

Т.Л. Боднарчук

**УЧАСТЬ УКРАЇНИ В МІЖНАРОДНІЙ ТОРГІВЛІ
НА ЕТАПІ СУСПІЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИХ ТРАНСФОРМАЦІЙ
(XIX – початок XX ст.)**

Стаття присвячена дослідженню особливостей включення українських земель до світового економічного простору в період ринково-індустріальних перетворень. Обґрунтовано чинники економічного розвитку, що визначили місце та рівень конкурентоспроможності України на світовому товарному ринку. Розкрито характерні риси вітчизняної моделі міжнародного торговельного співробітництва. Охарактеризовано тенденції, динаміку та структуру зовнішньої торгівлі українського регіону.

Ключові слова: історія господарства України, міжнародна торгівля, світовий товарний ринок, міжнародне торговельне співробітництво, зовнішня торгівля, експорт, імпорт.

Постановка проблеми. Інтенсифікація міжнародного торговельно-економічного співробітництва на сьогодні має розглядатися Україною як важливий чинник подолання економічної кризи та нівелювання геополітичних загроз. Посилення євроатлантичної інтеграції дозволить вітчизняним виробникам повноцінно використати переваги режиму вільної торгівлі з ЄС, компенсувати втрати на товарних ринках країн СНД, здійснити переорієнтацію українського експорту на нові ринки збуту. Однак, система зовнішньоторговельних відносин України потребує суттєвої перебудови та виходу на новий рівень розвитку. В умовах звуження експортного потенціалу через розбалансування діяльності орієнтованих на зовнішні ринки виробництв у вугільній, металургійній, машинобудівній та хімічній промисловості існує гостра необхідність диверсифікації вивізної торгівлі та стимулювання експортної діяльності вітчизняних підприємств у аграрній, легкій та харчовій галузях. При цьому, зростає актуальність вивчення ретроспективи становлення системи зовнішньоекономічних зв'язків України та її історично сформованих торговельних традицій. Ли-

ше синергетичне поєднання позитивного історичного досвіду та наявного господарського потенціалу дозволить сформувати нову інтеграційну модель і, тим самим, вийти на шлях сталого економічного зростання.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Значний внесок у дослідження проблематики зовнішньої торговельно-економічної діяльності України в історичний період XIX – початку XX ст. було зроблено у працях науковців радянського періоду, таких як С. Боровий, І. Гуржій, О. Дружиніна, П. Лященко, М. Слабченко. Передумови, характерні риси та тенденції розвитку зовнішньої торгівлі на етапі ринкових трансформацій, специфіка зовнішньоторговельних операцій в Південній Україні, особливості географічної та товарної структури вітчизняних експортно-імпорتنих операцій, характерні риси зовнішньоторговельної політики – ці та інші питання висвітлено у низці праць сучасних вчених, зокрема, О. Пилипенка, Т. Гончарук, І. Довжука, В. Небрат, Н. Горіна, В. Орлика, К. Гордіци, І. Хромова та інших. Попри достатній рівень дослідження означеної проблематики окремі її аспекти потребують подальшої наукової розробки. Зокрема, у сучасній економічній літературі практично відсутні дослідження чинників, які у XIX – на початку XX ст., визначали рівень конкурентоспроможності України на світовому товарному ринку. Важливо провести історико-економічний аналіз зовнішньоторговельних зв'язків українських земель модерної доби з точки зору їх ефективності як форми включення до системи світогосподарських зв'язків.

Мета статті – розкрити характерні риси моделі міжнародного торговельного співробітництва України у період XIX – початку XX ст. та чинники посилення ролі регіону у системі міжнародного поділу праці.

Виклад основного змісту дослідження. У період ринково-індустріальних перетворень наявний зовнішньоекономічний та торговельний потенціал України не мав належного підґрунтя для повноцінної реалізації через її державну безсуб'єктність: значна частка українських товарів спрямовувалася не на зовнішні ринки, а масово вивозилася до центрально-російських губерній. У той же час, як головний продуцент аграрної продукції, регіон займав високі конкурентні позиції на зовнішніх продовольчих ринках. Територіальна диференціація українських земель за агрокліматичними умовами та природними зонами, за родючістю ґрунтів та рівнем забезпеченості природними ресурсами сприяла спеці-

алізації краю на виробництві неоднорідної сільськогосподарської продукції.

Диверсифіковане аграрне виробництво, що охоплювало вирощування зернових, бобових, технічних та кормових культур, дало можливість українським підприємцям впевнено виходити на міжнародний продовольчий ринок та зайняти лідерські позиції як за статтями експорту різноманітних культур, так і продуктів їхньої переробки (борошна, крупи, крохмалю, олії). Високим рівнем конкурентоспроможності за якістю та ціною відзначалися продукти вітчизняного садівництва (особливо сухофрукти), городництва, бджільництва, виноградарства тощо.

Стрімкий розвиток землеробства сприяв інтенсифікації тваринництва та посиленню його ролі у вивізній торгівлі: вже у першій половині XIX ст. птиця, велика рогата худоба, коні були важливими статтями експорту з українських губерній, оскільки користувалися високим попитом з боку сусідніх регіонів (Бессарабії, Царства Польського, Австро-Угорщини тощо). У свою чергу, значну роль у вивізній торгівлі підросійської України відігравали продукти тваринного походження, такі як вовна, м'ясо, сир, масло, яйця, шкіра.

