

УДК 656.-025.4/.6: (477)(091)

**ЧАЙКА Наталія,**

кандидат історичних наук, доцент,
старший науковий співробітник відділу
бібліотечно-інформаційних технологій та наукової
обробки документів

Національної наукової сільськогосподарської
бібліотеки НААН (м. Київ, Україна)

nataliia.chaika@npp.nau.edu.ua

ORCID: 0000-0002-3070-1639

**КАШТАНОВА Тетяна,**

кандидат історичних наук, завідувачка відділом
бібліотечно-інформаційних технологій та наукової
обробки документів

Національної наукової сільськогосподарської
бібліотеки НААН (м. Київ, Україна)

htv2476@gmail.com

ORCID: 0000-0002-6912-2298

**ТРАДИЦІЙНІ ВИДИ ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕНЬ НА УКРАЇНСЬКИХ
ЗЕМЛЯХ: ІСТОРИЧНИЙ АСПЕКТ**

У статті визначено роль системи транспортних шляхів для цивілізаційного розвитку суспільства. Досліджено версії сучасних вчених щодо місця й часу винайдення колеса – найстарішого механічного пристрою. Розглянуто підстави вважати ореол трипільської культури територією його винайдення. Означені ймовірні напрями розповсюдження цього найважливішого механічного винаходу. З'ясована роль і важливість створення мережі первісних торгових шляхів. Розкрито значення Карпатського регіону у транс'європейській системі шляхів епохи бронзи (III – II тис. до н. е.). Вивчено процеси зародження та розвитку первісних видів транспортування на теренах сучасної України та судження стародавніх вчених щодо напрямів основних європейських шляхів на початку I тис. н. е. Обґрунтовано природно-історичне входження українських шляхів до європейської транспортної системи різних історичних періодів. Визначено причини появи та сталого розвитку сухопутного гужового транспорту на теренах України. Проаналізовано

ЧАЙКА Наталія, КАШТАНОВА Тетяна

витоки, причини тривалої незмінності та значення чумацтва на території України. З'ясовано вплив впровадження на Британських островах у середні XVI ст. диліжансу для поштових потреб на облаштування у Російській імперії, в тому числі і на українських територіях, поштової (ямської) служби. На підставі відомостей літописів українських земель XVIII ст. окреслена система маршрутів поштового сполучення того часу. Розглянуто процеси трансформації кінного запрягу гужового транспорту, трансформаційні чинники видів та засобів процесів транспортування в різні історичні періоди й визначальне значення транспортних шляхів для економічного розвитку.

Ключові слова: колесо, гужовий транспорт, водний транспорт, система водних шляхів, транспортна мережа, водна інфраструктура, транс'європейська транспортна мережа, європейська інтеграція.

TRADITIONAL TYPES OF FREIGHT TRANSPORTATION ON UKRAINIAN LANDS: HISTORICAL ASPECT

The article defines the role of the system of transport routes for the civilizational development of society. The versions of modern scientists regarding the place and time of the invention of the wheel, the oldest mechanical device, were studied. The grounds for considering the area of Trypilian culture as the territory of its invention are considered. Probable directions of distribution of this most important mechanical invention are indicated. The role and importance of creating a network of primitive trade routes is clarified. The importance of the Carpathian region in the system of the trans-European route system of the Bronze Age (III-II millennia BC) is revealed. The processes of origin and development of primitive types of transportation on the territory of modern Ukraine and the judgments of ancient scientists regarding the directions of the main European roads at the beginning of the 1st millennium BC have been studied. The German scientist's opinion about the European ways of the Middle Ages is revealed. The natural-historical entry of the roads of Ukrainian lands into the European transport system of different historical periods is substantiated. The reasons for the emergence and sustainable development of overland freight transport on the territory of Ukraine have been determined. The origins, reasons for long-term immutability and significance of plague in the territory of Ukraine are analyzed. The influence of the introduction of the stagecoach for postal needs in the British Isles in the middle of the 16th century on the arrangement of the postal (coachman) service in the Russian Empire, including in the Ukrainian territories, is clarified. Based on information from the chronicles of the Ukrainian lands of the 18th century, a system of postal routes of that time was outlined. Processes of transformation of horse-drawn carts, transformational factors of types and means of transportation processes in different historical times, and the

determining importance of transport routes for economic development are considered.

