

*І.Г. Смирнов,
доктор географічних наук, професор,
Київський національний університет імені Тараса Шевченка,
м. Київ, Україна*

УКРАЇНСЬКЕ ЧУМАЦТВО ЯК ТУРИСТИЧНИЙ РЕСУРС: РЕГІОНАЛЬНО-ЛОГІСТИЧНИЙ ВИМІР

Анотація. В статті розкрито значення українського чумацтва як ресурсу для розвитку туризму в Україні. Висвітлено логістичні та географічні особливості чумацтва в Україні як суспільно-економічного явища, яке змінювалось протягом століть від функцій воїна-торговця, торговця-посередника між виробником та споживачем і, нарешті, до фурищика, візника – зі своїми етнокультурними особливостями. Автор звертається до робіт українських та зарубіжних вчених І.Рудченка, Ф.Щербини, Новосельського, А.Русова, П.Рябова та інших.

Ключові слова: українське чумацтво, туристичний ресурс, географічні та транспортно-логістичні особливості.

Українське чумацтво є значним ресурсом для розвитку туризму в Україні, оскільки це своєрідне соціально-економічне явище, притаманне господарському життю в Україні протягом Х- першої половини ХІХ ст., мало свої яскраві господарські та етнокультурні особливості. Чумаків можна вважати першими логістами – практиками в Україні – з оригінальними особливостями життя, побуту, фахової діяльності і, навіть, фольклором (пісні, оповіді, вірші). Тема статті не є популярною у публікаціях, навіть в інтернет-джерелах [1]. В історичному аспекті можна посперечатися на праці дослідників І.Рудченка, Ф.Щербини, Новосельського, А.Русова, П.Рябова (це автори ХІХ- початку ХХ ст.) [1]. Також посилання пов'язані з працями автора [2; 3; 4; 5; 6]. Між тим чумацька тема нині отримує новий вимір в Україні, зокрема, це пов'язане з зміною назв міст згідно Закону України «Про декомунізацію». Це стосується, наприклад, назви міста – обласного центру Кіровограда, який, за нашою думкою, можна запропонувати назвати (на вибір) Чумаком, Чумацьком, Чумакоградом тощо, оскільки свого часу, протягом ХVІІІ-ХІХ ст., це була чумацька «столиця» України. Мета дослідження – розкрити особливості явища українського чумацтва як туристичного ресурсу та можливості їх використання для розвитку туризму в Україні.

Чумаки в Україні – це не просто фах, а цілий пласт історії та географії логістики в нашій країні. Як нині складають пісні про водіїв далекобійників, так колись про їхніх попередників – чумаків створювали оповіді та вірші. Чумацький епос стоїть обік козацького, як мистецький вираз національного обличчя України. Недарма «Чумацьким шляхом» в Україні називають скупчення галактик у Всесвіті, що російською чомусь зветься «Млечный путь» (це дослівний переклад з англ. – «The Milky Way»). Чумацький торговельно-перевізний промисел на території України виник у 2-й половині ХVІ ст. Протягом трьох сторічч чумаки постачали в Україну сіль та рибу, а також інші дрібнороздрібні товари – зерно, картоплю, овочі, заморські фрукти тощо. Ця діяльність чумаків продовжувалась аж до появи залізниць, тобто до половини ХІХ ст. У ті далекі часи сіль привозили з чорноморського узбережжя, з Криму чи Галичини. Це був дуже обширний промисел, адже крім значної за обсягом торгівлі з турками, поляками, сербами, кримськими татарами чумаки вели торгівлю і всередині Запорізької Січі, предметами якої були епанчі, сідла, стремена, шаблі тощо. Прабатьківщиною чумацтва була середня Наддніпрянина і зокрема Запорізька Січ, через яку проходив головний чумацький (Соляний) шлях. Тому чумаки спочатку називалися солониками. Термін «чумаки» у письмових джерелах вперше з'явився у 1637 р. Походження самого слова має декілька версій. Початкова назва цього фаху була «люди», потім «солоники», адже сіль була головним товаром, який перевозили з Криму в Україну. Кримські татари називали таких людей чумаками, тобто перевізниками. Це є перша версія походження терміну. Другу пов'язують

