

Т.Л. Боднарчук

ДЕРЖАВНА ПІДТРИМКА РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ ПІДПРИЄМНИЦТВА В УКРАЇНІ (XIX – початок XX ст.)

У статті розкрито особливості формування інфраструктури підприємництва в Україні під впливом політики урядової підтримки. З'ясовано роль митно-тарифного протекціонізму, компенсаційної політики та нормативно-правових механізмів у розвитку промислово-торгівельної, банківсько-фінансової та транспортної інфраструктури. Обґрунтовано специфіку становлення та функціонування нових елементів підприємницького середовища за активної взаємодії держави й бізнес-сектору на історичному етапі формування ринкової економіки.

Ключові слова: економічна історія України, політика державної підтримки, митно-тарифний протекціонізм, підприємництво, інфраструктура підприємництва, промислово-торгівельні інститути.

Постановка проблеми. Посилення дестабілізаційних тенденцій розвитку економіки України на сучасному етапі вимагає пошуку нових підходів до розширення діалогу держави та бізнесу. На сьогодні важливим чинником подолання кризових явищ є подальша інтеграція вітчизняних підприємств до міжнародного бізнес-середовища, яка неможлива без активної урядової підтримки, насамперед, через вдосконалення нормативно-правового забезпечення, впровадження системи інноваційних та інвестиційних стимулів, реалізацію низки сприятливих фінансово-економічних заходів. Одним із ключових завдань держави щодо підтримки розвитку підприємництва на сьогодні є пошук оптимальних напрямків подальшої розбудови ефективно-ринкової інфраструктури, яка за сучасних інтернаціональних та глобальних умов розвитку бізнесу сприятиме капіталізації активів і раціоналізації використання капіталу, мінімізації ризиків підприємницької діяльності та становленню «здорового» конкурентного середовища, підвищенню рівня інноваційно-

го розвитку ділового сектору тощо. При цьому, досить важливо обрати конструктивні механізми партнерства держави та бізнесу, реалізація яких забезпечить посилення ділової активності суб'єктів господарювання, подальший розвиток підприємницького потенціалу та підвищення якості вітчизняного бізнес-середовища.

Для вирішення означеної проблеми доволі цінним може виявитися аналіз історичної практики інституційної взаємодії держави та бізнесу, адже від самих витоків розвитку вітчизняного підприємництва як ринкового інституту держава відіграла одну із ключових ролей у формуванні ділового сектору, проте результати такого втручання були не завжди однозначними. Зокрема, з цієї точки зору, досить цікавим видається період XIX – початку XX ст., коли вплив держави на формування ділового сектору, з одного боку, сприяв розвитку диверсифікованої та розгалуженої бізнес-інфраструктури, тим самим, зумовивши нарощування кількісних показників діяльності вітчизняних підприємств, а з іншого – деформацію підприємницького середовища та в цілому нагромадження суперечностей економічного розвитку.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Фактологічні та теоретико-методологічні основи розроблення проблематики ринкової трансформації господарства України в історико-економічному аспекті закладено фундаментальними дослідженнями К.Воблого, М.Грушевського, І.Гуржій, П.Ляценка, О.Нестеренка, О.Оглоблина, М.Туган-Барановського. Зі здобуттям Україною державної незалежності питання впливу імперських реформ другої половини XIX ст. на господарство України та ролі внутрішніх чинників економічного розвитку стали предметом аналізу відомих вчених сучасності С.Злупка, П.Леоненка, Е.Лортикяна, В.Фещенко та ін. Упродовж останніх десяти років ретроспектива розвитку підприємництва в Україні стала однією з ключових тем, що висвітлюються на сторінках періодичного фахового видання «Історія народного господарства та економічної думки України» (статті О.Вербової, О.Сайкевича, А.Маслова, І.Хромова, О.Ходченко та ін.).

На сьогодні активну розробку окремих історико-економічних аспектів генези вітчизняного підприємництва у своїх працях здійснюють Н.Горін [5], О.Корніяка [10], О.Кудласевич [11],

Т.Лазанська, Н.Терентьева, В.Шевченко, Р.Шиханов, Т.Гончарук, О.Донік, Т.Ігнат'єва, Л.Левченко та ін. У контексті дослідження змісту та історичних тенденцій еволюції ринкових інститутів в Україні представлена ретроспектива формування підприємницького середовища в колективній монографії відділу економічної історії ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН України» [6]. Проблема фінансового забезпечення розвитку підприємництва розкрита у публікаціях В.Небрат [12]; вплив урядової політики на становлення та еволюцію корпоративних форм підприємництва висвітлений у працях Н.Супрун [19; 20]; зміст і наслідки політики протекціонізму для модернізації господарства України розглянуто в низці праць автора статті [3; 20].

Разом з тим, проблематика розвитку підприємницького середовища в Україні на етапі ринково-індустріальних перетворень є недостатньо розробленою, зокрема, суттєвого наукового посилення потребує вивчення історичної еволюції підприємницької інфраструктури з точки зору впливу на даний процес регуляторних заходів держави.

Мета статті полягає у виявленні характерних особливостей та історичних тенденцій процесу становлення й еволюції інфраструктури підприємництва в Україні під впливом політики урядової підтримки.

Основні результати дослідження. Значним поштовхом для ринково-індустріальних трансформацій українського господарства та зміни соціально-економічних відносин стала економічна політика Російської імперії, до складу якої на початку XIX ст. входила більша частина українських земель. Це виявилось у поступовому формуванні підприємницького середовища, а саме: становленні класу промислово-торгівельної буржуазії та розвитку ринкової інфраструктури економіки. Подальший перехід уряду до політики жорсткого торговельного протекціонізму хоч і не мав суттєвого впливу на динаміку зовнішньої торгівлі, проте разом із заходами компенсаційної політики створив сприятливі умови для розбудови вітчизняної промисловості та розвитку торговельної діяльності. Як наслідок, відбулася поступова інтеграція вітчизняного підприємництва в загальноєвропейське бізнес-середовище і, навпаки, проникнення іноземних інвестицій у вітчизняне господарство, нагромадження приватного торговельного капіталу, формування внутріш-

нього ринку тощо. Все це стало як передумовою, так й безпосереднім чинником формування в країні відповідного бізнес-сектору та розвитку підприємницької інфраструктури.

