refubium.fu-berlin.de/bitstream/handle/fub188/22683/bsa_049_05.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Lomine, L. (2005). Tourism in Augustan Society (44 BC–AD 69). In: J.K. Waldton (ed.), Histories of Tourism: Representation, Identity and Conflict Clevendon: Channel View Publications, 69-87. https://mudrac.ffzg.hr/~dpolsek/sociologija%20turizma/Loykie%20Lomine_tourism%20in%20augustan%20society.pdf

Mooney, W. (1920). Travel among the Ancient Romans. Boston, Richard G. Badger, The Gorham Press. 180 p. http://www.public-ardlibrary.uk/dailyebook/Travel%20among%20the%20ancient%20Romans%20(c1920).pdf

O'Gorman, K. (2007). Discovering Commercial Hospitality In Ancient Rome. The Hospitality Review, April , 44-52. https://pureportal.strath.ac.uk/files/64387200/strathprints005846.pdf

Olivadese, M., & Dindo, M. L. (2025). Ancient wisdom in modern tourism: Sustainable solutions from Greek and Roman literature. *Land, 14*(1), 109. https://www.mdpi.com/2073-445X/14/1/109

Rabotić, (2014). Special-purpose travel in ancient times: "Tourism before tourism*?". Proceedings Book of the 2nd Belgrade International Tourism Conference (BITCO 2014): Thematic Tourism in a Global Environment: Advantages, Challenges and Future Developments . Belgrade: College of Tourism.* 99-114. https://www.researchgate.net/publication/264825324_SPECIAL-PURPOSE_TRAVEL_IN_ANCIENT_TIMES_TOURISM_BEFORE_TOURISM

Tilburg van, C. (2007). Traffic and Congestion in the Roman Empire. Routledge, 264 p. https://api.pageplace.de/preview/DT0400.9781134129751_A23770399/preview-9781134129751_A23770399.pdf

Tortosa, T., & Morán, C. J. (2023). *The Roman past of three Spanish cities as the impetus behind the rise of archaeological tourism*. *Culture & History Digital Journal, 12*(1). https://www.researchgate.net/publication/370690706_The_Roman_Past_of_three_Spanish_Cities_as_the_Impetus_behind_the_Rise_of_Archaeological_Tourism

Wacker, C. (2025). The evolution of visiting Olympia: From ancient pilgrims to the threshold of modern tourism (ca. 1900). *Gazi Journal of Physical Education and Sports Sciences, 30*(Special Issue), 37–44. https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/5484725

REFERENCES

Baukova, A. (2025). Hostynnist, yii znaky i symvoly v antychnii tradytsii. *Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho universytetu. Seriia «Istoriia», 1(52)*, 59–66.

Huzar, U. Ye., Holod, A. P., Paska, M. Z., Felenchak, Yu. B., Fedoryshyna, L. M. (2022). Stanovlenni industrii hostynnosti yak chynnyka pidvyshchennia konkurentospromozhnosti natsionalnoi ekonomiky. Finansovo-kredytna diialnist: problemy teorii ta praktyky. Zbirnyk naukovykh prats. Tom.3, №44, 208-215. https://fkd.net.ua/index.php/fkd/article/download/3596/3590/13999

Dmytrenko, V. (2008). *Rozvidka ta inshi taiemni sluzhby Starodavnoho Rymu i yoho suprotyvnykiv*. Lviv: «Kalvariia», 751 s. ttps://shron1.chtyvo.org.ua/Dmytrenko_Volodymyr/Rozvidka_ta_inshi_taiemni_sluzhby_Starodavnoho_Rymu_i_ioho_suprotyvnykiv.pdf

Kostiuchok, P. L., Solonets, I. F., Shcherbin, L. V. (2025). Yehyptomaniia u Starodavnomu Rymi. *Visnyk nauky ta osvity (Seriia «Filolohiia», Seriia «Pedahohika», Seriia «Sotsiolohiia», Seriia «Kultura i mystetstvo», Seriia «Istoriia ta arkheolohiia»), 6 (36),* 1735-1744. http://hdl.handle.net/123456789/23377

Sanduliak, I. (2012). Zaizhdzhi dvory starodavnoi Hretsii ta Rymu i obsluhovuvannia v nykh mandrivnykiv. *Pytannia starodavnoi ta serednovichnoi istorii, arkheolohii y etnolohii, t.1,* 91-101. http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=ASP_meta&C21COM=S&2_S21P03=FILA=&2_S21STR=Pssiae_2012_1_8