з словом «чума», оскільки, оберігаючи себе від хвороби, торговці намащували свій одяг дегтем, тому цей одяг переважно був чорного кольору. Нарешті, третя версія пов'язана з словом «чум» - так називався ковш для пиття води під час переїздів. Діяльність чумаків була важливим елементом господарського життя Запоріжжя та усієї України, зародком національного українського купецтва та підприємництва, які засновувалися на артільному підході. Традиційно у похід за сіллю вирушали мешканці декількох сіл, основний склад яких становили люди, що вже мали досвід подібних поїздок. Ці фахівці своєї справи визначали кількість учасників, необхідне число возів та волів, як основної тяглової сили. Вони ж окреслювали, що і скільки треба брати з собою у дорогу – які продукти, товари. Адже подорожі чумаків були пов'язані з значним ризиком, оскільки часто вони ставали об'єктом нападу як з боку татарів, так і місцевих розбійників (гайдамаків). Через цю причину чумаків зазвичай супроводжували охоронці, що наймалися за особливу плату («ралець»). У випадку нападу грабіжників чумаки з метою захисту споруджували з возів укріплений табір. Кожна «валка» (такою була назва чумацької експедиції) мала виборного отамана з досвідчених чумаків. Він визначав маршрут «валки», призначав денних та нічних сторожів худоби, встановлював час руху та відпочинку, врегульовував розлади та суперечки. У нього був заступник – осавул, що відповідав за постачання та оборону. Валка, що значить обоз, була одиницею військового типу, складалася зі 100-300 возів. Кожен член валки («добрий чума») мав рушницю, спис і запас пороху та куль. Окрім отамана та осавула кожна валка обов'язково мала у «штаті» кухаря-кашевара, який, за козацьким звичаєм, повинен був бути товстим та лисим (щоб жодна волосина не потрапила до страви), а на його возі знаходилися символи його посади – залізний триніг і казан. Головною стравою у чумаків був куліш, який у Запорізькій Січі вважався основною походною стравою. Предечею куліша була угорська каша з пшона (угорською пшоно – «кьолез» (koeles), основними компонентами класичного кулішу є пшоняна крупа і сало. Решта – що знайдеться. Всі походні страви створені за принципом – нагодувати якомога більше людей, бажано швидко. Солоне свиняче сало, цибуля і пшоно справляються з цим чудово. Запасом таких продуктів, вміщених на одному чумацькому возі, можна було годувати цілий курінь три тижні. Куліш – не каша і не суп, а щось середнє, іноді його називали «чумацькою розмазнею». У багатьох рецептах кулішу зустрічається картопля і м'ясо – це помилка, оскільки картопля в Україні з'явилась пізніше. Так само нечасто чумаків та козаків балували м'ясом, оскільки вважалося, що ситий воїн – поганий боєць. Ось горох іноді додавали для загустіння. Козаки в пониззі Дніпра часто використовували для приготування куліша прикореневі частини водних рослин, наприклад, рогіз. Вони соковиті, м'які, з високим вмістом крохмалів, цукрів, глікозидів та є одночасно заміником моркви і картоплі. Куліш готували переважно з пшона, траплялося, що подекуди варили і гречаний (деякі райони Чернігівщини, Полтавщини), кукурудзяний (південне Поділля). Іноді на правобережному Поліссі пшоняний куліш варили на молоці (молочний куліш), сироватці (сироватковий куліш) і на масляниці. Здається на перший погляд, що куліш справа невігадлива і тому не може бути смачним. Але ви навіть не уявляєте, як це смачно!