Keywords: *wheel, freight transport, water transport, waterway system, transport network, water infrastructure, trans-European transport network, European integration.*

Актуальність теми дослідження. Сьогодні ефективність транспорту, транспортна мережа та рівень логістики визначають вагомість і в найближчі роки будуть основою економічного розвитку України. Це ще більше підсилює сучасний процес євроінтеграції, що наразі триває. Та й до цього ще Національною транспортною стратегією України (2018) передбачалася, перш за все, реалізація вітчизняних інтересів транспортно-логістичного спрямування. Разом з цим документом закріплювалося приєднання української модернізованої транспортної мережі до єдиної мультимодальної Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T).

У зв'язку з цим передбачалася поступова імплементація директив та регламентів ЄС відповідно до Угоди про асоціацію, що повинно було забезпечити інфраструктурну євроінтеграцію. Транспортна інфраструктура України мала стати одним цілим з інфраструктурою ЄС і розвиватися у гармонійному поєднанні. У межах євроінтеграційних процесів у грудні 2020 р. Верховна рада України прийняла Закон «Про внутрішній водний транспорт».

Відповідно до тенденцій розвитку світової торгівлі очікувалося суттєве зростання товарообміну в напрямку Європа - Азіатсько-Тихоокеанський регіон. Також очікувалося зростання товарообміну за напрямком європейської осі «Північ-Південь». Суттєве збільшення перевезень вантажів передбачалося й для водного транспорту. Україна, спираючись на багатовікову історію транспортних традицій, до широкомасштабної агресії Росії вже мала додаткові потенційні можливості для відновлення внутрішнього транспортування вантажів, залучення транзитних потоків, насамперед, за традиційним водним

ЧАЙКА Наталія, КАШТАНОВА Тетяна

напрямом за умови розвитку та модернізації водної транспортної інфраструктури Дніпра та Дунаю.

З огляду на підвищену увагу та надання належного значення потенціалу транспорту в Україні, а також необхідність визначення статусу українських земель щодо споконвічних видів транспорту, притаманних цим територіям, необхідно звернутися до історичних витоків формування перших транспортних мереж загального європейського значення.

Аналіз досліджень і публікацій. Наукові дослідження процесів і термінів виробництва перших транспортних засобів, процесів розвитку споконвічних видів транспортування вантажів гужовим та водним транспортом, створення перших сталих шляхових систем були розпочаті ще на початку ХХ ст. і тривають наразі. Вчені різних наукових напрямів – лінгвістики, археології, права та економіки – розглядають аспекти, пов'язані з процесами первісного формування та розвитку транспортної галузі. Так, узагальнююча праця М. Глушка присвячена шляхам сполучення і транспортним засобам українців, генезису тваринного запрягу, традиційним засобам пересування водою [1]. Розміщенню європейських племен у стародавні часи та шляхів перших транспортних мереж на підставі відомостей стародавнього літопису «Баварський географ» присвячено праці Б. Томенчука та Б. Явіра Іскри [9; 111]. Питання розвитку стародавніх племен центральної Європи та мережі тогочасних комунікацій розкриваються у наукових узагальненнях А. Удальцова [10]. Т. Ігнат'єва досліджувала економічне значення торгових українських шляхів у XVIII – XIX ст. [3]. Ю. Сокур свої праці присвятив правовим аспектам розвитку торговельної діяльності на тогочасній транспортній мережі через розгляд явища чумацтва [8].

Крім того, запропонована стаття написана на підставі вивчення літописів українських земель XVIII ст. [5; 6] та широкої бази різноманітних матеріалів

ЧАЙКА Наталія, КАШТАНОВА Тетяна

обговорення історичних і сучасних транспортних проблем, відображених у мережі Інтернет. Таким чином, не дивлячись на достатньо глибокий та всебічний розгляд процесу розвитку транспортної мережі українських земель у різні періоди історії, варто розглянути процес історичної трансформації та з'ясувати значення і невід'ємність транспортної мережі українських земель від транс'європейської у світлі сучасних інтеграційних подій.

Мета статті: розглянути процеси зародження та розвитку первісних видів транспортування вантажів на теренах України, визначити трансформаційні чинники видів і засобів транспортування, а також обґрунтувати визначальну роль транспортної мережі для економічного розвитку державних утворень, що впродовж віків існували на українських землях.

