

УДК 620.2 (477) – 045.85 : (4–15) «19» 1920-і рр.  
JEL: F10, L92, L98, N74

І.О. Хромов

## ТРАНСПОРТУВАННЯ УКРАЇНСЬКИХ ТОВАРІВ ДО ЗАХІДНОЇ ЄВРОПИ В ПЕРШІ РОКИ НЕПУ

*Розглянуто умови відновлення торгівлі України із Західною Європою на початку непу. Висвітлено досвід Української Державної Контори з експорту та імпорту – Укрзовнішдержторгу – з організації перевозки експортних вантажів до європейських країн за допомогою іноземного морського торгового флоту. Рекомендовано враховувати досвід Укрзовнішдержторгу з фрахтування трампових суден для перевезення експортних товарів за кордон на сучасному етапі розвитку зовнішньої торгівлі України.*

**Ключові слова:** нова економічна політика (неп), агросировина, промислові матеріали, товари, експорт, експортери, Укрзовнішдержторг, торгові представництва, морський торговий флот, судна-трампи, фрахтування трампових суден, фрахти, вантажоперевезення.

**Постановка проблеми.** Україна як морська держава здавна експортувала до Західної Європи сировину і матеріали за допомогою власного та іноземного морського транспорту. Протягом 1914–1921 рр. із-за воєнних і політичних подій Україна втратила свій торговий флот і опинилась в ізоляції від зовнішнього світу. Лише у 1922 р. завдяки новій економічній політиці українські експортери насилу відновили порушені стосунки з іноземними промисловцями, комерсантами і судовласниками – перевізниками експортних вантажів до Західної Європи.

Сьогодні Україна знов залишилась без свого морського торгового флоту й постачає до європейських країн сільськогосподарську продукцію і промислові матеріали, залучаючи іноземних перевізників. Саме тому попередній історичний досвід з фрахтування іноземного морського транспорту для вантажоперевезень є дуже корисним і потребує детального висвітлення.

**Аналіз попередніх досліджень і публікацій.** Транспортування експортних вантажів з українських до європейських портів у перші роки непу розглядали і висвітлювали у тогочасній пресі і економічній літературі А. Золотарьов, О. Попов, Л. Фрей, М. Фрумкін, Г. Ходько, А. Шатхан та деякі інші автори.

У радянській економічній і технічній літературі 1930–1980 рр. досвід торгових представництв Укрзовнішдержторгу з фрахтування іноземних трампових суден залишився поза увагою авторів.

Сучасні вітчизняні вчені – фахівці з міжнародної торгівлі В. Будкін, І. Бураковський, Ю. Козак, О. Охріменко, Н. Супрун, А. Філіпенко, М. Черкес та ін. також не розглядають питання, пов'язані з транспортуванням українських експортних вантажів до Західної Європи в перші роки непу.

**Мета дослідження** полягає в тому, щоб, ознайомившись з організацією транспортування експортних вантажів з України до Західної Європи на початку 1920-х років, рекомендувати сучасним українським експортерам враховувати досвід попередників з налагодження відносин з іноземними морськими перевізниками.

**Виклад основного матеріалу.** Українські купці протягом багатьох століть вивозили до сусідів по суходолу гужем, а по річках і морях човнами і вітрильниками зерно, мед, руду, вугілля, натомість закуповуючи у іноземців тканини, вироби з дорогоцінних металів, вино, бакалію тощо.

Розвиток науки і техніки в XIX ст. сприяв розширенню асортименту і збільшенню обсягів українського експорту. На зміну валкам і вітрильним човнам прийшли залізничні потяги і пароплави, здатні перевозити великі партії вантажів на значну відстань.