Особлива увага в чумацькій справі приділялася транспорту, який у чумаків включав вози та рушійну силу – волів. Чумацький віз називався «мажа» та виготовлювався з дерева з мінімальним застосуванням металу. Готовий віз можна було купити, а можна було зробити на замовлення. Але особливою честю для чумака вважалося виготовити свій віз самому. Робили вони це, використовуючи деревину ясеня, дубу, грабу та сосни, – для кожної деталі застосовувалася окрема порода дерева. Вози могли бути трьох різних розмірів: у найбільший завантажували 1920 кг вантажу, у найменший – 960 кг. Запрягали до воза звичайно пару волів і такий віз міг подолати сотні верст з вантажем до 100 пудів солі чи інших товарів. Особливою, а можливо найпершою турботою чумака були воли, адже від них залежав успіх «валки». Купляли волів в кінці зими, щоб ранньою весною вже можна було вирушати в дорогу. Чумаки особливо цінували кремезних, могутніх волів, адже з їх допомогою не тільки перевозили тони товарів, але й орали. Доглядали чумаки за волами, як за малими дітьми, – і мили, і соломною терли, щоб шерсть була кучерява. Роги бикам для блиску чистили склом, а ті з чумаків, хто міг собі дозволити, навіть золотили їх. На шию волам вішали дерев'яні дзвоники – «калатайла». Пара волів коштувала 50-250 крб. сріблом. Зазвичай, один віл служив біля п'яти років, а потім його міняли

на молодого. Рухалися воли повільно і ця швидкість не змінювалась упродовж століть, оскільки для чумаків важливішою була витривалість волів, ніж їхня швидкість. Свій перший щорічний виїзд чумацькі артілі здійснювали після Миколина дня (9 травня), коли на полях з'являлася перша трава. До їхнього прибуття сіль уже заготовлювали на кримських солених озерах так звані ломщики. Однак у холодні роки, коли сильні вітри перешкоджали видобутку солі, чумакам доводилося чекати на березі від одного до трьох тижнів. Нарешті, навантаживши фури сіллю, чумаки вирушали у зворотній шлях. У перший день перехід тривав до початку спеки, тоді візники розпрягали волів, кормили їх та надавали їм відпочинок. Як тільки спека спадала, чумаки їхали далі до темноти. Ставши на нічліг, чумаки розпалювали велике вогнище та готували вже знайомий нам куліш. У дорогу вони брали з собою обмежений набір продуктів: сухарі, пшоно, сало, бочку для води та баклагу з горілкою. На додаток до цього обов'язково брали півня, щоб щоранку будив чумаків-мандрівників. Влада підтримувала чумаків, так у Катеринославі у 1788 р. князь Потьомкін організував «обоз», що включав біля 3 тисяч четвероволових підвід, понад тисячу волів та 1,5 тисячі візників – для забезпечення 100-тисячного війська, яке тримало в облозі Очаків. У цьому обозі брали участь в основному мешканці Єлісаветградщини (нині Кіровоград), оскільки саме там знаходилися найбільші центри українського чумацтва: Єлісаветград, Олександрія, Бобринець, Ольвіопіль, Голта. У Криму чумакам доводилося відчувати брак питної води, тому в посушливі періоди вони брали з собою в дорогу на 4-5 фур під сіль одну підводу з великою бочкою питної води.