Вагомим чинником посилення ролі українських виробників у міжнародному торговельному співробітництві стала наявність виходу до Чорного та Азовського морів, а також розгалуженої мережі річкових шляхів, які являли собою так звані «внутрішні коридори», що відкривали шлях до півдня України з будь-якої частини регіону, тим самим стимулюючи розвиток торгівлі та комерційного мореплавства у Чорноморсько-Азовському басейні. З одного боку, – за рахунок природно-географічних умов, з іншого, – завдяки державній підтримці уже з 20-х років XIX ст. на півдні України почав формуватися потужний торговельний флот та портова інфраструктура, що відкривало широкі можливості для інтенсифікації торгівлі як у європейському, так й азіатському напрямках. До кінця XIX ст. розвинений торговельний флот Чорноморсько-Азовського басейну дозволяв українським губерніям підтримувати зовнішньоторгівельні зв'язки з країнами Середземномор'я, Кавказом, Далеким Сходом. Крім того, якщо на продовольчих ринках Західної Європи (Лондон, Антверпен, Данциг, Кенігсберг) українська продукція конкурувала з іноземними аналогами (із США, Австралії та Нової Зеландії), то саме близькість чорноморсько-азовських портів до головних аграрних ринків Середземномор'я (Марсель, Генуя, Ліворно) дозволила вітчизняним експортерам оптимізувати транс-

портні витрати, отримати на ринку цінову перевагу та фактично стати єдиними постачальниками хліба й збіжжя у даному регіоні.

Вигідне географічне положення українських земель, яке, як уже зазначалося, полягає у територіальній близькості до країн Західної та Центральної Європи й наявності виходу до морських шляхів, зумовило перетворення регіону на так звану «транстериторіальну зону». Уже з першої половини XIX ст. українські землі стали перехрестям основних транзитних шляхів, а чорноморсько-азовські порти та західні сухопутні митниці перетворилися на сполучні центри між великоросійськими губерніями, європейськими країнами та державами Близького Сходу. Головними маршрутами міжнародного транзиту (Одеса – Броди, Одеса – Варшава, Лейпциг – Броди – Радзивилів – Одеса – Редут-Кале – Персія, Броди – Одеса – Тифліс, Москва – Одеса, Москва – Феодосія тощо) через українські землі з великоросійських губерній, Привіслянського краю, Баку, Поті, Батумі йшли бавовна та вовна, оброблена та необроблена шкіра, віск, ікра, хутро, риба, залізо, тютюн, нафтові продукти, гас тощо; у зворотному напрямі переважно імпортувалися готові вироби, предмети розкоші та сільськогосподарська техніка. Значний транзитний потенціал сприяв розвитку вітчизняного виробництва, інтенсифікації експорту та просуванню українських купців на зовнішні ринки, адже, наприклад, торговельні судна, які привозили транзитні товари до чорноморських портів, завантажувалися ще й значною кількістю виробів місцевого виробництва та товарами, що довозилися з інших українських губерній.

Загалом, високий рівень транзитності українського краю став чинником модернізації його економіки у напрямі розбудови транспортної інфраструктури. З другої половини XIX ст. між Російською імперією та країнами Західної Європи назріла боротьба за ринки збуту на Близькому та Далекому Сході, яка особливо посилюється з відкриттям Суецького каналу. Оскільки чорноморсько-азовські порти та сухопутні митниці були одними із основних транзитних центрів у східному напрямку, на українських теренах розгорнулася жорстка конкуренція між західноєвропейським та російським транзитом, при цьому уряд всіляко намагався обмежити перший та розвивати другий. Одним із засобів державної підтримки російського транзиту було розгортання масштабного залізничного будівництва, що, у свою чергу, створювало нові умови для розвитку продуктивних сил українського регіону та

пришвидшення включення у світогосподарські зв'язки. Під кінець XIX ст. загальна довжина вітчизняної системи залізниць становила вже одну п'яту всієї залізничної мережі Російської імперії [1, с. 620]. Розвиток залізничного транспорту та мережа налагоджених морських і річкових шляхів створили конкурентні переваги для вітчизняних аграріїв на міжнародних продовольчих ринках.

Експортний потенціал аграрного виробництва забезпечувався збереженням елементів класичного феодалізму, зокрема, системи особистої й економічної залежності. У першій половині XIX ст. в українському регіоні 90–95% населення (поміщики та селяни) були зайняті у сільськогосподарському виробництві. Укорінення панщинної та оброчної системи господарювання, яка продовжувала існувати навіть після реформи 1861 р., сприяло застосуванню дешевої кріпосної праці, що дозволяло за мінімальних витрат та посилення експлуатації кріпаків нарощувати обсяги аграрного виробництва та забезпечувати постійну пропозицію товару на міжнародному ринку за конкурентними цінами [2, с. 304]. Збереження окремих елементів класичного феодалізму сприяло кількісному нарощуванню експорту, проте його характер залишався екстенсивним: у структурі вивізної торгівлі продовжувала домінувати неякісна та низькотехнологічна продукція. На різних історичних етапах економічного розвитку України «консервація та зміцнення екстрактивних інститутів, таких як самодержавство та кріпацтво, зводили бар'єри на шляху розвитку господарства та зовнішньоекономічних зв'язків» [2, с. 79].