Виклад основного матеріалу. Перевезення вантажів, як один з найважливіших видів людської праці, має глибоке історичне коріння. Світова історія вантажоперевезень нерозривно пов'язана з розвитком світової економіки і торгових відносин між різними державами і народами. У всі часи розвитку світової цивілізації перевезення вантажів мали виключне економічне значення для розбудови та підтримки торгівлі, регіонального виробництва, забезпечення міжнародної співпраці.

Вантажоперевезення завжди мали загально цивілізаційний аспект. Тому, спираючись на технічні та технологічні відкриття, впродовж віків йшов процес постійного вдосконалення способів доставки вантажів, створення нових видів транспорту, впровадження новітніх технологій транспортування. Проте, не дивлячись на постійний процес вдосконалення та розвитку, вантажоперевезенням притаманна незмінність мети – забезпечення швидкої та надійної доставки з найменшими витратами будь-яких ресурсів при транспортуванні.

Перевезення вантажів стали можливими завдяки найбільшому досягненню в області механіки за всю багатовікову історію людства – завдяки винаходу колеса. Винахід колеса приблизно шість тисяч років тому був значним кроком у технічному поступі людства. Сьогодні колесо використовується майже в усіх видах транспортних засобів: будь-яких возах, автомобілях, поїздах, а також як шасі у літаках, вертольотах тощо.

Довгий час поширеною була версія, що колесо вперше винайдене шумерами в Межиріччі наприкінці четвертого тисячоліття до н. е., звідки й поширилося по Євразії та Північній Африці. Але археологічні знахідки, технологічні дослідження артефактів, лінгвістичні дослідження кінця ХХ ст. свідчать про те, що механізм колеса, швидше за все, був винайдений на території Центральної Європи, а вже звідти потрапив на Близький Схід.

Найперші зображення механізму колеса та возів знайдені на території сучасної Польщі, Румунії, України та в євразійських степах. На думку фінського вченого Аско Парполи, індолога з Гельсінківського університету, існують лінгвістичні причини вважати, що колесо було винайдено в Трипільській культурі на території сучасної України. Версію про європейське походження колеса висунув у 1990-х роках і сучасний німецький вчений А. Хойслер. Про знахідки моделей коліс у розкопках трипільських поселень останньої чверті п'ятого тисячоліття до н. е. (за тисячоліття до відповідних знахідок у Месопотамії) повідомляв ще у 1981 році у наукових публікаціях румунський археолог Діну. Звідси інновація швидко поширилася по Європі: свідчення існування колеса зустрічаються у поселеннях Зюшен (Німеччина), Брноцице (Польща), рештки возів, знайдені наприкінці 1980-х на території Краснодарського краю Росії, датовані серединою четвертого тисячоліття до н. е. [7].

Наступні згадки про колесо зустрічаються у Месопотамії у кінці четвертого тис. до н. е. [4]. Тобто, згідно з археологічними дослідженнями перші стародавні колеса належать до періоду 5000-3500 до н. е. і знайдені в місцях, де був досить високий рівень розвитку цивілізації, де люди були знайомі з різноманітним виробництвом, освоїли виплавку металу тощо. Саме при такому стані цивілізаційного розвитку набув практичної необхідності процес переміщення великих вантажів. Одним з осередків розвинутої цивілізації того часу були середньоевропейські території.

Після винаходу колеса велику роль у вантажоперевезеннях грав гужовий транспорт. Швидкими темпами створювалась мережа первісних торгових шляхів, до якої входили окремі шляхи та зупинки, що використовувалися для комерційного транспортування вантажів. Один торговий шлях великої відстані складався з магістральних артерій, що були пов'язані з мережею менших комерційних і некомерційних транспортних маршрутів/трактів.

Торгові каравани перевозили вантажі через всю територію Ойкумени (освоєна людством частина світу, введено давньогрецьким географом Гекатеєм Мілетським (550 – 490 до н. е.), через Європу і всі відомі держави. У могутніх античних державах: Єгипті, Персії та Римі було вжито багато загальнодержавних заходів щодо розвитку дорожніх систем для доставки, перш за все, державної кореспонденції, пошти, швидкого просування військ, а також для розвитку внутрішньо-регіональної та міжнародної торгівлі.

