

## 7. РОЛЬ СКЛАДОВИХ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ У ДРЕВНІЙ РИМСЬКІЙ ІМПЕРІЇ

Р.В. Дума

*Національний університет харчових технологій*

Назва «транспорт» походить від латинського «*transporto*» — «переношу», «перевожу», і в загальному розумінні передбачає переміщення людей і вантажів. Проте транспортна сфера включає не лише засоби, за допомогою яких здійснюється перевезення чи переміщення вантажів та пасажирів, але і таку складову частину як шляхи сполучення або інфраструктуру, дороги, мости, тунелі канали тощо.

Слід зазначити, що розвиток транспортної сфери активно відбувався у Древньому Римі, де на державному рівні здійснювалося будівництво доріг, мостів, портів. Римські дороги будувались за всіма правилами інженерного мистецтва. В Римській імперії була побудована мережа доріг, що покривала Піренейський, Апеннінський, Балканський півострови, Малу Азію, Близький Схід, Британію та Францію, Африканське узбережжя Середземного моря. В центрі цієї мережі доріг знаходився Рим.

Тільки від Риму відгалужувалось понад 30 основних доріг. Найвідоміші з них Латинська (200 км), Аппієва (500 км), Фламінієва (100 км), Емілієва (360 км) та Аврелієва (200 км). Однією з найстаріших була Латинська дорога, що в 334 р. до н.е. з'єднала Рим із м. Кальві (сучасна провінція Кампанья). Однією з найвідоміших доріг, яка збереглась до нашого часу, є Аппієва дорога. Це була перша кам'яна дорога, яка з'єднала Рим з Капуєю і Брундізі, її будували протягом 100 років.

По мірі того, як Рим збільшував володіння, наступним кроком розвитку його транспортної (дорожньої) інфраструктури було спорудження шляхів за межами Італії. Це відповідало, насамперед, меті забезпечити безперервний доступ військовим з'єднанням, а також різноманітних указів зі столиці до командирів легіонів та чиновників у всіх куточках держави. Хоча давньоримськими дорогами активно користувалися численні торговці й подорожуючі, їх будували воїни, і, передусім, вони мали військове призначення.

Отже, вже на початку нашої ери, тобто понад 2000 років тому, Середземне море було охоплене кільцем майже безперервних доріг уздовж неоднорідних за рівнем розвитку узбереж. Головні дороги та відгалуження розходилися вглиб Європи та Азії, натомість у Північній Африці вони не заходили всередину материка. В кожній римській провінції два-три міста були вузловими центрами місцевої дорожньої мережі.

В подальшому більшість таких міст перетворилася на центри колісних, а потім і залізничних шляхів. У них і нині під асфальтом або рейками можна знайти бруковану поверхню римської дороги.

Традиції давньоримського проектування та будівництва доріг широко застосовували багато країн середньовічної Європи протягом багатьох віків. Наприклад, саме таким чином за часів Речі Посполитої спорудили в'їзну дорогу до міста-фортеці Кам'янець-Подільського з боку так званих польських фільварків (у тому числі дві прямі лінії дороги на схилі, один поворот, використання броду на р. Смотрич). Давньоримські принципи місто- та шляхобудівництва простежуються також і в Чернівцях, де за часів Австро-Угорської монархії будували основні вулиці, що ведуть з долини р.Прут (від залізничного вокзалу) до центру міста, розташованого на височині. Опукла брукована поверхня чернівецьких вулиць і нині сприяє миттєвому стоку дощових опадів та снігу під час його танення навесні. Через це калюж на вулицях міста не буває, а бруківка висихає за перших сонячних променів.

Слід звернути увагу на Ігнатієву дорогу, або Віа Ігнатія — давньоримська дорожня магістраль, що починалася в м. Дурресі (сучасна Албанія) та вела до Константинополя. Вона з'єднувала Рим і Константинополь найкоротшим шляхом, включаючи ділянку морських перевезень. Отже, Віа Ігнатія називають попередницею сучасних транс'європейських мультимодальних транспортних коридорів. Довжина її становила майже 900 км, ширина вимощеного камінням дорожнього полотна — понад 9 м. До інфраструктури цього давньоримського «швидкісного шосе» належали розташовані на узбіччі корчми та заїжджі двори, ремонтні майстерні та поштові станції, на яких змінювали коней. Ці об'єкти розміщувалися вздовж всієї дороги на відстані одноденного кінного переходу.

Дуже важливим фактором розвитку подорожей був високий рівень безпеки комунікацій. На шляху на тій самій відстані були пости, де чергувала варта, яка відповідала за безпеку на трасі. У Давній Римській імперії хоча й існували розбійники, проте досить ефективно діяло кримінальне законодавство, активно велася боротьба з розбійництвом.

Шляхова мережа, якою Рим вкрив усю територію своїх володінь, була не тільки досконалим технічним досягненням, але і мала величезне політичне і господарське значення. Вона дала змогу володарям Риму заснувати найпотужнішу імперію в історії Європи та сприяти її розвитку; визначила місцезнаходження великих європейських транспортних та адміністративних центрів. Тільки багата та потужна держава, влада якої беззаперечно поширювалася на великі території, могла збудувати сотні тисяч кілометрів доріг, підтримувати їх у належному стані, забезпечити відповідним облаштуванням та надати надійну охорону. Коли Римську імперію поділили на численні незалежні держави, її система доріг поступово руйнувалась, оскільки жодна середньовічна держава — спадкоємець Риму не мала ні необхідної організації, ні фінансів.

Науковий керівник — Т.А. Репіч, канд. екон. наук.