У той же час, такі екстенсивні умови розвитку аграрної галузі були притаманні основній території підросійської України, окрім південного регіону, де в силу певних умов (низький рівень заселеності території у першій половині XIX ст. та активна її колонізація лише з середини вказаного періоду) спостерігалася низька частка закріпаченого населення та розвинулося товарне монокультурне виробництво, основане на найманій праці, використанні прогресивних аграрних технологій та форм організації виробництва. Інтенсивний характер господарювання на півдні України дозволив підвищити рівень конкурентоспроможності сільськогосподарських товарів на зовнішніх ринках не лише за ціною, а й за якістю.

Характерною особливістю включення українських земель до системи світогосподарських зв'язків було перетворення краю на ринок збуту західноєвропейських готових виробів, машинної тех-

ніки, устаткування та обладнання. Під впливом природно-географічних та соціально-економічних умов на українській території зберігався традиційно-аграрний напрямок розвитку економіки, проте уже з початку XIX ст. зростає роль дрібних підприємницьких структур, що фактично складали основу розвитку промислового потенціалу краю та перспективу посилення його позицій на зовнішніх ринках як експортера готової продукції. Проте завдяки економічній політиці російського уряду, що реалізовувалася через методи митного протекціонізму, податкового регулювання, інвестиційного стимулювання та компенсаційного заохочення, український дрібний і середній промисловий виробник був практично витіснений з ринку. Натомість надмірною фінансовою підтримкою уряд створив сприятливе середовище для формування висококонцентрованого промислового виробництва, при цьому лише в тих галузях, що відповідали інтересам російської метрополії. Якщо взяти до уваги те, що вартість сировини була досить низькою, а готової продукції, навпаки, високою, то можна зробити висновок, що таке стимулювання промислового розвитку фактично стало механізмом викачування капіталу з регіону. Крім того, економічна залежність української території зумовила нерівномірність модернізації її господарства: під впливом політики уряду сформувалися окремі потужні індустріальні райони, у той час як на сусідніх територіях продовжували панувати архаїчні форми господарювання.

Активна державна підтримка, поступове зрощення й консолидація банківського й промислово-торговельного капіталів сприяли формуванню на українській території великомасштабних підприємств (акціонерних компаній та товариств, монополістичних об'єднань тощо) у галузях добувної промисловості, важкої індустрії та у сфері торговельного мореплавства. Це сприяло тому, що до кінця XIX ст. у структурі вітчизняної вивізної торгівлі дещо зросла питома вага продукції промислового виробництва, проте рівень її конкурентоспроможності на зовнішніх ринках залишався низьким: попри високу концентрацію виробництва підприємства характеризувалися технічною відсталістю, низькою продуктивністю праці та якістю виробленої продукції. Насамперед, це було зумовлене тим, що завдяки значній державній підтримці процес індустріалізації українського краю відбувався швидкими темпами та охопив порівняно невеликий проміжок часу – до 20 років (у Західній Європі – більше 50 років). Система

заходів державного регулювання економіки забезпечувала збільшення обсягів виробництва й вивозу продукції, проте водночас «формує механізм вибіркової підтримки одних галузей і виробників за рахунок інших» [3, с. 109]. Надмірне урядове покровительство перешкоджало розвитку іноземної конкуренції як основного стимулу до вдосконалення та робило окремих виробників беззаперечними монополістами на внутрішньому ринку.

Вагому роль у розвитку вітчизняної промисловості відіграли іноземні інвестиції, залучення яких не мало ринкових передумов, а відбувалося на основі формування штучного інвестиційного потенціалу (високі субсидії та дотації підвищували прибутковість виробництва та його привабливість для інвестора). Надмірна державна опіка та іноземні вкладення, які до кінця XIX ст. склали 90% від загального обсягу промислових інвестицій, сприяли формуванню монополістичних підприємств та витісненню з ринку потенційно конкурентоспроможних вітчизняних виробників. Загалом все це обумовило збереження аграрно-сировинної структури українського експорту та імпортозалежного характеру економічного розвитку.

На підтвердження вище означеної думки проведемо аналіз структури зовнішньоторговельних потоків Російської імперії в цілому та українського регіону зокрема (табл. 1, 2). Як видно з табл. 1 основу російського експорту складала аграрна продукція та продовольство. Товарна структура вивізної торгівлі українського регіону демонструє таку ж тенденцію. Зокрема, якщо на початку XIX ст. хлібні злаки займали незначну частку вивозу, то у 1820-і роки на них припадало уже 15% всього експорту, а до середини XIX ст. – майже 35%, при цьому обсяги вивозу хліба у 1861–1865 рр. збільшилися до 74,9 млн пуд., а збіжжя – до 45,4 пуд. руб. Порівняно із загальноросійським показником лідируючі позиції у структурі експорту з українського регіону займала вовна, обсяги вивозу якої зросли в 1860-х роках до 1,2 млн пуд., та велика рогата худоба, експорт якої збільшився до 30–86 тис. голів [1, с. 637–638].