Semianchuk, P. M. (2022). Istoriia ta heohrafiia turystychno rekreatsiinykh podorozhei i kurortnoi spravy u Starodavnomu Sviti. *Ekonomika ta suspilstvo (Elektronnyi zhurnal), 44.* https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/download/1832/1767/

Adams, C. (2001). 'There and back again': getting around in Roman Egypt. In Travel and Geography in the Roman Empire, edited Colin Adams and Ray Laurence, London: Routledge. 138–166. https://ua.libcats.org/book/1083466

Alcock, S. E., Cherry, J. F., & Elsner, J. (Eds.). (2001). *Pausanias: Travel and memory in Roman Greece*. Oxford University Press, Pp. 380. https://eclass.uoa.gr/modules/document/file.php/ARCH744/%CE%92%CE%99%CE%92%CE%9B%CE%99%CE%9F%CE%93%CE%A1%CE%91%CE%A6%CE%99%CE%91/01%20ALCOCK%20ET%20AL_Pausanias_Travel_and_Memory_in_Roman_%28Bookos.org%29.pdf

Arslan, M. (2021). Piracy: The Pre-existing Security Problem at Antiquity. *Mediterranean Journal of Humanities, XI,* 17-30. https://dergipark.org.tr/tr/pub/mjh/issue/81361/1407038

Carucci, M. (2016). The Dangers of Female Mobility in Roman Imperial Times. The Impact of Mobility and Migration in the Roman Empire. Leiden ; Boston : Brill. 173-190. https://www.jstor.org/stable/10.1163/j.ctv2gjwvpx

Casson, L. (1974). *Travel in the Ancient World*. Hakkert, Toronto, Pp. 384. https://vdoc.pub/documents/travel-in-the-ancient-world-2md9kh4tjod0

Casson, L. (1994). *Ships and seafaring in ancient times*. Austin : Universisty of Texas Press. 172 p. https://www.ancientportsantiques.com/wp-content/uploads/Documents/ETUDESarchivees/Navires/Documents/Casson1994.pdf

Christou, P. (2022). The ancient history of tourism (c. 9000 BC-AD 650). *The History and Evolution of Tourism*,CABI, 12-29. https://www.researchgate.net/publication/358686097_The_ancient_history_of_tourism_c_9000_BC-AD_650

Cioffi, R. (2016). Travel in the Roman World. Oxford Handbooks Online, 1-39. https://eclass.uth.gr/modules/document/file.php/PRD_P_111/%CE%9A%CE%B5%CE%AF%CE%BC%CE%B5%CE%BD%CE%B1%202020%2021/Travel%20in%20the%20Roman%20World.pdf

De Benedictis, L., Licio, V., & Pinna, A. M. (2023). *From the historical Roman road network to modern infrastructure in Italy*. *Journal of Regional Science.* https://www.researchgate.net/publication/362706778_From_the_historical_Roman_road_network_to_modern_infrastructure_in_Italy

Firlej, F. (1995). Podróże o charakterze turystycznym w starożytnej Grecji i Rzymie. *Studia Pedagogiczne. Problemy Społeczne, Edukacyjne i Artystyczne, 10*, 105-114. https://bazhum.muzhp.pl/media/texts/studia-pedagogiczne-problemy-spoeczne-edukacyjne-i-artystyczne/1995-tom-10/studia_pedagogiczne_problemy_spoleczne_edukacyjne_i_artystyczne-r1995-t10-s105-114.pdf

Foubert, L., Breeze, D. (2014). Mobility in the Roman Empire. Past mobilities: archaeological approaches to movement and mobility. Burlington, VT: Ashgate, 175-186. https://repository.ubn.ru.nl/bitstream/handle/2066/132172/132172.pdf?sequence=1&isAllowed=y

García Romero, F. (2013). Sports tourism in Ancient Greece. *Journal of Tourism History, 5*(3).https://www.researchgate.net/publication/271757381_Sports_tourism_in_Ancient_Greece/link/595f64ba0f7e9b8194d768ac/download?_tp=eyJjb250ZXh0Ijp7ImZpcnN0UGFnZSI6InB1YmxpY2F0aW9uIiwicGFnZSI6InB1YmxpY2F0aW9uIn19

