

ОСНОВНІ ТОРГОВЕЛЬНІ ШЛЯХИ ЛІВОБЕРЕЖНОЇ УКРАЇНИ ДРУГОЇ ПОЛОВИНИ XVII ст.*

Активізація торгівлі на лівобережних землях в другій половині XVII ст. позначилася і на мережі торгових шляхів, які зв'язували місцеві ринки в один - лівобережний, а його з ринками інших українських земель, Росії, зарубіжних країн. Торговельні шляхи формувались стихійно, залежно від потреб населення у збуті та купівлі товарів. Роль державних органів зводилася лише до будівництва митниць, заїжджих дворів і корчм для одержання додаткових прибутків.

У зв'язку з розширенням російсько-української торгівлі з другої половини XVII ст. поживався рух купецьких караванів на шляхах, що вели в російські землі. Якщо, за даними І.Крип'якевича, з Києва на Лівобережжя і в Росію в 1648-1657 рр. існували лише дві дороги, то в наступних роках - принаймні п'ять.

Не припинявся рух на дорогах Ржищів-Переяслав-Прилуки-Путивль; Черкаси-Пирятин-Прилуки-Путивль; Чигирин-Лубни-Лохвиця-Путивль. Товари транспортувалися і шляхами, якими на Лівобережжя нападали кримці, зокрема Муравським. Одна його гілка йшла від Перекопу через запорозькі землі, Переволочну, Кобеляки, Полтаву, Опішню, Зіньків, Гадяч, Карабутове, Батурин і далі на північ. Друга - через запорозькі землі, Валки, Ольшане, Богодухів, Вільне, Суми.

На перехресті важливих торгових шляхів стояло м.Прилуки. Від нього відходило кілька доріг до великих лівобережних міст: Прилуки-Ольшане-Іваниця-Красний Колядин-Гайворон-Глухів; Прилуки-Обмачів-Монастирище-Ніжин; Прилуки-Маціївка-Київ; Прилуки-Дубовий Гай-Яблунівка-Гречана Гребля-Переяслав; Прилуки-Пирятин-Махнівка-Лубни; Прилуки-Журавка-урочище Суха Лохвиця-Гадяч; Прилуки-Переволочна-Охоньки-Срібне-Березівка-Ромни. З перенесенням резиденції українських гетьманів у Батурин активізувалася торгівля і по шляхах, що зв'язували його з іншими містами: Батурин-Тиниця-Голінка-Коропечьке-Гришинці-Талалаївка-Срібне-Ромни; Батурин-Гадяч-Хмелів-Карабутове-Пирятин-Богдани-Варва-Дігтярі-Срібне-Глухів.

Інтенсивніше почали використовувати дороги в басейнах рік Сула, Псьол, Ворскла. Понад Псьолом лежав так званий Говтвянський шлях, що зв'язував запорозькі, лівобережні українські та російські землі. Існував також Ромоданівський шлях, який проходив через с.Михайлівка Сумського полку, Ромни, Лохвицю, Лубни, Кременчук.

З активізацією переселенського руху з Правобережжя і розвитком Слобожанщини важливого значення набувають дороги, що вели в слобідські та південно-західні російські землі: Переволочна-Полтава-Зіньків-Белгород; Черкаси-Лубни-Миргород-Гадяч-Охтирка.

Густа мережа шляхів зв'язувала Стародуб і Чернігів з лівобережними, російськими і білоруськими містами: Стародуб-Старий Бихів-Борисів-Верхоболово - далі на Кенігсберг; Чернігів-Лоїв-Речиця-Луцьк-Несвіж-Гродно і також до Кенігсберга. Торговельні шляхи в білоруські і російські міста вели і з Києва. Зокрема, сухопутний шлях з Києва до Смоленська йшов через Димер, Чорнобиль, Мозир, Бобруйськ, Могилів, Шклов, Оршу, а річковий - Любеч, Лоїв, Речицю, Рогачів, Старий Бихів, Могилів, Оршу. Ще один шлях з Києва пролягав через Овруч, Полонне, Дубно, Берестечко, Жовкву, інший - через Коростишів, Полонне. Через Київ північні і центральні лівобережні міста торгували з Запоріжжям і Північним Причорномор'ям.

Через Київ йшла транзитна торгівля з країнами Західної Європи і Близького Сходу. Шлях до Константинополя пролягав через Фастів, Паволоч, Брацлав, Бендери, Ізмаїл, Баби, Гаджали, Базарчик, Карабунар, Селіврію, Біюк-Чекмечі, Кучюк-Чекмечі. Другий шлях вів через Фастів, Паволоч, Немирів, Брацлав, Сороки, Ясси, Галац, Базарчик і далі по вказаному маршруту. Третій шлях йшов по Дніпру і Чорному морю. Дніпровські пороги судна проходили під час весняної повені. Купці користувалися й іншими шляхами. Як видно, Київ стояв на перехресті торговельних шляхів, що зв'язували практично всі українські землі. Вигідне географічне розташування сприяло перетворенню Києва в один із найбільших торгових центрів України. На Лівобережжі більшість доріг сходилися в Прилуках, що також свідчило про важливе значення цього міста.

Від стану шляхів, певною мірою, залежали інтенсивність поїздок купців, а відповідно і обіг товарів, що позначалося і на торгівлі. Товаропотік на шляхах дуже залежав від сезонних змін. Підйом припадав на зимові місяці, грудень-лютий, коли встановлювався санный шлях, а також на літо й осінь, липень-вересень. Значно зменшувався товаропотік у весняне й осіннє бездоріжжя - квітень і жовтень.

*Роботу здійснено в рамках виконання держбюджетної теми №108.01.04.09-11 "Комунікації Лівобережної України (з давнини до початку ХХ ст.)"