

розвитку критичного мислення та формуванню економічної грамотності.

Вивчення промисловості країн Європейського Союзу є важливим компонентом шкільного курсу географії, який формує в учнів розуміння сучасних економічних процесів, глобальних тенденцій та просторових особливостей розвитку господарства. Використання системного підходу, інтерактивних методів навчання та статистичного аналізу сприяє формуванню ключових компетентностей, визначених Концепцією Нової української школи.

Узагальнюючи, вивчення промисловості країн ЄС у курсі географії 10 класу має поєднувати предметну глибину та компетентісну практику. Учні отримують цілісну картину: промисловість – це не лише заводи, а мережа знань, технологій, людей і правил, що змінюється разом із цифровізацією та екологічною трансформацією. Для школи це шанс підготувати молодь до світу, де індустріальні рішення впливають на зайнятість, якість життя й довкілля, а вміння працювати з даними, бачити просторові закономірності та мислити системно стає основою освітнього успіху [4].

Список використаних джерел:

1. Бусел В. Т. Великий тлумачний словник сучасної української мови. Київ: Перун, 2005. 1728 с.
2. Заставецька Л. Б. Сучасні тенденції розвитку туристичної діяльності в Європейському регіоні // Сучасні вектори розвитку туризму: тенденції та перспективи країн Європейського регіону : міжнародна монографія. Тернопіль: Тайп, 2020. 179 с.
3. Князев С. І. Промисловість як економічна категорія // Економіка України. 2010. № 7. С. 33–41.
4. Міністерство освіти і науки України. Географія (рівень стандарту). Навчальна програма для 10 класу закладів загальної середньої освіти. Затверджено наказом № 698 від 03.08.2022 р. Київ: МОН України, чинна редакція для 2023/2024 н.р. 56 с.
5. Eurostat. URL: <http://ec.europa.eu/eurostat/web/structural-business-statistics/data/database>.
6. World Bank Group. Doing Business Index 2010-2020: Ukraine. Washington, DC. URL: <https://www.doingbusiness.org/en/data/exploreeconomies/ukraine>.

Максим МАРКУШ

магістрант II курсу

спеціальності 106 Географія

Науковий керівник – доц. Петро ДЕМ'ЯНЧУК

З ІСТОРІЇ ФОРМУВАННЯ СУХОПУТНИХ ШЛЯХІВ СПОЛУЧЕНЬ У ТЕРНОПІЛЬСЬКІЙ ОБЛАСТІ В XIV-XVIII ст.

Вступ. Сухопутні шляхи сполучення завжди відігравали ключову роль у господарському та політичному житті регіонів. Тернопільщина, завдяки своєму вигідному географічному розташуванню на перехресті

між Сходом і Заходом, Північчю і Півднем, була важливим транзитним вузлом.

Мета – охарактеризувати просторово-часові особливості формування сухопутних шляхів сполучень на теренах Тернопільщини у XIV-XVIII ст.

Дослідженню проблеми виникнення й формування шляхів сполучення в XIV-XVIII ст. на теренах Тернопільщини присвятили свої праці Я. Кісь [3, 4], Т. Сиса, Л. Паравійчук [11], В. Пришляк [7-9], Д. Чобіт [14], В. Кривонос [5] та ін. Напрацювання цих та інших дослідників лягли в основу цієї статті.

Виклад основного матеріалу. Класифікація торговельних артерій на *міжнародні, міжрегіональні, місцеві*, а також на *тракти та дороги* або *шляхи*, є доволі умовною, проте дає змогу визначити пріоритет одних над іншими. При всій умовності цього поділу слід врахувати також специфіку *соляних, волових і татарських шляхів*, які виконували комплексні функції [9].

I. Класифікація та основні шляхи XIV-XVIII ст.

Via Regia («царський шлях») – один з найдавніших торгових шляхів (з XI ст. основна транзитна європейська артерія), який з'єднував країни Передньої Азії, Західної і Східної Європи і мав три розгалуження. Дві північні гілки з цих розгалужень проходили через Кременець.

а) *північний широтний шлях Via Regia* – з Лідихова і далі на захід в напрямку Бродів у XVIII ст. називався «*Лідиховецьким гостинцем*». Це був добре вторований шлях, обкопаний ровами, обсаджений деревами, здебільшого липами, із кількома мостами для відведення талих і дощових вод. Залишки одного з таких мостів виявив Д. Чобіт [14] в урочищі Калдуб (за 3 км на схід від Дітківців). В описі 1546 р. шлях з гори Дранчі на Дітківці і Броди названо «*Королівською дорогою*» [цит. за 12], яка веде з Лідихова до Олеська. Прикметник «королівська», на думку В. Ящука [15], міг означати, що шлях веде із князівства Литовського у королівство Польське, або ж те, що це справді була частина головної транспортної артерії Європи і сполучала столиці королівств від Парижа до Києва.