Gierczak, B. (2011). Uwarunkowania historyczne rozwoju transportu turystycznego. *Orłowski D., Wylężałek J. (red.). Związki polskiego dziedzictwa kulturowego z turystyką,. Wyd. WSTiJO, Warszawa.* 57-70. https://www.researchgate.net/publication/301196996_Uwarunkowania_historyczne_rozwoju_transportu_turystycznego

Greiner, A., & Toivanen, M. (2024). Colonial baggage: An introduction. *Itinerario*, *48*(1), 1–12. https://www.researchgate.net/publication/387339017_Colonial_Baggage_An_Introduction

Katsoni, V., & Fyta, A. (2021). From Pausanias to Baedeker and Trip Advisor: Textual proto-tourism and the engendering of tourism distribution channels. *Turyzm/Tourism*, *31*(1), 11–19. https://www.researchgate.net/publication/352312907_From_Pausanias_to_Baedeker_

and_Trip_Advisor_Textual_proto-tourism_and_the_engendering_of_tourism_distribution_channels/link/60c3469892851ca6f8dc2cfc/download?_tp=eyJjb250ZXh0Ijp7ImZpcnN0UGFnZSI6InB1YmxpY2F0aW9uIiwicGFnZSI6InB1YmxpY2F0aW9uIn19

Kubatzki, J. (2018). Processions and Pilgrimage in Ancient Greece: Some Iconographical Considerations. Luig, U. (Ed.) *Approaching the Sacred. Pilgrimage in historical and intercultural perspective*, Berlin: Edition Topoi, 129-157. https://refubium.fu-berlin.de/bitstream/handle/fub188/22683/bsa_049_05.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Lomine, L. (2005). Tourism in Augustan Society (44 BC–AD 69). In: J.K. Waldton (ed.), Histories of Tourism: Representation, Identity and Conflict Clevendon: Channel View Publications, 69-87. https://mudrac.ffzg.hr/~dpolsek/sociologija%20turizma/Loykie%20Lomine_tourism%20in%20augustan%20society.pdf

Mooney, W. (1920). Travel among the Ancient Romans. Boston, Richard G. Badger, The Gorham Press. 180 p. http://www.public-ardlibrary.uk/dailyebook/Travel%20among%20the%20ancient%20Romans%20(c1920).pdf

O'Gorman, K. (2007). Discovering Commercial Hospitality In Ancient Rome. The Hospitality Review, April , 44-52. https://pureportal.strath.ac.uk/files/64387200/strathprints005846.pdf

Olivadese, M., & Dindo, M. L. (2025). Ancient wisdom in modern tourism: Sustainable solutions from Greek and Roman literature. *Land, 14*(1), 109. https://www.mdpi.com/2073-445X/14/1/109

Rabotić, (2014). Special-purpose travel in ancient times: "Tourism before tourism*?". Proceedings Book of the 2nd Belgrade International Tourism Conference (BITCO 2014): Thematic Tourism in a Global Environment: Advantages, Challenges and Future Developments . Belgrade: College of Tourism.* 99-114. https://www.researchgate.net/publication/264825324_SPECIAL-PURPOSE_TRAVEL_IN_ANCIENT_TIMES_TOURISM_BEFORE_TOURISM

Tilburg van, C. (2007). Traffic and Congestion in the Roman Empire. Routledge, 264 p. https://api.pageplace.de/preview/DT0400.9781134129751_A23770399/preview-9781134129751_A23770399.pdf

Tortosa, T., & Morán, C. J. (2023). *The Roman past of three Spanish cities as the impetus behind the rise of archaeological tourism*. *Culture & History Digital Journal, 12*(1). https://www.researchgate.net/publication/370690706_The_Roman_Past_of_three_Spanish_Cities_as_the_Impetus_behind_the_Rise_of_Archaeological_Tourism

Wacker, C. (2025). The evolution of visiting Olympia: From ancient pilgrims to the threshold of modern tourism (ca. 1900). *Gazi Journal of Physical Education and Sports Sciences, 30*(Special Issue), 37–44. https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/5484725

ABSTRACTS

Section 1. Historical aspects, evolution, and modern transformations of key destinations

***Vadym Orekhovskyi*. Tourism in the Ancient World: Features of Development in Ancient Greece and Rome**. The aim of the study is a comprehensive analysis of the development of travel and early forms of tourism in Ancient Greece and the Roman Empire. It reveals the main conditions of travel in the ancient world: the condition of roads, means of transport, the features of sea travel, as well as the risks associated with robbery and piracy. Considerable attention is paid to the social aspects of travel, in particular the institutios of hospitality and the formation of the first elements of tourism infrastructure. The author examines in detail different types of travel: religious, sports, health, educational, trade. It is shown that such travel was an important component of the cultural, economic and religious life of ancient societies. The emergence of elements of tourist culture - souvenirs, graffiti, guide services and the emergence of specialized travel routes - is highlighted. In general, the study demonstrates that in the ancient world there were already numerous features inherent in modern tourism.