Всім відомо поняття «великий шовковий шлях» – загальна назва караванних торгових шляхів, що сформувалися у II ст. до н. е. (до дванадцяти тис. км) та проіснували до XVI ст. Ці шляхи являли собою достатньо сталі «коридори», по яких відбувався інтенсивний обмін товарами, ідеями та людьми між цивілізаціями Сходу і Заходу [2, с. 26]. Починалася ця система шляхів у центральних районах Китаю, потім шлях розходився на південний та північний

напрями, які простиралися територіями сучасних країн: Афганістан, Туркменія, Узбекистан, Іран, Ірак до портів Середземного моря м. Тір (нині м. Сур, Ліван) та м. Антіохія (нині м. Антакья, Туреччина). Вже потім з портів Середземномор'я товари потрапляли до Європи, зокрема й причорноморськими шляхами.

Проте, у самій Європі ще в епоху міді й бронзи (третє – друге тисячоліття до н. е.) існувала достатньо стала мережа торгових шляхів, що забезпечувала зародження та розвиток міжрегіональної торгівлі. Головними транс'європейськими шляхами того часу були «соляні», «бурштинові», «мідні», «олов'яні», «шовкові» тощо. Вже на початку першого тисячоліття н.е. за думкою відомого римського історика та географа Тацита (бл. 56 – 117) та давньогрецького вченого Птолемея (бл. 87 – 165) у серединній Європі жваво діяли постійні комунікації, що зв'язували окремі племена та народності: шляхи від Прибалтики до верхів'їв Дністра і далі на південь; шлях уздовж Дніпра, що зв'язував верхньодніпровські племена із середньодніпровськими, і далі на південь до моря; шлях з Дакії через узбережжя Чорного моря до Середньої Волги та Ками та інший шлях – через степи північного Причорномор'я на схід, в Середню Азію, вздовж якого склався потім широкий військовий союз «аланських» племен; від Північного моря через Рейн до Дунаю і далі на південь до Риму чи Візантії. Уздовж цих шляхів були найбільші поселення місцевих племен («міста» за висловом Птолемея), що сприяли разом зі старовинними античними містами торговим і культурним відносинам на великих просторах серединної Європи, яку за історичною традицією називали Європейською Сарматією. Більшість із транс'європейських шляхів були також транскарпатськими та об'єднувалися в одну транскарпатську систему, оскільки в Карпатському регіоні були одні з найбільших у Європі родовища міді, срібла

та солі, а з Одри йшло до Карпат олово, необхідне для виготовлення бронзи [9; 10].

У Середньовіччі частина стародавніх шляхів занепала, частина мала подальший розвиток, з'являлися нові шляхи. На шляхах створювалися нові міста, що ставали регіональними чи навіть державними столицями. Шляхи та торгівля визначали політику не менше, ніж політика визначала економічний розвиток. Середньовіччя успадкувало з давніх часів транс'європейські континентальні «бурштиновий» й «олов'яний» шляхи та їх розгалуження, а також морські шляхи Балтійським, Середземним і Чорним морями.

Німецький дослідник Й. Геррман виділив кілька таких шляхів в середньоевропейському регіоні між Франкською імперією та хозарами:

- Магдебург – Ребус – Познань – Київ;
- гирло Дунаю – Дністер – Вісла – Балтика;
- Саркел – Київ – Візантія;
- Краків – Бауцен – Ерфурт – Прага – Краків [11].

Таким чином, необхідно зазначити, що починаючи з найдавніших часів територія сучасної України була природньо включена до європейської транспортної системи з використанням в'ючного та водного транспорту.

Сухопутний гужовий транспорт безпосередньо залежав від різних способів використання упряжних тварин, якими в Україні споконвіків були воли. В епоху енеоліту – бронзи (п'яте-четверте тисячоліття до н. е.) їх запрягали лише парою. Парний запряг гужових тварин домінував і в наступних історичних періодах. Зокрема, дві-три пари волів запрягали у вози скіфи. Пара волів перетягала колісні засоби пересування сарматів. Дві пари волів часто запрягали у вози навіть українські чумаки у XV – XIX ст. [1, с. 37].

Чумацтво було найпоширенішою підприємницькою діяльністю в Україні, сутність якої полягала в транспортуванні різноманітних товарів артільним

способом (воловою чи гужовою валкою), а також – в оптовій або роздрібній торгівлі цими товарами з метою отримання прибутку.