На початку XX ст. (1909–1911 рр.) з України щорічно вивозили по 300 млн пудів хліба, 50 млн пудів цукру, значну кількість агро- та промислової сировини. Загальна вартість українського експорту становила пересічно 368,6 млн золотих руб. на рік. У свою чергу в Україну із-за кордону щорічно доставляли сільськогосподарський реманент, промислове обладнання, різні фабрики на суму 106,2 млн золот. руб. Баланс міжнародної торгівлі України був активним, оскільки вивіз до зарубіжжя втричі з лишком перевищував довіз чужоземних товарів [1, с. 31].

У міжнародній торгівлі українського господарства головну роль відігравав морський флот. Його головними перевагами над річковим і залізничним видами транспорту були масовість і низька собівартість вантажоперевезень, можливість безпосередньої

доставки експортних вантажів з вітчизняних до іноземних портів і, навпаки, імпорتنих товарів із-за кордону в українські губернії. Ось чому в означений час понад 80% українського експорту надходило до Одеського, Миколаївського, Маріупольського та Бердянського портів, звідки морськими суднами перевозилось до країн Західної Європи, що мали морські кордони.

Європейські промисловці й комерсанти, зацікавленні українськими товарами, насамперед зерном, у 1910-і роки створили регулярні морські лінії, що поєднували Одеський і Миколаївський порти відправлення з портами призначення у Гамбурзі, Лондоні, Роттердамі, Антверпені та Марселі. Протягом 1912–1913 рр. морські торгові судна під іноземними стягами вивозили з України до Західної Європи 89% експортних вантажів, а вітчизняний флот піддавав транспортній обробці лише 11% експортного тону [2, с. 30].

Внаслідок розв'язаної між Німеччиною і царською Росією імперіалістичної війни (1914–1918 рр.), що більшою мірою відбувалась на українській території, боротьби українців з іноземними інтервентами, громадянської війни, яка завершилася у середині 1920-х років, Україна була відсторонена від міжнародної торгівлі. Не сприяло поверненню України на зовнішній ринок запровадження більшовицьким урядом у 1919–1921 рр. політики «воєнного комунізму», яка остаточно призвела промисловість республіки до розвалу, сільське господарство – до зuboжіння, а торгівлю взагалі перетворила на товарообмін.

Дійшовши висновку, що без докорінної зміни економічної і соціальної політики більшовикам владу в країні утримати не вдасться, X з'їзд правлячої партії РКП(б) у березні 1921 р. визнав необхідним відновити ринкову форму господарювання, відтворити товарно-грошові відносини між галузями матеріального виробництва, між містом і селом. Згідно обраного курсу, який одержав назву нової економічної політики (неп), держава, залишаючи за собою командні висоти, а саме: землю, велику промисловість, банки і грошову емісію, зовнішню торгівлю, сприяла радикальним перетворенням у народному господарстві.

В Україні неп почався з провідної на той час галузі матеріального виробництва – сільського господарства. На зміну продовольчий розкладці прийшов менш жорсткий за формою вилучення і нижчий за обсягом стягнення з селян продовольчий податок. Залишки агропродукції селяни могли використовувати за власним

бажанням, у тому числі продавати за вільними цінами на міських базарах городянам, реалізовувати оптом, представникам споживчої кооперації і офіційним державним заготівельникам. Підйом продуктивності праці на селі сприяв відродженню харчової, легкої і хімічної промисловості, забезпечив сировинно-товарною масою зовнішню торгівлю республіки.

22 березня 1922 р. в Україні було створено Управління уповноваженого Народного Комісаріату із зовнішньої торгівлі (НКЗТ). Управління уповноваженого НКЗТ при Раднаркомі УСРР здійснювало дозвільні, регулюючі та контрольні функції щодо організацій, бажаючих займатися експортом і імпортом. Першими, хто отримав від управління УповНКЗТ ліцензії на здійснення експортно-імпорتنих операцій, були Держбанк України, Українбанк, Укрхліб, Хлібопродукт, Укрмлнтрест, Вукоопспілка і товариство «Сільський Господар» [3, с. 16].