Устрій цього мандрівного українського купецтва був освячений і устійнений упродовж майже двох тисячоліть, тобто чумацтво як суспільно-економічне явище бере початок з дуже віддалених часів української історії. Це були традиційні купецькі форми діяльності з давніх часів, що співдіяли з державою Києва, але були старіші від цієї держави. Це до мандрівних купців і вояків одночасно звертався у 1170 р. великий князь Київський Мстислав Ізяслович із закликом боронити дороги від Києва до моря, бо «вже в нас і Грецьку путь відбирають, і Соляну, і Залозну». Відомо, що у 1352 р. українці привозили до Теодозії куницю, соболі і інші хутра в критих возах, запряжених волами. То були знані аж до половини ХІХ ст. чумацькі мажі. Також перші згадки про козаків (грамота міщан Києва з 1499 р.) – це передусім згадки про купців рибою, про чумаків, а пізніше – вже про тих самих людей, як про військових. Після знищення Січі далеко не всі запорожці переселилися на Кубань чи за Дунай – значна частина їх залишилась у межах сучасної південної України та значною мірою зайнялася чумацтвом. Чумаки були прив'язані до свого устрою, мали освячені віками звичаї майже для кожного свого «посуву»: чумак повинен був виїздити з дому «по закону», їхати дорогою «по закону», навіть зупинятися в дорозі, щоб пасти волів, теж «по закону». Чумаки суворо доглядали за дотриманням своїх «законів», артіль завжди була незадоволена, коли хтось «ламав» чумацький звичай. Чесне слово, раз зложена обіцянка, предківські обичаї, поважання старовини – були у чумаків позитивним «законом», з якого логічно випливали усі формальні людські взаємовідносини. Повне тривога, напівосіле – напів-мандрівне буття накладало відбиток і на сувору зовнішність чумака: «Чумак – переважно неговіркий, замкнений, дивиться на життя з певним презирством; у його поведінці повно самоповаги; у ньому завжди є іронія і він готовий розважити товариство жартом, не втрачаючи власної гідності; лице його горде і веселе або задумане» [1]. Чумаки були прикладом взаємовиручки та товариських відносин, так чумацькі артілі мали спільну касу аж до кінця подорожі і всі прибутки і втрати ділилися порівну, а якщо у когось з чумаків хворів та помирав віл, то на артільні кошти купувався інший. Подібну поведінку чумаки виявляли у моменти небезпеки: вони стояли один за одного горою, демонструючи найкращі якості чумацького характеру. Чумацька дружність була потрібна і у важких дорожніх умовах, і в сутичках зі своїми розбійниками та чужинцями, оскільки лише на території Запорозької держави чумацькі магістралі були під охороною запорозьких бекетів. Недивно, що похорони загиблого в сутичках чумака відбувалися часто з військовими почестями та музикою. Загалом вивезти сіль було можливе протягом 130-150 днів у році – з травня до жовтня. За ці кількадесячні подорожі чумаки набували доброго фізичного гарту, здатності витримувати будь-які труднощі. Потужне економічне значення мали не тільки чумацькі артілі – ватаги, але й окремі чумаки, які в селах зазвичай були креди-

торами грішми, збіжжям та продуктами («до нового хліба»). Чумацтво мало не тільки історичне та економічне значення, але й соціально-виховне, оскільки послужило ґрунтом до розвитку селянської співпраці, а відтак – розвитку української споживчої, кредитної та інших видів кооперації. Так само, як колись українське чумацтво допомогло визвольній боротьбі України в XVII ст., українська кооперація допомогла українській революції 1917-1920 рр. Саме з середовища чумаків вийшли значні українські промисловці, підприємці та меценати кінця XIX – початку XX ст., такі як Терещенки, Харитоненки, Ханенки, Симиренки та ін. Це були найкращі представники нації, що залишили великий слід в історії України, в розвитку та географії її господарства, в архітектурі та культурі Києва та інших міст та містечок України.

