Kotsan Natalia, Pasevych Yurij. Features and Trends of Hotel Industry Operation in Turkey. The article highlights the features and trends in the hotel industry functioning in Turkey. The current state of the hotel services market of the country is analyzed. Characteristic of the specific services of different classes of hotels is revealed. The factors and their impact on the development of the hotel chain in Turkey are studied. Value of hotel chains for the tourism industry of Turkey are analyzed. The main advantages and features of franchising activity in the country hotel chains are observed. The features of the state policy in the field of tourism in Turkey are studied. The regional peculiarities of the studied area of hotels are analyzed.

Key words: Turkey, hotel industry, tourism, hotel chains, franchising.

Стаття надійшла до редколегії
25.05.2016 р.

УДК 359.09

Ігор Смирнов

Українське чумацтво та одеське біндюжництво в контексті розвитку логістики та туризму в Україні

Розкрито значення українського чумацтва як предтечі для розвитку сучасної логістики в Україні. Висвітлено особливості чумацтва в Україні як суспільно-економічного явища, яке змінювалося протягом століть від функцій воїна-торговця, торговця-посередника між виробником та споживачем і, нарешті, до фурщика, візника зі своїми фаховими особливостями.

Ключові слова: українське чумацтво, фахові (транспортно-логістичні) особливості, географічний вимір, одеські біндюжники.

Постановка наукової проблеми та її значення. Українське чумацтво є предтечею розвитку сучасної логістичної галузі в Україні. Це було своєрідне соціально-економічне явище, притаманне господарському життю в Україні протягом X – першої половини XIX ст., яке мало свої етно-культурні особливості. Воно було пов'язане з внутрішніми й міжнародними перевезеннями солі та інших товарів, тому розглядається в курсі логістики туризму та гостинності. Чумаків можна вважати першими логістами-практиками в Україні з оригінальними особливостями життя, побуту, фахової діяльності й навіть фольклором (пісні, оповіді, вірші). Діяльність чумаків має свій логістичний вимір, про що практично не згадується в літературі.

Аналіз досліджень цієї проблеми. Тема статті, на жаль, не є популярною в публікаціях, навіть в Інтернет-джерелах [1]. В історичному аспекті можна послатися на праці І. Рудченка, Ф. Щербини, М. Новосельського, А. Русова, П. Рябкова (це науковці XIX – початку XX ст.) [1]. Також дослідження пов'язані з працями [2; 3; 4; 5; 6]. Між тим чумацька тема нині отримує новий вимір в Україні, що, зокрема, пов'язане не лише з розвитком логістики, але й зі зміною назв міст згідно із Законом України «Про декомунізацію». Це стосується, передусім, назви міста – обласного центру Кіровограда, який уже отримав нову назву – Кропивницький – та, на нашу думку, його можна було б назвати (на вибір) Чумаком, Чумацьком, Чумакоградом тощо, оскільки протягом XVIII–XIX ст. це була чумацька «столиця» України. Але про це недостатньо відомо в цій області, де серед туристичних атракцій нині про чумаків навіть не згадується.

Мета дослідження – розкрити логістичні особливості явища українського чумацтва та можливості його використання для розвитку сучасної логістичної теорії й практики в Україні.

Виклад основного матеріалу й обґрунтування отриманих результатів дослідження. 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

© Смирнов І., 2016

галактик у Всесвіті, що російською чомусь звучить як «Млечный Путь» (це дослівний переклад з англ. – «*The Milky Way*»). Чумацький торговельно-перевізний промисел на території України виник у 2-й половині XVI ст. Люди потребували солі – і чумаки взялися забезпечити цю потребу, незважаючи на всі небезпеки та труднощі подібного «бізнесу». Цінність солі пояснювалася не лише її смаковими властивостями, але й дивовижними лікувальними можливостями, здатністю зберігати продукти та іншими корисними рисами. У давнину й середні віки видобуток солі був дуже працемістким процесом, тому цей «дар Землі» деякий час був і справжньою валютою. Так, римські легіонери отримували сіллю свою зарплату, а в Абіссинії гарний раб коштував 3–5 шматків цієї приправи, кожний із яких був розміром із невелику цеглину. А в Китаї певний час використовували своєрідні «монети» – пляцки, спечені із солоного тіста та «завірені» печаткою імператора. Вони цінувалися на рівні золотих монет. Про значення солі згадується й у Біблії. Так, у Нагорній проповіді Ісус Христос називає своїх учнів «сіллю землі», тим самим підкреслюючи їхню перевагу над іншими людьми. В Україні-Русі сіль теж користувалася великою повагою, недарма до наших днів дійшов звичай зустрічати важливих людей хлібом-сіллю, виявляючи тим самим особливу повагу до них.