Державні та кооперативні організації, що одержали право виходу на зовнішній ринок, почали закуповувати у підприємств і селян надлишки промислових матеріалів і агропродуктів, але одразу зіткнулися з проблемою подальшого вивозу сировинно-матеріальних ресурсів за межі республіки. Справа була в тому, що в перші роки непу в Україні не залишилося власного морського транспорту, яким зручніше перевозити експортні вантажі до Західної Європи. Його ще у 1918–1919 рр. знищили або захопили як воєнну здобич численні окупанти. За сім років відсутності України на європейському ринку іноземні судовласники, котрі раніш обслуговували вітчизняних експортерів, переключилися на інших вантажовідправників і одержувачів вантажів, створили для них нові регулярні морські лінії, що обминали водні кордони УСРР.

Отже українські експортери могли користуватися лише послугами торгових суден нерегулярного мореплавання, або так званих трампів («tramp» англійською означає бродяга, бурлака). Кожному експортеру доводилось самотужки знаходити судно-трамп під час його вивантажування в будь-якому з європейських портів і домовлятися зі шкіпером (капітаном) судна-бродяги щодо обсягів і терміну перевезення вантажів, обговорювати розмір фрахту – перевізної плати. При досягненні порозуміння сторони уклали договір морського перевезення – чартер. Такий договір передбачав завантаження усього судна чи його окремих приміщень – трюмів, люків, палуб. Чартер укладався на один рейс або

на декілька послідовних рейсів. У чартері визначалися права, обов'язки і матеріальна відповідальність вантажовідправника і перевізника. Чартер укладали німецькою чи англійською мовою в двох екземплярах.

Зрозуміло, що далеко не кожний з нових українських експортерів мав необхідний досвід і був у змозі розбиратися в особливостях фрахтування іноземних пароплавів. Внаслідок цього шкери трампових суден навмисно завищували фрахти і виторговували для себе вигідні умови мореплавства, а у разі незгоди взагалі відмовлялись від вантажоперевезень. Саме тому в першій половині 1922 р. із України до Європи надійшло досить мало експортних товарів. Так, незважаючи на домовленість з німецькими партнерами, до них у порт Данциг прибуло тільки 8 великих транспортів зі спиртом, сирою щетиною і кишками тварин, а до Гамбургу лише 2 пароплави з марганцевою і залізною рудою [4, с. 17].

Фахівці Управління УповНКЗТ, проаналізувавши результати діяльності організацій, які одержали дозвіл на зовнішньоторговельні операції, зробили висновок, що обсяги фактичного вивозу товарів значно поступаються експортним можливостям України. 30 серпня 1922 р. Управління УповНКЗТ в Україні заснувало власну Державну контору з експорту та імпорту – Укрзовнішдержторг. Незабаром у Києві, Полтаві, Одесі та інших губернських центрах республіки були відкриті місцеві філії Укрзовнішдержторгу [5, с. 196]. Протягом 1922–1923 рр. Укрзовнішдержторг відкрив торгові представництва у Берліні, Лондоні, Римі, Варшаві, Празі, Відню, Ризі, Константинополі та Самсуні (Туреччина) [6, с. 3–4]. Торгпредства були укомплектовані досвідченими спеціалістами, які ще до революції працювали в галузі міжнародного морського права і мореплавства, були обізнані з торговельними правилами і звичаями в країнах Європи, вільно володіли іноземними мовами.

Фахівці торгових представництв постійно перебуваючи за кордоном, швидко налагодили стосунки з тамтешніми діловими колами, зацікавленими в українській агросировині і промислових матеріалах. Працівники торгпредства в Лондоні брали участь в роботі міжнародного фрахтового ринку, який був розташований там же, і домовлялися із власниками трампових кораблів стосовно морських перевезень заготовлених в Україні сировинно-матеріальних ресурсів до іноземних портів призначення.