Окрім хлібних злаків, вовни та великої рогатої худоби значним був й експорт льону, пеньки, насіння, сала, шкіри, щетини, деревини, хутра, до середини XIX ст. вагомою статтею вітчизняного експорту стає цукор. У цей час зростає роль української території як транзитного центру. Зокрема, за період 1824–1848 рр. транзитом через українські митниці до країн Європи було виве-

зено 166,3 тис. пуд. обробленої шкіри, за період 1827–1836 рр. – 71,7 тис. пуд. ікри [5, с. 180–182]. У першій половині XIX ст. з чорноморсько-азовських портів (Одеси, Феодосії, Керчі та інших) вивозилася незначна частка металів, яку, проте, складало не власне виробництво, а транзитне уральське залізо й мідь. Більше того, до середини XIX ст. метал втрачає свої позиції як експортний товар, що ймовірно було зумовлене зростанням підприємництва, механізацією промислового виробництва та зростанням внутрішнього виробничого попиту на метали.

Таблиця 1

Товарна структура експорту Російської імперії в XIX – на початку XX ст., %

Стаття експорту	Початок XIX ст.	50-ті роки XIX ст.	Кінець XIX ст.
Хліб	18,0	19,0	40,0
Сало	15,0	12,0	–
Пенька	15,0	7,5	–
Льон	9,0	11,0	4,0–5,0
Метали	7,5	–	–
Лляні та пенькові вироби	5,5	–	–
Хутро	4,0	–	–
Лляне насіння	–	8,5	–
Вовна	–	7,5	–
Деревина	–	3,5	10,0
Яйця	–	–	5,0
Вершкове масло	–	–	4,0
Цукор	–	–	2,7

Джерело: Кулишер И.М. История русской торговли до XIX века включительно. СПб., 1923. С. 300.

Товарна структура загальноросійського імпорту загалом відображає характер ввозу й до українського регіону: основними статтями імпорту через морські та сухопутні митниці протягом досліджуваного періоду залишалися споживчі товари та предмети розкоші (табл. 2). Зокрема, у структурі українського імпорту поряд із бавовняними та вовняними виробами, цукром, фарбами, спиртними напоями, значна питома вага припадала на чай, шовк та шовкові тканини, бавовну, фрукти тощо.

Таблиця 2

**Товарна структура імпорту Російської імперії в
XIX – на початку XX ст., %**

Стаття експорту	Початок XIX ст.	50-ті роки XIX ст.	Кінець XIX ст.
Бавовна та бавовняні вироби	16,5	4,0	10,0
Вовна та вовняні вироби	16,5	3,5	4,4
Цукор	12,5	10,0	–
Фарби	6,5	6,0	–
Вино та горілка	6,5	6,5	–
Шовк	6,0	3,0	2,3
Чай	4,0	8,0	5,0–7,0
Сіль	4,0	2,5	–
Фрукти	–	3,0	–
Машини	–	–	12,0
Кам'яне вугілля	–	–	4,4

Джерело: Кулишер І.М. История русской торговли до XIX века включительно. СПб., 1923. С. 301.

Одновекторний характер мав і географічний розподіл зовнішньоторговельних потоків. Протягом першої половини XIX ст. експортно-імпортна діяльність українського регіону здійснювалася, головним чином, з країнами Європи, такими як Велика Британія, Німеччина, Франція, Італія, Австрія, Голландія, Бельгія, Греція, Туреччина тощо. Зокрема, туди українські торговці ввозили хліб, льон, пеньку, сало, льняне насіння, конопляну олію, шкіру, віск, мідь, худобу, деревину; а ввозили на внутрішній ринок – бавовняні та вовняні тканини, фарби, спиртні напої, бавовну, цукор, сіль, прянощі, шовк, фрукти, тютюн, оливкову олію. Головним торговельним партнером Російської імперії залишалася Велика Британія, до якої з української території спрямовувалися 85% експортного сала, 48% льняного насіння, 30% хлібних злаків, 43% вовни, майже 100% льону та пеньки, 63% щетини тощо [6, с. 203, 209, 213]. У зворотному напрямі до українського регіону ввозили бавовняні та вовняні тканини, ром, портер, цукор та сіль.

У 50-х роках XIX ст. у географічній структурі вітчизняного експорту відбуваються суттєві зміни, зумовлені, з одного боку, втратою Російською імперією лідерства на європейських продовольчих ринках у зв'язку з посиленням конкуренції з боку країн Нового світу, з іншого, відкриттям Суецького каналу (1869 р.) та спрямуванням вітчизняних товаропотоків на Близький Схід. Ос-

новна частка експорту до Сербії, Греції, Туреччини, Болгарії, Єгипту, Персії йшла через Одеський порт, меншою мірою – через Маріуполь. Серед українських товарів, які користувалися попитом на близькосхідних ринках, найбільшу питому вагу складала борошно, м'ясо, сало, солонина, худоба, коні, кінський волос, цукерки, канати, сіль тощо [7, с. 2–9].

