

УДК 94(3)

JEL Classification: N00, N70

DOI: <http://doi.org/10.34025/2310-8185-2021-2.82.01>

**В.О. Ореховський**, д.і.н., професор,  
<https://orcid.org/0000-0002-8037-3135>

Чернівецький торговельно-економічний інститут КНТЕУ,  
м. Чернівці

## **ФІНІКІЙСЬКА ЦИВІЛІЗАЦІЯ ЯК ПРИКЛАД ТАЛАССОКРАТІЇ У СТАРОДАВНЬОМУ СЕРЕДЗЕМНОМОР'І**

### *Анотація*

**Актуальність. Постановка проблеми.** З найдавніших часів середземноморські простори відігравали велику роль у взаємодії різних держав, народів та культур. За контроль над ними велися довготривалі, виснажливі війни; вони ставали тими дорогами, якими мандрували торговельні кораблі старожитності; їхні береги приваблювали до себе нових поселенців-колоністів. Середземномор'я стало також і «колискою» перших людських цивілізацій: месопотамської, єгипетської, єврейської, перської, грецької, римської та інших. Особливе місце серед них займає фінікійська цивілізація. Саме її представники стали першими «справжніми купцями», «володарями античних морів», заклавши підвалини майбутньої середземноморської (і не тільки її) торгівлі.

**Мета дослідження** – висвітлення основних напрямів та особливостей економічного розвитку Фінікії. **Методологія.** У процесі дослідження було обрано шлях домінування таких принципів, як: принцип історизму, принцип об'єктивності, всебічності і цілісності джерела. У рамках вивчення економічної історії Фінікії використані загальнонаукові методи дослідження: індукція та дедукція.

**Результати.** У статті розглянуті витоки швидкого економічного розвитку фінікійської економіки; охарактеризовано основні галузі господарства країни; проаналізовано головні напрямки торговельної та колонізаційної політик у Фінікії.

**Практичне значення.** Матеріали статті можуть бути використані для загальних і спеціальних курсів з економічної історії, історії торгівлі країн старожитності, для написання магістерських, дипломних, курсових робіт.

**Перспективи подальших досліджень.** Вплив Фінікії на становлення сучасної європейської цивілізації.

*Ключові слова:* економічна історія Фінікії, мореплавство, торгівля, колоніальна політика, суднобудування, гроші, купець.

*Кількість джерел:* 22.

**Wadym Orehowskyi**, Doctor of Historical Sciences, Professor,

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

Chernivtsi Institute of Trade and Economics of KNUTE, Chernivtsi

## **PHINICIAN CIVILIZATION AS AN EXAMPLE OF THALASSOCRACY IN THE ANCIENT MEDITERRANEAN**

### *Summary*

The article is devoted to the disclosure and characterization of the main directions of trade and colonization activity of the population of ancient Phoenicia. The author notes that it was the Phoenicians who created a type of civilization in the Mediterranean called thalassocracy. It was characterized by a focus of economic, political and cultural life on activities related in one way or another to the sea, shipping and trade. The reason for this, as noted in the article was a small area of the country, which was unable to feed the entire population. Therefore, the Phoenicians were forced to exchange or purchase a significant part of the necessary goods from neighboring nations. They became the first "real merchants", "rulers of the ancient seas".

Active trade contacts were facilitated by the high level of shipbuilding, which was famous for such cities as the Bible, Tire and Sidon. The most profitable and extremely common industry was the production of purple - a dye derived from marine mollusks.

The author devoted the second part of the article to the colonization activities of the ancient Phoenicians, noting that in conducting trade, colonizing new territories, the Phoenicians acted as pioneers, explorers of new lands. One of the most impressive expeditions was the voyage of the Phoenician squadron around the African continent, which was carried out in the VI century BC by order of the Egyptian pharaoh Necho II.

Natives of Phoenicia became the first in human history to cross the Mediterranean Sea from east to west. On the way here, a number of settlements were created that could serve as bases for ships, as well as strongholds in military conflicts. The most important of these was Carthage, a state that survived Phoenicia itself and for several centuries was a powerful rival of the Roman Republic.

The Carthaginians continued to develop new lands and spaces. Between about 505 and 450 BC, the Senate of Carthage sent a squadron led by the navigator Gannon. Gannon's ships passed through the Strait of Gibraltar and headed south, along the coast of West Africa. The ending point of the expedition was the territory of modern Liberia.