***Vasylchuk Volodymyr*. Historical aspects of the evolution of tourism in Germany.** The section explores the genesis, evolution, and current state of the tourism sector and the hotel industry in Germany in the context of world civilization development and globalization processes. The transition from spontaneous travel to organized tourism under the influence of industrialization and the expansion of railway and shipping transport is examined. The evolution of theoretical approaches to tourism studies (ranging from early German-language concepts of Fremdenverkehr to modern interdisciplinary research) is analyzed. Special attention is paid to the philosophical and anthropological aspects of travel through the concept of Homo viator, as well as the role of sacred texts and pilgrimage in the historical development of journeys.
The stages of the formation of the hospitality industry are highlighted—from ancient and medieval roadside taverns and monastic shelters to luxury grand hotels and modern hotel chains. The regional specifics of tourism development in the federal states of Germany are investigated, focusing on the role of the exhibition business, gastronomic and wine tourism (features of German winemaking and traditional festivals such as Oktoberfest), as well as health, wellness, and sanatorium-resort potential. A statistical and economic analysis of the relationship between regional GDP and tourism development indicators is carried out. The activities of leading

industry associations and the state policy supporting and regulating the tourism sector at the present stage are characterized.

***Tsypko Victoria*. Cruise Tourism in the Context of Global Transformations and Challenges: The UAE Experience**. This section of the monograph highlights the theoretical and methodological foundations and current development trends of cruise tourism as a highly dynamic element of the global hospitality industry. The evolution of water journeys, the specifics of cruise product classification, as well as key organizational, legal, and marketing aspects of marine and river tourism operations are examined. Special attention is focused on analyzing the infrastructure potential, route geography, and consumer behavior patterns on a global scale.

Using the United Arab Emirates as a case study, the prospects of transforming the region into a leading global cruise hub are comprehensively analyzed. The role of key port terminals (Dubai, Abu Dhabi, and Sharjah) and the Cruise Arabia regional alliance in developing multimodal logistics and the «Fly-Cruise» system is determined. The socio-economic impact of the industry, the influence of seasonality, and environmental safety challenges are assessed, alongside outlining strategic directions for the sustainable development of cruise tourism taking into account modern trends in decarbonization and digitalization.

***Borysova Oksana.* Sightseeing Objects in the Area Studies of France**. The monograph examines the theoretical and practical aspects of studying France's excursion sites within the context of country studies and the development of excursion tourism. Particular attention is devoted to the historical-cultural, sacred, and memorial dimensions of the country’s tourism space, which allows for revealing the multifaceted nature of its national heritage, the specifics of cultural memory formation, and the significance of material and immaterial values in preserving historical identity. Within the framework of the research, necropolis excursion sites are considered as sources of historical information and components of the cultural landscape, along with France's sacred natural and cultural heritage as an important resource for educational tourism.

A special place is occupied by the study of memorial locations associated with the life and activities of prominent representatives of Ukraine, which contributes to deepening the understanding of Ukrainian-French cultural interrelations and actualizes the potential of such sites in the development of thematic excursion routes aimed at fostering international cultural dialogue.

Section 2. Economic impact, specialized types, and regional specificities

Shcherbakova Nadiia. **The Impact of International and Domestic Tourism on the US Economy**. This work examines the impact of international and domestic tourism on the economy of the United States of America. It analyses trends in tourist flows, expenditure, value added and employment, and identifies the role of tourism in the development of transport infrastructure, the hotel and restaurant sector, the retail trade and the entertainment industry. The paper examines the characteristics of the recovery of tourism following the COVID-19 pandemic, current trends in international and domestic tourism demand, as well as the main challenges and prospects for the development of the US tourism industry. It substantiates the cross-sectoral nature of tourism and its significance for economic growth, job creation and regional development.