б) *південний широтний шлях Via Regia*. У межах Тернопільської області на відтинку Підгайці – Теребовля називався «*Теребовлянським шляхом*». На ньому існувала проміжна митниця у Підгайцях (так звана підкомора), де з купців збирали мито (цло) та різні додаткові збори. Ця торгова магістраль зв'язувала в той час найбільше місто Галичини Львів з країнами Західної Європи і Києвом.

Волоський шлях – дорога, якою товар з Волощини перевозився купцями в Галичину і Волинь. Ключовими посередницькими торговими центрами у здійсненні левантійської (східної) торгівлі між Заходом і

Сходом були Львів та Луцьк [5], до яких через територію Тернопільщини з Кам'янця-Подільського вів цей торговий шлях. Він пролягав із Білгород-Дністровського через Ясси, Хотин, Кам'янець-Подільський далі через Сатанів до Теребовлі, де розгалужувався в двох напрямках – на північ (через Тернопіль, Збараж, Кременець і далі на Дубно – Луцьк) і захід (Бучач, Монастирська і далі на Галич – Львів) [7].

Соляний (прасольний) шлях. Виникнення таких шляхів було пов'язане зі збільшенням перевезень солі з Галичини на Волинь, до центральних районів України і Росії. Вже в XI ст. згадується «галицька сіль» на ринках Києва та інших міст. Уперше про ці шляхи згадується у Києво-Печерському патерику 1098 року: *«Коли Святополк з Давидом розпочали війну (за Теребовлю на Поділлі), то не було солі в усій Руській землі»* [цит. за 11].

Через терени Тернопільщини проходило щонайменше кілька соляних шляхів, в напрямку Києва, і на Волинь. По одному з них, як вказує В. Рибинський [9], прикарпатську сіль везли до Києва. Цей шлях проходив з Коломиї через Гвіздець до Городенки, звідси через Устечко, Товсте, Колиндяни, Пробіжну, Гусятин, Сатанів до Проскурова і далі в напрямку Києва. Про «волинський» шлях йдеться у листі Сигізмунда I до Володимирського старости князя Федора Сангушка, у якому він дає розпорядження щодо встановлення порядку зборів соляного мита на Волині, зокрема на Кременецькій митниці [6]. У 1550 р. Тернопіль отримав привілей, згідно з яким купці, що везли сіль з Коломиї через Коропець до Кременця та інших волинських міст, повинні були проїжджати через Тернопіль і сплачувати мито; з 1566 р. в Тернополі дозволено створювати власні склади для зберігання прикарпатської солі [13].

Для перевезення солі з прикарпатських солеварень, окрім згаданих транзитних шляхів, існували й інші – другорядні дороги, якими її доставляли у Підгайці, Монастирську, Устя-Зелене, Янів, Теребовлю, звідки розвозили її по містечках і селах Тернопільщини [9].

Воловий шлях – найвідоміша артерія, якою провадили волів у Західну Європу. Воли, що вигодовувалися на Поділлі, в Руському воєводстві та Молдавії складали гідну конкуренцію східноукраїнським. На поч. XVIII ст. у Центральній Європі одним із найбільших «волових» ярмарків було м. Ярослав. Славилися ярмарки худоби також в Рогатині, Бучачі та інших містах. У ЦДІА України збереглися відомості про те, що у 30-50-х рр. XVIII ст. до Сілезії галицькі торговці спроваджували волів з Теребовлянського повіту, львівські – із Ясс через Гусятин. На території Львівщини ця дорога відома в історичних документах під назвою *«Шльонська»* (від пол. назви Сілезії – *Шльонськ*). Воловий шлях,

що проходив через терени Тернопільщини, був одним із головних і простягався приблизно на 900 км – від міст Бар і Вінниця до Теребовлі, звідси через Поморяни, Гологори і далі до Гданська (Данцига) [4]. Інша гілка цього шляху, яка відома ще з поч. XVI ст., пролягала через Підгайці. З історичних джерел відомо, що 1520 р. єпископ Яків Бучацький отримав королівський дозвіл на збір у Підгайцях «гребельного мита». Купці, що провадили волів на продаж зі сходу, змушені були переходити підгаєцький міст (греблю) біля Підгаєцького замку і платити за це мито [8].

Частина митних зборів йшла на утримання в доброму стані доріг, оскільки дороги становили важливе джерело королівської скарбниці.