Географія чумацьких шляхів почала формуватися ще за часів Київської Русі, яка вела жваву торгівлю з Близьким Сходом, прокладала шляхи «у варяги та греки», далі в Азію і в ході цього процесу створила особливий «клас» воїнів-торговців, тобто чумаків, які пізніше користувалися прихильністю і королів Польщі та Литви. Географічною передумовою діяльності чумаків як воїнів-торговців, пізніше – торговців-посередників між виробниками та споживачами, а на заключній фазі існування чумацького промислу – перевізників-фурщиків, було те, що сіль, як харчовий продукт, а також усі ринки, де здійснювався обмін та продаж таких предметів споживання, як сіль, риба, східні тканини, екзотичні олії тощо, перебували за кордонами Русі (а пізніше – України) і до них необхідно було діставатися і човнами (тобто водними шляхами), і возами (суходольними шляхами). Наприклад, сіль постачалася з тодішніх Галичини і Прикарпатської Русі (Закарпаття), а також з Дніпровського лиману, Кінбурнської коси, а згодом – і з Криму. Так, Рубрувік (Вільгельм де Рубрук – чернець-мінорит, який за дорученням французького короля Людовика IX у 1253-1255 рр. здійснив подорож у Золоту Орду через Судак, Дон та Волгу) відмічав, що «Русичі приїздили в Судак у критих возах, запряжених волами. Привозили вони куниця, соболів тощо, вимінюючи їх на різні тканини, прянощі, овочі, вино і сіль...». Географія чумацьких маршрутів у давнину сягала далі, ніж в останніх століттях існування чумацтва. М.Грушевський згадує на підставі арабських джерел про купецькі валки Києва, що їздили у X ст. до Андалусії (Іспанія), Риму і Царгороду (Константинополю). Відома грамота смоленського князя Мстислава (з початку XIII ст.), де він обговорює умови руської торгівлі в Ризі, Любеці і взагалі на «готським березі». Зрозуміло, що три головні магістралі великокнязівського Києва, а саме Варязько-Грецький, Залозний, Солоний шляхи, служили у значній мірі мандрівному купецтву. У XVI-XVII ст. найбільше відомі були такі дві важливі чумацькі магістралі, як Шпаковий та Муравський шляхи. Шпаковий шлях (від імені славного чумацького отамана Шпака котрий тільки йому відомими стежками умів проводити чумацькі валки, уникаючи небезпеки) починався на Волині і йшов на м. Умань і на р. Синюху до Дніпра. Правдоподібно, це була частина колишнього Залозного шляху. Муравський шлях (давніше Солоний) починався на Лівобережжі та верхів'ями річок Ворскли, Самари через запорізькі паланки доходив до р. Кінські Води. Заплативши запорожцям «мостове» мито, а також мито від хури, йшли чумацькі валки вже без охорони до Перекопської башти. Там чумаки платили мито Кримській орді (ханству) і йшли або до солоних озер Криму, або до південного узбережжя Криму, де були великі міста-ринки Оттоманської імперії, виділені з-під влади слабких кримських ханів. Такі міста як Кафа, були форпостами торгівельних артерій Малої Азії під владою турецького півмісяця. Крім цих добре відомих доріг чумаки доходили: на захід – до міст Польщі та Східної Пруссії, а на схід – далеко за Волгу. Недарма в чумацькому епосі згадується і Крим, і Астрахань, і Варшава.

З другої половини XVII ст. древній Муравський шлях отримав назву Чумацького (або Великого, Битого), оскільки саме по ньому запорізькими шляхами котилися тисячі чумацьких возів-мажар, попереду яких поважно йшла пара великих волів, роги яких за звичаєм були позолочені та прикрашені кольоровими стрічками. Також цими шляхом йшли заробітчани до багатих колоністів Південної Таврії. Неподалік гирла р. Кінської біля сучасного с. Григорівка Запорізької обл. Чумацький шлях переходив через Дніпро і правим берегом вів на Перекоп. Цими численними старими шляхами йшла жвава торгівля; на перетині цих торгівельних шляхів, які брали початок в центральних областях України та йшли до Чорного й Азовського морів, на Дон, у турецькі й кримські порти, виникло бага-

то значних міст – торговельних центрів, серед них Олександрівськ (Запоріжжя). Проходячи через Олександрівську фортецю, засновану у 1770 р., Чумацький шлях сприяв збільшенню населення цього краю, розвитку господарства і торгівлі. Сюди йшли обози з центру України, а звідси вони прямували у чорноморські міста та у Молдавію. Починаючи з 1781 р., в Олександрівську, що знаходився на перехресті важливих торговельних шляхів, щорічно відбувалася по чотири багатоденних ярмарки. На них з Причорномор'я, Криму, Приазов'я, Правобережної, Лівобережної та Слобідської України доставлялися різноманітні товари. Шпаковий шлях у XVII ст. отримав назву Чорного. Починався він у Очакові і вів до Варшави. Ним ясирники гнали в неволю захоплених у наскоках тисячі селян не тільки з України, а й з Польщі та Литви. З півдня цим чорним шляхом котилося чорне горе, що спустошувало цілі слободи та села.