Про високу ефективність роботи Укрзовнішдержторгу вже з самого початку свідчать наступні дані. У вересні – жовтні 1922 р. Державна контора з експорту та імпорту за допомогою своїх торгових представництв зафрахтувала і відправила з Одеси до Лондону кораблі «Ньюланд» і «Хіос» з вовною і прядивом, до Гамбургу пароплав «Сидорідис» з кінським волосом, хутром, шкірою, овечою шкуркою і ганчір'ям, пароплав «Карінтія» до Константинополю з вантажем шкір. Із Маріуполя до Роттердаму доставлено морем сірчаноокислий амоній. У цілому було експортовано вовни 14730 пудів, прядива – 102340 пудів, кишок – 5069 пудів, ганчір'я – 1943 пуди, овечих шкур – 32460 штук, сірчаноокислого амонію 2000 тонн, мішків – 30 тис. штук, шпагату – 1972 пуди, пера – 700 пудів. Загальна вартість експортованих товарів становила 198760 англійських фунтів стерлінгів [7, с. 6–7]. Доречно відзначити, що у 20-і роки минулого століття англійський фунт стерлінгів виступав у якості міжнародної валюти. Один фунт містив 7,32 грам чистого золоту. До припинення його розміну на золото (21.10.1931 р.) англійський фунт користувався великим попитом у міжнародній торгівлі [8, с. 26].

Зовнішдержторг України швидко перетворився на головного постачальника української агросировини і промислових матеріалів до Західної Європи. У 1922/23 р. питома вага Зовнішдержторгу в українському експорті складала 62%, а в наступному році зросла до 65% [9, с. 4].

Губернські контори і торгові представництва Укрзовнішдержторгу надавали консультації і допомагали державним і кооперативним організаціям-експортерам при заготівлі потрібних для експорту товарів, а також у пошуку іноземних покупців і трампових перевізників. Завдяки цьому український експорт почав бурхливо розвиватися (табл. 1).

Наведені у табл. 1 дані свідчать, що за два з лишком роки обсяги вивозу української сировини і матеріалів збільшилися у 25 разів, хоча й суттєво поступалися експорту напередодні Першої світової війни. У 1921/22 рр. український експорт на третину складався зі старих запасів промислових матеріалів та їх відходів, що залишилися у підприємств і організацій. Для наступного 1922/23 рр. характерним було те, що на перше місце у структурі вивозу вийшли традиційні для України продукти сільського господарства, такі як прядиво, щетина, яйця, забита птиця. Проте у 1923/24 рр. основу експортної маси товарів ста-

новило зерно (94,5%), яке було конче потрібно європейським покупцям [9, с. 3–4].

Таблиця 1

**Вивіз українських товарів до країн Європи і світу в перші роки непу (у млн золот. крб за довоєнними цінами)**

	Пересічно за 1909–1911 рр.	1921–1922 рр.	1922–1923 рр.	1923–1924 рр.
Загальний експорт	368,61	5,08	19,89	75,88
У т.ч. продукція сільськогосподарства	321,72	3,31	15,81	73,50
У відсотках до загального обсягу	87,38	65,15	79,48	96,36

*Джерело:* Экспорт сельскохозяйственной продукции из Украины в 1925/26 году (к II-й сессии ВУЦИКа). Харьков: Управление УполНКВТ СССР при СНК УССР, 1925. С. 3.

Розширення переліку і збільшення обсягу вантажів, призначених до вивозу в країни Західної Європи, сприяли підвищенню ділового іміджу України на зовнішньому ринку. Якщо у 1922/23 українські товари закупували промисловці і комерсанти з 8 сусідніх країн, то у наступному році експортні вантажі з України надходили до 19 країн Європи і світу [1, с. 50]. Перелік країн покупців і обсяги вивезених до них в 1923/24 рр. українських товарів представлено у табл. 2.