Основними суб'єктами посередницької діяльності у комерційній сфері до середини XIX ст. стають торговельні компанії та торговельно-транспортні товариства. У 1807 р. урядом Російської імперії було видано Маніфест «Про дарування купецтву нових вигід та переваг та нові способи розширення й посилення торговельних підприємств», який на законодавчому рівні створив підґрунтя для розвитку асоціативного підприємництва у формі «повного товариства» та «товариства на вірі». Прийнятий законодавчий акт хоч і не мав вирішального впливу на інтенсивність становлення такого роду суб'єктів промислово-торгівельної діяльності, проте, все-таки, помітними є певні зрушення. Зокрема, до Маніфесту в Російській імперії нараховувалося близько десяти торговельних компаній, після видання законодавчого акту протягом двадцяти років було створено ще п'ятнадцять, при цьому на території України основними з них були Страхове товариство Феодосії, Одеська компанія для страхування суден та товарів, Південно-Західна суднохідна компанія, Кримська винна компанія, Одеська компанія штучних мінеральних вод тощо.

Торгівельні компанії, доми та товариства залишаються важливим елементом промислово-торгівельної інфраструктури й у другій половині XIX ст. Зокрема, із 28 торговельних товариств, що діяли в Російській імперії, в Україні було створено сім. Основними з них були Торговельно-промислове товариство Белліно і Комерель (Одеса), Товариство чайної торгівлі і складів «Василь Клімушин» (Київ), Товариство чайної торгівлі і складів «Брати К. та С. Попови» (Харків), Харківська акціонерна компанія по торгівлі вовною (Харків) [1, с.7–66].

До кінця XIX ст. на території України формується ціла мережа торговельних товариств та компаній, при цьому помітною стає чітка товарна спеціалізація та галузева обмеженість їхньої діяльності. Зокрема, лідерами за товарними оборотами у сфері т. зв. «колоніальної» та винної торгівлі були торговельне товариство «Брати Єлисеєви» з відділенням у Києві, торговельна компанія «Наступник Олексія Губіна, А. Кузнецов і К» з конторами в Одесі, Києві, Харкові, «Торговий дім М.А. Жевержеев і

син» (Харків); у сфері продажу технічних та металевих виробів (у тому числі ювелірних виробів) – товариство торгівлі залізними та іншими металевими виробами «В.Г. Пономарьов та П.П. Рижов» (Харків, Миколаїв), торговий дім «Йосиф Абрамович Маршак» (Київ), акціонерне товариство «Брати К. і А. Вюрглер» (Київ), торговий дім «Еміль Вюрглер і К» (Катеринослав), торговий дім «М.О. Шретер» (Одеса); у сфері торгівлі галантерейними та мануфактурними товарами – товариство мануфактур «Ісаак Шварцман» (Київ), торговельно-промислове товариство «Наступники В.Т. Пташнікова» (Одеса) тощо.

Торговельні товариства, дома та компанії відігравали ключову роль у стимулюванні розвитку промислово-торговельного підприємництва. Основне їхнє завдання та призначення полягало у сприянні торгівлі, пароплавному та торговельному сполученні вітчизняних портів з іноземними торговельними центрами. Крім того, такі товариства подекуди ставали механізмом лобювання крупними підприємцями своїх інтересів щодо митно-тарифної політики як західно-європейського, так й азіатського напрямів. Зокрема, таким чином були задоволені інтереси комерсантів щодо підвищення ставок імпортного мита на цукор (1856 р.), локомотиви (1877 р.), будівельні матеріали та паперову масу (1886 р.), аміак та аміачні солі (1887 р.), а також затверджені дозволи на безмитний імпорту чавуну й заліза (1861 р.) та солі для содових заводів (1867 р.), відміни внутрішнього акцизу на сіль (1880 р.). Результатом клопотання торговельних та промислових товариств стало зниження у 1861 р. митних ставок на ввезення окремих сільськогосподарських інструментів, встановлення імпортного мита на сільськогосподарські машини у 1874 р., підвищення ввізних мит на вовну та хліб у 1885 р.

Поряд із асоціативним підприємництвом під впливом сприятливої політики урядового покровительства поступового розвитку набувала й біржова справа, а товарні біржі стали невід'ємним суб'єктом посередницької діяльності у сфері зовнішньої торгівлі: тут здійснювалася гуртова купівля-продаж товарів, страхування суден, операції з іноземними векселями тощо. Впродовж першої половини XIX ст. у Російській імперії було створено 21 біржу, при цьому основні з них діяли на території України та до кінця XIX ст. набули чіткого спеціалізованого ха-

рактеру [3, с.151]. Зокрема, хлібні біржі функціонували в Бердянську, Катеринославі, Миколаєві, Одесі; з продажу лісоматеріалу – в Києві, Кременчуку, Маріуполі; кам'яновугільна в Харкові; загальні товарні біржі – в Херсоні, Феодосії тощо.

Одним із лідерів біржової торгівлі на території Російської імперії була Київська біржа (1865 р.), утворена за активної підтримки російського уряду безпосередньо в особі М.Бунге: за клопотанням купецького товариства міністр фінансів виділив з казни на влаштуванні біржі субсидію у розмірі 28 тис. руб [5, с.55]. Крім Київської, велику роль в обслуговуванні експорту вітчизняного хліба відгравала Одеська біржа, створена за ініціативи відповідних купецьких груп. Для підтримки діяльності біржі було постановлено стягувати 1/30 коп. з пуда при завантажуванні хліба на експорт. В інтересах розвитку торгівлі, промисловості та річкового судноплавства під егідою уряду була відкрита Катеринославська біржа (1907 р.).

З початку XIX ст. на біржах здійснювалася торгівля переважно промисловою та сільськогосподарською продукцією, проте починаючи з 20–30-х років XIX ст. тут почали проводитися операції з купівлі-продажу корпоративних цінних паперів. До кінця XIX ст. відбувся поступовий поділ бірж на спеціалізовані товарні (хлібна, вовняна, яєчна, лісова тощо) та фондові. Діяльність вітчизняних бірж була організована за європейським зразком, а сама біржа мала досить розгалужену структуру: біржові товариства та комітети, арбітражні комісії, біржові та корабельні маклери, біржові аукціоністи та нотаріуси, спеціалісти з браку та біржові експерти тощо.

Стрімкий розвиток підприємницького сектору сприяв появі низки промислово-торговельних організацій – своєрідних до-радчих органів, скерованих на клопотання щодо реалізації інтересів промислово-торговельного класу (торгові палати, промислово-торговельні з'їзди та союзи). Одні з таких організацій формувалися з метою захисту професійних або класових інтересів, інші групувалися навколо окремого району чи регіону. Зокрема, серед тих організацій, що на кінець XIX ст. мали найбільший вплив на території України, слід вказати такі: З'їзди гірничих промисловців півдня Росії (Харків), Всеросійське товариство цукрозаводчиків (Київ), Одеське товариство фабрикантів і заводчиків, З'їзди судовласників, З'їзди мукомелів тощо.