In conclusion, the author notes that the Phoenicians created one of the most prosperous civilizations in the Mediterranean. Mostly commercial nature of the latter led to the active search for new markets and colonization of open lands. Moreover, it was here that the natives of Phoenicia long dominated the waters. They made an invaluable contribution to the development of trade and the development of the sea routes of the Old World.

*Keywords:* economic history of Phoenicia, shipping, trade, colonial policy, shipbuilding, money, merchant.

*Number of sources:* 22.

**Постановка проблеми.** За словами відомого вітчизняного економіста І. В. Вернадського: «Історія цивілізації є власне історія торгівлі». Справді, важко віднайти такий період в історії людства, коли торгівля (більшою чи меншою мірою) не впливала б як на життя великих спільнот, так і окремих індивідів. Виникнувши у вигляді примітивних форм обміну у первісному суспільстві, вона еволюціонувала до складних торгових взаємовідносин у сучасній економіці XXI століття. У процесі розвитку обміну з'явилися такі невід'ємні атрибути цивілізації, як гроші та міста. Ще важливіше за обмін матеріальними цінностями був обмін знаннями і досвідом. Саме розвиток торгівлі привів до появи цифр і букв, тобто до становлення писемності. І непересічну роль тут відіграли фінікійці. Вони створили у Середземномор'ї такий тип цивілізації, економічне, політичне і культурне життя якої було зосереджене на діяльності, так чи інакше пов'язаної з морем, судноплавством та торгівлею (таласократія – від давньогр. «талас» – море та «кратос» – влада).

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** «Відкриття» Фінікії сучасною історичною наукою відбулось досить пізно. До середини XVIII ст. її писемність була «білою плямою» для дослідників. Археологічні розкопки на цих землях беруть свій початок лише з другої половини XIX ст. [1, с. 3].

Серед найбільш відомих сучасних дослідників, що систематично вивчали і вивчають контакти фінікійців з навколишнім світом у період колонізації Середземномор'я, слід відзначити І. Ш. Шифмана [2; 3] та Ю. Б. Циркина [4-6]. Останніми роками набуває поширення версія про можливість плавання фінікійців до Америки. Серед вітчизняних дослідників це питання знайшло своє відображення у публікаціях І. М. Рассохи [7; 8].

Таким чином, дослідження економіки Фінікії, її вплив на античне господарство, політику і культуру продовжує привертати увагу вчених. Це і визначило **актуальність теми**, обраної автором статті.

**Мета статті** – розкриття та характеристика основних напрямків торгівельної та колонізаційної активності населення стародавньої Фінікії.

**Виклад основного матеріалу.** Як вже зазначалось, Середземне море відіграло значну роль у становленні перших цивілізацій. Особливе місце серед них займає фінікійська земля – вузька, надзвичайно плодюча смуга на східному узбережжі Середземного моря. М'який клімат сприяв високим врожаям. Однак невеличка територія країни була не в змозі прогодувати все населення. Тому фінікійці значну частину необхідних товарів були змушені вимінювати або закуповувати в сусідніх народів.

Активним торговельним контактам сприяв високий рівень суднобудування, яким славилися такі міста, як Бібл, Тір та Сидон.

Торговельні кораблі фінікійців були досить широкими і тому, на противагу вузьким і довгим військовим суднам, називалися «круглими». Рухалися вони за допомогою вітрил, але, у разі необхідності, застосовувалися і весла. Кораблі виготовлялися з кедру, матеріалом же для весел був дуб [9, с. 107]. Основу судна складала подовжня балка – киль, на яку нарощувалися шпангоути і обшивались дошками. Для запобігання протіканню води щілини між останніми ретельно проконопачувалися [2, с.18]. Для керування кораблем використовували два кормових весла. Впоратись з ними могла одна людина. Палубних надбудов на кораблі не було. Всі приміщення для моряків та пасажирів, а також трюм для вантажу знаходились під палубою [1, с.100].

