

ТРАНСПОРТНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТОРГОВЕЛЬНИХ ВІДНОСИН В УКРАЇНІ У ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ – НА ПОЧАТКУ ХХ СТ.

У статті досліджено проблему транспортного забезпечення розвитку торговельних відносин в Україні у другій половині ХІХ – на початку ХХ ст., показано взаємозв'язок транспорту із галузями обробної промисловості. Наводяться дані щодо кількості виготовленої продукції заводами, її збут на внутрішніх і зовнішніх ринках та інші аспекти досліджуваної проблеми.

Ключові слова: транспорт, торгівля, Україна, промисловість, губернія.

З початком будівництва залізничної мережі в Україні (з середини 60-х рр. ХІХ ст.) гужовий транспорт вступає у нерівну конкурентну боротьбу із залізничним.

Мета статті полягає у з'ясуванні ключових проблем розвитку торгівлі та транспортне забезпечення її розвитку у другій половині ХІХ – на початку ХХ ст.

Виходячи із мети, поставлено завдання: дослідити механізм і вплив транспорту під час збуту на ринки товарів обробної галузі.

Над цією проблематикою працювали такі дослідники, як І. Власюк [2], І. Гуржій [4–6], К. Завальнюк [15], В. Павлюк [30] та інші. Їхні дослідження сконцентровувалися на загальних аспектах розвитку торговельних відносин в Україні та окремих регіонах. Виходячи із цього, у статті передбачається детальніше дослідити особливості становлення та розвитку транспортного забезпечення збуту промислової продукції та зробити узагальнення і висновки.

Проте, досконалість перевезень ґрунтовими шляхами була надто низькою як щодо здатності перевозити значну кількість вантажів, так і щодо швидкості, зручності, безпеки, регулярності й дешевизни перевезень. Внаслідок обмеженості рушійної тваринної сили й дешевизни перевезень, засоби змогли б перевезти лише незначну частину залізничних вантажів. Крім того, швидкість руху обох видів транспорту не варто порівнювати: для товарних гужових перевезень середня швидкість становила 30–50 верст на добу, а товарних залізничних перевезень – 150–300 верст на добу, тобто була в 5–6 разів більшою. У такому ж становищі перебував гужовий транспорт щодо зручності, безпеки, регулярності перевезень. Вартість перевезень гужовим транспортом, за свідченням тогочасних дослідників, становила, в середньому, 1/10–1/15 коп. з пудо-версти, а залізничним транспортом – близько 1/30–1/50 коп. з пудо-версти, а інколи залізниця мала можливість знизити її до 1/76–1/113 коп. [23, с. 162].

Залізниця, маючи необхідні кошти, з метою збільшення обсягу перевезень, крім постійних знижень тарифів, встановлювали знижку з плати за перевезення вантажу в розмірі від 10 – до 20 % залежно від відстані, перевозили товари в кредит, будували під'їзні колії, склади, елеватори тощо [23, с. 162].

У Наддніпрянській Україні вже перші залізниці 60–70-х рр. XIX ст., що пройшли головними чумацькими шляхами, підірвали цей промисел. Так, із побудовою залізниць від Кременчука і Києва – до Одеси чумацькі шляхи у цих районах втратили своє значення, обсяг перевезень товарів чумаками різко знизився, оскільки основна маса товарів перейшла на залізниці. Наприкінці 80-х рр. XIX ст. обсяг перевезень лише на Одеській залізниці значно перевищував розміри всього чумацького транспортування на середину 60-х рр. XIX ст. Якщо в середині 80-х рр. XIX ст. у Каховку, на Микільський ярмарок, ще приїздили десятки чумацьких валок у 30–50 возів кожна, то на початку 90-х р. XIX ст. приїзд чумаків сюди фактично припинився [23, с. 163].

За цих умов чумаки, зокрема на Лівобережній Україні, переходять на кінну тягу й цілорічне фурманування. Використання коней замість волів деякою мірою здешевлювало візницький промисел та збільшувало швидкість перевезень. Через те, що у 80-х рр. XIX ст. хліб, цукор, вовна, сіль, кам'яне вугілля, будівельні матеріали повністю перевозилися залізницями, «фурцики-чумаки» почали перевозити вироби місцевих промислів, або ж вантажі на короткі відстані. На початку 90-х р. XIX ст. чумацький промисел повністю зник [23, с. 163].

Гужовий транспорт спеціалізувався виключно на доставці вантажів до залізничних станцій, портів, пристаней та до великих міст з їх найближчих околиць. Проте прокладання під'їзних рейкових (вузькоколійних) шляхів до заводів, копалень, пристаней позбавляло гужовий транспорт можливості конкурувати із залізницею навіть на найкоротших відстанях [23, с. 163].

Гужовий транспорт також відігравав значну роль у перевезеннях сільгосппродуктів та промислових товарів, особливо у таких губерніях, де був недостатнім розвиток залізничної мережі. Так, у Волинській губернії значна кількість вантажів перевозилася гужем (у 1905–1911 рр. через митні пункти – 769 тис. пуд.). Значна увага приділялася і проблемам прокладання шляхів та їх утримання у придатному стані, зокрема, Волинською управою виділено 2,1 млн крб.) [2, с. 168].

Важлива роль у перевезенні вантажів належала річковому та морському транспорту. Найбільшою водною артерією Наддніпрянської України було Дніпро. Для перевезення вантажів через ріки спеціально створювалися паромні переправи [13, арк. 9].

Фінансові труднощі примусили уряд по-новому оцінити і економічне значення водних артерій. Залізничний транспорт не стільки доповнював, скільки підміняв існуючу систему водних шляхів, а меридіальний напрям основних магістралей Наддніпрянської України, які спрямовувалися одночасно до найважливіших водних шляхів, відтягував значну частину вантажопотоків. З цього приводу міністр шляхів сполучення К. Посьєт звернувся до Олександра II з «всепідданішою доповіддю», у якій писав, що «збільшення державного боргу на 1100 млн крб. у результаті війни, як і далі зростання податків з народу при його злиденності, більш ніж будь-коли примушують уряд відмовитися від яких би то не було жертв держави на спорудження залізниць, розташованих паралельно і близько до великих водних шляхів, бо такі залізниці неминуче приречені на збитки, оскільки перевозка по воді взагалі у три рази дешевша від залізничної» [32, арк. 8].