Протягом трьох сторіч чумаки постачали в Україну сіль і рибу, а також інші дрібно-роздрібні товари: зерно, картоплю, овочі, заморські фрукти тощо. Ця діяльність чумаків продовжувалась аж до появи залізниць, тобто до половини XIX ст. У ті далекі часи сіль привозили з чорноморського узбережжя, із Криму чи Галичини. Це був дуже обширний промисел, адже, крім значної за обсягом торгівлі з турками, поляками, сербами, кримськими татарами, чумаки вели торгівлю й усередині Запорізької Січі, предметами якої були єпанчі, сідла, стремена, шаблі тощо. Прабатьківщиною чумацтва була середня Наддніпрянщина та, зокрема, Запорізька Січ, через яку проходив головний чумацький (Соляний) шлях. Тому чумаки спочатку називалися солониками. Термін «чумак» у письмових джерелах уперше з'явився в 1637 р. Походження самого слова має декілька версій. Початкова назва цього фаху – «люди», потім – «солоники», адже сіль була головним товаром, який перевозили з Криму в Україну. Кримські татари називали таких людей чумаками, тобто перевізниками. Це перша версія походження терміна. Другу пов'язують зі словом «чума», оскільки, оберігаючи себе від хвороби, торговці намащували свій одяг дьогтем, тому цей одяг переважно був чорного кольору. Нарешті, третя версія пов'язана зі словом «чум» – ковш для пиття води під час переїздів. Діяльність чумаків була важливим елементом господарського життя Запоріжжя та всієї України, зародком національного українського купецтва та підприємництва, які засновувалися на артільному підході. Традиційно в похід за сіллю вирушали мешканці декількох сіл, основний склад яких – люди, котрі вже мали досвід подібних поїздок. Ці фахівці своєї справи визначали кількість учасників, необхідне число возів і волів як основної тяглової сили. Вони ж окреслювали, що й скільки потрібно брати із собою в дорогу – які продукти, товари. Адже подорожі чумаків були пов'язані зі значним ризиком, оскільки часто вони ставали об'єктом нападу як із боку татарів, так і місцевих розбійників (гайдамаків). Через цю причину чумаків зазвичай супроводжували охоронці, котрі наймалися за особливу плату («ралець»). У випадку нападу грабіжників чумаки для 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 і нічних сторожів худоби, установлював час руху та відпочинку, урегульовував розлади й суперечки. У нього був заступник – осавул, котрий відповідав за постачання та оборону. Валка, що означає обоз, була одиницею військового типу, складалася зі 100–300 возів. Кожен член валки («добрий чумак») мав рушницю, спис і запас пороху й куль. Окрім отамана та осавула, кожна валка обов'язково мала в «штаті» кухаря-кашевара, який, за козацьким звичаєм, повинен був бути товстим і лисим (щоб жодна волосина не потрапила до страви), а на його возі розмістилися символи його посади – залізний триніг та казан. Головною стравою в чумаків був куліш, який у Запорізькій Січі вважався основною похідною стравою. Предтечею кулешу була угорська каша з пшона (угорською пшоно – *«кьолеш» (koeles)*, основними компонентами класичного кулешу є пшоняна крупа й сало. Решта – що знайдеться. Усі похідні страви створені за принципом – нагодувати якомога більше людей, бажано – швидко. Солоне свиняче сало, цибуля та пшоно справляються з цим чудово. Запасом таких продуктів, уміщених на одному чумацькому возі, можна було годувати цілий курінь три тижні. Куліш – не каша й не суп, а щось середнє, іноді його називали «чумацькою розмазнею». У багатьох

рецептах кулешу трапляється картопля та м'ясо. Це – помилка, оскільки картопля в Україні з'явилася пізніше. Так само нечасто чумаків і козаків частували м'ясом, оскільки вважалося, що ситий воїн – поганий боєць. Ось горох іноді додавали для загустіння. Козаки в пониззі Дніпра часто використовували для приготування кулешу прикореневі частини водних рослин, наприклад, рогіз. Вони соковиті, м'які, із високим умістом крохмалю, цукру, глікозидів та одночасно є замінником моркви й картоплі. Куліш готували переважно з пшона, траплялося, що подекуди варили й гречаний (деякі райони Чернігівщини, Полтавщини), кукурудзяний (південне Поділля). Іноді на правобережному Поліссі пшоняний куліш варили на молоці (молочний куліш), сироватці (сироватковий куліш) і на маслянці.