Це був не єдиний тип фінікійського корабля. Існували судна, що призначалися для плавання на далекі відстані. Вони були достатньо великими, мали спеціальні приміщення для відпочинку екіпажу та пасажирів. Такий корабель мав закруглений корпус, його корма

була піднята у вигляді лебединої шиї, передня ж частина завершувалася кабіною спостерігача. Судно оснащувалось не одним, а двома вітрилами (у центрі та носовій кінцівці) [5, с.7]. Пізніше з'явилися менші за розмірами, але більш швидкісні кораблі. Судна цього типу мали носову прикрасу у вигляді кінської голови і тому часто називалися «конями» [9, с.107]. Вважається, що фінікійці могли перевозити на своїх кораблях вантажі від 200 до 450 тонн [10, с.10].

Розвитку фінікійської торгівлі сприяли не тільки досягнення місцевих суднобудівників. Важливим було те, що у II тис. до н.е., за словами Ю. Б. Циркіна, «... з однієї сторони, центр ...месопотамської зовнішньої торгівлі перемістився з району Перської затоки до району узбережжя Середземного моря, а з іншої – в Егейському басейні виникло класове суспільство та перші держави – мінойський Крит та пізніше – держави мікенської Греції» [4, с. 9].

Головним контрагентом егейців на східному узбережжі виступало фінікійське місто Угарит. Тут існували критська та мікенська факторії. Значне місце належало також і Тіру. Звідси греки вивозили тканину, прянощі, слонову кістку та золото [4, с. 9]. Великим попитом користувався ліванський кедр – основний матеріал для будівництва кораблів [11, с. 89]. Цар Тіру, Хірам I, послав його Соломону (царю Ізраїльсько-Іудейського царства) для зведення єрусалимського храму. У VIII ст. до н. е. фінікійці поставляли ліс до Ассирії на будівництво палацу царя Саргона II. Навіть данину ассирійським царям Фінікія сплачувала кедрами [12, с. 39–40].

Найприбутковішим і надзвичайно поширеним промислом було виготовлення пурпуру – фарбника, що його отримували з морських молюсків. Так, в околицях міста Сайди в середині XIX ст. була знайдена величезна купа раковин, що залишилися від пурпураносних молюсків. Вона простягнулася на 120 метрів у довжину, а у висоту сягала 8 метрів [1, с. 103].

Високого розквіту досягло в Фінікії виготовлення скла, техніку його виробництва фінікійці запозичили у єгиптян та асирійців. Предметами фінікійського вивезення також були вино, зерно, кедрова олія, худоба, косметичні та медичні засоби [12, с. 39].

Фінікійці здійснювали плавання і на далекий захід Середземномор'я. На цьому шляху була створена низка поселень, що могли служити базами для кораблів, а також опорними пунктами при військових конфліктах.

Перша колонія була заснована на африканському березі за Геракловими Стовами (Гібралтарською протокою). Однак місце було вибране невдало — поселення знаходилося на узбіччі торгових шляхів до Південної Іспанії. Тому на півдні Піренейського півострова виникло місто Гадес (сучасний Кадіс) [2, с. 32]. За розповіддю давньогрецького географа Страбона, перші дві спроби заснувати місто завершилися невдало. І лише «...колоністи, які прибули з третьою експедицією, заснували Гадір та спорудили святилище у східній частині острова, а місто — в західній» [13, с.164].

Фінікійці вели активну торгівлю з мешканцями Британських островів (так звані Олов'яні острови). Саме завдяки цьому олово поширилось по всій Середземноморській зоні [14, с. 14].

Спочатку торгівля носила бартерний характер. Однак починаючи з 1000 р до н.е., вартість товару вимірюється сріблом. Звичайною ваговою одиницею вважалась міна (0,5 кг), що дорівнювала 50 шекелям. Шекель срібла дорівнював 200 шекелям міді або 227 шекелям олова. Талант срібла становив близько 30 кг і був еквівалентним 50 мінам та 3000 шекелям. 1 шекель золота дорівнював 4 шекелям срібла. Саме срібло було основною валютою у торговельних операціях наступні 1000 років [10, с.12].

Отже, фінікійці стали першими в історії людства, хто перетнув Середземне море зі сходу на захід. Цей шлях вони зазвичай долали за сімдесят шість днів. Важливим опорним пунктом нових поселенців на цьому шляху стала Сицилія. У кінці II — на початку I

тисячоліття фінікійські факторії з'явилися на Сардинії. У 1112 році до н.е. вихідці з міста Тір заснували у Північній Африці місто Утіку, а пізніше ще три великі міста — Гіппон, Хадрумет та Лептіс. Однак найважливішим центром фінікійської присутності став Карфаген, держава, що пережила саму Фінікію і декілька століть була могутнім суперником Римської республіки [2, с. 33].