Мета діяльності таких промислово-торговельних структур зводилася до таких дій: представництво інтересів промисловості та торгівлі перед владними органами; сприяння виникненню місцевих громадських та професійних закладів торгівлі та промислів; влаштування конкурсів, виставок, випробувальних станцій, музеїв тощо; акумулювання статистичної інформації та створення періодичних видань [5, с.62]. Крім союзів та з'їздів важливу роль у стимулюванні розвитку зовнішньої торгівлі відгравали торгові палати, серед яких найвпливовішою була Російсько-англійська торгова палата, створена у 1908 р. з метою сприяння економічному зближенню Російської імперії та Великобританії на ґрунті посилення торговельних взаємозв'язків.

Інтенсифікація промислово-торговельної взаємодії зумовила появу на території Російської імперії низки новітніх підприємницьких структур західноєвропейського зразка, таких як довідкове бюро про кредитоспроможність, адресне бюро, контори оголошень. Зокрема, основним завданням довідкового бюро про кредитоспроможність був збір всієї доступної інформації щодо солідності того чи іншого комерсанта та торговця, на основі чого робився висновок про його ліквідність. На території Російської імперії діяло німецьке довідкове бюро «Інститут В.Шимельпфенг», діяльність якого активізувалася після підписання німецько-російського торговельного договору 1893 р. Окрім основного відділення у Санкт-Петербурзі було відкрито контори в Москві, Ризі, Варшаві та Одесі.

Контори оголошень наприкінці XIX ст. почали відігравати роль посередників у міжнародних торговельних відносинах та були чимось на зразок сучасного рекламного агентства. Основною формою рекламування вітчизняного чи іноземного товару на той час були публікації в столичній чи місцевій пресі. Монопольні права у сфері реалізації промислово-торговельних оголошень на території Російської імперії належали «Центральній конторі оголошень Л. і Є. Метцль і К». Після відкриття представництв у столичних центрах у 1878 р. окремі відділення було організовано у Києві, Одесі та інших містах. Крім того, дана організація була одним із лідерів на міжнародному ринку, маючи свої представництва в Нью-Йорку, Бостоні, Берліні, Парижі, Варшаві.

Пожвавлення промислово-торговельної діяльності сприяло розвитку страхової справи. Переважаюча більшість страхових компаній як державної, так й приватної форми власності забезпечували такі види страхування: життя, від вогню та транспортне (морське та річкове). На території України велику роль у здійсненні страхування торговельних операцій мали акціонерні та взаємні страхові товариства, створені під егідою представників промислово-торговельної буржуазії та державних діячів. В українських губерніях діяли представництва Першого російського страхового товариства (1827 р.), Друге російське товариство страхування від вогню (1835 р.), Російське товариство страхування капіталів та доходів «Життя» (1835 р.), Російське транспортне та страхове товариство (1844 р.), страхова компанія «Надія» (1847 р.), страхова компанія «Саламандра» (1847 р.). Покровителями розвитку страхової справи виступали вихідці із дворянства та заможного купецтва, зокрема, граф Петровський, граф Бенкендорф, граф Строганов, граф Мордвінов, барон Штігліц та інші.

З початку XIX ст. на території України розвинулося портове господарство та була сформована розгалужена митна інфраструктура. Центрами розвитку портового господарства стали чорноморсько-азовські порти. Велику роль у розвитку даного елемента інфраструктури підприємництва відіграла урядова підтримка, яка реалізовувалася як у формі прямих імпорتنих санкцій, так й різного роду митно-тарифних платежів (ластовий, гербовий, лоцманський, карантинний). Високі ставки імпорتنих мит та митно-тарифні збори складали одне із основних джерел фінансування діяльності портової системи. Зокрема, пожвавленню торгівлі та торговельної інфраструктури Одеси значною мірою сприяли пільги та привілеї, які надавалися місту з боку уряду. Так, ще у 1795 р. уряд надав усім поселенцям Одеси пільги щодо сплати всі податків та повинностей на 10 років, у 1802 р. це право було подовжене ще на 25 років; на початку XIX ст. було постановлено передавати 1/5 частину усіх митних зборів на облаштування благоустрою міста; у 1817 р. Одесі було надано право «порто-франко» (свобода від експортно-імпорتنих митних тарифів), що сприяло суттєвому зростанню зовнішньоторговельного обороту та швидкому розвитку

промислово-торговельної інфраструктури чорноморського регіону [5, с.74].

Взагалі, сфера торговельного мореплавства та суднобудування була однією із найбільш протегованих з боку уряду. Зокрема, з метою сприяння торговельному мореплавству протягом XIX ст. було проведено низку мотиваційних заходів: в перші десятиліття XIX ст. дворянам та купцям усіх гільдій було дозволено будувати торговельні судна; відмінено положення щодо щорічного придбання свідоцтва на торговельні судна, натомість постановлено здійснювати засвідчення раз в шість років (у 20-х роках XIX ст. відмінено взагалі); здійснювалося навігаційне преміювання купців, що проводили торговельні операції за кордоном за участю російських суден – премія призначалася на вісім років і за плавання в Чорному та Середземному морі була найбільшою (15 та 20 коп. за ласт відповідно); здешевлення плати за відпуск державного лісу; у 1805 р. було виділено 100 тис. руб для кредитування чорноморських судновласників під заставу нерухомості та поручительство, у 1809 р. з тією ж метою було виділено 30 тис. руб для Азовського моря; в 1840–1850-х роках вітчизняним суднобудівникам було дозволено без сплати тарифу імпортувати канатні мотузки, ланцюги, якорі; відкрито низку училищ торговельного мореплавства, навігаційних шкіл, матроських цехів, зокрема, до середини XIX ст. у південних губерніях України налічувалося не менше 17 міських та 65 сільських матроських товариств; підданам Російської імперії була дарована пільга на сплату футового та кріпосного мита на десять років, дрібні судна були звільнені від сплати якірного, ластового та інших зборів; ліквідовано формальності при видачі корабельних документів (для отримання права здійснення мореплавства під прапором Російської імперії потрібно було пройти не менше 16 інстанцій) [8, с.138, 142, 170].

Результатом державної підтримки стало суттєве нарощування суднообігу в чорноморсько-азовських портах. Так, за 25 років (1824–1849 рр.) інтенсивність судноплавства в портах Чорного та Азовського морів досягла 76268 кораблів (в середньому в рік – 3049), що склало 28,4% від загального показника по імперії, у 1848–1850 рр. – близько 40%, у 1851–1853 рр. –

43% [12, с.141–142; 14, с.276]. У другій половині XIX ст. суттєво зріс суднообіг по закордонному плаванню (табл. 1).