Особливу увагу в чумацькій справі приділяли транспорту, який у чумаків уключав 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, дуба, граба та сосни. Для кожної деталі застосовували окрему породу 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 із вантажем до 100 пудів солі чи інших товарів. Особливою, а можливо найпершою, турботою чумака були воли, адже від них залежав успіх «валки». Купляли волів у кінці зими, щоб ранньою весною вже можна було вирушати в дорогу. Чумаки особливо цінували кремезних, могутніх волів, адже з їх допомогою не лише перевозили тонни товарів, але й орали. Доглядали чумаки за волами, як за малими дітьми: і мили, і соломою 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 близько п'яти років, а потім його міняли на молодого. Рухалися воли повільно й ця швидкість не змінювалась упродовж століть, оскільки для чумаків важливішою була їхня витривалість, ніж швидкість. Можливо, для багатьох буде новиною, що воли – це кастровані бики. Тих, які хазяї готувати суто на м'ясо, робили «євнухами» у віці двох-п'яти місяців, а тих, хто мав стати «робочою конячкою», позбавляли чоловічої сили у вісім-дванадцять місяців. Відтак уся міць цих тварин переходила в м'язи: на відміну від коня, віл може терпляче працювати півдоби. Завдяки своїй працьовитості та спокійному характеру воли увійшли у світову історію й літературу. Так, у Біблії згадується як віл голодним стояв біля ясел із сіном, на якому лежав маленький Ісус, не наважившись скубнути бодай травинку, до того ж зігрівав Божого Сина своїм диханням. Один із найвідоміших творів української класики – роман Панаса Мирного «Хіба ревуть воли, як ясла повні?». Також створено багато «козацьких» мультиків, обов'язковим героєм яких є віл, а в багатьох приказках згадується ця «сакральна» для українців тварина. Шкода, що «наживо» волів можна побачити тепер хіба що на Закарпатті, в Асканії Новій, на Сорочинському ярмарку. Так, голова Закарпатської облдержадміністрації Г. Москаль, інспектуючи регіон, в одному з гірських сіл на Рахівщині надибав двох волів – «реліктів» – чи не останніх в області, про що повідомив у Фейсбуці. Як і їхні предки, якими чумаки возили сіль із Криму, нащадки справно несуть свою службу.

Свій перший щорічний виїзд чумацькі артілі здійснювали після Миколина дня (9 травня), коли на полях з'являлася перша трава. До їх 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 зворотний 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, вони розпалювали велике вогнище та готували вже знайомий нам куліш. У дорогу брали із 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 в 1788 р. князь Потьомкін організував «обоз», що включав близько 3 тис. четвероволових підвід, понад тисячу волів та 1,5 тис. візників – для забезпечення 100-тисячного війська, яке тримало в облозі Очаків. У цьому обозі брали участь переважно мешканці Єлісаветградщини (нині – Кіровоград), оскільки саме там

були найбільші центри українського чумацтва: Єлісаветград, Олександрія, Бобринець, Ольвіополь, Голта. У Криму чумакам доводилося відчувати брак питної води. Тому в посушливі періоди вони брали із собою в дорогу на 4–5 фур під сіль одну підводу з великою бочкою питної води.