Велике капіталістичне підприємництво у річковому пароплаванні набуло широких масштабів після скасування кріпацтва, у зв'язку із швидким розвитком капіталізму в Росії [23, с. 164].

Щороку збільшувало свої операції на Дніпрі, вище порогів, «Товариство пароплавання по Дніпру». Виплачуючи капіталістам-акціонерам по 12 % річного дивіденду на вкладений капітал, воно без додаткових внесків, збільшило основний капітал до 1 млн крб. [33, арк. 247–248].

У 1880 р. по Дніпрі і Прип'яті, в межах Київської губернії, плавало 38 парохідних і парових човнів, у тому числі 17 виключно пасажирських, 14 буксирних і 7 буксирно-пасажирських. Кількість доставлених ними вантажів досягала 2755 тис. пудів, що становило менше попереднього року на 1 млн пудів, про що свідчить зменшення хлібних перевезень у Могилівську, Мінську і Гродненську губернії [35, арк. 47]. За 13 років, упродовж 1882–1894 рр., кількість парових суден збільшилася з 32 – до 194, зросло також число несамохідних суден. За цей час обсяг перевезення вантажів збільшився в'ятеро [18, с. 405].

У 1888 р. засновано «Друге пароплавне товариство по Дніпру». Головна його мета – вкладання капіталів у порівняно менш розвинуту галузь пароплавання на Дніпрі, вище порогів, – вантажне пароплавання (перевезення металу, вугілля, цукру), що з розвитком промисловості у Придніпров'ї і на Донбасі забезпечувало акціонерам значні дивіденди [23, с. 165].

Із трьох головних річкових басейнів Наддніпрянської України на Дніпро припадало 91 % сплавних і судноплавних шляхів. Уверх по Дніпру спрямовувалися вантажі хліба, цукру, солі тощо, в основному, зі степових і придніпровських губерній. Вниз скеровувалися вантажі, що експортувалися за кордон через азовські і чорноморські порти. Важливу роль у сплавної торгівлі

Дніпром відігравали його притоки Десна й Березина. Березиною сплавлявся ліс із білоруських губерній, а Десною перевозилися залізні, сталеві та скляні вироби із Московської та інших центральних губерній [21, с. 412–413].

Всього у 1913 р. дніпровський флот нараховував близько 400 самохідних і понад 2 тис. несамохідних суден, а річний обсяг його вантажних перевезень досяг 1,7 млн т [21, с. 413]. На початку ХХ ст. суднами і плотами трьох річкових магістралей Дніпра, Південного Бугу і Дністра – перевозилося 13–18 % усіх товарних вантажів, що припадали на 12 найбільших річкових басейнів європейської частини Росії [21, с. 413].

Темпи розвитку вантажообігу Дніпром поступово збільшувалися: у 1903–1907 рр. вантажообіг становив 262,3 млн пуд., у 1908–1912 рр. – 270,2 млн пуд. Основними вантажними перевезеннями були також ліс і хліб. Загальна кількість річкових пристаней на водних шляхах сполучення становила 161 (з них у Київській губернії – 69, Подільській – 42, Волинській – 50). Значну роль відігравала річка Дністер, якою з 1908 по 1911 рр. перевезення жита, ячменю, пшениці, кукурудзи та інших зернових зросли з 4,1 млн пуд. – до 10,1 млн пуд.; борошна, крупи, висівки, макухи – з 17,6 тис. пуд. до 285,9 тис. пуд. (у 1910 р.); яєць – з 1,4 тис. пуд. – до 3,6 тис. пуд. За всіх позитивних зрушень слід зазначити, що розвиток цього виду транспорту весь час наштовхувався на проблеми, пов'язані, наприклад, із мілководдям, порогами тощо [2, с. 168].

Таким чином, у пореформені три десятиріччя пароплавання на Дніпрі та його притоках внаслідок розвитку капіталістичного підприємництва набуло значних масштабів.

Розвиток річкового пароплавання, поряд із залізничним транспортом, сприяв розвитку торгівлі Наддніпрянської України в системі всеросійського ринку. Так, по верхньому Дніпру, Сожу, Десні із центральних губерній Росії та Білорусі відправляли залізо, залізні вироби, скло, ліс і лісові матеріали, уверх по Дніпру і Десні та Прип'яті – в Росію та Білорусь – хліб, спирт, цукор, сіль тощо; з пристаней Дніпра у морські порти – хліб, цукор, спирт, вовна. Зростання вантажних перевезень на ріках Наддніпрянської України (70–80-ті роки ХІХ ст.) подано у таблиці 1.

Таблиця 1

Назва ріки	Відправлено вантажу щорічно (в тис. пуд.)		Приріст (в тис. пуд.)
	1871–1874 рр.	1881–1884 рр.	
Дніпро	16839	23594	6755
Прип'ять	1732	2285	553
Десна	2830	3121	291
Дністер	3235	5156	1921
Всього	24636	34156	9520

[23, с. 170].

Отже, упродовж 10 років (з середини 70-х рр. – до середини 80-х рр. ХІХ ст.) перевезення зросли на 9,5 млн пудів, тобто, в середньому, щорічний приріст досягав майже 1 млн пудів. Це пояснюється розвитком буксирного пароплавання. Останнє дало можливість водним шляхом успішно конкурувати із залізницями, які на початку 80-х рр. ХІХ ст. повністю витіснили гужовий транспорт. Із створенням залізничної мережі в Україні значення річкового транспорту все більше зростало. Через те, що залізниці в багатьох пунктах пролягали до річкових портів – Києва, Черкас, Кременчука, Катеринослава, Олександрівська – на Дніпрі; Могильова, Паркан – на Дністрі тощо, – до єдиної транспортної мережі Наддніпрянської України були включені і судноплавні ріки [23, с. 169–170].

Таким чином, річкове пароплавання, поряд із залізничним транспортом, відіграло значну роль у розвитку товарного виробництва, у зміцненні економічних зв'язків між Наддніпрянщиною і сусідніми районами Росії та Білорусії.

