

DOI: <https://doi.org/10.15407/ingedu2019.52.155>
 УДК 339.92(477)«19/20»
 JEL: N 53, N 54, N 70, O 19

Горін Н.О., кандидат економічних наук,
 старший науковий співробітник відділу економічної історії
 ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН України»
 ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0002-9110-9129>
 e-mail: nazzar@ukr.net

РОЗВИТОК МІЖНАРОДНИХ ЕКОНОМІЧНИХ ЗВ'ЯЗКІВ ЗАХІДНОЇ УКРАЇНИ В ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ – НА ПОЧАТКУ ХХ ст.

У статті охарактеризовано основні форми та канали міжнародних економічних зв'язків західноукраїнських земель під час перебування у складі Австро-Угорщини. З'ясовано роль урядової політики в залученні іноземних інвестицій в розвиток господарства західноукраїнського регіону. Проаналізовано роль розбудови мережі залізниць у включенні господарства Західної України у світові товарно-грошові потоки. Відзначено, що північно-східні райони імперії розвивались центральним урядом передовсім задля отримання дешевої сировини та робочої сили, а також задля формування ринку збуту промислових товарів підприємств з центральних областей імперії. Відзначено, що сформована спеціалізація виробництва заклала основи диспропорційного розвитку економіки західноукраїнських земель в майбутньому. Охарактеризовано розвиток галузей, в які іноземний капітал найбільше надходив, зокрема такі: залізничне будівництво, хімічна, машинобудівна, нафтовидобувна і нафтопереробна, електроенергетична, лісопилна, деревообробна та озокеритна промисловість, банківська справа та оптова торгівля. Прослідковано зміну ролі австрійського, німецького, американського, французького та англійського капіталу в розвитку окремих галузей господарства. Показано, що слабкість конкурентного середовища та інституційних механізмів капіталізації активів, урядове заступництво щодо великих підприємств обумовили зародження та форсований розвиток монополістичних тенденцій в економіці краю. Проаналізовано основні вектори зовнішньоторговельних зв'язків західноукраїнських земель та виокрем-

лено причини й напрями трудової міграції українців в другій половині ХІХ – на початку ХХ ст.

Ключові слова: міжнародні економічні зв'язки, Східна Галичина, Північна Буковина, Закарпаття, економічний розвиток, іноземний капітал, акціонерні товариства, зовнішня торгівля, трудова міграція.

Gorin N.

DEVELOPMENT OF INTERNATIONAL ECONOMIC TIES OF WESTERN UKRAINE IN THE SECOND HALF OF THE XIX – EARLY XX CENTURY

The article describes the main forms and channels of international economic relations of the Western Ukrainian lands during their being in Austro-Hungary state. The role of government policy in attracting foreign investment for the development of economy of the Western Ukrainian region has been clarified. The role of railway network development in the integration of Western Ukraine economy into the world commodity-cash flows is analyzed. It was noted that the northeastern regions of the empire were developed by the central government primarily in order to obtain cheap raw materials and labor, as well as to create a market for the sale of industrial goods produced by enterprises from the central regions of the empire. It is noted that the then shaped specialization of production laid the foundations for the disproportionate development of the economy of Western Ukrainian lands in the future. Generalized sectors where foreign capital participated most, in particular: railway construction, chemical, machine building, oil and refining, electricity, sawmill, woodworking and ozokerite industry, banking and wholesaling. The role of Austrian, German, American, French and English capital in the development of individual branches of economy was tracked down. It is shown that the weakness of the competitive environment and institutional mechanisms of asset capitalization, governmental patronage for large enterprises caused the emergence and accelerated development of monopolistic tendencies in the economy of the region. The main vectors of foreign trade relations of Western Ukrainian lands are analyzed and the reasons and directions of labor migration of Ukrainians in the second half of the nineteenth – beginning of the twentieth century are highlighted.

Keywords: international economic relations, Eastern Galicia, Northern Bukovina, Transcarpathia, economic development, foreign capital, joint-stock companies, foreign trade, labour migration.

Останнім часом різко загострились суперечності глобалізаційних процесів, зумовлені зростанням напруженості у взаємодії національних економік, міжнародних корпорацій, фінансових та торговельних інституцій. З огляду на це актуалізується питання дослідження попередньої траєкторії включення господарства України в систему міжнародних економічних зв'язків, з'ясування особливостей та перешкод доєднання українських підприємств до глобальних ланцюгів доданої вартості, характеристики чинників конкурентоспроможності національної продукції та детермінант формування структури вітчизняного експорту. Для більш системного та глибокого розуміння місця та ролі українського господарства в глобальному економічному просторі доцільно прослідкувати еволюцію та географію її зовнішньоекономічних зв'язків, форми та канали розширення міжнародної економічної співпраці, історичні особливості, напрями та механізми виходу на нові закордонні ринки. Тяглість економічних, соціальних, політичних та правових інститутів потребує їх ретельного історико-економічного аналізу, адже вони визначали характер та ефективність міжнародних економічних зв'язків, специфіку відтворювальних механізмів національного господарства у різні історичні періоди.