Таблиця 2

**Розподіл і структура українського експорту в 1923/24 рр.**

Країни світу	Експортовано, у млн золот. крб за довоєнними цінами	У відсотках до загальної суми
Німеччина	32,26	42,51
Гібралтар	17,93	23,63
Туреччина	5,37	7,07
Італія	4,74	6,25
Англія	4,59	6,05
Голландія	4,51	5,94
Данія	1,17	1,55
Інші країни	5,31	7,00
Разом	75,88	100,0

*Джерело за даними:* Ходько Гр. Наша зовнішня торгівля. Харків: Державне видавництво України, 1926. С. 51.

Дані табл. 2 свідчать, що головним одержувачем українських експортних товарів була Німеччина. Її частка в українському експорті становила 42,51% до загальної суми вивозу за кордон. Серед товарів, придбаних німецькими покупцями, майже половина всього хліба і харчових продуктів, вивезених за межі України. Хоча друге місце серед учасників експортної торгівлі України посідав Гібралтар (23,63%), слід зауважити, що завезені туди українські товари більшою мірою попадали до Англії і Голландії. Тому питома вага цих країн в українському експорті була вища, ніж вказана у таблиці. Туреччина була єдиною несвоєвропейською країною, яка в 1923/24 рр. закупувала у великому обсязі українську пшеницю, овочеві і рибні консерви, насіння кабакових і бобових культур. Що стосується інших 12 країн, у т.ч. Польщі, Естонії, Австрії, Франції, то їх частка у споживанні товарів з України була незначною – у середньому не більш 0,6% до загальної суми експорту.

Майже усі європейські країни, які в означений час торгували з Україною, мали вихід до Чорного, Середземного, Балтійського морів і Атлантичного океану, а тому віддавали перевагу морському транспорту, як головному перевізнику експортно-імпортних вантажів. Виходячи з цього торгіві представництва Укрзовнішдержторгу всіляко підтримували контакти з власниками та їх уповноваженими – капітанами трампових суден, зустрічаючись з ними і домовляючись щодо вантажоперевезень в іноземних портах, на оптових ярмарках і міжнародних біржах, на фрахтовому ринку в Лондоні. У свою чергу шкіпери трампових кораблів, що ходили під прапорами Румунії, Греції, Італії, Німеччини, Англії і США, все частіше звертались до торгових представництв Укрзовнішдержторгу і пропонували свої послуги з фрахтування перевезень українських експортних товарів.

Конкуренція між трамповими перевізниками позитивно вплинула на підвищення якості міжнародних морських перевезень. Якщо раніш капітани суден-трампів штучно збільшували дальність рейсів і намагались уникнути відповідальності за псування експортних товарів під час їх перевезення, то надалі, одержуючи від українських експортерів нові замовлення на вантажоперевезення, вони вже більш ретельно виконували свої договірні зобов'язання з перевезення вантажів. Внаслідок конкуренції між шкіперами почали скорочуватися фрахти за доставку морем експортних вантажів (табл. 3).

Отже ділові стосунки між українськими експортерами і трамповими перевізниками у 1923/24 рр. нормалізувалися. Обидві сторони знайшли порозуміння і були зацікавлені у продовженні співробітництва.

На жаль, керівництво СРСР, розцінюючи експортну торгівлю зерном – головним багатством України – як основне джерело надходження в радянську країну іноземної валюти, почало відсторонювати республіку від безпосередніх контактів з іноземними покупцями і перевізниками. 28 листопада 1923 р. Рада Праці й Оборони – найвищий на той час орган управління народним господарством СРСР – ухвалила постанову «Про організацію акціонерного товариства «Експортхліб», якому було надано виняткове право здійснювати експортні операції з хлібом, «вилучавши його з компетенції Союзних урядів» [15, с. 18]. Для України це означало втрату можливості самостійно продавати за валюту зерно на зарубіжних ринках.