Таблиця 1

Рух торговельних суден по закордонному плаванню

Назва порту	1850	1860	1870	1880	1890
Одеса	801	1191	1632	1093	1193
Миколаїв	117	–	165	264	306
Євпаторія	26	396	57	80	115
Феодосія	91	212	35	17	30
Севастополь	–	161	41	147	226
Керч	89	255	234	138	114
Бердянськ	86	342	777	257	242
Маріуполь	60	170	348	40	124

Джерело: Исторический обзор правительственных мероприятий для развития русского торгового мореплавства: Министерство Финансов: Высочайше учрежденная Комиссия по вопросу о мерах поощрения русского торгового мореходства и судостроения: Приложение: Материалы для статистики русского торгового мореплавства. – СПб., 1895. – С. 11–17.

Наприкінці XIX ст. майже 40% (1131 судно) вітрильних та 70% (249 суден) парових суден Російської імперії належали судновласникам чорноморсько-азовського регіону [16, с.389, 391]. При цьому найбільшими судновласниками були Російське товариство пароплавства та торгівлі (75 суден), Добровільний флот (12 суден), Російське транспортне та страхове товариство (10 суден), Товариство Азовського пароплавства (8 суден), Руське товариство вивізної торгівлі (7 суден), Пароплавство Карапатницьких (7 суден), товариство «Ф.Грагеров та Н.Розенфельд» (4 судна), приватні одноосібні судновласники такі, як І.Гринштейн, А.Флорентіно, М.Барбаті, Ф.Кроче, М.Дмитрієв та інші.

З одного боку, Кримська війна, яка стала чинником скорочення обсягів морської торгівлі в чорноморсько-азовському басейні, з іншого, політика помірною протекціонізму, за якою була знижена величина митного обкладання імпортованих товарів, сприяли розвитку митної інфраструктури на сухопутних кордонах. Митна інфраструктура включала різного роду митно-

пропускні пункти, які за своїм призначенням поділялися на певні групи, а саме: головні складські митниці, митниці I, II та III класу, митні застави, перехідні пункти [17, с.41]. Найбільш широкі права мали головні та митниці I класу, куди дозволялося привозити всі незаборонені тарифом імпортовані товари. Через митниці II та III класу дозволено пропускати товари, що не обкладаються митом, не потребують таврування, але підлягають обандеролюванню. До митних застав можуть привозитися лише товари, що не обкладаються митом, а з тих, що підлягають оподаткування, – лише хліб та борошно.

Поряд із митною та портовою інфраструктурою за підтримки уряду на території України розвинулося складське господарство. Зокрема, законодавчим актом 1802 р. уряд дозволив приватним особам створювати товарні склади, проте на практиці суттєвого зростання кількості амбарів не спостерігалось. Зрозуміло, що причиною була низька інтенсивність торговельних операцій, зумовлена як відсутністю відповідного ринкового підґрунтя, так й жорсткою протекціоністською політикою кінця XVIII ст. Протягом XIX ст. у даній сфері відбуваються певні зрушення, однак найбільш інтенсивний розвиток складського господарства припадає на 80–90-і роки XIX ст. Це було зумовлене розвитком зовнішньої й внутрішньої торгівлі, ярмаркової діяльності, розбудовою широкої транспортної мережі, сприятливою законодавчою політикою уряду (видання Положення «Про товарні склади»). Найбільш масштабними товарно-складськими підприємствами, утвореними на основі вище зазначеного законодавчого акту, були акціонерне товариство «Московські товарні склади» та Російське страхове та транспортне товариство, які відкривали свої склади та контори по всій Російській імперії.

Важливим елементом промислово-торгівельної інфраструктури, що набув значного розвитку за підтримки уряду в XIX ст., були ярмарки. Ярмарки відображали особливості культурно-економічної діяльності країни, виступали своєрідним барометром інтенсивності розвитку промислового сектору та так званім «торгівельним реактивом». У першій половині XIX ст. українські, насамперед, харківські (Хрещенська, Успенська, Покровська, Троїцька), полтавські (Іллінська), чернігівські ярмарки відігравали важливу роль у розвитку внутрішньої торгівлі імпе-

рії, перевершуючи за обсягом продажів майже всі головні торговельні центри імперії, крім Нижньгородської ярмарки. Найбільші ярмарки були центрами розвитку вітчизняного підприємництва, де відбувалася співпраця вітчизняних виробників з гуртовими (подекуди іноземними) покупцями. Переважна більшість українських ярмарок була змішаного типу, тобто тут відбувалася торгівля різнорідними товарами: мануфактурними виробами, галантереєю, сільськогосподарським інвентарем, великою рогатою худобою, кіньми, вовною, необробленою шкірою, гончарними виробами тощо [7, с.43]. У той же час, важливу роль у стимулюванні торговельних операцій відгравали спеціалізовані ярмарки: Каховська вовняна ярмарка, Бахмутська та Павлоградська вовняні ярмарки, Вознесенська та Новочеркаська ярмарки з продажу худоби, Білоцерківська ярмарка з продажу шкіри, Житомирська та Рівненська ярмарки по збуту хмелю.

У 1842 р. торговельний оборот лише на харківських ярмарках складав 20,5 млн руб, у 1846 р. – 25,1 млн руб, при цьому тут реалізовувалося близько 90% продукції вітчизняного виробництва (головним чином, мануфактурні вироби) і лише 10% імпортованих товарів [14, с.73]. Тенденції розвитку ярмаркової торгівлі у другій половині XIX ст. неоднозначні (табл. 2). Найбільшими оборотами ярмаркова торгівля відзначалася у третій чверті XIX ст., проте до кінця XIX ст. ярмарки почали втрачати своє першочергове значення як форми товарообміну. Поява низки торговельних товариств та кооперативів сприяла зниженню інтересу до ярмаркової торгівлі з боку крупних гуртових покупців та експортерів. Ярмарки стали механізмом розподілу внутрішньо-торгівельних потоків та користувалися попитом переважно з боку сільського населення. Не останню роль у цьому процесі поряд із реорганізацією виробництва, транспорту та обміну, відіграв урядовий протекціонізм [21, с.245].