Чумацтво має витоки з караванної торгівлі часів Київської Русі і вичерпало себе з впровадженням залізниць у XIX ст. Як важлива складова господарського життя на всіх історичних етапах чумацтво мало велику комерційну вагу, було симбіозом торгівлі і транспорту, невід'ємною інфраструктурою економіки, унікальним національним українським явищем [8].

Для щоденного побуту та перевезення вантажу на незначні відстані з початку XVI ст. українці стали використовувати запряг одного коня.

Необхідність швидкої та систематичної доставки пошти обумовили появу на Британських островах в середні XVI ст. диліжансу – чотириколісного транспортного засобу на жорсткій підвісці, який тягнула четвірка коней. Диліжанси використовувалися на регулярних лініях і перевозили поштові вантажі і пасажирів. Винахід диліжансів, визначення та офіційне закріплення основних транспортних шляхів, привели до появи мережі поштових станцій. На таких станціях втомлених коней міняли, що дозволяло їхати майже без тривалих зупинок. Королівські поштові диліжанси прискорили удосконалення дорожньої системи на Британських островах за допомогою створення платних доріг. Для обслуговування пасажирів диліжансів по всій Європі відкрилися заїжджі двори – прототипи готелів.

На українських теренах, що входили до складу Московської держави, була створена аналогічна мережа ямських (поштових) станцій. У 1669 р. гетьман Лівобережної України Дем'ян Многогрішний підписав з московським урядом угоду – «Глухівські договірні статті», стаття 10 якої передбачала облаштування у малоросійських містах пошти за московським зразком [6, с. 195].

Остаточна уніфікація поштової системи Гетьманщини (українських земель) і Російської імперії відбулася у період (1760 – 1789 рр.) за часів графа П. О. Румянцева (1725 – 1796), який після скасування інституту гетьманства став очільником Лівобережної України – «головним командиром малоросійських полків». У 1765 р. він розробив офіційний документ «Заснування кінної пошти в Малоросії» («Учреждение о конной почте в Малой России») [5, с. 412-413], згідно з пунктами якого чітко окреслювалися вимоги до поштмейстерів, визначалися строки і преїскурант на пересилку пошти. Також було визначено основні шляхи («тракти»), якими користувалися для доставки пошти. На той час поштове сполучення складалося з 9-ти маршрутів: Глухів – Київ, Київ – Полтава, Київ – Стародуб, Київ – Чернігів, Київ – Кременчук, Київ – Потоки, Київ – Добрянкa, Полтава – Чернігів, Ромни – Лубни та 72-х станцій. В подальшому ці маршрути закріпились як основа для розбудови автомобільних доріг.

На початку XVII ст. на українських етнічних землях серед різних верств населення поширився запряг пари коней західноєвропейського зразка. Наприкінці XIX – XX ст. парокінний запряг витіснив не лише воловий, а й традиційний однокінний майже скрізь в Україні.

Активне поширення наприкінці XIX – у першій половині XX ст. новітніх видів сухопутного транспорту, залізничного та автомобільного, спричинило витіснення традиційних гужових засобів пересування, а заодно і волів та коней як тягової сили для транспортування вантажів. Проте, і на сучасний момент у сільській місцевості України коней використовують для перевезення переважно невеликих вантажів у підсобних та фермерських господарствах.

Висновки. Так, розглядаючи трансформаційні процеси стародавніх транспортних шляхів та найдавніших видів вантажоперевезень на теренах сучасної України необхідно відзначити наступне.

ЧАЙКА Наталія, КАШТАНОВА Тетяна

За версією вчених різних галузей знань один з найважливіших винаходів стародавнього світу – винахід колеса – було здійснено в останню чверть п'ятого тис. до н. е у народів трипільської спільності, пам'ятки якої розташовані, в тому числі, і на українських територіях. Археологічні знахідки свідчать про високий рівень соціально-економічного розвитку племен стародавнього світу, що мешкали на середньоевропейській території між Карпатами та Дніпром.

Винахід першого простого механізму – колеса – дозволив створювати перші найпростіші пристрої механічної передачі, а значить і перші найпростіші транспортні засоби. Крім того, винахід колеса сприяв розвитку ремесел. Згодом колесо було застосовано в перших найпростіших пристроях, що були попередниками ремісничих знарядь: гончарного круга, різних коловоротів для всіляких потреб та в інших знаряддях. Важливе значення колеса у господарській сфері згодом відбилося у віруваннях та символіці перших народів, які передавалися нащадкам та поширювалися світом.