До кінця XIX ст. поряд з аграрною продукцією у товарній структурі української зовнішньої торгівлі зростає питома вага промислових товарів: розгорнуте за підтримки уряду великомасштабне промислове виробництво створило умови для посилення позицій регіону на міжнародних ринках промислової сировини та товарів. Це сприяло тому, що уже з 1870-х років активно почали вивозитися за кордон цукор, сукно, свічки, канати, мотузки, мило тощо, а з 1880-х – з розвитком окремих сфер важкої індустрії у структурі вітчизняного експорту зростає частка металопродукції, залізних та марганцевих руд, рейок, вугілля та антрациту. Зокрема, за період 1886–1891 рр. з українських губерній було вивезено 17,7 млн пуд. цукру-піску, 1,1 млн відер спирту [5, с. 161]. У 1890 р. з Донецького басейну було експортовано до Румунії першу значну партію кам'яного вугілля у розмірі 10 тис. пуд.; за період 1891–1893 рр. з чорноморських портів до країн Балканського півострова вивезено 1,3 млн пуд. гасу; у 1895 р. – лише з Одеси за кордон було відправлено 477 тис. пуд. заліза, 289 тис. пуд. залізних виробів, 130 тис. пуд. чавуну, 10 тис. пуд. зброї; у 1899 р. – до Англії, Голландії та США вивезено першу партію руди у розмірі 1,2 млн пуд [8, с. 148; 9, с. 78–79].

У географічній структурі вітчизняної зовнішньої торгівлі до кінця XIX ст. продовжували домінувати країни Європи, куди ввозилося зерно, руди та вугілля, а ввозилися металовироби, машини, устаткування, бавовна, фрукти, спиртні напої тощо. У той же час, суттєво зросла питома вага країн Близького та Далекого Сходу (Єгипту, Персії, Індії та Китаю), куди спрямовувалася значна частка борошна, цукру, рейок, а імпортувалася бавовна, індиго, шовк, саго, чай, кава, прянощі, рис, олово, мідь тощо [10, с. 258]. Значна частина експорту металів припадала на країни Північної та Південної Америки (США, Аргентина, Бразилія, Мексика) та Африки, куди з чорноморських портів України ввозилися рейки, чавун, залізни та сталеві вироби, а ввозилися переважно продукти текстильної галузі (бавовна, бавовняна пряжа та матерії).

Інтенсивність зовнішньої торгівлі українського регіону перебувала у прямій залежності від заходів митно-тарифного регулювання. Зокрема, на початку XIX ст. встановлення режиму безмитної торгівлі в Одесі, скасування низки заборон на імпорт, зниження ставок ввізного та вивізного мита зумовили суттєве зростання зовнішньоторговельного обороту через чорноморсько-азовські порти: у 1820–1821 рр. він склав уже 10,4 млн руб., при цьому експорт (6,9 млн руб.) майже вдвічі перевищив імпорт (3,5 млн руб.) [11, с. 61–64]. Посилення митно-тарифного регулювання у подальші роки зумовило порушення позитивної динаміки чорноморсько-азовської торгівлі.

Тарифом 1822 р., прийняття якого було зумовлене недотриманням європейськими країнами умов Віденського конгресу (Франція ввела рухливу шкалу на хлібну торгівлю – встановила залежність ставки мита від ціни пшениці), Пруссія – підвищила ввізне мито на сировину), було заборонено імпорт бавовняних, пляних, шовкових тканин, окремих сортів сукна, паперу, мідних виробів, чавуну, заліза, скляних та фарфорових виробів, цукру-рафінаду тощо. У 1824 р. уряд підвищив ввізне мито на бавовну, цукор-сирець, прянощі, напої, тютюн, дорогоцінні метали, у 1825–1826 рр. – шовкові тканини, полотно, хустки, вищі сорти шовкових тканин, капелюхи, ножиці для стрижки овець тощо. У групі експортних товарів не дозволявся вивіз золотих, срібних та мідних монет, асигнацій, коней, пуху, шовку-сирцю, мідних та залізних руд тощо. Такі умови митно-тарифного регулювання зумовили суттєве скорочення зовнішньоторговельного обороту у чорноморсько-азовських портах, зокрема, з 1820 р. по 1828 р. він знизився майже на 40%, при цьому експорт впав на 50% (і склав лише 3,6 млн руб.), а імпорт – на 33% (2,7 млн руб.).

Починаючи з 30-х років XIX ст. до середини XIX ст. поступово було відмінено експортне мито на окремі групи товарів, зокрема, нафту, заячі шкури, необроблену шкіру, вовну, сало, льон, кістки, хімічні продукти, фаянсовий посуд, олійне насіння; скасоване імпортне мито на ввезення сільськогосподарських машин та обладнання, інструментів; суттєво знижено ставки експортного мита на хліб, хміль, худобу; послаблено ставки імпортного мита на деревину, фарбувальні матеріали, окремі сорти вин, матеріали для ручної роботи, галантерею, бронзові та мармурові вироби, альбоми, годинники. Як наслідок – за період 1828–1848 рр. експорт з чорноморсько-азовських портів зріс майже втричі

(склав 9,9 млн руб.), а імпорт – майже у 2,5 рази (склав 6,1 млн руб.) [11, с. 61–64].