Певне зростання ярмаркового товарообороту відбувається на початку XX ст., зокрема, у 1908–1910 рр. на українські ярмарки було завезено та реалізовано продукції на суму 70 млн руб (майже 30% від загального обороту на російських ярмарках) [1, с.33, 50, 141, 212]. Суттєво зросла й сама кількість крупних та дрібних селянських ярмарків, зокрема, на початок XX ст. лише в Харківській губернії їх налічувалося близько 890

[7, с.43]. Ця тенденція пояснюється стрімким розвитком вітчизняної промисловості та може бути підтверджена тим фактом, що у переліку ярмаркової продукції більше 50% припадало на товари мануфактур.

Таблиця 2

Торговельний оборот на українських ярмарках у другій половині XIX ст.

Назва ярмарки	Місце проведення	Торговельний оборот, млн руб	
		1868–1872 рр.	1895 р.
Хрещенська	Харків	8,5	14,0
Троїцька		2,9	1,8
Успенська		2,5	2,5
Покровська		5,3	5,3
Ільїнська	Полтава	15,0	1,4
Маслянська	Ромни	3,0	0,4
Вознесенська		2,2	–
Олександрівська		3,6	0,3
Всього		43,0	26,0

Джерело: Фабрично-заводская промышленность и торговля России: с приложением общей карты фабрично-заводской промышленности Российской империи / Министерство финансов, Департамент торговли и мануфактур. – СПб., 1896. – 425 с.

У цей період, як і в першій половині XIX ст., лідируючі позиції за обсягами товарообороту займали харківські ярмарки: Троїцька, Хрещенська та Успенська. Троїцька ярмарка була головним центром торгівлі вовною, інші реалізовували переважно бавовняні та бавовняно-паперові вироби. Домінуючі позиції у торгівлі зберігали й київські ярмарки, зокрема, Стрітенська, де не лише реалізовувалася роздрібна торгівля, але й укладалися крупні гуртові угоди на реалізацію різних груп товарів: хліба, спирту, насіння, металів, кам'яного вугілля, солі, лісу, завдяки чому торгівля на тут набувала біржового характеру. Вагома роль належала ярмаркам півдня України, зокрема, Троїцькій (Кривий Ріг), Макіївській (Макіївка), які були основними центрами продажу великої рогатої худоби, хліба, вина; Петропавлівській ярмарці Подільської губернії, де реалізовувалася

велика кількість мануфактурної та галантерейної продукції, а також худоби; Іллінській ярмарці Полтавської губернії, що спеціалізувалася на продажу коней, виробів зі шкіри, овчини, готового взуття.

На початку XX ст. великі українські ярмарки перетворилися на своєрідні бізнес-центри, де проводилися зібрання та з'їзди акціонерів-промисловців, приймалися рішення щодо створення та ліквідації підприємств, товариств тощо. До кінця XIX – початку XX ст. ярмаркова торгівля трансформувалася в напрямі розвитку західноєвропейських форм торгівлі – за зразками, каталогами та записами, при цьому сам товар або взагалі не потрапляв на ярмарок, або був присутній в дуже обмеженій кількості (в демонстративних цілях). Такі форми укладання торговельних операцій були характерні для київських, подільських та волинських ярмарок. Зокрема, відома Київська контрактна ярмарка більшою мірою була схожа на біржу, де за зразками та записами укладалися великі торговельні угоди на цукор, пшеницю, спирт, вовну, кам'яне вугілля, сіль, лісові матеріали, машини тощо [7, с.48].

Поряд із ярмарками важливим елементом промислово-торговельної інфраструктури у XIX ст. стали виставки, участь в яких стимулювалася урядом шляхом видачі певних грошових премій та винагород, звільненням від сплати торговельного та акцизного збору, врученням престижних відзнак (медалей, орденів, дозволу на використання гербового знаку на вивісках та виробках тощо). Перша в Російській імперії виставка була організована урядом за прикладом Німеччини та Франції у 1829 р. у Санкт-Петербурзі. Далі з інтервалом у чотири роки виставки влаштовувалися у Москві, Варшаві та Санкт-Петербурзі. Уряд створював умови для участі вітчизняного виробника й у міжнародних виставках, зокрема, у Лондоні, Відні, Парижі, Філадельфії, Антверпені, Копенгагені, Чикаго, що сприяло налагодженню вигідних міжнародних зв'язків з постачальниками та розширенню ринків збуту вітчизняної продукції. Уже в 1851 р. на Лондонській виставці було презентовано близько 370 вітчизняних експонента [5, с.75]. На території України під егідою уряду влаштовувалися виставки сільськогосподарської продукції, зокрема, перша з таких була проведена у 1842 р. в Одесі.

Важливим елементом підприємницького середовища була банківсько-фінансова інфраструктура, яка виконувала посередницьку та обслуговуючу функцію по відношенню до промислово-торговельної сфери. З метою сприяння розвитку промислово-торговельного сектору та фінансової підтримки виходу вітчизняних підприємців на іноземні ринки відповідним маніфестом у 1817 р. було прийняте рішення про створення Державного комерційного банку з відділеннями у Києві, Харкові та Полтаві. Дана фінансова установа приймала депозитні вклади та видавала позики лише під товари вітчизняного виробництва. Державний комерційний банк здійснював кредитування не всіх категорій підприємців, а надавав позики переважно заможним купцям та власникам торговельних домів. Практично до середини XIX ст. банківсько-кредитна система Російської імперії мала «державно-суспільну основу організації та продворянську патерналістсько-благодійну спрямованість діяльності» [3, с.146]. Цьому сприяла й жорстка протекціоністська політика: високі ставки імпортного мита та значна кількість заборонених до ввезення і вивезення товарів перешкоджали притоку до країни іноземної валюти, тим самим гальмуючи процес формування приватного фінансового сектору. Трансформація вітчизняного банківсько-кредитного сектору почалася з 50-х років XIX ст. та була пов'язана з низкою ліберальних економічних реформ, насамперед, зниженням інтенсивності протекціоністського захисту внутрішнього ринку.

Завдяки тому, що уряд надав право приватним підприємцям створювати кредитні установи, починаючи з другої половини XIX ст. кількість банківсько-кредитних організацій стала швидко зростати. Поступово розвинулася мережа станових банків (селянських, торговельних, кустарно-промислових), державних та громадських ощадних кас, міських ломбардів тощо. Протягом 1860–1870-х років на території України було відкрито низку комерційних банків корпоративного типу з метою обслуговування як внутрішньо-торговельних, так й експортно-імпортних операцій: Київський приватний комерційний банк (1868 р.), Південно-Руський промисловий банк (1871 р.), Катеринославський комерційний банк (1872 р.), Одеський обліковий банк (1879 р.), Одеський купецький банк (1912 р.) [1, с.16–77]. Такого роду організації сприяли розвитку торговельної справи

та забезпечували підтримку діяльності комерційних підприємств, опосередковували транспортні операції тощо. На початку XX ст. на території України сформувалася розгалужена мережа банківських структур, що безпосередньо обслуговували промислово-торговельну сферу (табл. 3).