Одночасно помітного розвитку набув морський транспорт, що відіграв важливу роль у розвитку зовнішньої торгівлі із Західною Європою, країнами Середземномор'я. З відкриттям у 1869 р. Суецького каналу через азовсько-чорноморські порти значно збільшилися перевезення на Далекий Схід, Південно-Східну Азію і Близький Схід. Зросли такі важливі морські порти, як Одеса, Миколаїв, Херсон, Маріуполь, Бердянськ. Якщо до найбільшого з них – Одеського – у 1864–1868 рр. Прибувало, в середньому, майже 1,9 тис. суден, то в 1883–1890 рр. – близько 3 тис. До всіх азовсько-чорноморських портів упродовж 1881–1890 рр. щорічно заходило 2,2 тис. парових і 1,1 тис. парусних суден, з них вітчизняних – відповідно 258 і 70 [21, с. 349].

Одним з найбільших не лише в Україні, а й в Росії, був Одеський морський порт, який на початку ХХ ст. за вантажообігом зайняв друге місце в країні (після Петербурга). В Одеський порт щорічно прибувало, в середньому, 1100 парових і 120 парусних суден. В Одесі перебувала головна контора Російського товариства пароплавання і торгівлі, яке здійснювало перевезення не

ліше на Чорному і Азовському, а й на Балтійському та інших морях. Воно поширило свою діяльність також на басейни Дніпра, Південного Бугу і Дніпра [21, с. 413–414].

У 1866–1870 рр. на чорноморсько-азовські порти припадало 46,8 % вартості вивезених і 20,7 % товарів, привезених через європейські порти Російської імперії. У наступні роки питома вага чорноморсько-азовських портів у зовнішній торгівлі країни ще більше зростає, становлячи у 1896–1899 рр. 57,3 % вартості вивезених і 27,5 % привезених товарів. В окремі роки питома вага цих портів була ще більшою. Серед чорноморсько-азовських портів перше місце в зовнішній торгівлі належало Одесі [14, с. 256].

Завдяки морському транспорту, сільгосппродукція з Правобережжя надходила до найважливіших морських портів країни. Вивіз чотирьох головних хлібів у 1913 р. становив: з Одеси – близько 57 млн пуд., Миколаєва – 70,8 млн пуд., Херсона – 56,7 млн пудів [2, с. 168].

Чималу роль відіграла Наддніпрянська Україна в імпорتنій торгівлі Росії. Через українські порти і сухопутні митниці відправлялася велика кількість іноземних товарів, що знаходили збут як в Україні, так і у великоруських губерніях. Одна частина іноземних виробів безпосередньо відправлялася на поповнення товарів у купецькі крамниці, друга – продавалася оптом на українських ярмарках; звідти через торговців іноземні товари попадали на міські торги і сільські базари, а також у міські і містечкові крамниці [5, с. 185].

Напередодні Першої світової війни з Наддніпрянської України вивозилося за межі імперії товарів на суму 368,6 млн крб., а завозилося – на 106,2 млн крб. У загальному експорті Росії в цей час Наддніпрянська Україна становила майже 26 %, а в імпорті – 11,5 % [21, с. 417].

Аналіз зовнішньої торгівлі показує, що Росія на світовому ринку була постачальником сировини, причому лівова частка належала сільськогосподарській сировині.

В цілях підтримки винокуріння відбувалося експортування спирту за кордон. Як зазначає К. Воблий, президент московського товариства сільського господарства звернувся до міністра фінансів ще у 1825 р. з листом, у якому зазначав, що «при сьогоднішньому зниженні цін на хліб, напевно, нічого не могло б принести більшої користі, як збут в інші країни даної продукції». У своїй відповіді Є. Конкрін вважав зі свого боку корисним не тільки «дозволити вивіз за кордон хлібного вина, спирту, горілки, лікерів і бальзамів, але і надати цим галузям торгівлі певні переваги» [3, с. 30–31].

Значна кількість спирту вивозилася з Правобережної України. Так, у 1886–1890 рр. звідси щороку вивозилося по 736 тис. відер спирту, у 1891–1895 рр. – по 385 тис. і в 1896 р. – 313 тис. відер, щодо загальноімперського експорту даної продукції становило 14,1, 17,6 і 18,9 %. Вивіз спирту з Лівобережної України був значно меншим. У 1886–1890 рр. він становив 378 тис. відер (або 7,2 % загального вивозу), у 1891–1895 рр. – 117 тис. (5,4 %) і в 1896 р. – 7 тис. відер (0,4 %). Значна кількість спирту вивозилася з Одеси, яка в останні десятиліття XIX ст. посідала друге (після Лівобережної) місце в імперії. У 1885 р. експорт спирту з останньої становив 3,8 млн відер, з яких 834 тис. (22 %) продано через Одеський порт. На нього у 1895 р. припадало близько 510 тис. відер продукції (понад 29 %) з 1,7 млн відер, вивезених із країни. Спирт в Одесу привозився з Правобережної, Південної і частково Лівобережної України [14, с. 262].

У 1887 р. вивезено з Одеси 274340 пудів меляси на суму 185221 крб. Цього ж року тютюну вивези 9726 пудів і 6091500 сигарет на суму 683515 крб. Ціни на місцевий тютюн були такими: Бессарабський – від 2 – до 15 крб., Кримський – від 5 – до 18 крб., Південнобережський – від 24 – до 33 крб., Кавказький – від 4 – до 16 крб. і Батумський – від 4 – до 15 крб. [29, с. 51; 53]. У цьому ж р. з Одеси вивезли 108472122⁰ спирту, який збувався у Туреччині, Франції, Німеччині, Єгипті [29, с. 44]. У 1888 р. вивезено 94758475⁰ спирту, тобто біля 950 тис. відер у Туреччину, Францію, Німеччину, Єгипет, Іспанію, Болгарію, Владивосток і турецького тютюну (листового і різаного) – 11397 пудів, зокрема, в Англію, Туреччину, Китай, Владивосток, Францію і Німеччину [29, с. 48; 56].

Упродовж 1884–1888 рр. з Одеси за кордон вивезли спирту на таку суму: у 1884 р. – на 1646923 крб., 1885 р. – 1669364 крб., 1886 р. – 1529304 крб., 1887 р. – 1627082 крб. і 1888 р. – 1895169 крб. [31, с. 20].