Таблиця 3

#### Фрахти за перевезення хлібу з чорноморських портів України до Лондону

Чартерні рейси	1923 р.	1924 р.	Скорочення
Одеса-Лондон	20 шилінгів	13 шилінгів 11 пенсів	30%
Миколаїв-Лондон	за тону	за тону	

*Джерело цитування:* Фрумкин М.И. Народное хозяйство и внешняя торговля СССР. М.- Л. : Госиздат, 1926. С. 70.

На початку 1924 р. Укрзовнішдержторг, а також державні й кооперативні організації, які одержали ліцензії на здійснення експортно-імпортних операцій, ще продовжували закуповувати і доставляти зерно до Одеського і Миколаївського портів, але подальшої участі у зовнішній торгівлі хлібом вже не брали [16, с. 10]. У 1924/25 рр. торгпредства Укрзовнішдержторга були розформовані, а їх працівники як буржуазні спеціалісти звільнені з роботи.

Деякий час Укрзовнішдержторг здійснював експорт до Західної Європи другорядних товарів, таких як прядиво, свиняча щетина, кишки, роги й копита. З другої половини 1920-х років експорт українських товарів вже забезпечували органи Наркомату із зовнішньої торгівлі СРСР [17, с. 18].

У 1929 р. при НКЗТ СРСР було утворено акціонерне товариство «Совфракт», яке монополізувало фрахтування іноземного трампового судноплавства для експорту товарів з усіх радянсь-

ких республік. Починаючи з 1931 р. перетворене на Всесоюзне товариство (ВТ) «Совфракт» і передано у відання Міністерства зовнішньої торгівлі СРСР [18, с. 9]. Одне із представництв ВТ «Совфракт» було відкрито в Одесі і діяло до 1992 р.

**Висновки.** Розгляд досвіду перебування України на Європейському ринку протягом 1922–1924 рр. свідчить про наступне.

*Перше.* Українське зерно, мед, руда, вугілля здавна відомі у Західній Європі і завжди користувалися значним попитом у тамтешніх комерсантів і промисловців.

За сім років відсутності України на Європейському ринку (з 1914 до 1921 рр.) ділові стосунки між українськими постачальниками і зарубіжними партнерами по міжнародній торгівлі – морськими перевізниками, фірмами – покупцями порушилися. Ось чому Україні на початку 1920-х років довелося відтворювати зовнішньоторговельну діяльність, знаходити нових іноземних судновласників і споживачів агросировини і промислових матеріалів.

*Друге.* У березні 1922 р. в Україні було створено Управління уповноваженого Народного Комісаріату із зовнішньої торгівлі, яке очолило експортно-імпортну діяльність республіки. Першими, хто отримав від Управління УповНКЗТ ліцензії на здійснення експортних операцій, були Держбанк України, Українбанк, Укрхліб, Хлібопродукт, Укрмут, Вукоопспілка і Сільський Господар.

*Третє.* Працівники державних і кооперативних організацій, яким було доручено займатися експортом, не маючи ані знань, ані досвіду спілкування з іноземними вантажоперевізниками – власниками і шкіперами торгових суден нерегулярного мореплавання, не спромоглися організувати масовий вивіз сировини і матеріалів до країн Західної Європи. У зв'язку з цим торгівля України із західноєвропейськими країнами у першій половині 1922 р. зійшла нанівець.

*Четверте.* 30 серпня 1922 р. Управління УповНКЗТ заснувало власну Українську Державну контору з експорту та імпорту. Працівники Укрзовнішдержторгу заготовлювали агросировину і промислові матеріали для наступного вивозу до зарубіжжя. З метою удосконалення зовнішньої торгівлі Укрзовнішдержторг відкрив торгові представництва у столицях багатьох європейських країн.

*П'яте.* Торгові представництва Укрзовнішдержторгу, укомплектовані досвідченими спеціалістами, котрі ще до революції працювали в галузі морського права і судноплавства й були

обізнані з правилами і звичаями зовнішньої торгівлі, швидко налагодили стосунки з трамповими перевізниками і діловими колами західноєвропейських країн. Номенклатура і обсяги вивозу товарів до Західної Європи почали зростати. У 1923/24 рр. в структурі українського експорту перше місце посіло зерно.