Одним із джерел могутності та багатства Карфагенської держави була активна торговельна діяльність її населення. За словами Ю. Б. Циркіна, Карфаген «... з самого початку розвивався, перш за все, як центр посередницької торгівлі. І тільки значно пізніше в його економіці значну роль почало відігравати сільське господарство» [4, с. 70]. Карфагенські купці «освоїли» величезну територію – від Північно-Західної Африки до Причорномор'я та від Іспанії до Єгипту. І. Ш. Шифман так красномовно описував все багатство торговельної «палітри» Карфагену: «Не було такого товару, який не можна було б побачити на ринку Карфагена, — грецьке та італійське вино, етрусські вази, золото та срібло буквально звідусіль, металеві прикраси для жінок і зброю для чоловіків, дороге взуття, мавп і, звичайно, чорних і білих рабів. Не було такої країни, куди б не плавали пунійські моряки зі своїми товарами, звідки не приходили би до Карфагену торгові кораблі. Не було таких виробів від дорогоцінних бронзових світильників до глиняних глеків, які не виготовляли б численні пунійські ремісники, і вільні і залежні від багатих торговців» [2, с. 58].

Карфагенське купецтво активно займалось і посередницькою торгівлею. Так, олію, кераміку, скло, фаянс та вино карфагеняни перевозили на західне узбережжя Африки, а звідти вивозили шкури та слонову кістку. Експортували вони також і африканські дорогоцінні камені. Об'єктом посередницької торгівлі виступали і метали з Іспанії [4, с. 79]. Значне місце у системі торговельних відносин Карфагенської держави відігравало рабство. Рабів захоплювали внаслідок воєн, їх постачальниками були пірати та

племінні князі. Нерідко карфагеняни вимінювали рабів однієї категорії на іншу. Так, на Балеарських островах високо цінувалися жінки і за кожну жінку карфагенські купці отримували 4 або 5 чоловіків [15, с.43–44].

Карфагенська держава приділяла значну увагу торгівлі. Свідченням цього стала низка торговельних угод, що були укладені з етрусками та римлянами. Так, за угодою (509 р. до н.е.) проводилось своєрідне розмежування карфагенської та римської «сфер впливу». Давньогрецький історик Полібій наводить основні положення цього документу: «...римлянам і союзникам римлян забороняється плисти далі за Прекрасний мис, хіба до того вони будуть вимушені бурею або ворогами. Якщо хто-небудь занесений буде проти бажання, йому не дозволяється ні купувати що-небудь, ні брати крім того, що вимагається для лагодження судна або для жертви. ... Ті, які прийшли у торгових справах, не можуть вчинити ніякої угоди інакше, як за посередництва глашатая або писаря. За усе те, що у присутності цих свідків не було би продано в Лівії або Сардинії, ручається перед продавцем держава. Якщо хтось із римлян з'явиться до підвладної карфагенянам Сицилії, то в усьому римляни користуватимуться однаковими правами з карфагенянами. З іншого боку, карфагенянам забороняється кривдити... латинський народ, підлеглий римлянам. Якщо який народ і не підлеглий римлянам, карфагенянам забороняється тривожити міста їх; а якщо яке місто вони візьмуть, то зобов'язуються повернути його в цілості римлянам» [16, с. 266–267].

Вести торгівлю на такому величезному ринку допомагали досконалі кораблі. Тут карфагеняни були спадкоємцями і продовжувачами фінікійських суднобудівників. Темпи будівництва часом вражали. Так, за словами давньогрецького географа Страбона, на карфагенських верфях під час III Пунічної війни, в умовах облоги міста римлянами, було побудовано за два місяці 120 палубних військових кораблів [11, с. 766].



Ведучи торгівлю, колонізуючи нові території, фінікійці виступали і як піонери-першопрохідці, дослідники нових земель.