Крім цих відомих доріг були і потаємні, що звалися козацькими прикметами. Річ у тому, що на головних поживавлених шляхах стояли царські сторожові пости, які вилловлювали втікачів, що прямували на Січ. Тому ці люди змушені були пробиратися таємними шляхами, на яких нерідко козаки залишали запас одягу та харчів.

З сивої давнини проходив Дніпром шлях «із варяг у греки». Які тільки купці не побували тут, скільки було перевезено Славutoю заморських товарів за сотні років! Приміром, біля скелі «Крісло Катерини» в Запоріжжі під п'яти - метровою товщею насосного піску археологи знайшли декілька майданчиків, на яких скіфи зустрічалися з грецькими купцями. Ці знахідки були зроблені перед початком будівництва Дніпрогесу у 30-тих рр. минулого століття відтоді стали відомими широкій громадськості.

Отже, чумацькі старі шляхи нашого краю відіграли важливу роль у заселенні дикого степу, у встановленні тісних торговельних та інших зв'язків Запоріжжя з іншими частинами України, з Польщею, Кримом, Молдовою. Багато було подій на них, багато вони бачили на довгому віку. Неміряні, биті шляхи – дороги, що зникли у товщі століть. Але вони передали естафету сучасним асфальтовим магістралям – артеріям життя.

Зайвим зробила чумацтво залізниця, розвитку якої воно намагалося протистояти, але марно. Чумак не міг конкурувати з дешевими та швидкими залізничними перевезеннями вантажів. Але ще задовго до появи залізниць воловий віз поступився кінному: найбільш цінні товари, що вимагали швидкої доставки, перевозилися кіньми. Швидка зміна навичок у житті сільського люду, яку викликали реформи 1860-х рр., застала чумака абсолютно не готовим до боротьби за існування. Чумак навіть не спробував перейти від волів та важкого возу до коней та легкої підводи. За нього це зробили інші, більш спритні візники і чумак в результаті зник, вимер як «мамонт», не проіснувавши і 20 років після реформи 1861 р. Із зникненням чумацького возу зникли і чумацькі пісні, думи, казки, прислів'я. Уже на початку XX ст. залишки чумацтва у степовій Україні у вигляді возів, начиння, одягу становили етнографічну рідкість. Якби пам'ятки колишньої величі чумацтва не були дослідниками вчасно записані і видані у вигляді збірок, то вони б зникли остаточно і безслідно. Але нині інтерес до чумацької спадщини в Україні відновлюється, зокрема з боку логістики, яка вбачає у чумацьких кремезних постатях перших українських логістів – практиків.

Також чумацька спадщина може слугувати потужним ресурсом для розвитку різноманітних видів туризму (пізнавального, музейного, історико-патріотичного), музейної справи, екскурсознавства тощо. У цьому контексті цікавим для туристів і корисним для України, за нашою думкою, на додаток до експозиції про чумацтво у відділі «Україна XIV - початку XX ст.» Національного музею історії України в м. Києві, було б створення Музею чумацтва у Кіровограді-Чумакограді з експозиціями «Історія чумацтва в Україні», «Географія чумацтва в Україні», «Логістика чумацтва в Україні», «Транспортне забезпечення чумацтва в Україні» та іншими. А на цій основі можна запропонувати пейзажну дорогу – авторалі «Чумацько-винний шлях» від Кіровограда-Чумакограда до Херсону та Миколаєва з відвіданням туристами місцевих виноградників та «винокурень» з відповідною анімацією, дегустацією тощо.