У 50–70-х роках XIX ст. відмітною є подальша лібералізація урядового митно-тарифного регулювання, що виявилася в інтенсивному пониженні експортно-імпортних митних ставок на готові вироби, сировину та напівфабрикати, ліквідації різниці між тарифами сухопутної та морської торгівлі та скасуванні митного кордону між Російською імперією та Царством Польським. Такі заходи митно-тарифної політики уряду мали б позитивно вплинути на динаміку зовнішньоторговельних операцій через вітчизняні митниці. Однак з 1849 р. по 1853 р., навпаки, спостерігається зниження зовнішньоторговельного обороту в чорноморсько-азовських портах на 8,5% (до 14,6 млн руб.), головним чином, за рахунок того, що на 50% скоротився імпорт товарів (із 6 млн руб. до 3 млн руб.), хоча експорт в цілому зріс на 17% (і склав у 1853 р. 11,6 млн руб.) [11, с. 61–64]. Ці статистичні дані вказують на те, що послаблення митно-тарифного регулювання уряду виявилось недостатнім для розвитку зовнішньої торгівлі, що було зумовлене кількома причинами. По-перше, пониження більшості ставок імпортних мит було здійснено у групі так званих предметів розкоші (прянощі, цукор, фрукти, бавовна, шовк, колекційні виноградні вина тощо), у той час як на товари широкого вжитку зберігалися високі ставки імпортного мита. По-друге, митні ставки, закріплені законодавчим актом 1822 р., були настільки високими, що подекуди перевищували цінність самого товару; по-третє, суттєве пониження цін на товари до середини XIX ст. зумовило те, що ставка імпортного тарифу, яка в 20-х роках XIX ст. складала 30–40% від ціни товару, до кінця 40-х років XIX ст. сягнула 80–100% [12, с. 148].

Динаміка торгівлі через українські митниці в середині 50-х років XIX ст. зазнала впливу воєнних дій 1853–1856 рр. У зв'язку з падінням обсягів чорноморсько-азовської торгівлі через Кримську війну та з метою попередження торговельної кризи законодавчим актом 1857 р. уряд Російської імперії знизив (а по деяких статтях скасував) імпортне мито на товари через сухопутний кордон. Як наслідок, відбулося поживлення зовнішньоторговельних операцій через головні сухопутні митниці Подільської (Гусятинська, Ісаковецька митниці, Гуківська митна застава) та Волинської (Радзивилівська, Волочиська, Дружкопільська митниці, Збаразька та Мервинська митні застави) губерній, які стали центрами

експорту зернових, кукурудзи, висівок, анісу, поташу, меду, великої рогатої худоби, свиней, воску, яєць, овечої вовни, сала та імпорту переважно предметів розкоші (італійських вин, бакалійних виробів, прянощів). Зокрема, у 1854–1855 рр. з українського регіону до країн Західної Європи через Радзивилів було вивезено 90% всієї овечої шерсті, 30% зернових, 10% конопляної олії, 15% сала, 25% щетини та кінських грив, 20% обробленої та необробленої шкіри тощо.

Завдяки послабленню інтенсивності митно-тарифного регулювання та розгортанню масштабного залізничного будівництва роль сухопутних митниць як центрів експортно-імпортних операцій поступово зростала й у наступні роки, що сприяло посиленню ролі українського регіону на європейських ринках. Зокрема, уже у 1865 р. зовнішньоторговельний оборот лише з Ісаковецької та Гусятинської митниць Подільської губернії складав 1625,6 тис. руб., у 1870 р. – 2644,6 тис. руб. [13, с. 10, 36]. Більше того, саме з середини XIX ст. поряд із південними портами підвищується значення сухопутних митниць як транзитних пунктів. Через подільські (Гусятин та Ісаківці) та волинські (Волочиськ й Радзивилів) митниці проходили зовнішні товаропотоки у трьох основних напрямках: схід – до Великоросійських губерній, південь – до чорноморських портів (Одеса, Херсон, Миколаїв та інші), захід – до країн Європи. Серед міст Подільської губернії ключовими транспортними вузлами були Могилів-Подільський, Ямпіль, Балта, Проскурів; Волинської – Володимир-Волинський, Дубно, Ковель.

Починаючи з 1870-х років інтенсивність зовнішньої торгівлі підросійської України визначалася провідними тенденціями реалізації урядової митно-торговельної політики, а саме запровадженням положення про стягнення імпортного мита золотом (1876 р.), підвищенням ставок імпортних мит на метали, сільськогосподарські машини, зернові культури, олію, чай, вина, шовкову пряжу, овочі, фрукти, прянощі тощо та переходом уряду від політики автономного тарифу до системи диференціальних тарифів. Система цих заходів дозволила вітчизняним експортерам закріпити свої торговельні позиції на світових ринках та створила сприятливі умови для міжнародного позиціонування вітчизняного виробника, що своєю чергою, досить позитивно позначилося на динаміці зовнішньої торгівлі регіону. Зокрема, уже в 1888 р. через чорноморські та азовські порти було вивезено товару на суму 373 млн руб., а ввезено – на 59 млн руб. [11, с. 98]. Суттєво

зросли обсяги експортно-імпортних операцій через основні сухопутні митниці України, зокрема, якщо у 1865 р. зовнішньоторговельний оборот лише з Ісаковецької та Гусятинської митниць Подільської губернії складав 1625,6 тис. руб., то до 1870 р. він зріс на 60% і склав 2644,6 тис. руб., а у 1890 р. становив уже 3425,6 тис. руб. [13, с. 10, 36].