Однією з таких найбільш вражаючих експедицій стало плавання фінікійської ескадри навколо африканського континенту, що було здійснене у VI ст. до нашої ери за наказом єгипетського фараона Нехо II. Про цю подію пише Геродот у своїй «Історії»: «Лівія ж, мабуть, оточена морем, окрім того місця, де вона примикає до Азії; це, наскільки мені відомо, першим довів Неко, цар Єгипту. Після припинення будівництва каналу з Нілу в Аравійську затоку цар послав фінікіян на кораблях. Зворотний шлях він наказав їм тримати через Гераклові Стовпи, поки не досягнуть Північного моря і, таким чином, не повернуться до Єгипту. Фінікіяни вийшли з Червоного моря і потім поплили по Південному. Восени вони приставали до берега, і до якого б місця у Лівії не потрапляли, усюди обробляли землю; потім чекали жнив, а після збору врожаю пливли далі. Через два роки на третій фінікіяни обігнули Гераклові Стовпи і прибули до Єгипту. За їхніми розповідями (я-то цьому не вірю, нехай вірить, хто хоче), під час плавання навколо Лівії сонце опинялося в них з правої сторони» [17, с.197].

Реальність подій, описаних Геродотом, неодноразово піддавалась сумнівам. Проте саме останнє речення його розповіді, на думку багатьох дослідників [2; 5; 18; 19], підтверджує можливість такого плавання. За словами І. Ш. Шифмана: «Сумніви Геродота відбивають рівень географічних знань того часу: йому, жителяві Північної півкулі, здавалося неймовірним, що можна, вставши обличчям на захід, побачити сонце справа, тобто на півночі, а не ліворуч, тобто на півдні, як завжди. Але саме тому сумніватися в достовірності розповіді Геродота не доводиться. Плавання, про яке він розповів, було підготовлене усім попереднім розвитком фінікійського мореплавства...» [2, с. 46].

Нащадки стародавніх фінікійців – карфагеняни – продовжили освоєння нових земель і просторів. Приблизно між 505 і 450 рр. до

нашої ери сенат Карфагену відправляє ескадру на чолі із мореплавцем Ганноном. Повідомлення про цей похід збереглося до наших днів у вигляді своєрідного документу — так званого Перипла Ганнона, що є звітом про плавання загону карфагенян за Гераклові Стовпи [3, с. 168]. У Периплі вказувалось: «Ухвалили карфагеняни, щоб Ганнон плив за Гераклові Стовпи і засновував міста лівіофінікіян. І він відплив, ведучи шістдесят пентеконтер (судно з п'ятдесятьма веслами), і безліч чоловіків і жінок, числом в тридцять тисяч, і везучи хліб та інші припаси» [3, с.168] .

Кораблі Ганнона пройшли Гібралтарську протоку і попрямували на південь, уздовж узбережжя Західної Африки. Кінцевою точкою експедиції стала територія сучасної Ліберії [20, с.43].

Подорожуючи уздовж західного берега Африки, Ганнон наносив на карту рельєф місцевості, берегову лінію, давав назви мисам і затокам. Нестача харчів і втома змусили повернути назад до Карфагену. Але експедиція пройшла більше 2 тис. км. Її результатом було заснування декількох десятків колоній, тисячі кілометрів освоєних територій, а головне – детальна карта значної частини західного узбережжя Африки [21, с. 24–25].

**Висновки.** Таким чином, фінікійці створили одну з найбільш квітучих цивілізацій Середземномор'я. Вона базувалася на таких містах-державках, як Сидон, Тір, Бібл, Угарит та ін. Ремісничо-торгівельний характер місцевої економіки зумовив активний пошук нових ринків збуту та колонізацію відкритих земель. І тут саме вихідці з Фінікії безмежно панували на водних просторах. Про масштаби колонізації свідчать наступні цифри: за різними оцінками, вихідці з Фінікії у X–VI ст. до н.е. заснували у Середземномор'ї і на атлантичному узбережжі сьгоднішніх Іспанії та Марокко понад 200 поселень із загальною чисельністю жителів до 450 тис. чоловік [22, с. 155]. Однак географічні відкриття фінікійців спіткала така ж доля, як і їхню культуру, внаслідок чого не збереглося ні детальних описів, ні пам'ятників. Досвід, набутий ними у мандрівках, для

людства був втрачений майже безслідно. Проте вони внесли неоцінений вклад в освоєння морських шляхів Старого Світу, проклавши нові маршрути, якими через 2 тис. років пройдуть каравели португальця Васко да Гама, встановивши прямі контакти між Західним Середземномор'ям та Індією.