Княжий тракт – розпочинався у Галичі, перетинав терени Тернопільщини у субмеридіональному напрямку і проходив через Завалів, Підгайці до Теребовлі, звідси через Збараж, Кременець, Шумськ і далі на Київ.

Галицький шлях. За часів Київської Русі зростає щільність сухопутних торгових і військових шляхів широтного напрямку, що з'єднували Правобережну Україну із Західною Європою. Один з них – Галицький шлях – починався у Регенсбурзі на Дунаї, потім проходив через Пенеї на Мукачеве, Галич, Теребовлю, Меджибіж, Болокове, Василів і далі до Києва.

Глинянський тракт – з'єднував ключові торгові центри Поділля і Галичини – міста Кам'янець-Подільський і Львів і проходив теренами Тернопільщини через Зборів, Козлів, Тернопіль, Микулинці, Теребовлю, Гусятин.

Києво-Белзький шлях – давня суходільна магістраль, яка в XII-XIV ст. сполучала Київ з Белзом – центром удільного Белзького князівства. Однією гілкою цей шлях перетинав північні терени сучасної Тернопільської області і проходив через Шумськ та Кременець.

Велика дорога (Via magna). Ця торгова магістраль зв'язувала в той час найбільше місто Галичини Львів з Молдавією і проходила через Бережани, Підгайці, Теребовлю, Сатанів і далі з'єднувався з *Волоським шляхом*.

Для торговельних контактів неабияке значення мали також локальні, менші шляхи та дороги. Однією з таких доріг була **Вільна королівська дорога (Via libyra regalis)**, яка простягалась від Дунаєва (місто з 1424 р. відоме як Archiepiscopalis (належне архієпископу) – важливий економічний вузол та адміністративний центр Львівської архієпархії) через Рекшин, Біще, Жуків, Бережани до Потуторів.

У цей час територію Тернопільської області перетинали також шляхи, якими кримські та ногайські татари здійснювали свої

грабіжницькі походи. Це – Чорний і Кучманський шляхи [4].

Чорний шлях – старовинний торговельний шлях, починався біля Перекопського перешийка, перетинав пониззя Дніпра йшов через запорізькі степи й далі на північ. Одна з його віток (подільська) була спрямована на захід – через Житомир, Костянтинів, Збараж, Кременець і далі через Сокаль до Львова. Ось як описали цей шлях відомі краєзнавці В. Радзівський і В. Бурма: *«З висоти грізних колись bastionів старої Збараської фортеці гляньмо на схід. Там, де над полями встає багряне сонце, пролягав Чорний шлях. ...Дорога горя і сліз, земля, столочена копитами кінних орд. Навкруги на десятки, сотні верст тільки згаища, сплюндровані села і хутори. Оповитим курявою гостинцем у далекі кримські степи повертають татарські загони, женучи ясир»* [10].

Кучманський шлях – відомий у Європі іще з першої половини XIV ст. Цим шляхом галицькі купці діставалися ринків Сходу і Півдня. Останній пролягав зі Львова через терени Тернопільської області до головного торгового міста Поділля – Кам'янця-Подільського, а далі Північним Причорномор'ям у Крим. Згодом, в XVI-XVIII ст., цей шлях використовували кримські та ногайські татари для грабіжницьких нападів на західні українські землі. Це було одне з відгалужень, яке трохи північніше Тернополя з'єднувалось з Чорним шляхом і йшло на Збараж, Зборів і далі через Золочів на Львів.

II. Функції доріг та дорожня інфраструктура.

У XV-XVI ст. територія досліджуваного регіону потрапляє у сферу впливу балтійського та чорноморських ринків. Зростає кількість і значення міст у господарському розвитку регіону, що призводить до перебудови мережі доріг. Дороги з'єднували не лише населені пункти, замки і фортеці, але й окремі господарські регіони [1].

Сухопутні шляхи сполучень в цей час виконували такі *основні функції*: торговельну (забезпечували внутрішньої та міжнародну торгівлю), військову (з'єднували ключові оборонні фортеці), інфраструктурну (основною для організації поштової служби із сер. XVI ст.). Дороги підтримувалися системою дорожніх повинностей (шарварку), які накладалися на місцеве селянство та шляхту.

Абсолютна більшість доріг, включно з міжнародними трактами, були ґрунтовими (земляними), а тому ставали непрохідними в періоди дощів (весна, осінь). Вони були доволі широкими (5-8 м і більше), оскільки їхнє полотно розширювалося через об'їзд багнуки чи перешкод. Лише у великих містах (напр., у Тернополі, Кременці, Язлівці) та на під'їздах до них існували короткі бруковані ділянки. На найбільш важливих артеріях, таких як *Via Regia (Лідиловецький гостинець)*, дороги обкопувалися ровами для відведення води та

обсаджувалися деревами (кленами, липами, тополями), що забезпечувало певний захист від сонця, вітру і служило дороговказом.