У 1908 р. з Одеси вивезли 125305551⁰ спирту та 16000 пудів тютюну [25, с. 6]; у 1910 р. – 146497100⁰ спирту, 17000 пудів тютюну [26, с. 6]; у 1911 р. – 177200476⁰ спирту та 115804 пудів тютюну [27, с. 5–6] і в 1912 р. – 1794683⁰ спирту та 115804 пуди тютюну [28, с. 5–7].

Горілчана промисловість стала важливою статтею експорту Волинської губернії. Наприклад, у 1900 р. вивіз спирту з губернії за кордон становив 90 % його загальноросійського експорту [30, с. 105]. Згодом, у 1910 р. на волинський хміль були запити із Санкт-Петербургу і Шотландії, у зв'язку з чим волинські хмельяри повинні були надіслати зразки своєї продукції на дані території і вказати ціну на товар, після чого продукція поступала на вказані ринки [8, арк. 1–2].

У 1911 р. з Волині вивезено за кордон 281818⁰ спирту [7, арк. 1]. На міжнародні ринки волинський хміль у цьому році вивозився за ціною у 40 крб. за пуд [9, арк. 5]. Рада волинського

товариства хмелярства у 1914 р. мала намір збувати хміль у Північній Америці для американських пивоварних заводів мотивуючи це тим, що на Волині вирощувалися кращі сорти хмелю, споріднені з кращими сортами даної продукції Німеччини і Австрії [11, арк. 49].

У 1914 р. відбувався потужний експорт хмелю з території Російської імперії за кордон, зокрема, в Німеччину, Бельгію, а звідти – в Англію. Тому безпосередній продаж продукції Англії міг би забезпечити більш-менш стабільне становище російського хмелярства. Тому одним із головних завдань хмелярів було об'єднання всіх хмелярів імперії для продажу цієї продукції за кордон великими партіями [10, арк. 29 зв. – 30].

Варто відмітити, що Японія щорічно виготовляла біля 400 тис. літрів пива, для чого потрібно було біля 2 тис. центнерів хмелю, який ввозився із-за кордону. При цьому від 60 – до 80 % всього хмелю привозилося із Німеччини, яка вивозила в свою чергу хміль із Росії і експортувала його під іменем німецького як в Англію і Францію, так і в інші країни, так як кращі російські сорти, в особі волинського хмелю, нічим не поступалися кращим німецьким і австрійським. Тому волинський хміль збувався в Японії і губернія мала на дану продукцію великий попит [12, арк. 3].

Хміль з Волинської губернії на початку ХХ ст. постачався також і в Австрію та Німеччину, головним чином, в міста Нюрнберг і Заац, підлягаючи там сортуванню. У такому вигляді відправлявся під закордонною маркою в Англію, Францію, Бельгію та інші країни. Таким чином, ця продукція не надходила за кордон під своєю маркою і споживачі не знали, що вживали волинський хміль [17, с. 38].

У період розвитку капіталізму Наддніпрянська Україна стала одним із найважливіших районів товарного хліборобства Російської імперії, а тому їй належала значна роль у російському хлібному експорті. Особливо багато хліба для зовнішнього ринку давали родючі степи Південної України, де швидше, ніж в інших районах України, розвивалося землеробство [14, с. 256].

У 1888 р. із Олександрійського повіту Катеринославської губернії відправлено вантажів: Харківсько-Миколаївською залізницею – 15439 вагонів; Катеринославською – 1327 і Фастівською – 1020. Отже, майже 87 % хлібних вантажів відправлялося Харківсько-Миколаївською залізницею і лише 13 % – Катеринославською і Фастівською [1, с. 3].

У 1896 р. із Олександрійського повіту вивезли таку кількість хліба: Харківсько-Миколаївською залізницею – 8141 вагон; Катеринославською – 881 і Фастівською – 509. У загальному впродовж 1882–1896 рр. Харківсько-Миколаївською залізницею із Олександрівського повіту вивезено 83675816 пудів вантажу [1, с. 3]. Основними товарами, які вивозилися із повіту, були: пшениця – 35 %, ячмінь – 16,5 %, овочі – 6,1 %, овес – 5,7 %, насіння соняшнику – 3,3 %, сільськогосподарські залишки – 2,1 %, просо, гречка, кукурудза становили 1,5 %, сіно – 0,9 %, фрукти – 0,1 % [1, с. 4].

Таким чином, вивіз пшениці, ячменю, борошна і сільськогосподарських залишків постійно збільшувався, проте вивіз жита, вівса, соняшникового насіння і овочів, навпаки, щороку зменшувався.

Упродовж 1900–1913 рр. обіг зовнішньої торгівлі більш ніж подвоївся. У російському експорті на сільськогосподарські продукти, особливо на зерно, технічні культури (льон, конопля) і деякі продукти тваринництва, припадало майже 2/3 (зернові у 1913 р. становили 2/5 вивозу, а в попередні роки – майже половину). Самодержавство заохочувало експорт сільськогосподарських продуктів, оскільки це давало змогу зберегти стабільність бюджету. Напередодні війни вивіз зерна зріс удвічі, порівняно з 90-и рр. ХІХ ст. У 1911–1913 рр. щорічні надходження від експорту зерна становили 596 млн крб. За кордон вивозилася половина льону-сирцю. Традиційними статтями російського експорту були також ліс і хутра; щороку зростав вивіз масла, яєць, бекону. Експортом продуктів тваринництва в значній мірі відали банки, у тому числі іноземні, що мали тісний контакт з великими експортними конторами і товариствами іноземних фірм [21, с. 416]. В експорті чотирьох важливих видів зерна на Наддніпрянську Україну впродовж 1910–1913 рр. припадало 41,5 %, зокрема, пшениці – 36,2, жита – 49,6, ячменю – 54,8 і вівса – 16,3 % [21, с. 417–418].

За результатами з'їзду з питань хлібної торгівлі на Катеринославщині, який відбувся 1913 р., видно, що з'їзд постановив, щоб влада звернула увагу на погані умови експорту російського зерна і взяла до уваги прохання біржових комітетів, виробників зерна, кооперативів, зацікавлених у експорті, земств та інших організацій. Разом з тим, з'їзд висловив побажання, щоб у майбутньому торговельному договорі з Німеччиною, російський хлібний експорт був юридично захищений від свавілля німецьких імпортерів і щоб по відношенні до російських експортерів, у випадку не дотримання ними угод, приймалися міри не строгіші, ніж по відношенню до експортерів інших країн [34, с. 197].