Устрій цього мандрівного українського купецтва був освячений та устійнений упродовж майже двох тисячоліть, тобто чумацтво як суспільно-економічне явище бере початок із дуже віддалених часів української історії. Це були традиційні купецькі форми діяльності з давніх часів, що співдіяли з Київською державою, але були старіші від неї. Це до мандрівних купців і вояків одночасно звертався в 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 в 1352 р. українці привозили до Теодозії куниці, соболі й інші хутра в критих возах, запряжених волами. То були знані аж до половини XIX ст. чумацькі мажі. Також перші згадки про козаків (грамота міщан Києва з 1499 р.) – це, передусім, згадки про купців риби, про чумаків, а пізніше – уже 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 звичаї, поважання старовини були в чумаків позитивним «законом», із якого логічно випливали всі формальні людські відносини. Повне тривог, напівосіле-напівмандрівне 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 й усі прибутки та втрати ділилися порівну, а якщо в когось із чумаків хворів та помирав віл, то на артільні кошти купували іншого. Подібну поведінку чумаки виявляли під час небезпеки: вони стояли один за одного горою, демонструючи найкращі якості чумацького характеру. Чумацька дружність була потрібна і у важких дорожніх умовах, і в сутичках з розбійниками та чужинцями, оскільки лише на території Запорозької держави чумацькі магістралі були під охороною запорозьких бекетів. Не дивно, що похорони загиблого в сутичках чумака відбувалися часто з військовими почестями та музикою. Загалом вивезти сіль було можливо протягом 130–150 днів у році – із травня до жовтня. За ці кількамісячні подорожі чумаки набували доброго фізичного гарту, здатності витримувати будь-які труднощі. Потужне економічне значення мали не лише чумацькі артілі – ватаги, але й окремі чумаки, які в селах зазвичай були кредиторами грішми, збіжжям і продуктами («до нового хліба»). Важливу роль у чумацькому житті відігравали шинки, де вони дізнавалися про останні новини, а також отримували інформацію про ярмарки. У шинках можна було почути розповіді чумаків про нечувані заробітки у Бесарабії, про подорожі «у Крим за сіллю», «на Дон по рибу» та багато інших історій, як корисних, так і просто цікавих. При цьому для частування в шинках використовували рибу, яку привозили ті самі чумаки. Тут вони могли вирішувати й фінансові питання, про що відзначалося в журналі «Киевская старина»: шинок – це негласна банкірська контора та місце всіляких операцій, де часто обговорювалися громадські та судові справи, укладались усні угоди, відбувалися сільські збори чи звичайне спілкування між односельцями. Отже, чумак виступав важливою фігурою в цих подіях.

Чумацтво мало не лише історичне й економічне значення, а й соціально-виховне, оскільки послужило ґрунтом до розвитку селянської співпраці, а отже, 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 із середовища чумаків вийшли значні українські промисловці, підприємці й меценати кінця XIX – початку XX ст., такі як Терещенки, Харитоненки, Ханенки, Симиренки та ін. Це були найкращі представники нації, котрі залишили великий слід в історії України, у розвитку та географії її господарства, в архітектурі й культурі Києва та інших міст і 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 й королів Польщі та Литви. Географічною передумовою діяльності чумаків як воїнів-торгівців, пізніше – торговців-посередників між виробниками й споживачами, а на завершальній фазі існування чумацького промислу – перевізників-фурщиків було те, що сіль як харчовий продукт, а також усі ринки, де здійснювались обмін та продаж таких предметів споживання, як сіль, риба, східні тканини, екзотичні олії тощо, перебували за кордонами Русі (а пізніше – України) і до них потрібно було діставатися й човнами (тобто водними шляхами), і возами (суходольними шляхами). Наприклад, сіль постачалася з тодішніх Галичини й Прикарпатської Русі (Закарпаття), а також із Дніпровського лиману, Кінбурнської коси, а згодом – і з Криму. Так, Рубрувікс (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), відзначав, що «Русичі приїздили в Судак у критих возах, запряжених волами. Привозили вони куниць, соболів тощо, вимінюючи їх на різні тканини, пряноші, 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 в X ст. до Андалусії (Іспанія), Риму й Царгорода (Константинополя). Відома грамота смоленського князя Мстислава (із початку XIII ст.), де він обговорює умови руської торгівлі в Ризі, Любеці та взагалі на «готському березі». Зрозуміло, що три головні магістралі великокнязівського Києва, а саме Варязько-Грецький, Залозний, Солоний шляхи, служили значною мірою мандрівному купецтву. У XVI–XVII ст. найбільше відомі були такі дві важливі чумацькі магістралі, як Шпаковий та Муравський шляхи. Шпаковий (від імені славного чумацького отамана Шпака, котрий лише йому відомими стежками умів проводити чумацькі валки, уникаючи небезпеки) починався на Волині та пролягав на м. Умань і на р. Синюху до Дніпра. Очевидно, це була частина колишнього Залозного шляху. Муравський шлях (раніше – 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, ішли 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 торговельних 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 згадуються і Крим, і Астрахань, і Варшава.