Придорожня інфраструктура включала: *заїзди (гостинні дома), митниці, склади, корчми*. У містах, що мали магдебурзьке право (повне або обмежене), були *заїзди (гостинні дома)*, де надавали безпечний нічліг, місце для зберігання товарів і конюшні для зміни та відпочинку коней. На важливих транзитних шляхах і переправах (напр., у Підгайцях на Волоському шляху, а також у Кременці) розміщувались *митниці* – пункти збору мита (цло) за провозення товару, наявність яких була ключовим фактором розвитку міст. У містах, що мали право складу (Бучач, Тернопіль, Збараж, Кременець, Язлівець та ін.) або були центрами транзитної торгівлі, облаштовувалися *склади* – великі приміщення для зберігання транзитних товарів. *Корчми* – невеличкі харчевні, що розміщувались на роздоріжжях та околицях міст. Дороги ще не мали належного маркування. Орієнтиром зазвичай слугували ріки, ізольовані гори, як напр. гори-останці на Кременеччині, віковічні дерева, великі кам'яні брили, придорожні хрести тощо.

III. Трансформація дорожньої мережі у XVIII ст.

В Австрійський період (після 1772 р.) багато старих доріг занепали, натомість почали закладатися нові шляхи сполучення. Докорінна перебудова дорожньої мережі була спричинена трьома поділами Речі Посполитої (1772, 1793, 1795 рр.) та встановленням нового державного кордону між Австрійською Галичиною та Російською Волиною / Поділлям, що призвело до занепаду багатовікової системи транзитних торговельних потоків через Тернопільщину за напрямками Захід-Схід і Північ-Південь.

Via Regia (Лідиховецький гостинець) була перерізана у 1772 р. кордоном Австрії та Польщі, а у 1795 р. – Австрії та Росії (напр., поблизу присілка Соколівка), що зробило її неефективною для міжнародної торгівлі. Митниці були перенесені на прикордонні пости. Шляхи, які раніше з'єднували Львів із Києвом (через Кременець), стали тупиковими на кордоні.

Австрійська адміністрація відмовилася від підтримки старих торговельних шляхів і зосередилась на будівництві нових стратегічно важливих та якісних мощених доріг – *Kaiserstraße («царських гостинців»)*. Однією з цілей такої політики було бажання з'єднати нові адміністративні центри та забезпечити швидке поштове сполучення. Одним із поштових трактів був тракт, який зв'язував Львів з Кам'янцем-Подільським. В межах теренів Тернопільської області він проходив через Зборів, Козлів, Микулинці, Теребовлю Хоростків, Гусятин. У

Теребовлі цей поштовий тракт мав ще одне відгалуження і проходив повз Янів (тепер Долина), через Косів, Язловець, Цапівці (тепер Поділля), Заліщики і прямував до Чернівців. У містечках, через які проходили ці тракти, розміщувались поштові станції. Останні були також і в деяких селах, як наприклад у с. Цапівці.

Нові австрійські шляхи прокладалися за новими стандартами (більш прямі, з твердим покриттям, чіткими кілометровими знаками). У 1786 р. розпочато будівництво кількох кам'яних доріг, зокрема Львів – Тернопіль – Броди та Львів – Тернопіль – Підволочиськ (до російського кордону); у 1854 р. – з Тернополя до Бережан та Струсова, з Великих Бірок до Гримайлова [2].

Дорожня мережа, збудована в австрійський період, посприяла пожевленню торгових відносин та розширенню товарообігу в окрузі. Міста, що розташовувалися на нових австрійських гостинцях (напр., Тернопіль, Бережани), зростали, тоді як ті, що залишилися на старих дорогах (напр., Вишнівцеві, Ланівці), втрачали своє колишнє торговельне значення.

Висновки. Формування мережі сухопутних шляхів сполучення на теренах Тернопільщини у XIV-XVIII ст. було динамічним процесом, безпосередньо пов'язаним із геополітичними та економічними трансформаціями. Сухопутні шляхи виконували різні функції (торговельну, військову, інфраструктурну) і слугували важливим джерелом прибутків для королівської скарбниці. Кардинальної перебудови мережа доріг зазнала в австрійський період, коли багато старих доріг втратили своє значення, натомість почали набувати ваги новостворені шляхи з твердим покриттям. Таким чином, мережа різних типів доріг, сформована упродовж XIV-XVIII ст., стала прообразом сучасної транспортної системи.