Упродовж 60–90-х рр. ХІХ ст. неухильно зростав експорт збіжжя (передусім пшениця, жито) з Російської імперії і, зокрема, з чорноморсько-азовських портів. Середньорічний вивіз збіжжя з країни у 1896–1897 рр. в порівнянні з 1861–1865 рр. збільшився майже вшестеро (із 74,9 млн пудів – до

433,9 млн пудів). За цей час експорт збіжжя через чорноморсько-азовські порти зріс у 6,7 рази (із 45,4 млн пудів названої продукції – до 304,3 млн пудів) і становив 70,1 % загального вивозу [14, с. 256].

Найважливішими чорноморсько-азовськими портами щодо вивозу головних видів зерна (пшениця, жито, ячмінь, овес) були: Одеса, Миколаїв, Ростов, Новоросійськ, Таганрог, Маріуполь, Бердянськ, Севастополь. Перше місце серед усіх цих портів належало Одесі, торгівля якої охоплювала значний хлібний район, куди входила Херсонська, Катеринославська, Київська, Полтавська і частково Волинська губернія. З Одеси зерно вивозилося до багатьох країн, головним чином, в Англію, Францію, Німеччину, Австрію, Італію, Бельгію, Голландію [14, с. 257].

Жвава торгівля проходила і Дунаєм. Багато зерна вивозилося через дунайські порти в Одесу, а звідти значна його частина відправлялася за кордон. В Ізмаїлі, після російсько-турецької війни 1877–1878 рр., швидко відроджувався порт. У 1879 р. через нього відправлено 273 тис. четвертей пшениці, 139 тис. четвертей кукурудзи та інші сільськогосподарські продукти. Чимало хліба та інших товарів вивозилося через порти Рені й Кілію. Річковий порт з декількома пристанями діяв і в Аккермані, розташованому на березі Дністровського лиману [19, с. 18].

Чимало зерна з Наддніпрянщини вивозилося через балтійські порти й сухопутні митниці. Так, у 1895 р. з українських губерній тільки залізницями через балтійські порти вивезено 7,7 млн пудів. З Подільської і Волинської губерній упродовж 1862–1864 рр. через Волочиську, Гусятинську, Дружкопільську, Ісаковецьку та Радзівіллівську митниці щорічно вивозилося по 333 тис. пудів зерна. У 1865–1867 рр. – по 1450 тис. пудів. За 1874 р. через Волочиську й Радзівіллівську митниці вивезено понад 14 млн пудів зерна. Лише залізницями у 1895 р. через сухопутні митниці вивезено з українських губерній 31 млн пудів зерна [14, с. 257].

В експорті пшениці передувала Одеса. Якщо у 1861–1865 рр. звідси вивозилося, у середньому, по 18,2 млн пудів, то в 1881–1885 рр. уже по 29,6 млн пудів, а 1891–1895 рр. вивіз її становив 37,1 млн пудів. В окремі роки з Одеси вивозилося понад 60 млн пудів пшениці [14, с. 258].

У післяреформений період збільшився вивіз з Наддніпрянщини за кордон жита. Так, якщо в 1861–1865 рр. вивіз жита через чорноморсько-азовські порти становив 1,9 млн пудів, то в 1886–1890 рр. – 43,1 млн пудів [14, с. 258].

Важливу статтю експорту зерна з російської імперії становив ячмінь. В окремі роки вивіз ячменю з чорноморсько-азовських портів дорівнював десяткам мільйонів пудів, становлячи 80–90 % загальноімперського вивозу. Наприклад, у 1886–1890 рр. із цих портів його щорічно вивозилося по 5,1 млн пудів (81,3 % загальноімперського вивозу), у 1891–1895 рр. – 83,6 млн пудів (90,4 %), у 1896–1897 рр. – по 76,5 млн пудів (89,5 %). Головними портами на Чорному й Азовському морях по вивозу ячменю були Одеса, Миколаїв та Маріуполь [14, с. 258]. Дані щодо вивозу хліба з Наддніпрянщини на початку ХХ ст. (в тис. пуд.) подано у таблиці 2.

Таблиця 2

Губернії	Витрати на свої потреби	Продажний залишок	% залишку до збору
Полтавська	80200	33410	29
Катеринославська	66733	49267	38
Херсонська	73456	34274	32
Таврійська	52809	18191	25
Харківська	71708	19096	21

[22, с. 33].

Наприкінці ХІХ ст. 83 % усього борошна, що постачалося в Білорусь, надходило із Наддніпрянщини. У числовому вираженні це становило близько 4,7 млн пудів. Найбільша кількість цього борошна розвантажувалася в Мінську, Пінську, Гомелі, Вітебську, Полоцьку, Бобруйську, Борисові, Орші, Рогачові [15, с. 52].

У 1907 р. Міністерство фінансів переглянуло систему залізничних тарифів: введено нові підвищені тарифи на перевезення борошна і крупи, у середньому, до 10 % на далекі відстані [2, с. 168].

У загальному світовому експорті п'яти хлібів пересічно з 1909–1913 рр. Наддніпрянська Україна давала: пшениці та пшеничного борошна – 9,1 %; жита та житнього борошна – 33,1 %; ячменю – 35,3 %; вівса – 7,3 %; кукурудзи – 1,4 %. Найбільшу статтю експорту з Правобережжя становили продукти сільського господарства. У хлібному експорті Російської імперії цей регіон у 1909–1913 рр. давав 15 % усього вивозу. Загальний експорт з Наддніпрянщини за межі Російської імперії становив у 1913 р. 388 млн крб., з яких 65 % припадало на необроблені сільгосппродукти, 20 % – на оброблені, 15 % – на іншу продукцію [2, с. 167].