Із другої половини XVII ст. древній Муравський шлях отримав назву Чумацького (або Великого, Битого), оскільки саме 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 відбувалася жвава торгівля; на перетині цих торговельних шляхів, які брали початок у центральних областях України та йшли до Чорного й Азовського морів, на Дон, у турецькі та кримські порти, виникло багато значних міст – торговельних центрів, серед них – Олександрівськ (Запоріжжя). Проходячи через Олександрівську фортецю, засновану в 1770 р., Чумацький шлях сприяв збільшенню населення цього краю, розвитку господарства й торгівлі. Сюди йшли обози з центру України, а звідси вони прямували в чорноморські міста та в Молдавію. Починаючи з 1781 р., в Олександрівську, що на перехресті важливих торговельних шляхів, щорічно відбувалася по чотири багатоденні ярмарки. На них із Причорномор'я, Криму, Приазов'я, Правобережної, Лівобережної й Слобідської України доставляли різноманітні товари. Шпаковий шлях в XVII ст. отримав назву Чорного. Починався він в Очакові та вів до Варшави. Ним ясирники гнали в неволю захоплених у наскоках тисячі селян не тільки з України, а й із Польщі та Литви. Із півдня цим чорним шляхом котилося чорне горе, що спустошувало цілі слободи та села (рис. 1).

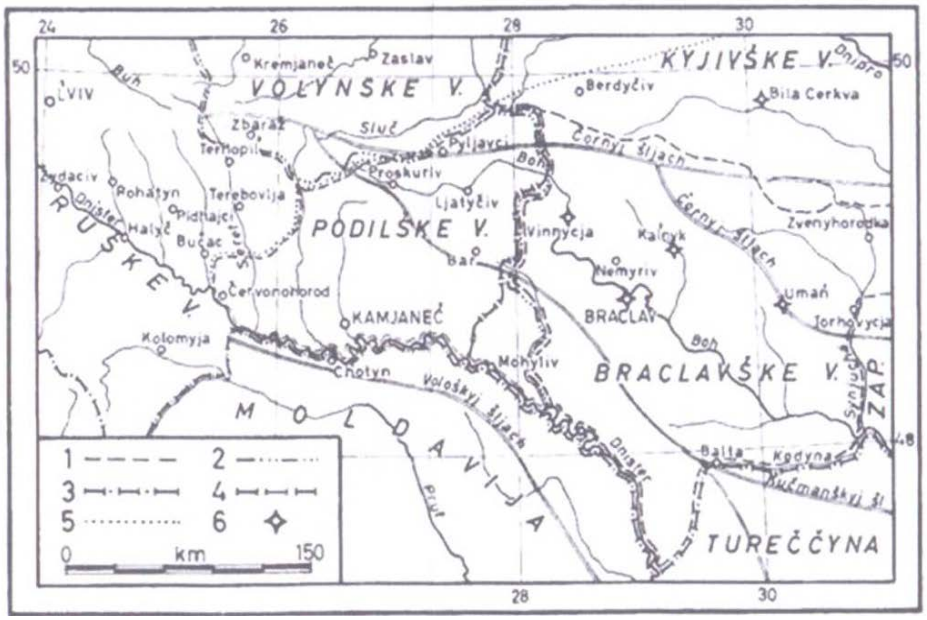

Рис. 1. *Основні чумацькі шляхи в Україні*

1 – межі воєводств, 2 – Польсько-Литовський кордон до 1589 р., 3 – кордони Речі Посполитої з Туреччиною, 4 – кордони Козацької держави за Б. Хмельницького, 5 – Польсько-Турецький кордон на Поділлі й Правобережжі у 1672–1699 рр., 6 – головні міста козацьких полків.

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

Із сивої давнини проходив Дніпром шлях «із варяг у греки». Які тільки купці не побували тут, скільки було перевезено Славутою заморських товарів за сотні років! Наприклад, біля скелі «Крісло Катерини» в Запоріжжі під п'ятиметровою товщею насосного піску археологи знайшли декілька майданчиків, на яких скіфи зустрічалися з грецькими купцями. Ці знахідки зроблено перед початком будівництва Дніпрогесу в 30-х рр. минулого століття й відтоді стали відомі 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, із Польщею, Кримом, Молдовою. Багато було подій на них. Неміряні, биті шляхи замінено сучасними асфальтовими магістралями.