Lavrynovych Olena. **Theoretical Foundations and Dimensions of Inclusive Tourism Implementation: The Spanish Experience**. The study provides a comprehensive theoretical and methodological examination of inclusive tourism as an integral component of the contemporary socially oriented development of the tourism sector. It analyzes the evolution of conceptual foundations of accessibility in tourism—ranging from socio-compensatory models and the «tourism for all» concept to modern universal approaches and the barrier-free paradigm, which is of particular relevance to Ukraine in the context of postwar recovery. The multifunctional nature of inclusive tourism is revealed, combining recreational, rehabilitation, and sociocultural functions, while ensuring the integration of universal design principles across all stages of tourism product creation. The core dimensions of inclusive tourism implementation—state-regulatory, infrastructural, organizational-managerial, sociocultural, and personal—are identified and characterized, forming a holistic analytical model for ensuring an accessible and barrier-free environment. Based on the generalization of international experience (specifically Spanish practices) and domestic realities, the study substantiates pathways for developing an inclusive tourism ecosystem that harmonizes public policy, digital technologies, transport infrastructure, and professional ethics to guarantee equal opportunities, mobility, and respect for human dignity.

Gedin Maksim. **Features of the Development of Cultural and Educational Tourism in China and Ukraine**. This paper examines the distinctive nature and uniqueness of the development of cultural and educational tourism in China and Ukraine. It analyses its key destinations and main trends, which characterise the significance and essence of this category. It has been established that, in addition to

its informational nature, this type of tourism is also cognitive, educational and elitist in character, promoting and explaining cultural ideas aimed at satisfying consumer needs through the use of tourism products. It has been established that both countries possess exceptionally rich resources; however, their tourism potential, infrastructure and management strategies differ significantly. The key factors for the successful development of cultural and educational tourism in China have been analysed, in particular government policy, strategic planning, infrastructure projects and the active digitalisation of the cultural sector. A comparative analysis has been carried out between the Chinese experience and the opportunities for Ukraine, where historical, cultural and religious tourism holds significant potential. The prospects for implementing China's best practices to develop Ukrainian cultural and educational tourism have been identified. Historical parallels and opportunities for the development of religious tourism in China and Ukraine have been established, using the example of the potential for organising pilgrimage tours within the framework of Buddhism, Taoism and the educational and cultural practices of Confucianism.

Ivasyshyna Nataliia. **Current State and Prospects for Tourism Development in Brazil**. The study examines the current state and development prospects of tourism in Brazil in the context of international tourism and the global services market. It considers the economic, social, and integration functions of international tourism and identifies the key factors influencing its development, including economic conditions, infrastructure, political stability, and security. Particular attention is paid to Brazil's significant tourism potential, based on its natural resources, cultural heritage, and opportunities for developing various types of tourism, including beach, ecotourism, cultural, educational, and event tourism. The study identifies the main challenges facing Brazil's tourism industry, such as security concerns, uneven infrastructure development, socioeconomic disparities, and environmental issues. A comparative analysis of Brazil, Mexico, and Spain highlights Brazil's relative disadvantages in tourism infrastructure and the scale of international tourist flows, while also demonstrating its considerable potential for future growth. The results of PEST and SWOT analyses confirm that effective government policies and investment support can contribute to strengthening Brazil's position in the global tourism market. The study concludes that international tourism is an important driver of economic development and that Brazil has favourable conditions for further tourism industry expansion.

Section 3. Innovation, sustainable development, and historical and cultural potential of markets

***Bondarenko Vladislava*. Innovative Mechanisms for the Development of Canada's Hotel Business in the Context of Digitalization, Sustainable Tourism, and Transformation of Consumer Demand**. This research examines the mechanisms and strategic approaches underpinning the innovative development of Canada's hotel industry amid the ongoing digital transformation of the economy, the advancement of sustainable tourism, and the evolution of consumer demand. It provides a comprehensive analysis of the principal determinants of structural and operational change within the sector, including technological progress, shifting tourist preferences, the recovery of the tourism industry following the global pandemic, and the distinctive regional and natural tourism assets of Canada. Particular emphasis is placed on the implementation and integration of digital technologies into hotel management and service delivery, encompassing online reservation platforms, property management systems, artificial intelligence, process automation, and personalized guest services. Furthermore, the research examines the growing role of environmental responsibility, efficient resource utilization, and sustainable business practices in enhancing the operational effectiveness and competitive position of Canadian hotels.