### **Список використаних джерел:**

1. Волков А.В. Загадки Финикии. Москва : Вече, 2004. 320 с.
2. Шифман И.Ш. Финикийские мореходы. Москва : Наука, ГРВЛ, 1965. 84 с.
3. Шифман И. Ш. Карфаген. СПб.: Изд-во СПбГУ, 2006. 518 с.
4. Циркин Ю. Б. Карфаген и его культура. Москва : Главная редакция восточной литературы издательства «Наука», 1986. 287 с.
5. Циркин Ю. Б. Мифы Финикии и Угарита. Москва : ООО «Издательство АСТ»: ООО «Издательство Астрель», 2003. 478 с.
6. Циркин, Ю. Б. История Древней Испании. СПб. : Филологический факультет СПбГУ; Нестор-История, 2011. 432 с.
7. Рассоха И. Н. Античные авторы об открытии финикийцами Америки. *Культура народов Причерноморья*. 2012. №238. С. 137–140.
8. Рассоха И. Н. Некоторые параллели между мифами финикийцев и индейцев Мексики. *Культура народов Причерноморья*. 2013. № 248. С. 183–186.
9. Штенцель А. История войны на море в ее важнейших проявлениях с точки зрения морской тактики. Ч. I. Петроград : Типография Морского Министерства, 1916. 332 с.
10. Trethewey K. Ancient Lighthouses – Part 4: The Phoenicians. URL: [https://www.researchgate.net/publication/333557513\\_Ancient\\_Lighthouses\\_-\\_4\\_The\\_Phoenicians](https://www.researchgate.net/publication/333557513_Ancient_Lighthouses_-_4_The_Phoenicians) (дата звернення 14.04.2021).
11. Кондратьев В. С. Левантийские фактории в контексте ионийско-варварских отношений на Ближнем Востоке. *Известия Алтайского государственного университета*. 2016. № 2(90). С. 87–90.
12. Дікарев О., Вербицька Г. Інноваційні стратагеми еліти давнього світу: мир – війна – торгівля. *Україна і світ: теоретичні та практичні аспекти діяльності у сфері міжнародних відносин : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф., м. Київ, 19–20 квіт. 2017 р.* С. 35–48.
13. Страбон. География. Москва : Наука, 1964. 944 с.
14. Мальська М., Паньків Н., Ховалко А. Історія розвитку туризму : навч. посібник. Львів, 2016. URL: <https://geography.lnu.edu.ua/wp-content/uploads/2020/02/history-tour-development-Pankiv.pdf> (дата звернення 12.04.2021).
15. Машкин Н. А. Карфагенская держава до пунических войн. *Вестник древней истории*. 1948. № 4(26). С. 35–54.
16. Полибий. Всеобщая история. Т. I. Москва : Типография Е. Г. Потапова, 1890. ССXLIII +680+VIII.
17. Геродот. История в девяти книгах. Ленинград : Изд-во «Наука», 1972. 600 с.
18. Ельницкий Л.А. Древнейшие океанские плавания. Москва : Географгиз, 1962. 86 с.
19. Хеннинг Р. Неведомые земли. Т. I. Москва : Изд-во иностранной литературы, 1961. 516 с.

20. История туризма: учебник / коллектив авторов; отв. ред. и сост. Ю.С. Путрик. Москва : Федеральное агентство по туризму, 2014. 256 с.
21. История туризма : Сборник / Составители Макаренко С.Н., Саак А.Э. Таганрог : Изд-во ТРТУ, 2003. 94 с.
22. Иноземцев В. Л. Колонии и зависимые территории: приглашение к дискуссии. *Политическая концептология*. 2014. №3. С. 154–165.