Таблиця 3
Кількість торговельно-промислових банків в Україні
(початок XX ст.)

Губернії України	Кількість комерційних банків
Волинська	8
Катеринославська	17
Київська	21
Подільська	10
Полтавська	9
Таврійська	21
Харківська	11
Херсонська	31
Чернігівська	1

Джерело: Справочная книга по торгово-промышленной части для императорских российских консулов // Министерство торговли и промышленности. Отдел торговли. – СПб., 1912. – С. 584–598.

При цьому найбільша кількість банків зосереджувалася в провідних торговельних центрах та портових зонах: Київ, Одеса, Миколаїв, Харків, Херсон, Сімферополь, Феодосія тощо. Означена мережа представлена як суто українськими банками (Київський приватний комерційний банк, Одеський обліковий банк), так й представництвами відомих російських банків (Агентство Російського для внутрішньої торгівлі банку, Сполученого банку, Азовсько-Донського комерційного банку, Російського торгово-промислового та комерційного банку тощо).

Як елемент промислово-торговельної інфраструктури слід розглядати й банкірські дома та контори, які відігравали таку ж роль в економіці, що й комерційні банки, проводячи ті ж самі операції лише в менш значних обсягах. Розвитку такого типу суб'єктів господарювання сприяв уряд, насамперед, засобами законодавчої політики (видання 1889 р. «Правил діяльності банкірських домів»). Найвпливовішими серед тих, що діяли на

території України, були банкірські дома «І.В. Юнкер і К», «Е.М. Мейер і К», «Лампе і К», «Г. Лисин», «М. Ашкеназі» тощо. Банкірські дома налагоджували тісну співпрацю з великомасштабними промислово-торговельними підприємствами та земле-власниками українських губерній, що сприяло поступовому зрощенню фінансового та промислово-торговельного капіталу. Розвиток банківсько-кредитних установ характеризувався появою низки товариств взаємного кредитування, зокрема, в Харкові (1963 р.), Одесі, Києві (1868 р.).

Головною перешкодою на шляху розвитку підприємництва у промислово-торговельній галузі була відсутність належної транспортної інфраструктури. Починаючи з початку ХІХ ст. уряд Російської імперії почав проводити низку заходів щодо ліквідації відсталості транспортної сфери країни, насамперед, щодо розвитку водного транспорту та залізничного будівництва. Зокрема, у другій половині ХІХ ст. по всій території Російської імперії було розгорнуте масштабне залізничного будівництва, що створювало нові умови для розвитку продуктивних сил країни. Українські території у цій сфері були серед лідерів, зокрема, під кінець ХІХ ст. загальна довжина мережі залізниць становила одну п'яту всієї залізничної мережі Російської імперії [7, с.620]. В Україні будівництво залізниць опосередковували створені іноземцями такі акціонерні компанії: Товариство Донецької залізниці, Товариство Києво-Воронежської залізниці, Товариство Курсько-Харківсько-Азовської залізниці, Товариство Фастівської залізниці, Товариство Південно-західних залізниць.

Поряд із залізничним будівництвом за урядової підтримки було розвинене внутрішньо-імперське водне сполучення. Дніпровський басейн за значимістю був другим в імперії, поступаючись місцем лише Волзькому басейну. Уже в 1909 р. Дніпровським басейном було транспортовано 174 тис. пуд. лісу, 54 тис. пуд. хліба, 2 тис. пуд. цукру, 2,5 тис. пуд. кам'яного вугілля, майже 5 тис. пуд. солі. У 1884 р. кількість непарових суден тут складала 959, у 1895 р. – 844 непарових та 174 парових, у 1906 р. – 1182 непарових та 228 парових. Транспортні канали було налагоджено й на р. Південний Буг, зокрема, у 1884 р. суднообіг тут складав 766 непарових суден, 65 пароплавів, у 1895 р. – відповідно 1033 та 131, у 1906 р. – 1036 та 154 [18, с.17].

Із 41 транспортної компанії (переважно пароплавні товариства та суднохідні компанії) на українській території діяло шість, а саме: Друге пароплавне товариство по Дніпру та його притоках (Київ), Товариство пароплавства по Дону, Чорному та Азовському морі (Санкт-Петербург), Товариство чорноморсько-дунайського пароплавства (Одеса) [1, с.67–158]. Серед найбільших власників річкових пароплавів на території України були: одесько-херсонське товариство «І.А. Коваленко та Р.Р. Вебетер» (12 суден), одеський підприємець Д.Ратнер (6 суден), Російське товариство пароплавства та торгівлі (16 суден), Акціонерне товариство пароплавства по Дніпру та його притоках (65 суден) [17, с.560]. Налагоджена транспортна інфраструктура поряд із банківсько-фінансовим сектором виступала потужним чинником пришвидшення розвитку промислово-торговельного підприємництва та в цілому модернізації регіону.

Важливою складовою промислово-торговельної інфраструктури слід розглядати мережу закладів підготовки спеціалістів у галузі комерції, банківської справи, економічної організації промислового виробництва [6, с.265–266]. Суттєвої уваги розвитку комерційної освіти уряд не приділяв практично до кінця ХІХ ст., а тому більшість з таких інститутів виникла у середовищі купецтва та була пов'язана з успадкуванням «справи» або передачею практичних навик під час служби. Суттєве пожвавлення розвитку інституту комерційної освіти відбувається після прийняття урядом у 1896 р. положення «Про комерційні навчальні заклади», згідно з яким право на відкриття різного роду закладів торговельної освіти надавалося не лише громадським та торговельним організаціям, але й окремим приватним особам. Наслідком прийняття даного законодавчого акту стало формування мережі комерційних закладів: комерційні училища та інститути, торгові школи, комерційні та бухгалтерські курси нового типу, торгові класи тощо. Крім того, по всій Російській імперії один за одним почали виникати товариства сприяння поширенню комерційної освіти, перші з яких на території України виникли у Києві, Харкові, Одесі. Зокрема, за рівнем впливовості вирізняється Опікунське товариство поширення комерційних знань, утворене в Києві за ініціативи професора Київського університету Св. Володимира М.Довнар-Запольського [6, с.266]. Фінансувалася діяльність таких товариств коштами вітчизняних меценатів

та окремими підприємницькими структурами. Зокрема, Київське товариство поширення комерційної освіти підтримували М.Дегтерьов, С.Могилевцев, Н.Терещенко, Я.Бернер та інші; Харківське комерційне училище Імператора Олександра III – Товариство взаємного кредиту, Харківський земельний банк.