Пореформена Наддніпрянська Україна була одним з найбільших районів Росії з вирощуванню тютюну. На неї припадало у середньому 50–60 %, а в окремі роки й понад 70 % загального збору продукції. Отже, основна частина експортованого країною тютюну йшла із Наддніпрянщини. В

окремі періоди вивіз цієї продукції в середньому становив таку кількість: у 1861–1865 рр. – 133, 1866–1870 рр. – 132, 1871–1875 рр. – 249, 1876–1880 рр. – 271, 1881–1885 рр. – 251, 1886–1890 рр. – 281, 1891–1895 рр. – 255 і в 1896–1897 рр. – 299 тис. пудів. Як бачимо, вивіз тютюну зростав, хоча й повільно. У зв'язку з тим, що український тютюн мав значний попит у країнах Північної Європи, його багато вивозилося через порти Петербурга і Риги [6, с. 151].

На чернігівський тютюн в окремі повіти надходили замовлення з різних місцевостей країни. На конотопський тютюн – переважно із великоросійських губерній і Сибіру; на сосницький – із Риги, західних губерній і Польщі; на ніжинський – із Риги, Вітебська, Могилева, Динабурга та Бобруйська; на ковельський – із Бердичева, Ніжина, Василькова, Київської губернії [16, с. 59]. Полтавський тютюн вивозили на продаж у Москву, Петербург, Ригу і навіть у Сибір [20, с. 21].

Поряд із продуктами землеробства, з Наддніпрянської України за кордон вивозилася значна кількість різноманітних продуктів тваринництва, зокрема, коні, рогата худоба, вівці, свині, вовна, шкiри, масло, сало, м'ясо тощо. Систематичні відомості про частку Наддніпрянщини у загальному вивозі коней відсутні. Але досить сказати, що в 1863 р. з 392 тис. крб. загальної вартості коней, проданих за кордон, на одну лише Одесу припадало 103 тис. крб., або 26 %. У 1864 р. з Одеси вивезено коней на 201 тис. крб., що становило близько 37 % вартості їх загальноімперського експорту [14, с. 259]. Загалом, продуктів тваринництва вивозилося за вартістю у 4,5 рази менше, ніж продуктів землеробства [21, с. 418].

У 60–70-х рр. XIX ст. спостерігався інтенсивний вивіз з Російської імперії великої рогатої худоби: експортувалося від 30 – до 86 тис. голів. Але з 80-х рр. XIX ст. він зазнає скорочення, не виходячи в 90-х рр. XIX ст. за межі 10–17 тис. голів [14, с. 259].

У 1886–1890 рр. з Одеси щорічно вивозилося по 74,3 тис. овець. Вони вивозилися, переважно, в Австрію, Туреччину, Англію, Єгипет і Грецію. Важливу статтю експорту становила також овеча вовна. З Російської імперії експортувалася проста й мериносова вовна, вивіз останньої у 60–70-х рр. XIX ст. становив від 250 – до 690 тис. пудів [14, с. 259–260].

З Російської імперії, у тому числі й Наддніпрянської України, вивозилася за кордон значна кількість необроблених шкiр. Вивозилися і оброблені шкiри, але обсяг їх продажу був значно менший. Так, у 1872–1873 рр. необроблених шкiр вивезено 282 тис. пудів, а оброблених – 33 тис. пудів, у 1882–1883 рр. відповідно 4589 тис. і 58 тис., у 1893–1895 рр. – 481 і 13 тис., у 1896–1897 рр. – 475 тис. пудів і 47 тис. пудів. Експортом необроблених шкiр виділялися Ризький, Петербурзький і Одеський порти, а також митниці Правобережної України [14, с. 260].

У 1884 р. з Одеси за кордон вивезено 350196 пудів вовни, 1885 р. – 296263, 1886 р. – 700848, 1887 р. – 383469, 1888 р. – 211686 пудів вовни [31, с. 23]. Зокрема, у 1887 р. вивіз даної продукції дорівнював у вартісному виразі 3758263 крб., яка збувалася в Англії, Бельгії, Болгарії, Франції, Туреччині та Німеччині [29, с. 54] і в 1897 р. вивезли 125000 пудів вовни на 953000 крб. [24, с. 5].

Продукція суконних підприємств Наддніпрянської України збувалася на близькі і віддалені ринки. Так, з Чернігівщини сукна відправлялися у Петербург, Москву, Ригу, Вільно, Варшаву, а також на численні ярмарки [4, с. 29].

Із середини 90-х рр. XIX ст. розпочинається поступове поживлення російсько-болгарських зв'язків. Наприкінці травня 1896 р. знову відкрито болгарську лінію Російського товариства парохідів і торгівлі із заходом у Бургас і Варнау. Головним продуктом експорту в Болгарію була донецька кам'яна сіль [14, с. 263].

Таким чином, розвиток внутрішнього ринку, спеціалізації промислового і сільськогосподарського виробництва, поліпшення транспортного сполучення обумовили розширення у пореформений період торговельних зв'язків України з іншими районами Росії.

Список використаних джерел

1. Вывоз хлебных грузов из Александровского уезда по Харьковско-Николаевской железной дороге в 1882–1896 гг. Александрия, 1899. 82 с.
2. Власюк І. Торгівля і транспорт на Правобережній Україні в період Столипінської аграрної реформи. 1999. №5. С. 164–170.
3. Вобльий К. Г. Опыт истории свёкло-сахарной промышленности СССР. (До освобождения крестьян 1861 г.). М.: Издание правления сахаротреста, 1928. Т. 1. 1928. 412 с.
4. Гуржій І. О. Зародження робітничого класу України. К.: Держполітвидав УРСР, 1958. 180 с.
5. Гуржій І. О. Розвиток товарного виробництва і торгівлі на Україні: (з кінця XVIII ст. до 1861 р.). К.: В-во АН УРСР, 1962. 208 с.
6. Гуржій І. О. Україна в системі всеросійського ринку 60–90-х років XIX ст. К.: Наукова думка, 1968. 192 с.
7. Державний архів Житомирської області (далі – Держархів Житомирської обл.). 120. Оп. 1. Спр. 6. 80 арк.
8. Держархів Житомирської обл. Ф. 187. Оп. 1. Спр. 3. 37 арк.
9. Там само. Спр. 6. 92 арк.
10. Там само. Спр. 25. 34 арк.
11. Там само. Спр. 30. 158 арк.
12. Там само. Спр. 34. 134 арк.
13. Державний архів Полтавської області. Ф. 951. Оп. 1. Спр. 5. 165 арк.
14. Довжук І. В. Промисловий розвиток Донбасу в системі економіки Наддніпрянської України (кінець XIX – початок XX ст.). Луганськ: В-во СЧУ ім. В. Дала, 2003. 312 с.
15. Завальнюк К. В. Торгівля промисловими товарами між Україною та Білорусією у другій половині XIX ст. // Український історичний журнал. 1998. № 4. С. 43–56.
16. Заєць О. Товарне сільськогосподарське