*Шосте.* Керівництво СРСР, розглядаючи зовнішню торгівлю сировинно-матеріальними ресурсами, в першу чергу зерном, як джерело надходження в радянську країну іноземної сталої валюти – англійських фунтів стерлінгів, почало відсторонювати Україну від експортно-імпортних операцій. Наприкінці 1923 р. у Москві було створено акціонерне товариство «Експортхліб» яке монополізувало вивіз збіжжя до інших країн. У 1924/25 торгіві представництва Укрзовнішдержторгу були розформовані, а їх працівники як буржуазні спеціалісти звільнені з роботи.

*Сьоме.* Досвід діяльності державних і кооперативних організацій-експортерів, Укрзовнішдержторгу і його торгових представництв на початку непу свідчить про те, що зовнішньою торгівлею повинні займатися не будь-які юридичні та фізичні особи, а спеціалізовані організації з фахівцями, котрі мають відповідну освіту і зможуть гідно представляти Україну на міжнародному ринку.

**Перспективи подальших досліджень.** У статті не розглянуто базисні умови поставки товарів, які вже діяли у 20-і роки минулого століття в країнах Західної Європи. Досвід з використання українськими експортерами перших міжнародних правил торгівлі, що пізніше увійшли до системи «Інкотермс», потребує додаткового вивчення.

1. Ходько Гр. Наша зовнішня торгівля. Харків: Державне видавництво України, 1926. 72 с.
2. Попов О. Хлібна торгівля України. Харків: Всеукр. сільськогосподарське вид-во «Радянський селянин», 1927. 253 с.
3. Задачи внешней торговли Украины. (Беседа с уполномоченным НКВТ А.О. Золотаревым). *Вестник Внешней Торговли (ВВТ) Украины*. 1924. № 11. С. 16–17.
4. Заграничная хроника. Германо-украинские торговые сношения. *ВВТ Украины*. 1922. № 11. С. 17.
5. Хромов І.О. Зовнішня торгівля України під час непу. *Історія народного господарства та економічної думки України: зб. наук. праць*. Вип. 44. К., 2011. С. 192–204.
6. Госторг УССР и его деятельность. *ВВТ Украины*. 1922. № 41. С. 3–4.
7. Обзор рынков. *ВВТ Украины*. 1922. № 47. С. 6–7.

8. Внешняя торговля Советского Союза. М.: Изд-во В/О «Международная книга», 1938. 328 с.
9. Экспорт сельскохозяйственной продукции из Украины в 1925/26 году (к II-й сессии ВУЦИКа). Харьков: Управление УполнКВТ СССР при СНК УССР, 1925. 23 с.
10. Фрей Л. Итоги деятельности Госторга УССР (март 1922 – март 1924 гг.). *ВВТ Украины*. 1924. № 14. С. 12–14.
11. Кейлин А.Д. Транспорт и страхование во внешней торговле. Правовые условия внешнеторговых сделок. М.: В/О «Международная книга», 1947. 72 с.
12. Котлубай М.И., Кухарчик В.Г., Сивопляс Е.Г. Международные перевозки грузов морским транспортом. Одесса: Институт проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины, 1999. 80 с.
13. Оберг Р.Р., Фаурин Н.А., Левицкий А.Г. Внешняя торговля и фрахтование тоннажа: учебник для мореходных училищ, изд-во 2-е, перераб. и дополненное. М.: Транспорт, 1977. 288 с.
14. Фрумкин М.И. Народное хозяйство и внешняя торговля СССР. М.-Л.: Госиздат, 1926. 74 с.
15. Официальный отдел. Обзор Советского законодательства. *ВВТ Украины*. 1923. № 37. С. 18.
16. Кастильянский Е. Итоги и перспективы (к окончанию осенней хлебозэкспортной компании 1923-24 г.). *ВВТ Украины*. 1924. № 1. С. 9–14.
17. Шатхан А.С. Внешняя торговля в 5-летке. М.-Л.: Госиздат, 1930. 136 с.
18. Фрей Л.И. Внешняя торговля СССР. М.: В/О «Международная книга», 1947. 224 с.