Висновки. Формування підприємницької інфраструктури в Україні в XIX – на початку XX ст. відбувалося на основі державної підтримки під впливом так званого «зовнішнього демонстраційного ефекту». Стимульована заходами урядової політики заступництва (митно-тарифний протекціонізм, компенсаційні та кредитні заходи, нормативно-правове забезпечення) інтеграція вітчизняного підприємництва в зовнішнє бізнес-середовище та зворотне проникнення іноземного капіталу в економіку українських земель сприяли організаційному оформленню підприємницьких відносин у напрямку запозичення західноєвропейських інфраструктурних елементів та впровадження ринкових інституційних форм у торговельно-посередницькій, ярмарково-виставковій, банківсько-фінансовій, біржовій, страховій діяльності тощо.

Наслідком гіпертрофованого втручання держави у господарську діяльність стала поява розгалуженої мережі посередницьких організацій, які обслуговували ділові операції, сприяючи інтенсифікації підприємництва, спрощенню бізнес-процедур, нарощуванню масштабів промислово-торгівельної діяльності, реалізації інтересів фінансово-промислових груп тощо. У той же час, аналіз підприємницької інфраструктури, розвиненої на території України, свідчить про те, що переважна більшість таких посередницьких структур (торгівельних компаній, транспортних товариств, бірж, комерційних банків та банківських контор, страхових компаній тощо) були представництвами та філіями великих російських та іноземних компаній. Їхні власники контролювали основну частку ділових операцій та грошових потоків на території України. Таким чином, промислово-торгівельна, банківсько-фінансова та транспортна інфраструктура, сформована під впливом політики державної підтримки, стала механізмом перетворення території України у плацдарм для реалізації іноземних та російських бізнес-інтересів.

1. Акционерное дело в России : в 3 т. – Т.2. – Вып. 1–3. – СПб. : Тип. М.М. Стасюлевича, 1897. – 728 с.
2. Акционерное дело в России : в 3 т. – Т.2. – Вып. 6–7. – СПб. : Тип. М.М. Стасюлевича, 1899. – 496 с.
3. Боднарчук Т.Л. Соціально-економічні наслідки політики протекціонізму для господарства України (кінець XIX – початок XX ст.) / Т.Л. Боднарчук // Український соціум. – 2013. – № 4. – С. 113–127.
4. Верещагин А.С. История российского предпринимательства: от истоков до начала XX века / А.С. Верещагин, Р.Х. Хайртдинов. – Уфа : Из-во УГНТУ, 2009. – 245 с.
5. Горін Н.О. Етапи промислового перевороту в Україні: роль зовнішніх чинників (1840–1890-ті роки) / Н.О. Горін // Історія народного господарства та економічної думки України: зб. наук. праць. – Вип. 43. – 2009. – С. 55–70.
6. Еволюція ринкових інститутів в Україні : монографія : у 2 ч. / [В.В. Небрат, Н.А. Супрун та ін.] ; за ред. канд. екон. наук В.В. Небрат ; НАН України ; Ін-т екон. та прогноз. – Т. 1. – К., 2012. – 332 с.
7. Економічна історія України: Історико-економічне дослідження : в 2 т. / [ред. рада: В.М. Литвин (голова), Г.В. Боряк, В.М. Геєць та ін.; відп. ред. В.А. Смолій]. НАН України. Інститут історії України. – К. : Ніка-Центр, 2011. – Т.1. – 696 с.
8. Исторический обзор правительственных мероприятий для развития русского торгового мореплавства : Министерство Финансов: Высочайше учрежденная Коммисия по вопросу о мерах поощрения русского торгового мореходства и судостроения. – СПб., 1895. – 412 с.
9. Канделаки И. Роль ярмарок в русской торговле / И. Канделаки. – СПб., 1914. – 60.
10. Корніяка О.В. Роль банківської системи у становленні та розвитку вітчизняного фондового ринку в кінці XIX – на початку XX ст.) / О.В. Корніяка // Історія народного господарства та економічної думки України : зб. наук. праць. – Вип. 43. – К., 2009. – С. 83–90.
11. Кудласевич О.М. Українські джерела теорії підприємництва : монографія / О.М. Кудласевич; ДУ «Ін-т екон. та прогноз. НАН України». – К., 2014. – 256 с.
12. Небрат В.В. Генезис финансовых институтов как основа рыночных преобразований: историко-экономический анализ / В.В. Небрат. // Наукові праці Донецького національного технічного університету. Серія: економічна. – Вип. 37–2. – Донецьк : ДонНТУ, 2009. – С. 43–48.

13. Сборник статистических сведений о России, издаваемый Статистическим отделением Императорского русского географического общества : в 3 кн. – Кн.1. – СПб., 1851. – 276 с.
14. Сборник статистических сведений о России, издаваемый Статистическим отделением Императорского русского географического общества : в 3 кн. – Кн.2. – СПб., 1854. – 322 с.
15. Семенов А.В. Изучение исторических сведений о российской внешней торговле и промышленности с половины семнадцатого столетия по 1858 год : в 3 т. / А.В. Семенов. – Т.3. – СПб, 1859. – 535 с.
16. Спасский П.Х. История торговли и промышленности в России : в 3 т. / П.Х. Спасский. – СПб., 1910. – Т.1. – 272 с.
17. Справочная книга по торгово-промышленной части для императорских российских консулов // Министерство торговли и промышленности. Отдел торговли. – СПб., 1912. – 735 с.
18. Спасский П.Х. История торговли и промышленности в России : в 3 т. / П.Х. Спасский. – СПб., 1913. – Т.2. – Вып. 8. – 40 с.
19. Супрун Н.А. Інституційні детермінанти становлення вітчизняної моделі корпоративного управління / Н. Супрун // Ефективна економіка. – 2009. – Вып. 3. – [Електронне видання]. – Режим доступу: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=73>
20. Супрун Н.А. Вплив політики протекціонізму на розвиток господарства України (XIX – початок XX ст.) / Н.А. Супрун, Т.Л. Боднарчук // Історія народного господарства та економічної думки України : зб. наук. праць. – Вып. 46. – К., 2013. – С.129–143.
21. Туган-Барановский М. Русская фабрика в прошлом и настоящем. Историческое развитие русской фабрики в XIX веке / М. Туган-Барановский. – Москва, 1922. – 429 с.
22. Фабрично-заводская промышленность и торговля России: с приложением общей карты фабрично-заводской промышленности Российской империи / Министерство финансов, Департамент торговли и мануфактур. – СПб., 1896. – 636 с.