виробництва на Чернігівщині у другій половині XIX ст. // Київська старовина. 2003. № 1. С. 58–65. 17. Засухин І. О положенні хмелеводства на Волині и мерах к его улучшению и развитию // Сельскохозяйственная хроника Вольнской губернии. 1910. №2. С. 22–40. 18. Історія Києва: в 2 т. / [за ред. В. О. Голобуцького, О. К. Касименка]. К.: Академія наук Української РСР, 1959. Т. 1. 802 с. 19. Історія міст і сіл Української РСР. Одеська область. К.: Інститут історії Академії наук УРСР, 1969. (Серія книг, “Історія міст і сіл Української РСР”: у 26 т. / голов. редкол.: Тронько П. Т. (голова) [та ін.]). 1969. 910 с. 20. Історія міст і сіл Української РСР. Полтавська область. К.: Інститут історії Академії наук УРСР, 1967. (Серія книг “Історія міст і сіл Української РСР”: у 26 т. / голов. редкол.: Тронько П. Т. (голова) [та ін.]). 1967. 1028 с. 21. Історія народного господарства Української РСР: у 3 т. 4 кн. / [за ред. І. І. Лукінова, Т. І. Дерев’янкін, М. С. Герасимчука, В. О. Голобуцького, П. О. Хромова, В. П. Чугайова]. К.: Наукова думка, 1983. Т. 1. 1983. 464 с. 22. Матеріали к вопросу о реформе хлебной торговли. Производство, потребление и остатки хлебов в Азово-Черноморском районе / [под ред. В. И. Мезенцова]. Полтава, 1912. 37 с. 23. Мельник Л. Г. Технічний переворот на Україні у XIX ст. К.: В-во Київського університету, 1972. 240 с. 24. Обзор Одесского градоначальства за 1898 год. Одесса, 1899. 34 с. 25. Обзор Одесского градоначальства за 1908 год. Одесса, 1909. 52 с. 26. Обзор Одесского градоначальства за 1910 год. Одесса, 1911. 50 с. 27. Обзор Одесского градоначальства за 1911 год. Одесса, 1912. 42 с. 28. Обзор Одесского градоначальства за 1912 год. Одесса, 1913. 48 с. 29. Отчёт Одесского комитета торговли и мануфактур за 1887 год. Одесса, 1888. 152 с. 30. Павлюк В. В. Магнатерія Волині в умовах розвитку ринкових відносин у другій половині XIX ст. // Український історичний журнал. 2000. № 1. С. 102–108. 31. Приложение к отчёту Одесского градоначальника за 1888 год. Одесса, 1889. 85 с. 32. Российский государственный исторический архив у г. Санкт-Петербург (далі – РГИА в г. Санкт-Петербург). Ф. 446. Оп. 28. Д. 3. 49 л. 33. РГИА в г. Санкт-Петербург. Ф. 1263. Оп. 1. Д. 4186. 300 л. 34. Труды областного съезда по упорядочению хлебной торговли на Юге России состоявшегося 11–16 июня 1913 г. в г. Екатеринославе / [под ред. Л. П. Сокальского]. Екатеринослав, 1913. Вып. 1. 1913. 256 с. 35. Центральний державний історичний архів України, м. Київ. Ф. 442. Оп. 534. Спр. 422. 86 арк.