The research establishes strategic priorities for the modernization of the hotel industry through the systematic integration of digital innovation, sustainability principles, customer-oriented management approaches, and human capital development. It identifies the principal opportunities and constraints associated with technological transformation, including capital investment requirements, cybersecurity threats, data protection challenges, workforce competencies, and organizational adaptation. The proposed conceptual framework underscores the importance of aligning technological innovation, environmental sustainability, and service quality to strengthen the long-term resilience, adaptability, and competitiveness of Canada's hotel sector. The theoretical and practical implications of the research may be relevant to scholars, academic professionals, students, tourism and hospitality practitioners, and policymakers engaged in advancing sustainable and innovation-oriented development within the hospitality industry.

***Ivanchuk Svitlana*. The Uniqueness of Active Tourism in Australia**. The development of active tourism in Australia is examined in the context of the country's unique natural and recreational resources, tourism infrastructure, and current trends in the global tourism industry. It explores theoretical approaches to defining active and adventure tourism and their relationship with the sustainable

development of tourist destinations, the protection of natural heritage, and the preservation of cultural values. The book characterizes Australia's key resources for active recreation, including ocean coastlines, coral reefs, mountain ranges, desert landscapes, tropical rainforests, national parks, and protected natural areas. Particular attention is paid to such tourism activities as trekking, hiking, surfing, diving, cycling, camping, kayaking, rock climbing, and adventure travel.
The book highlights the socioeconomic significance of active tourism for regional development in Australia, support for local communities and small and medium-sized tourism businesses, and enhancement of the country's international tourism appeal. It examines current challenges facing this sector, including tourist safety, the conservation of vulnerable ecosystems, the management of tourist flows, adaptation of infrastructure to climate change, and compliance with environmental responsibility principles. The importance of an integrated approach to tourism product development is substantiated, emphasizing the combination of natural resources, physical activity, cultural experiences, quality services, and the responsible use of tourist destinations. The book may be of interest to researchers, educators, students, tourism professionals, and anyone interested in the development of active tourism and the sustainable management of tourist destinations.

***Podpisnov Denys*. Military-historical heritage as a factor in the development of international tourism in Poland and the Baltic states**. This chapter examines military-historical heritage as a driver of international tourism development in Poland and the Baltic states. Drawing on the concept of dissonant heritage (Tunbridge & Ashworth), it uses systemic, comparative and structural-functional approaches to identify the shared mechanisms and the regional differences in how a militarised past is turned into a tourism product. The Polish model is multilayered. It combines the adaptive reuse and museumisation of fortifications and castles (Malbork, Zamość, Toruń, Modlin, Przemyśl), the conversion of former Soviet garrison towns (Bornesulinowo), the development of dispersed battlefield landscapes (the Battle of Łódź), the modernisation of interpretive museums (the Warsaw Rising Museum), and the ethically regulated memorialisation of Nazi camps (Auschwitz-Birkenau, Majdanek, Sobibór). The Baltic model is built mainly on twentieth-century "difficult" heritage: occupations, the Cold War and the restoration of independence. It rests on the "brown" and "green" heritage of the former Soviet coastal zone and on cross-border cooperation through the Military Heritage project. The revitalisation cases of Lennusadam in Tallinn, Karosta in Latvia and the Cold War Museum near Plungė in Lithuania show different ways of balancing commercialisation with memorial ethics. The author concludes that military heritage becomes a competitive international tourism resource only with effective institutional management, diversified funding

(including EU funds), modern interpretation, adequate infrastructure and the involvement of local communities. In both regions, military-historical tourism has moved beyond a niche segment. It now serves as a multifunctional instrument of regional development, cultural diplomacy, historical education and territorial branding.

ABOUT THE AUTHORS

Section 1. Historical aspects, evolution, and modern transformations of key destinations

1.1. *Vadym Orekhovskyi* – D. Sc. in Historical Sciences. Professor.
Professor of the department of food technologies, hotel and restaurant and tourist service. Chernivtsi trade and economic institute.
State University of Trade and Economics. Chernivtsi. Ukraine

1.2. *Vasylchuk Volodymyr* – D.Sc. in Historical Sciences. Professor.
Head of the Department of History and Tourism.
Kyiv National Linguistic University. Kyiv. Ukraine.