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, перевозили 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 воза до коней і легкої підводи. За нього це зробили інші, більш спритні візники, і чумак у результаті зник, не проіснувавши й 20 років після реформи 1861 р. Зі зникненням чумацького воза зникли й чумацькі пісні, думи, казки, прислів'я. Уже на початку ХХ ст. залишки чумацтва в степовій Україні у вигляді возів, начиння, одягу становили етнографічну рідкість. Якби пам'ятки колишньої величі чумацтва не були дослідниками вчасно записані та видані у вигляді збірок, то вони б зникли остаточно й безслідно. Але нині інтерес до чумацької спадщини в Україні відновлюється, зокрема з боку логістики, яка вбачає в чумацьких кремезних постатях перших українських логістів-практиків.

Справу чумаків у плані здійснення функцій перевезення й доставки вантажів до кінцевих споживачів продовжили в новий час (друга половина ХІХ ст.) і в нових географічних локаціях

України одеські біндюжники. Вони працювали не тільки в Одесі, а й в інших чорноморських портах. Їхній фах стосувався морських перевезень вантажів та відповідних портових операцій. Саме біндюжники виконували транспортно-логістичне забезпечення діяльності чорноморських портів, зокрема найбільшого з них – Одеського, за тогочасних умов відсутності автонавантажувачів та великовантажних автівок. Одеський порт у першій половині XIX ст. мав статус вільного порту (порто-франко), що характеризувався режимом безмитного ввезення й вивезення товарів. Це забезпечило стрімке зростання обсягів товарообігу цього порту, який зайняв друге місце серед портів Російської імперії. Порто-франко на практиці здійснювалося таким чином, що частина міста відділялася від решти країни митним кордоном, що являв собою два глибокі паралельні рівчаки, що охоплювали Одесу дугою та своїми кінцями впиралися в море. Відстань між рівчаками складала 35 м, у декількох місцях були споруджені мости, на яких проходив митний контроль. Зовнішній рівчак охороняли кінні козацькі загони. Купці привозили товари й продавали їх на місці. Там само, у зоні порто-франко, відкривали й різноманітні підприємства, що переробляли безмитну сировину. Із часом потік товарів настільки зріс, що митники з ним уже не справлялися. Користуючись тим, що міська забудова впритул підступала до рівчаків, а з їх зовнішнього боку інтенсивно споруджувалися будинки для робочої сили, що була потрібна через економічний бум, підприємливі одесити викопали багато підземних ходів, які сполучали будинки з різних сторін митного кордону. Як результат, контрабандні товари широким потоком пішли з Одеси до решти країни. Портову обробку зростаючого товаропотоку й виконували одеські біндюжники. Про них більшості відомо зі знаменитої пісні з радянського кінофільму «Два бійці», де головний герой, якого зіграв М. Бернес, співає про «шаланди, повні кефалі». Із цієї пісні можна лише зрозуміти, що біндюжники мали стосунок до моря й Одеси. Насамперед, потрібно пояснити, хто такий біндюжник. За словником В. Даля, «Біндюх, біньдюх – це ридван, великий або потрійний віз, на який валять до ста пудів». Тобто, простіше кажучи, біндюжник – це перевізник. Справа в тому, що Одеський торговий порт у середині XIX ст. займав перше місце з вантажообігу разом із Санкт-Петербурзьким портом, а наприкінці цього століття вантажообіг Одеського порту вже удвічі перевищував відповідний показник Санкт-Петербурзького. Зрозуміло, що всі прибулі або ті, котрі відбували, торгові судна потрібно було якнайшвидше розвантажити або завантажити. І для того, щоб упоратися з безперервним та зростаючим потоком вантажів, знадобилися фахівці. З операціями з розвантаження й навантаження цілком справлялися вантажники. Але розвантажені товари, що скупчувалися на причалах і пірсах, потрібно було доставити до місця призначення. Тут на допомогу й приходили біндюжники. У них були найсильніші коні-тяжковози (першерони), які тягнули багатопудові платформи з колесами розміром зі зріст людини. Зазвичай у вантажну платформу запрягали пару широкогрудих потужних коней із крутими шиями та величезними волохатими копитами. Із раннього ранку до пізнього вечора містом тягнулася нескінченна вервечка з навантажених величезними ящиками й пакунками возів. Кількість вантажів, перевезених ними за день із порту та в порт, була величезною: десятки тонн перевезених біндюжниками вантажів складалися в сотні, тисячі, мільйони. Поява пароплавного флоту, режим безмитного ввезення й вивезення товарів (порто-франко, що існував в Одесі в пешій половині XIX ст.), а також нестримний попит на пшеницю створили в порту та місті справжній ажіотаж навколо послуг транспортників. У сезон збирання врожаю Одесу починало лихоманити. Над степом стояв безперервний скрип коліс, оскільки в місто рухалися сотні тисяч підвод, возів і фур, навантажених пшеницею. Біля кордону міста їх зустрічали посередники й торгові агенти. Якби вся ця сухопутна армада увійшла до міста, життя в ним завмерло б, а сама Одеса потонула б у морі гною. Саме тому заїжджали туди лише біндюги – довгі, особливо міцні фури, навмисно зроблені вузькими, щоб легко проходити міськими вулицями та поміщатися по декілька в ряд на причалах порту. Інші вози залишалися чекати біндюжників, які приймали товар, – хто для складів і магазинів, а хто – для подальшого перевантаження в порту. Ціни на послуги цих працівників були неймовірними, як на той час. Так, біндюжники «просили» за те, щоб довезти товар від складу до гавані, 75 коп. сріблом за чверть пшениці, при цьому на фуру поміщалося до 20 чвертей (близько 100 пудів) вантажу. У XIX ст. навіть розповідали легенду про срібну біндюгу на золотих колесах, яку біндюжники замовили в складчину для «короля біндюжників» у якості трону. Хлібний «сезон» закінчувався в листопаді, і до початку грудня ажіотаж припинявся. Тому решту часу біндюжники возили звичайні вантажі за звичайними тарифами, часто доїжджаючи зі своїми