У 80–90-х роках XIX ст. зросла значимість морської торгівлі як для українського регіону, так і для імперії в цілому. Зокрема, якщо у 80-х роках XIX ст. на чорноморську торгівлю припадало майже 40% загальноросійського експорту, то у другій половині 90-х років – більше 60%. Лідруючі позиції у структурі чорноморсько-азовської торгівлі займала Одеса. Зокрема, за період 1886–1891 рр. в середньому в Одесу було ввезено товару на суму 48,8 млн руб, а вивезено – на суму 131,8 млн руб., при цьому 91% зовнішньоторговельного обороту складала сировина та напівфабрикати, лише 9% – готові вироби [12, с. 594]. Позитивна динаміка експорту з Одеського порту спостерігається стосовно зерна, м'яса, риби, цукру, сигарет, спирту, насіння. Щодо імпорту, то відмітним є зростання обсягів ввезених овочів, фруктів, мінеральних вод, різних сортів вин, дерева, вовни, чавуну, заліза, олова, кам'яного вугілля, скляних і фарфоро-фаянсових виробів, сільськогосподарських машин тощо.

Чорноморсько-азовські порти займали лідерські позиції у зовнішній торгівлі хлібом та хлібними злаками Російської імперії: наприкінці XIX ст. 65–85% всього хліба вивозилося з українських чорноморських та азовських портів, при цьому близько чотири п'ятих усього експорту йшло з Одеси [14, с. 59, 61; 15, с. 159]. Зокрема, середньорічний вивіз зерна з чорноморсько-азовських портів в 1896–1897 рр. у порівнянні з 1861–1865 рр. збільшився із 75 млн пуд. до 434 млн пуд., тобто майже в 6 разів [16, с. 9]. Поряд із пшеницею у 80–90-х роках XIX ст. з чорноморсько-азовських портів у значних обсягах вивозився ячмінь, сіль, олійне насіння, щетина, кінський волос, тютюн та вовна. Зокрема, у 1880-х роках було вивезено 1,3 млн пуд. вовни та 251 тис. пуд. тютюну, у 1890-х роках – 1,8 млн пуд. вовни та 300 тис. пуд. тютюну [16, с. 291–292; 17, с. 150–151].

Чорноморсько-азовські порти та західні сухопутні митниці українського регіону відігравали вагомий роль в імпорті як аграрної, так і промислової продукції, зокрема, бакалійних виробів, фруктів, прянощів, шовкових, вовняних та бавовняних тканин,

поташу, риби, посуду, хімічних виробів, машинного обладнання та устаткування, металопродукції. Зокрема, лише через Одесу в 80–90-х роках XIX ст. йшло до 10–15% загальноімперського імпорту. У 1885 р. та 1895 р. через Одеський порт було ввезено відповідно 0,9 млн пуд. та 1,8 млн пуд. заліза, чавуну та сталі; 1,3 млн пуд. та 1,6 млн пуд. бавовни та бавовняної пряжі; 138 тис. пуд. та 178 тис. пуд. чаю й кави; 45 тис. пуд. та 73 тис. пуд. прянощів тощо [17, с. 161–162].

Висновки. Попри відсутність власної державності на етапі ринково-індустріальних перетворень посилювалась участь України у світовій торгівлі. Під впливом низки чинників (сприятливі природно-географічні умови, розвинена портова й транспортна інфраструктура, послаблення інтенсивності митного протекціонізму) відбувається суттєве нарощування обсягів вітчизняних експортно-імпортних потоків як морськими, так і сухопутними шляхами та посилення конкурентних позицій українських виробників на міжнародних продовольчих ринках. Поряд із позитивною динамікою зовнішньої торгівлі відмітним є перетворення регіону на провідний центр європейського та східного транзиту, що дозволило дещо урізноманітнити товарну структуру та географічну спрямованість вивозу.

У той же час, збереження феодально-ієрархічної моделі економіки, політико-економічна залежність українського краю від Російської імперії та надмірне державне покровительство створили бар'єри на шляху ефективної реалізації вітчизняного зовнішньоторговельного потенціалу. До кінця XIX ст. основу українського експорту продовжувала складати аграрна й низько технологічна продукція: незначна часка промислових товарів у структурі вивізної торгівлі кінця XIX ст. припадала, головним чином, не на власне виробництво, а на транзит з великоросійських губерній. Аналогічно, домінуючий одновекторний характер зберігав і географічний розподіл зовнішньоторговельних потоків.