Список використаних джерел

1. Денисюк Г. І., Вальчук О. М. Дорожні ландшафти Поділля. Вінниця: Теза, 2005. 78 с.
2. Дуда І. М. Тернопіль. 1540-1944. Історико-краєзнавча хроніка. Ч. І. Тернопіль: Навчальна книга-Богдан, 2010. С. 38, 69. URL: <https://lemko.org/pdf/Ternopil2010.pdf>
3. Кісь Я. П. З історії торговельних зв'язків України в XVI – першій половині XVII ст. Історичні дослідження. Вітчизняна історія. Вип. 8. Київ, 1982. С. 84.
4. Кісь Я. Татарські шляхи на Україні в XVI-XVII ст. Жовтень. 1986. №4. С 134-136.
5. Кривонос В. Львівсько-левантійська торгівля наприкінці XV – сер. XVII ст. Український історичний журнал. 1995. № 1. С. 48-57.
6. Кучинко М. М. Нариси стародавньої історії. Луцьк: Надтир'я, 1994. 207 с.
7. Пришляк В. Волоський шлях. Енциклопедія історії України: у 10 т. / редкол.: В. Смолій (гол.) та ін. Київ: Наукова думка, 2003. Т. 1: А–В. С. 625.
8. Пришляк В. Гостинці та шляхи Підгайців й околиць у XVI-XX ст. Наші Підгайці. 5 листопада 2015. URL: <http://nashipidg.blogspot.com/2015/11/gostinci-ta-shlyaxi-pidgajciv.html>
9. Пришляк В. До питання про торговельні комунікації і митні системи українських земель першої половини XVIII століття. Записки НТШ. Праці Комісії спеціальних (допоміжних) історичних дисциплін. Львів, 2000. С. 376-395.

10. Радзівський В. О., Бурма В. О. Медобори: Путівник. Вид. 2-е зі змін. і доп. Львів: Каменяр, 1975. 88 с.
11. Сис Т., Паравійчук Л. Соляні шляхи. Радянське Поділля. 10 січня 1982 р.
12. Терський С. «Батиева» дорога у XII-XIV ст.: історико-географічний коментар. Словянський вісник: Зб. наук. праць. Вип. 11. 2011. С. 126-131.
13. Торгівля на Україні XIV – до сер. XVII ст.: Волинь і Наддніпрянщина: Збірник документів. Київ, 1990. С. 256-257.
14. Чобіт Д. Броди та його округа княжих часів Русі-України X-XV ст. (Воєнно-історичне дослідження). Броди: Просвіта, 2008. 244 с.
15. Ящук В. Королівська дорога біля Дранчі. URL: http://jasc51.io.ua/s76380/korolivska_doroga_bilya_dranchi.

Марта МАЦУЛЯК

магістрантка II курсу

спеціальності 014 Середня освіта (Географія)

Науковий керівник – проф. Мирослав СИВИЙ

ФОРМУВАННЯ МЕДІАГРАМОТНОСТІ УЧНІВ ПРИ ВИВЧЕННІ ФІЗИЧНОЇ ГЕОГРАФІЇ УКРАЇНИ

У сучасному світі, де інформація поширюється з неймовірною швидкістю через цифрові медіа, медіаграмотність стає ключовим навиком для учнів. Особливо це актуально в освітньому процесі, де вивчення предметів, таких як фізична географія України, вимагає не лише засвоєння фактів, але й критичного аналізу джерел інформації. Фізична географія як дисципліна охоплює вивчення рельєфу, клімату, поверхневих вод, ґрунтів та інших природніх компонентів території України, і її вивчення часто спирається на карти, фото, відео та онлайн-ресурси. Однак, у еру фейкових новин та маніпулятивного контенту, учні ризикують отримати спотворену картину реальності, якщо не володіють навичками медіаграмотності.

Інформаційне перенасичення, поява нових цифрових платформ і активне використання візуальних даних (карти, інфографіка, супутникові знімки) роблять шкільний курс фізичної географії України особливо чутливим до якості інформації. Учні щодня стикаються з великою кількістю медіаматеріалів: від новин про стихійні лиха до кліматичних карт у соціальних мережах, від рекламних «сенсацій» про природні ресурси до псевдонаукових пояснень природних явищ. Це актуалізує потребу формування медіаграмотності саме в процесі вивчення фізичної географії.

Метою нашого дослідження є теоретичне обґрунтування та окреслення практичних підходів до розвитку медіаграмотності учнів під час вивчення фізико-географічних тем у закладах загальної середньої освіти.