## References

1. Hodko, Gr. (1926). Our foreign trade. Kharkiv: Derzhavne vidanictvo Ukrainy [in Ukrainian].
2. Popov, O. (1927). Bread trade of Ukraine. Kharkiv: Vseukr. sil'skogospodars'ke vid-vo «Radyans'kij selyanin» [in Ukrainian].
3. Tasks of foreign trade of Ukraine. (Beseda s upolnomochennym NKVT A.O. Zolotarevym). (1924). *Vestnik Vneshnej Torgovli (VVT) Ukrainy* [Bulletin of Foreign Trade (IWT) of Ukraine], 11, p. 16–17 [in Russian].
4. Foreign chronicle. German-Ukrainian trade relations. (1922). *VVT Ukrainy* [Air Defense Forces of Ukraine], 11, p. 17 [in Russian].

5. Hromov, I.O. (2011). Foreign trade of Ukraine during NEP. *Istoriya narodnogo gospodarstva ta ekonomichnoi dumky Ukrainy* [History of the national economy and economic thought of Ukraine: Sb. sciences works.], 44, p. 192–204 [in Ukrainian].
6. Gostorg of the Ukrainian SSR and its activities. (1922). *VVT Ukrainy* [Air Defense Forces of Ukraine], 41, p. 3–4 [in Russian].
7. Survey of markets. (1922). *VVT Ukrainy* [Air Defense Forces of Ukraine], 47, p. 6–7 [in Russian].
8. Foreign trade of the Soviet Union. (1938). M.: Izd-vo V/O «Mezhdunarodnaya kniga» [in Russian].
9. Export of agricultural products from Ukraine in 1925/26 (to the II-th session of VUTSIK). (1925). Har'kov: Upravlenie UpolNKVT SSSR pri SNK USSR [in Russian].
10. Frej, L. (1924). The results of Gostorg's activity in the Ukrainian SSR (March 1922 – March 1924). *VVT Ukrainy* [Air Defense Forces of Ukraine], 14, p. 12–14 [in Russian].
11. Kejlin, A.D. (1947). Transport and insurance in foreign trade. Legal conditions of foreign trade transactions. M.: V/O «Mezhdunarodnaya kniga» [in Russian].
12. Kotlubaj, M.I., Kuharchik, V.G., Sivoplyas, E.G. (1999). International marital transportations. Odessa: Institut problem rynku i ehkonomiko-ehkologicheskij NAN Ukrainy [in Russian].
13. Oberg, R.R., Faurin, N.A., Levickij, A.G. (1977). Foreign trade and chartering of tonnage: a textbook for seaworthy schools. *Uchebnik dlya morekhodnyh uchilishch. Izd-vo 2-e, pererab. i dopolnennoe*. M.: Transport [in Russian].
14. Frumkin, M.I. (1926). The national economy and foreign trade of the USSR. M.-L.: Gosizdat [in Russian].
15. Official department. Review of Soviet legislation. (1923). *VVT Ukrainy* [Air Defense Forces of Ukraine], 37, p. 18 [in Russian].
16. Kastelyanskij, E. (1924). Results and prospects (for the completion of the Autumn Grain Export Campaign of 1923–24). *Air Defense Forces of Ukraine*, 1, p. 9–14 [in Russian].
17. SHathan, A.S. (1930). Foreign trade in the 5-year period. M.-L.: Gosizdat [in Russian].
18. Frej, L.I. (1947). Foreign Trade of the USSR. M.: V/O «Mezhdunarodnaya kniga» [in Russian].

Одержано 5.05.2017 р.