Але найголовнішою була і лишається першочергова роль колеса у створенні транспортних засобів, що згодом привело до створення першої мережі європейських доріг. Археологічні джерела переконують, що вже у третьому – другому тисячолітті до н.е. в Європі існувала стала мережа торгових шляхів: «соляні», «бурштинові», «мідні», «олов'яні», «шовкові» тощо. Природньо, що ці шляхи сполучалися, перетиналися в Карпатах, бо у Європі на той час Карпатський регіон мав найбільші родовища міді, срібла та солі. Про розширення стародавніх транс'європейських шляхів на початку першого тисячоліття н.е. свідчать давньогрецькі та римські писемні джерела.

У всі часи визнані та сталі транспортні шляхи сприяли розвитку торгівлі, а значить й економічному розвитку певних територій, це напряду обумовлювало й політичний стан цих територій. Проте, з віками змінювалась політична ситуація, з'являлись та розпадались перші державні утворення, що

поряд з природними факторами, впливало на зміни транс'європейської транспортної мережі. У Середньовіччі європейська транспортна мережа успадкувала континентальні «бурштиновий» і «олов'яний» шляхи, морські шляхи Балтійським, Середземним і Чорним морями.

Винахід колеса, поява перших транспортних засобів, відповідно наявність придатних тварин – волів – обумовили появу ще у п'ятому-четвертому тис. до н. е. на теренах України гужового транспорту. Один з найстаріших видів транспорту – гужовий, з традиційним парним запрягом волів – без кардинально принципових змін проіснував в Україні до XIX ст., а у XV – XVIII ст., завдяки чумацтву, набув вагомого комерційного значення в економіці регіону. На теренах України коней, як тяглову силу, стали використовувати тільки з XVI ст. Кінний вид гужового транспорту набув стрімкого розвитку та суттєвого значення у XVII – XVIII ст. та, як і запряг волів, був витіснений у першій половині XIX ст. розвитком залізниць.

У цілому історія розвитку вантажоперевезень на українських землях формувалася кілька тисячоліть, починаючи з прадавніх часів, та була невід'ємною частиною загальноєвропейської транспортної мережі того періоду. У подальшому перспективним може бути дослідження витоків і ролі водного (річкового та морського) транспорту для економічного розвитку держав, що створювалися, та народів, що мешкали, на території сучасної України.

Список використаних джерел та літератури

1. Глушко М. С. Україна, держава: транспорт. *Енциклопедія історії України: Україна – Українці*. Кн. 1. Київ: Наукова думка, 2018. 608 с.
2. Дмитрієнко М. Ф. Великий шовковий шлях. *Енциклопедія історії України: Т. 1: А-В*. Київ: Наукова думка, 2003. 688 с.
3. Ігнат'єва Т. В. Торговельно-економічні зв'язки Правобережної України наприкінці XVIII – 50-ті роки XIX ст.: Автореф. дис... канд. іст. наук: 07.00.01. Чернівці, 2005. 20 с.

4. Литвин А. П. Спиральний розвиток цивілізацій (історико-соціологічний екскурс). *Актуальные научные исследования в современном мире*. Вип. 9 (17). Ч. 3. 2016. С. 14-25. [Електронний ресурс]. URL: <http://www.religstud.chnu.edu.ua/res/religstud/relig.pdf#page=15> .
5. Краткая летопись Малыя России. Издатель В. Г. Рубан. Санкт-Петербург: Тип. Х. Ф. Клена, 1777. 450 с.
6. Летопись событий в Югозападной России в XVII-м веке. Составил Самоил Величко. Т. 2. Киев, 1851. 612 с.
7. Резепкин А. «Российское открытие»: колесо изобрели не на Востоке. *Московский комсомолец*. 16.06.2011. [Електронний ресурс]. URL: <https://www.mk.ru/science/2011/06/16/597841-koleso-izobrel-i-ne-na-vostoke.html> .
8. Сокур Ю. В. Правові основи торговельно-транспортного підприємництва в Україні (на матеріалах чумацького промислу XVII – XIX ст.): дис... канд. юрид. наук: 12.00.01. Київ, 2011. 178 с.
9. Томенчук Б. Баварський Географ і річкові шляхи та гради в геополітиці середньовічної Європи. *Карпати: людина, етнос, цивілізація*. 2009. № 1. С. 61-76.
10. Удадьцов А. Д. Племена Европейской Сарматии II в. н. э. *Вопросы Этногенеза*. 1946. № 1. С. 41-50.
11. Явір Іскра Б. Населення Галичини за «Баварським географом». *Zbruc* [Електронний ресурс]. URL: <https://zbruc.eu/node/34859/> .