References

1. Vyvoz khlebnykh gruzov iz Aleksandrovskogo uезда po Khar'kovo-Nikolaevskoi zheleznoi doroge v 1882–1896 gg. [Export of grain cargoes from the Aleksandrovsky district along the Kharkov-Mykolaiv railway in 1882–1896]. Aleksandriya, 1899. 82 s. 2. Vlasiuk I. Torhivlia i transport na Pravoberezhnii Ukraini v period Stolypinskoi ahronoi reformy [Trade and Transport in Right-Bank Ukraine during the Stolypin Agrarian Reform]. 1999. №5. S. 164–170. 3. Voblyi K. G. Opyt istorii sveklo-sakharnoi promyshlennosti SSSR. (Do osvobozhdeniya krest'yan 1861 g.) [Experience of the history of the sugar beet industry of the USSR. (Before the liberation of the peasants in 1861)]. M.: Izdanie pravleniya sakharotresta, 1928. T. 1. 1928. 412 s. 4. Hurzhii I. O. Zarozhennia robitnychoho klasu Ukrainy [The birth of the working class of Ukraine]. K.: Derzhpolityvdav URSR, 1958. 180 s. 5. Hurzhii I. O. Rozvytok tovarnoho vyrobnytstva i torhivli na Ukraini: (z kintsia XVIII st. do 1861 r.) [Development of commodity production and trade in Ukraine: (from the end of the XVIII century until 1861)]. K.: V-vo AN URSR, 1962. 208 s. 6. Hurzhii I. O. Ukraina v systemi vserosiiskoho rynku 60–90-kh rokiv XIX st. K.: Naukova dumka, 1968. 192 s. 7. Derzhavnyi arkhiv Zhytomyrskoi oblasti. F. 120. Op. 1. Spr. 6. 80 ark. 8. Ibid. F. 187. Op. 1. Spr. 3. 37 ark. 9. Ibid. F. 187. Op. 1. Spr. 6. 92 ark. 10. Ibid. F. 187. Op. 1. Spr. 25. 34 ark. 11. Ibid. F. 187. Op. 1. Spr. 30. 158 ark. 12. Ibid. F. 187. Op. 1. Spr. 34. 134 ark. 13. Derzhavnyi arkhiv Poltavskoi oblasti. F. 951. Op. 1. Spr. 5. 165 ark. 14. Dovzhuk I. V. Promyslovyy rozvytok Donbasu v systemi ekonomiky Naddnyprianskoi Ukrainy (kinets XIX – pochatok XX st.) [Industrial development of the Donbas in the system of economy of the Dnieper Ukraine (end of the XIX - the beginning of XX century)]. Luhansk: V-vo SNU im. V. Dalia, 2003. 312 s. 15. Zavalniuk K. V. Torhivlia promyslovymy tovaramy mizh Ukrainoiu ta Bilorusiei u druhii polovyni XIX st. [Trade in industrial goods between Ukraine and Belarus in the second half of the XIX century]. Ukrainnyi istorychnyi zhurnal. 1998. №4. S. 43–56. 16. Zaiets O. Tovarne silskohospodarske vyrobnytstvo na Chernihivshchyni u druhii polovyni XIX st. [Commodity agricultural production in Chernigiv region in the second half of the XIX century]. Kyivska starovyna. 2003. №1. S. 58–65. 17. Zasukhin I. O polozhenii khmelevodstva na Volyni i merakh k ego uluchsheniyu i razvitiyu [About the situation of hop-growing in Volhynia and measures for its improvement and development]. Sel'skokhozyaistvennaya khronika Volynskoi gubernii. 1910. №2. S. 22–40. 18. Istoriiia Kyieva [History of Kyiv]: v 2 t. / [za red. V. O. Holobutskoho, O. K. Kasymenka]. K.: Akademiia nauk Ukrainkoi RSR, 1959. T. 1. 802 s. 19. Istoriiia mist i sil Ukrainkoi RSR. Odeska oblast [History of cities and villages of the Ukrainian SSR. Odessa region]. K.: Instytut istorii Akademii nauk URSR, 1969. (Seriiia knykh, “Istoriiia mist i sil Ukrainkoi RSR”: u 26 t. / holov. redkol.: Tronko P. T. (holova) [ta in.]). 1969. 910 s. 20. Istoriiia mist i sil Ukrainkoi RSR. Poltavska oblast [History of cities and villages of the Ukrainian SSR. Poltava region]. K.: Instytut istorii Akademii nauk URSR, 1967. (Seriiia knykh “Istoriiia mist i sil Ukrainkoi RSR”: u 26 t. / holov. redkol.: Tronko P. T. (holova) [ta in.]). 1967. 1028 s. 21. Istoriiia narodnoho hospodarstva Ukrainkoi RSR [History of the national economy of the Ukrainian SSR]: u 3 t. 4 kn. / [za red. I. I. Lukinova, T. I. Derev'iankina, M. S. Herasymchuka, V. O. Holobutskoho, P. O. Khromova, V. P. Chuhaiova]. K.: Naukova dumka, 1983. T. 1. 1983. 464 s. 22. Materialy k voprosu o reforme khlebnoi trgovli. Proizvodstvo, potreblenie i ostatki khlebov v Azovo-Chernomorskom raione [Materials for the issue of the grain trade reform. Production, consumption and the remains of bread in the Azov-Black Sea region] / [pod red. V. I. Mezentsova]. Poltava, 1912. 37 s. 23. Melnyk L. H. Tekhnichniy perevorot na Ukraini u XIX st. [Technical revolution in Ukraine in the XIX century]. K.: V-vo Kyivskoho universytetu, 1972. 240 s. 24. Obzor Odesskogo gradonachal'stva za 1898 god

[Review of the Odessa mayor for 1898]. Odessa, 1899. 34 s. 25. Obzor Odesskogo gradonachal'stva za 1908 god [Review of the Odessa mayor for 1908]. Odessa, 1909. 52 s. 26. Obzor Odesskogo gradonachal'stva za 1910 god [Review of the Odessa mayor for 1910]. Odessa, 1911. 50 s. 27. Obzor Odesskogo gradonachal'stva za 1911 god [Review of the Odessa mayor for 1911]. Odessa, 1912. 42 s. 28. Obzor Odesskogo gradonachal'stva za 1912 god [Review of the Odessa mayor for 1912]. Odessa, 1913. 48 s. 29. Otchet Odesskogo komiteta torgovli i manufaktur za 1887 god Report of the Odessa Committee of Trade and Manufacture for 1887. Odessa, 1888. 152 s. 30. Pavliuk V. V. Mahnateriia Volyni v umovakh rozvytku rynkovykh vidnosyn u druii polovyni XIX st. [Magnitore Volhynia in the conditions of development of market relations in the second half of the XIX century]. Ukrainskyi istorychnyi zhurnal. 2000. №1. S. 102–108. 31. Prilozhenie k otchetu Odesskogo gradonachal'nika za 1888 god [Appendix to the report of the Odessa Mayor for 1888]. Odessa, 1889. 85 s. 32. Rossiiskii gosudarstvennyi istoricheskii arkhiv u g. Sankt-Peterburg (dali – RGIA v g. Sankt-Peterburg). F. 446. Op. 28. D. 3. 49 l. 33. RGIA v g. Sankt-Peterburg. F. 1263. Op. 1. D. 4186. 300 l. 34. Trudy oblastnogo sezda po uporyadocheniyu khleбноi torgovli na Yuge Rossii sostoyavshegosya 11–16 iyunya 1913 g. v g. Ekaterinoslave [Proceedings of the regional congress on the regulation of grain trade in the south of Russia, held June 11–16, 1913 in the city of Yekaterinoslav] / [pod red. L. P. Sokal'skogo]. Ekaterinoslav, 1913. Vyp. 1. 1913. 256 s. 35. Tsentralnyi derzhavnyi istorychnyi arkhiv Ukrainy u m. Kyievi. F. 442. Op. 534. Spr. 422. 86 ark.

Mykola Moskalyuk

TRANSPORT SUPPLY OF TRADE RELATIONS IN UKRAINE IN THE SECOND HALF OF THE SIXTH – AT THE BEGINNING OF XXTH CENTURY

The article deals with the problem of transport support for the development of trade relations in Ukraine in the second half of the nineteenth and early twentieth centuries. The relationship between transport and manufacturing industries is shown. Data are given on the quantity of manufactured products by factories, its sales at the domestic and foreign markets. Other aspects of the problem under investigation are analyzed.

Key words: transport, trade, Ukraine, industry, province.