біндюгами до Києва, Вінниці, Криму тощо. Так що біндюжників цілком можна назвати попередниками сучасних далекобійників. На жаль, не гидували вони й контрабандою. Цілі низки біндюг із контрабандними вантажами мали метою особливий причал на Фонтані, де кораблі приставали заправитися прісною (джерельною) водою. Саме там і відбувався взаємовигідний обмін «лівим» товаром. Не цуралися біндюжники й того, щоб підробляти на вантажних операціях у порту у вільний час. Завдяки цьому назва «біндюжник» із часом поширилась і на вантажників. А враховуючи схильність і самих біндюжників до простих розваг, міцних трунків та відповідних виразів, не здивуємося, що слово «біндюжник» із часом почало означати просто «грубіян». Проте сталося це вже у ХХ ст., коли біндюжники зникли, поступившись місцем вантажівкам та іншій складній техніці в портах. Отже, хоча нині спогади про біндюжників залишилися лише в піснях «про Одесу», потрібно відзначити їхню важливу роль в історії та розвитку логістики в Україні, поряд із чумаками.

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, на нашу думку, на додаток до експозиції про чумацтво у відділі «Україна XIV – початку ХХ ст.» Національного музею історії України в м. Києві, було б створення Музею чумацтва в Кропивницькому (Кіровограді-Чумакограді) з експозиціями «Історія чумацтва в Україні», «Географія чумацтва в Україні», «Логістика чумацтва в Україні», «Транспортне забезпечення чумацтва в Україні» та ін. А на цій основі можна запропонувати пейзажну дорогу – авторалі «Чумацько-винний шлях» від Кропивницького (Кіровограда-Чумакограда) до Херсона й Миколаєва з відвіданням туристами місцевих виноградників і «винокурень» із відповідною анімацією, дегустацією тощо.