References

1. Hlushko, M. S. (2018). *Ukrayina, derzhava: transport. Entsyklopediya istoriyi Ukrayiny: Ukrayina – Ukrayintsi* [Ukraine, state: transport. Encyclopedia of the History of Ukraine: Ukraine – Ukrainians]. Book 1. Kyiv: Naukova Dumka. 608 p. [In Ukrainian]
2. Dmytriienko, M. F. (2003). *Velykyy shovkovyy shlyakh. Entsyklopediya istoriyi Ukrayiny: Vol. 1: A-B* [The Great Silk Road. Encyclopedia of the History of Ukraine: Vol. 1: A – B]. Kyiv: Naukova Dumka [In Ukrainian].
3. Ihnatieva, T. V. (2005). *Torhovelnno-ekonomichni zvyazky Pravoberezhnoyi Ukrayiny naprykintsi XVIII – 50-ti roky XIX st.: Avtoref. dys... kand. ist. nauk: 07.00.01*. [Trade and economic relations of the Right Bank of Ukraine in the late XVIII – 50th of the XIX century: Abstract dis. ... cand. historical sciences: 07.00.01]. Chernivtsi [In Ukrainian].
4. Lytvyn, A. P. (2016) *Spiral'nyy rozvytok tsyvilizatsiy (istoryko-sotsiolohichnyy ekskurs)*. [Spiral development of civilizations (historical and sociological excursion). *Aktual'nye nauchnye yssledovaniya v sovremennom myre*. Issue 9 (17). Part. 3. P. 14-25. URL: <http://www.religstud.chnu.edu.ua/res/religstud/relig.pdf#page=15> . [In Ukrainian].

5. (1777). *Kratkaya letopis Malyya Rossii* [A Brief Chronicle of Little Russia]. Publisher Ruban V. H St. Petersburg: Kh. F. Klen Publishing House [In Russian].
6. (1851). *Letopis sobytiy v Yugozapadnoy Rossii v XVII-m veke*. Sostavil Samoil Velichko [Chronicle of events in Southwestern Russia in the 17th century. Compiled by Samoil Velichko]. Vol. 2. Kiyev [In Ukrainian].
7. Rezepkyn, A. (2011). «Rossiyskoye otkrytiye»: koleso izobreli ne na Vostoke [«Russian discovery»: the wheel was not invented in the East]. *Moskovskiy komsomolets*. URL: <https://www.mk.ru/science/2011/06/16/597841-koleso-izobreli-ne-na-vostoke.html> [In Russian].
8. Sokur, Yu. V. (2011). *Pravovi osnovy torhovelno-transportnoho pidpryyemnytstva v Ukrayini (na materialakh chumats'koho promyslu XVII – XIX st.): dys... kand. yuryd. nauk: 12.00.01* [Legal bases of trade and transport entrepreneurship in Ukraine (on the materials of the chumak's industry in the XVII – XIX centuries): Dissertation ... jurid. science: 12.00.01]. Kyiv [In Ukrainian].
9. Tomenchuk, B. (2009). *Bavarskyuy Heohraf i richkovi shlyakhy ta grady v heopolitytsi serednovichnoyi Yevropy* [Bavarian Geographer and river paths and cities in the geopolitics of medieval Europe]. *Karpaty: lyudyna, etnos, tsyvilizatsiya*, no. 1, pp. 61-76 [In Ukrainian].
10. Udaltsov, A. D. (1946). *Plemena Yevropeyskoy Sarmatii II v. n. e.* [Tribes of European Sarmatia II c. n. e.]. *Voprosy Etnogeneza*, no. 1, pp. 41-50 [In Russian].
11. Yavir Iskra B. (2015). *Naselennya Halychyny za «Bavarskym heohrafom»* [The population of Galicia according to the «Bavarian geographer»]. URL: <https://zbruc.eu/node/34859/> [In Ukrainian].

Рецензенти:**О. Я. Пилипчук, д. біол. н., проф.;****С. А. Радогуз, к. і. н., доц.****Надійшла до редакції: 20.11.2023 р.**