1.3. *Tsypko Victoria* – Professor. Professor at the department of Tourism.
Head at the Department of Tourism.
National Transport University. Kyiv. Ukraine

1.4. *Borysova Oksana* – Ph. D in Geographic Sciences.
Associate Professor of the Department of Tourism.
National Transport University. Kyiv. Ukraine.

Section 2. Economic impact, specialized types, and regional specificities

2.1. *Shcherbakova Nadiia* – Ph. D in Economic Sciences
Associate Professor. Associate Professor of the Department of Tourism.
National Transport University. Kyiv. Ukraine.

2.2. *Lavrynovych Olena* – Ph. D in Philosophy Sciences.
Associate Professor of the Department of Philosophy and Pedagogical.
National Transport University. Kyiv. Ukraine.

2.3. *Gedin Maksim* – Ph. D in Historical Science, Associate Professor .
Associate Professor of the Department of History and Tourism.
Kyiv National Linguistic University. Kyiv. Ukrain.

2.4. *Ivasyshyna Nataliia* – Ph. D in Economic Sciences.
Associate Professor. Associate Professor of the Department of Tourism.
National Transport University. Kyiv. Ukraine.

Section 3. Innovation, sustainable development, and historical and cultural potential of markets

3.1. *Bondarenko Vladislava* – Senior Lecturer of the Department of Tourism. National Transport University. Kyiv. Ukraine.

3.2. Ivanchuk Svitlana – Ph. D in Economic Sciences. Associate Professor. Associate Professor of the Department of Tourism. National Transport University. Kyiv. Ukraine.

3.3. *Podpisnov Denys* – Assistant Lecturer of the Department of Tourism National Transport University, Kyiv, Ukraine

INTERNATIONAL TOURISM IN THE MODERN WORD , PH Education and Sciense , 2026 , 305 p.

Editorial board

1. **Tsypko Victoriia**–Professor. Professor at the department of Tourism. Head at the Department of Tourism. National Transport University. Kyiv. (Ukraine);
2. **Vasylchuk Volodymyr** – D.Sc. in Historical Sciences. Professor. Head of the Department of History of Ukraine and Tourism. Kyiv National Linguistic University. Kyiv. (Ukraine);
3. **Shcherbakova Nadiia –** Ph. D in Economic Sciences. Associate Professor. Associate Professor of the Department of Tourism. National Transport University. Kyiv. (Ukraine).

Reviewers

Ing. Marek Dvořák, Ph.D., Ing.Paed.IGIP is an assistant professor and researcher at the Department of Trade and Finance, Faculty of Economics and Management (PEF) at the Czech University of Life Sciences Prague (ČZU) https://sciprofiles.com/profile/Dvorak

mgr. Yekimov Sergiy PhD , assistant professor ,Faculty of Business and Economics , Department of Business Economics, Mendel University in Brno https://pef.mendelu.cz/lide-na-mendelu/?pid=125349&psn=200

Publishing house Education and Science s.r.o.
· IČO : 271 56 877 · Olštýnská 607/1, Praha 8· MS v Praze , oddíl C,vložka 100614.

ISBN 978-80-909811-4-0

© Team of authors , 2026

TABLE OF CONTENTS

Section 1. Historical aspects, evolution, and modern transformations of key destinations

1.1. Tourism in the Ancient World: Features of Development in Ancient Greece and Rome 6
1.2. Historical Aspects of the Evolution of Tourism in Germany 35
1.3. Cruise tourism in the context of global transformations and challenges: The UAE experience 58
1.4. Excursion Objects in the Area Studies of France 84

Section 2. Economic impact, specialized types, and regional specificities

2.1. Impact of International and Domestic Tourism on the US Economy 109
2.2. Theoretical Foundations and Dimensions of Inclusive Tourism Implementation in Spain 143
2.3. Specifics of the Development of Cultural and Educational Tourism in China and Ukraine 162
2.4. Current State and Development Prospects of Tourism in Brazil 190

Section 3. Innovation, sustainable development, and historical and cultural potential of markets

3.1. Innovative Mechanisms for Hotel Business Development in Canada in the Context of Digitalization, Sustainable Tourism, and Consumer Demand Transformation 222
3.2. Uniqueness of Active Tourism in Australia 247
3.3. Military-Historical Heritage as a Factor in the Development of International Tourism in Poland and the Baltic States 276

Annotation 297

About the authors 304