Транслітерований список джерел

1. Aktsionerное delo v Rossii : v 3 t. – Т.2. – Вып. 1–3. – СПб. : Тип. М.М. Стасюлевича, 1897. – 728 с. [in Russian]
2. Aktsionerное delo v Rossii : v 3 t. – Т.2. – Вып. 6–7. – СПб. : Тип. М.М. Стасюлевича, 1899. – 496 с. [in Russian]
3. Bodnarchuk T.L. Social'no-ekonomichni naslidky polityky protekcionizmu dlja gospodarstva Ukrainy (kinec' XIX – pochatok XX st.) /

- T.L. Bodnarchuk // *Ukrai'ns'kyj socium*. – 2013. – № 4. – S. 113–127. [in Ukrainian]
4. Vereshhagin A.S. Istorija rossijskogo predprinimatel'stva: ot istokov do nachala XX veka / A.S. Vereshhagin, R.H. Hajrtidinov. – Ufa : Iz-vo UGNTU, 2009. – 245 s. [in Russian]
5. Gorin N.O. Etapy promyslovogo perevorotu v Ukraini: rol' zovnishnih chynnykyv (1840–1890-ti roky) / N.O. Gorin // *Istorija narodnogo gospodarstva ta ekonomichnoi' dumky Ukrainy: zb. nauk. prac'*. – Вып. 43. – 2009. – S. 55–70. [in Ukrainian]
6. Evolucija rynkovyh instytutiv v Ukraini : monografija : u 2 ch. / [V.V. Nebrat, N.A. Suprun ta in.]; za red. kand. ekon. nauk V.V. Nebrat ; NAN Ukrainy ; In-t ekon. ta prognozuv. – Т. 1. – К., 2012. – 332 s. [in Ukrainian]
7. Ekonomichna istorija Ukrainy: Istoryko-ekonomichne doslidzhennja : v 2 t. / [red. rada: V.M. Lytvyn (golova), G.V. Borjak, V.M. Gejec' ta in.; vidp. red. V.A. Smolij]. NAN Ukrainy. Instytut istorii' Ukrainy. – К. : Nika-Centr, 2011. – Т.1. – 696 s. [in Ukrainian]
8. Istoricheskii obzor pravitel'stvennykh meropriyatii dlya razvitiya russkogo torgovogo moreplavstva : Ministerstvo Finansov: Vysochaishe uchrezhdennaya Kommisiya po voprosu o merakh pooshchreniya russkogo torgovogo morekhodstva i sudostroeniya. – SPb., 1895. – 412 s. [in Russian]
9. Kandelaki I. Rol' yarmarok v russkoi torgovle / I. Kandelaki. – SPb., 1914. – 60. [in Russian]
10. Kornijaka O.V. Rol' bankivs'koi' systemy u stanovlenni ta rozvytku vitchyznanogo fondovogo rynku v kinci XIX – na pochatku XX st.) / O.V. Kornijaka // *Istorija narodnogo gospodarstva ta ekonomichnoi' dumky Ukrainy : zb. nauk. prac'*. – Вып. 43. – К., 2009. – S. 83–90. [in Ukrainian]
11. Kudlasevych O.M. Ukrain's'ki dzherela teorii' pidpryjemnyctva : monografija / O.M. Kudlasevych; DU «In-t ekon. ta prognozuv. NAN Ukrainy». – К., 2014. – 256 с. [in Ukrainian]
12. Nebrat V.V. Genezis finansovykh institutov kak osnova rynochnykh preobrazovanii: istoriko-ekonomicheskii analiz / V.V. Nebrat. // *Naukovi pratsi Donets'kogo natsional'nogo tekhnichnogo universitetu. Seriya: ekonomichna*. – Vip. 37–2. – Donets'k : DonNTU, 2009. – S. 43–48. [in Ukrainian]
13. Sbornik statisticheskikh svedenii o Rossii, izdavaemyi Statisticheskim otdeleniem Imperatorskogo russkogo geograficheskogo obshchestva : v 3 kn. – Kn.1. – SPb., 1851. – 276 s. [in Russian]

14. Sbornik statisticheskikh svedenii o Rossii, izdavaemyi Statisticheskim otdeleniem Imperatorskogo russkogo geograficheskogo obshchestva : v 3 kn. – Kn.2. – SPb., 1854. – 322 s. [in Russian]
15. Semenov A.V. Izuchenie istoricheskikh svedenii o rossiiskoi vneshnei trgovle i promyshlennosti s poloviny semnadtsatogo stoletiya po 1858 god : v 3 t. / A.V. Semenov. – T.3. – SPb., 1859. – 535 s. [in Russian]
16. Spasskii P.Kh. Istoriya trgovli i promyshlennosti v Rossii : v 3 t. / P.Kh. Spasskii. – SPb., 1910. – T.1. – 272 s. [in Russian]
17. Spravochnaya kniga po trgovno-promyshlennoi chasti dlya imperatorskikh rossiiskikh konsulov // Ministerstvo trgovli i promyshlennosti. Otdel trgovli. – SPb., 1912. – 735 s. [in Russian]
18. Spasskii P.Kh. Istoriya trgovli i promyshlennosti v Rossii : v 3 t. / P.Kh. Spasskii. – SPb., 1913. – T.2. – Vip. 8. – 40 s. [in Russian]
19. Suprun N.A. Instyucijni determinanty stanovlennja vitchyznjanoi' modeli korporatyvnogo upravlinnja / N. Suprun // Efektyvna ekonomika. – 2009. – Vyp. 3. – [Elektronne vydannja]. – Rezhym dostupu: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=73> [in Ukrainian]
20. Suprun N.A. Vplyv polityky protekcionizmu na rozvytok gospodarstva Ukrai'ny (XIX – pochatok XX st.) / N.A. Suprun, T.L. Bodnarchuk // Istoriya narodnogo gospodarstva ta ekonomichnoi' dumky Ukrai'ny : zb. nauk. prac'. – Vyp. 46. – K., 2013. – S.129–143. [in Ukrainian]
21. Tugan-Baranovskii M. Russkaya fabrika v proshlom i nastoyashchem. Istorieskoe razvitie russkoi fabriki v XIX veke / M. Tugan-Baranovskii. – Moskva, 1922. – 429 s. [in Russian]
22. Fabrichno-zavodskaya promyshlennost' i trgovlya Rossii: s prilozheniem obshchei karty fabrichno-zavodskoi promyshlennosti Rossiiskoi imperii / Ministerstvo finansov, Departament trgovki i manufaktur. – SPb., 1896. – 636 s. [in Russian]

Одержано 14.09.2016 р.