1. Економічна історія України: в 2-х т. Т. 1. Київ, 2011. 696 с.
2. Небрат В.В. Формування національного підприємництва та зовнішньоторговельних зв'язків України (XVI–XVII ст.). *Економіка України*. 2017. № 8. С. 73–85
3. Гордіца К.А. Державна політика стимулювання експорту: історичний досвід кінця XIX – початку XX ст. *Український соціум*. 2016. №1. С. 102–113

4. Еволюція ринкових інститутів в Україні: в 2-х ч. Ч. 1. Київ, 2012. 332 с.
5. Гуржій І.О. Розвиток товарного виробництва і торгівлі на Україні (з кінця XVIII ст. до 1861 року). Київ, 1962. 205 с.
6. Неболсин Г.П. Статистическое обозрение внешней торговли России: в 2-х т. Т. 2. Санкт-Петербург, 1850. 495 с.
7. Соколовский С. Экономические интересы России на Ближнем Востоке (экспорт русских товаров, его прошлое и будущее). Санкт-Петербург, 1911. 21 с.
8. Довжук І. Зовнішня торгівля підросійської України у післяреформений період. *Проблеми історії України XIX – початку XX ст.* 2006. Вип. 11. С. 142–153
9. Шевченко А.М. Експорт промислової продукції з портів Півдня України наприкінці XIX – на початку XX ст. *Інтелекція і влада*. 2009. Вип. 16. С. 75–82
10. Скальковский К. Суэзский канал и его значение для русской торговли. Санкт-Петербург, 1870. 316 с.
11. Семенов А.В. Изучение исторических сведений о российской внешней торговле и промышленности с половины семнадцатого столетия по 1858 год: в 3-х т. Т. 3. Санкт-Петербург, 1859. 535 с.
12. Фабрично-заводская промышленность и торговля России. Санкт-Петербург, 1893. 636 с.
13. Звіти подільських губернаторів (кінець 1860-х – середина 1880-х років): збірка документів. Хмельницький, 2007. 127 с.
14. Тернер Ф.Г. Движение внешней торговли России с 1853 по 1856. Санкт-Петербург, 1858. 361 с.
15. Радциг А.А. Влияние железных дорог на сельское хозяйство, промышленность и торговлю. Санкт-Петербург, 1896. 267 с.
16. Сборник сведений по истории и статистике внешней торговли России. Т. 1. Санкт-Петербург, 1902. 544 с.
17. Гуржій І.О. Україна в системі всеросійського ринку (60–90 рр. XIX ст.). Київ, 1968. 191 с.

References

1. Lytvyn, V.M., Boryak, G.V., Heyets, V.M., Smolii, V.A. (Eds.). (2011). Economic history of Ukraine. Kyiv [in Ukrainian].
2. Nebrat, V.V. (2017). Formation of the national entrepreneurship and foreign trade relations of Ukraine (XVI–XVII st.). *Ekonomika Ukrainy. – Economic of Ukraine*, 8, p. 73–85 [in Ukrainian].

3. Gorditsa, K.A. (2016). State policy of export stimulation: the historical experience of the end of XIX – early XX centuries. *Ukrains'kyi sotsium. – Ukrainian socium*, 1, p. 102–113 [in Ukrainian].
4. Nebrat, V.V., Suprun, N.A. (Eds.). (2012). Evolution of the market institutions in Ukraine. Kyiv: Institute for Economics and Forecasting National Academy of Sciences of Ukraine [in Ukrainian].
5. Gurzhii, I.O. (1962). The development of commodity production and trade in Ukraine (from the end of XVIII century to 1861). Kyiv [in Ukrainian].
6. Nebolsin, G.P. (1850). Statistical overview of Russian foreign trade. Sankt-Peterburg [in Russian].
7. Sokolovskii, S. (1911). Economic interests of Russia in the Middle East (export of Russian goods, its past and future). Sankt-Peterburg [in Russian].
8. Dovzhuk, I. (2006). Foreign trade of Ukraine as a part of Russia in the post-reform period. *Problemy istorii Ukrainy XIX – pochatku XX st. – Problems of Ukraine's history of XIX – early XX centuries*, 11, p. 142–153 [in Ukrainian].
9. Shevchenko, A.M. (2009). Export of industrial products from the South of Ukraine in the end of XIX – early XX centuries. *Intelligentsiya i vlada – Intellectuals and authorities*, 16, p. 75–82 [in Ukrainian].
10. Skal'kovskii, K. (1870). The Suez canal and its significance for Russian trade. Sankt-Peterburg [in Russian].
11. Semenov, A.V. (1859). The study of historical information on Russian industry and trade from the half of the seventeenth century to 1858. Sankt-Peterburg [in Russian].
12. Mendelyeev, D.I. (Ed.). (1893). Factory Industry and Trade of Russia. Sankt-Peterburg [in Russian].
13. Zemc'kyi, Yu. S., Dyachok, V.V. (Eds.). (2007). Reports of Podilia governors (late 1860s – early 1880s). Khmel'nits'kii [in Ukrainian].
14. Terner, F.G. (1858). The movement of foreign trade in Russia from 1853 to 1856. Sankt-Peterburg [in Russian].
15. Radtsig, A.A. (1896). The impact of railways on agriculture, industry and trade. Sankt-Peterburg [in Russian].
16. Pokrovskii, I.V. (Ed.). (1902). Collection of information on the history and statistics of Russia's foreign trade. Sankt-Peterburg [in Russian].
17. Gurzhii, I.O. (1968). Ukraine in the system of the All-Russian market (60-90s of the nineteenth century). Kyiv [in Ukrainian].

Одержано 10.10.2017 р.