Висновки й перспективи подальших досліджень. 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 таких 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-торговельного підприємництва та меценатства (Терещенки, Харитоненки, Ханенки, Симиренки), що заклало основи соціально-економічного та архітектурно-культурного розвитку України в кінці XIX – на початку ХХ ст.;
- у міжнародному вимірі: чумаки були вправними дипломатами й укладали економічні угоди з різними державами незалежно від військово-політичної ситуації земель, на яких виконували свою діяльність; це давало змогу чумакам не боятись армій сусідів, між якими постійно точилися війни, а стабільно займатися своєю справою та відкривати для себе нові ринки збуту й імпорту. Так, у XVI–XVII ст. чумацтво перебувало під захистом турків і татарського хана, з одного боку, та Запоріжжя й Польщі – з іншого. Наприклад, в угоді польського короля Сигизмунда Августа з кримським ханом 1540 р. сказано, що польським і литовським торговцям (чумакам) надається право вільно брати сіль у Кичибеї (Хаджибеї), Перекопі й Кафі «після сплати мита по старовині»; сіль була одним з основних джерел доходів татарів, тому чумаки були їхніми бажаними гостями та бралися ними під захист. У XVIII–XIX ст. чумацтво отримувало підтримку з боку російської влади. Так, у Катеринославі в 1788 р. Потьомкіним організовано «обоз» із 3 тис. чотириволових фур для постачання стотисячної армії, котра тримала в облозі Очаків;
- у транспортно-географічному вимірі: чумаки заклали основу для створення сучасної дорожньої мережі в Україні (у Західній Європі таку основу склала давньоримська система брукованих доріг), оскільки майже всі шляхи загальноукраїнського та міжнародного значення, відомі сьогодні, засновані саме чумаками. При цьому в безкраїх степах півдня України більшість доріг переважно з'єднувала між собою найближчі села. Чумакам було

невигідно втрачати час, подорожуючи через поселення, тому вони прокладали власні маршрути, прив'язуючись здебільшого до річок, задля орієнтації на місцевості та можливості постійного доступу до прісної води.

Джерела та література

1. Все про чумацтво [Електронне джерело]. – 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 доп. Міжнар. 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 І Міжнар. наук.-практ. конф. – 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 : зб. матеріалів XVIII Міжнар. наук.-практ. конф. – Київ : 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 ІІІ Міжнар. наук.-практ. конф. – Київ : 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-конф., зб. наук. пр. – Переяслав-Хмельницький : ДВНЗ «Переяслав-Хмельницький держ. пед. ун-т ім. Григорія Сковороди», 2015. – С. 40–47.
7. Петров Г. «И все биндюжники вставали…» / Г. Петров // Загадки истории. – 2016. – № 14. – С. 21.
8. Пономаренко А. Клад – государству / А. Пономаренко // Тайны XX века. – 2014. – № 1–2. – С. 14–15.

Смирнов Игорь. Украинское чумачество как предтеча украинской логистики: общественно-географический и экономико-исторический аспекты. Раскрыто значение украинского чумачества как предтечи для развития современной логистики в Украине. Освещены 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, к фурщику, извозчику – со своими этнокультурными особенностями.

Ключевые слова: украинское чумачество, отраслевые (транспортно-логистические) особенности, географическое измерение, одесские бендюжники.

Smyrnov Igor. Ukrainian Chumatstvo and Odessa Binduzhnystvo in Context of Logistics and Tourism Development in Ukraine. Revealed the importance of Ukrainian Chumatstvo as a founder of Ukrainian Logistics in Ukraine. Shown the peculiarities of Chumatstvo in Ukraine as a socio-economic phenomenon, which for centuries was changing its features from warrior-merchants to merchant – intermediaries between producers and consumers, and finally to cab – with their ethno-cultural characteristics. Revealed mapping features of Chumaks' activity in Ukraine. Revealed logistical and geographical features of Chumatstvo in Ukraine. The first ones concern Chumak's transport charakteristics, particularly their carts («mazhas») and draft animals – oxens. Second part reveals the geography of Chumaks routs and transportation of salt and other goods – in Ukraine and abroad. Defined the basic routes of Chumaks transport, which were key roads in Ukraine in XVI–XIX (first half) centuries. Among them – Norman – Greek way, Black, Voloh and Chumak's ways. These pathways made by Chumaks had those characteristics that, first, they were made along rivers, second, skipped settlements, and third, were mostly located in the steppe of Ukraine. As a modern road network in Western Europe was formed under the Ancient Roman system of roads so the road map of modern Ukraine has as its basis the Chumak routes.

Key words: Ukrainian chumakcraft, sectoral (transport and logistics) characteristics, geographical dimension, bendyuzhniki of Odessa.

Стаття надійшла до редколегії
31.10.2016 р.