Отже чумацтво – це унікальний та споконвічний український промисел, котрий віками формувався в Україні і являв собою своєрідну автономію з власними законами, ієрархією влади, оригінальною субкультурою зі своїми виразними етнокультурними особливостями. Значення чумацтва в історії та географії українського господарського розвитку зводиться до наступних положень:

- У *господарсько-історичному вимірі* – чумаки породили козацтво, підприємництво, сільську кооперацію в Україні; складність їхньої праці полягала в тому, що вони не просто перевозили товар на відстані тисяч кілометрів, а й захищали його від численних розбійників. Саме зі старих чумаків сформувався стрижень українського козацтва, як окремого суспільного шару, а пізніше – українського промислово-торгівельного підприємництва та меценатство (Терещенки, Харитоненки, Ханенки, Смиренки), що заклало основи соціально-економічного та архітектурно-культурного розвитку України в кінці XIX- на початку XX ст.

- У *міжнародному вимірі* – чумаки були вправними дипломатами і укладали економічні угоди з різними державами незалежно від військово-політичної ситуації земель, на яких здійснювали свою діяльність; це дозволяло чумакам не боятися армій сусідів, між якими постійно точилися війни, а стабільно займатися своєю справою та відкривати для себе нові ринки збуту і імпорту. Так, у XVI-XVII ст. чумацтво знаходилося під захистом турків і татарського хана, з одного боку, і Запоріжжя та Польщі – з іншого; приміром, в угоді польського короля Сигизмунда Августа з кримським ханом 1540 р. сказано, що польським і литовським торговцям (чумакам) надається право вільно брати сіль в Кичибеї (Хаджибеї), Перекопі і Кафі «після сплати мита по старовині»; сіль була одним з основних джерел доходів татарів, тому чумаки були їх бажаними гостями і бралися ними під захист. У XVIII-XIX ст. чумацтво отримувало підтримку з боку російської влади, так у Катеринославі 1788 р. Потьомкіним був організований «обоз» з 3 тис. чотириволових фур для постачання сотисячної армії, що тримала в облозі Очаків.

- У *транспортно-географічному вимірі* – чумаки заклали основу для створення сучасної дорожньої мережі в Україні, оскільки майже всі шляхи загальноукраїнського та міжнародного значення, відомі сьогодні, були засновані саме чумаками. При цьому у безкраїх степах півдня України більшість доріг в основному з'єднувала між собою найближчі села. Чумакам було невигідно втрачати час, подорожуючи через поселення, тому вони прокладали власні маршрути, прив'язуючись, головним чином, до річок – задля орієнтації на місцевості та можливості постійного доступу до прісної води.

ЛІТЕРАТУРА

1. Все про чумацтво [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://chumactvo.info/>
2. Смирнов І.Г. Українське чумацтво як перспективний ресурс для розвитку туризму: логістичний аспект / І.Г. Смирнов // Вдосконалення механізмів активізації економічних процесів та формування конкурентоспроможності національної економіки, регіону, підприємства в умовах глобалізації : тези доповідей Міжн. наук.-практ. інтернет-експозиційної та вербально-демонстраційної конференції. – Ужгород: ДВНЗ Ужгородський нац. ун-т, 2015. – С. 157–159
3. Смирнов І.Г. Українське чумацтво як ресурс для розвитку туристичного бізнесу (в контексті логістики туризму та гостинності) / І.Г. Смирнов // Перспективи розвитку туризму в Україні та світі : матеріали I Міжн. наук.-практ. конференції. – Луцьк: РВВ Луцького НТУ, 2015. – С. 80–83
4. Смирнов І.Г. Українське чумацтво в контексті української національної ідентичності: логістично-туристичні аспекти / І.Г. Смирнов // Диверсифікація міжнародної торгівлі та активізація інвестиційного співробітництва : збірник матеріалів XVIII Міжн. наук.-практ. конференції. – К.: УДУФМТ, 2015. – С. 465–468
5. Смирнов І.Г. Українське чумацтво як туристичний ресурс (в контексті регіональних аспектів логістики туризму та гостинності) / І.Г. Смирнов // Регіональний розвиток України: проблеми та перспективи : тези III Міжнар. наук.-практ. конференції. – К.: КНЕУ, 2015. – С. 38–41.
6. Смирнов І.Г. Військова логістика як туристичний ресурс (на прикладі українського чумацтва, пам'яток козацької доби, бою під Крутами та Лінії Арпада) / І.Г. Смирнов // Вітчизняна наука на зламі епох: проблеми та перспективи розвитку : матеріали Всеукр.наук.-практ.інтернет-конференції / Збір-