### **References:**

1. Volkov, A.V. (2004). *Zagadki Finikii* [Mysteries of Phenicia]. Veche, Moskva, 320 p. (in Russ.).
2. Shifman, I.Sh. (1965). *Finikiyskie morehodyi* [Phoenician sailors]. Nauka, GRVL, Moskva, 84 p. (in Russ.).
3. Shifman, I. Sh. (2006). *Karfagen* [Carthage]. Izd-vo SPbGU, St. Petersburg, 518 p. (in Russ.).
4. Tsirkin, Yu.B. (1986). *Karfagen i ego kultura* [ Carthage and its culture]. Nauka, Moskva, 287 p. (in Russ.).
5. Tsirkin, Yu.B. (2003). *Mifyi Finikii i Ugarita* [The myths of Phenicia and Ugarit]. ООО «Izdatelstvo AST»: ООО «Izdatelstvo Astrel», Moskva, 478 p. (in Russ.).
6. Tsirkin, Yu.B. (2011). *Istoriya Drevney Ispanii* [History of Ancient Spain]. Nestor-Istoriya, St. Petersburg, 432 p. (in Russ.).
7. Rassoha, I.N. (2012). Ancient authors about the discovery of America by the Phoenicians. *Kultura narodov Prichernomorya* [Culture of the peoples of the Black Sea region], no. 238, pp. 137–140 (in Russ.).
8. Rassoha, I.N. (2013). Some parallels between the myths of the Phoenicians and Indians of Mexico. *Kultura narodov Prichernomorya* [Culture of the peoples of the Black Sea region], no. 248, pp. 183–186 (in Russ.).
9. Shtentsel, A. (1916). *Istoriya voynyi na more v ee vazhneyshih proyavlenih s tochki zreniya morskoy taktiki* [History of war at sea in its most important manifestations from the point of view of naval tactics]. Ch. I. Tipografiya Morskogo Ministerstva, Petrograd, 332 p. (in Russ.).
10. Trethewey, K. Ancient Lighthouses – Part 4: The Phoenicians. URL: [https://www.researchgate.net/publication/333557513\\_Ancient\\_Lighthouses\\_-\\_4\\_The\\_Phoenicians](https://www.researchgate.net/publication/333557513_Ancient_Lighthouses_-_4_The_Phoenicians) (Accessed 14 April 2021).
11. Kondratev, V.S. (2016). Levantine trading posts in the context of Ionian-barbarian relations in the Middle East. *Izvestiya Altayskogo gosudarstvennogo universiteta* [Bulletin of the Altai State University], no. 2(90), pp. 87–90 (in Russ.).
12. Dikariev, O., Verbytska, H. (2017). Innovative stratagems of the elite of the ancient world: peace – war – trade. *Ukraina i svit: teoretychni ta praktychni aspekty diialnosti u sferi mizhnarodnykh vidnosyn : Materialy Mizhnar. nauk.-prakt. konf., m. Kyiv, 19–20 kvit. 2017 r.* [Ukraine and the world: theoretical and practical aspects of activity in the field of international relations : Materials Intern. scientific-practical Conf., Kyiv, April 19–20, 2017 ]. pp. 35–48 (in Ukr.).
13. Strabon (1964). *Geografiya* [Geography]. Nauka, Moskva, 944 p. (in Russ.).
14. Malska, M., Pankiv, N., Khovalko, A. (2016). *Istoriia rozvytku turyzmu: navch. posibnyk* [History of tourism development], Lviv. URL: <https://geography.lnu.edu.ua/wp->

content/uploads/2020/02/history-tour-development-Pankiv.pdf (Accessed 12 April 2021) (in Ukr.).

15. Mashkin, N.A. (1948). Carthaginian Power before the Punic Wars. *Vestnik drevnej istorii [Ancient History Herald]*, no. 4(26), pp. 35–54 (in Russ.).

16. Polibij (1890). *Vseobshchaya istoriya* [General history] T. I. Tipografiya E. G. Potapova, Moskva, CCXLIII +680+VIII (in Russ.).

17. Gerodot (1972). *Istoriya v devyati knigah* [History in nine books]. L.: Izd-vo «Nauka», 600 p. (in Russ.).

18. Elnitskiy, L.A. (1962). *Drevneyshie okeanskije plavaniya* [The oldest ocean voyages]. Geografgiz, Moskva, 86 p. (in Russ.).

19. Henning, R. (1961). *Nevedomyje zemli* [Unknown lands]. T. I. Moskva, 516 p. (in Russ.).

20. Ed. Yu.S. Putrik et al. (2014). *Istoriya turizma* [History of tourism]. Federalnoe agentstvo po turizmu, Moskva, 256 p. (in Russ.).

21. Makarenko, S.N., Saak, A.E. (2003). *Istoriya turizma* [History of tourism]. Izd-vo TRTU, Taganrog, 94 p. (in Russ.).

22. Inozemtsev, V.L. (2014). Colonies and Dependent Territories: Invitation to Discussion. *Politicheskaya kontseptologiya [Political Conceptology]*, no. 3, pp. 154–165 (in Russ.).