ник наук.праць. - Переяслав-Хмельницький : ДВНЗ «Переяслав-Хмельницький державний педагогічний університет імені Григорія Сковороди», 2015. – С. 40–47 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.confscience.webnode.ru>.

И.Г. Смирнов. Украинское чумачество как туристический ресурс: регионально-логистическое измерение. – Статья.

Аннотация. В статье раскрыто значение украинского чумачества как ресурса для развития туризма в Украине. Освещены логистические и географические особенности чумачества в Украине как общественно-экономического явления, которое изменялось на протяжении веков от функций воина-торговца, продавца-посредника между производителем и потребителем и, наконец, до фурищика, перевозчика – со своими этнокультурными особенностями. Автор обращается к работам украинских и зарубежных ученых И.Рудченка, Ф.Щербины, Новосельского, А.Русова, П.Рябкова и других.

Ключевые слова: украинское чумачество, туристический ресурс, географические и транспортно-логистические особенности.

Igor G. Smyrnov. Ukrainian Chumak Life as Tourist Resource: Regional and Logistical Dimension. – Article.

Summary. In the article disclosed significance of Ukrainian chumak life as a resource for the development of tourism in Ukraine. Article material deals with the logistical and geographical features of chumak life in Ukraine as a socio-economic phenomenon, which for centuries was changing from the features of the warrior-merchant, merchant intermediary between producer and consumer, and finally to freight-forwarder – with their ethno-cultural characteristics. The author refers to the works of Ukrainian and foreign scientists I.Rudchenko, F.Scherbyna, Novoselskiy, A.Rusov, P.Ryabkov and others.

Key words: Ukrainian Chumaks, tourist resource, geographical, transport and logistical features.

УДК 338.984

О.А. Строева,

доктор экономических наук,

Орловского филиала ФГБОУ ВО «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ»,

г. Орел, Российская Федерация

АЛГОРИТМ ВНЕДРЕНИЯ ДОРОЖНОГО КАРТИРОВАНИЯ В ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПРОМЫШЛЕННЫХ КОРПОРАЦИЙ

Аннотация: Факт о необходимости планирования результатов деятельности промышленных корпораций ни у кого не вызывает сомнений. Однако до сих пор не существует единого ответа на такие вопросы: как правильно построить данный процесс и, главное, какие методы и инструменты планирования позволят предприятию преодолеть все препятствия и занять лидирующее положение на рынке, в стране или в мире? В этой связи в статье рассматривается один из популярных на сегодняшний день инструмент планирования – дорожное картирование. Автором характеризуются особенности его применения на уровне промышленных корпораций, а также определяется алгоритм внедрения дорожного картирования в деятельность промышленных корпораций.

Ключевые слова: дорожное картирование, корпоративное дорожное картирование, промышленные корпорации.

Рассматривая подходы к планированию деятельности российских промышленных корпораций в историческом аспекте, можно отметить несколько этапов его развития.

Первый этап (советский период) – характеризуется действием системы «централизованного экономического планирования». В этот временной отрезок предприятия не занимались самостоя-