Питання включення українського господарства в міжнародний господарський простір через відповідні форми, канали та зв'язки є проблемою досліджень багатьох сучасних економістів та істориків, зокрема А. Філіпенка, В. Новицького, А. Голікова, І. Гуржія, І. Довжука, О. Реєнта, О. Пилипенка, І. Жиленкової, О. Шляхова, Б. Лановика, О. Беренди та ін. Вивченню історичних аспектів формування національного підприємництва, траєкторії включення господарства України в систему міжнародних економічних зв'язків, характеристикі процесу формування та функціонування товарних потоків і ринків, чинників конкурентоспроможності вітчизняної продукції та детермінант структури загальноукраїнського експорту присвячені публікації В. Небрат, К. Гордіци, Т. Водотики, Т. Лазанської, Л. Дідківської, І. Гужви, О. Кудласевич, Н. Супрун, Т. Сливки та ін. Разом з тим праць, присвячених особливостям розвитку господарства Західної України в економічній системі Австро-Угорщини, є дещо менше. Вони стосуються здебільшого характеристики окремих галузей західноукраїнської промисловості, з'ясуванню ролі митно-тарифної політики уряду у розвитку зовнішньоекономічних зв'язків та товарно-грошових від-

носин. Серед українських та закордонних дослідників означених питань варто відзначити окремі публікації В. Клапчука, Я. Хонігсмана, Ю. Сливки, О. Вербової, Г. Ковальчака, Т. Боднарчук, О. Малюти, Ф. Буяка, А. Щепінського, Й. Турска, Л. Римаря, С. Ольшевського, Г. Діаманда, Л. Вержбицького та ін. Отже, дослідження специфіки й характерних особливостей розвитку міжнародних економічних зв'язків західноукраїнських земель під час перебування у складі Австро-Угорщини є актуальним в рамках вивчення траєкторії включення господарства України в глобальний економічний простір.

Мета статті – прослідкувати характер, форми, канали та напрями міжнародних економічних зв'язків західноукраїнських земель в період становлення ринкових відносин. З'ясувати вплив іноземного капіталу на розвиток господарства Східної Галичини, Північної Буковини, Закарпаття і включення його у міжнародні товарно-грошові потоки.

Виклад основного змісту дослідження. Західноукраїнські землі, до складу яких входили Східна Галичина, Північна Буковина та Закарпаття, впродовж століть входили до складу сусідніх державних утворень. Так, у 1772 р. в результаті першого поділу Речі Посполитої Галичина увійшла до складу Австрії. Через три роки під австрійську протекцію потрапила і Буковина. Закарпаття ж перебувало під владою Угорщини ще від XII ст. Після об'єднання Австрії та Угорщини в 1867 р. в дуалістичну державу, всі західноукраїнські землі увійшли до її складу. Територія Східної Галичини становила 55,4 тис. кв. км, Північної Буковини – 10,4 тис. кв. км, Закарпатської України – 14,7 тис. кв. км. Перед першою світовою війною в Східній Галичині проживало понад 5,3 млн осіб (було 18 міст, 83 містечка, 3689 сіл), на Буковині – 801 тис. (5 міст, 336 сіл), а на Закарпатті – 848 тис. (5 міст, 124 містечка, 699 сіл і 88 присілків) [14, с. 22].

Австро-угорські підприємницькі кола не мали можливості, на відміну від торгово-промислових кіл провідних країн Європи, освоювати власні заморські колонії, тож активно поширювали свій господарський інтерес на численні окраїнні території. Після революції 1848–1849 рр. та скасування кріпосного права розвиток капіталістичного підприємництва в Австро-Угорщині значно пожвавився. Цьому також сприяли проведені урядом в другій половині XIX ст. реформи, зокрема ліквідація митних бар'єрів, відміна обмежень в розвитку промисловості та торгівлі, надання

права вільно купувати та продавати нерухоме майно всім громадянам без релігійних обмежень. Важливою подією було надання певної внутрішньої автономії Галичині та Буковині. В Східній Галичині це проявилось через реалізацію заходів з розширення компетенції місцевої влади і Галицького крайового сейму (1861–1918 рр.), запровадження поділу на повіти тощо. Разом з тим австрійський уряд у вирішенні місцевих галицьких справ був більш прихильний до польської шляхти, що дозволило їй дискримінувати і переслідувати українське населення в сферах економічного, політичного і культурного життя. Австро-Угорщина отримала в особі польської шляхти союзника і опору на північно-східних окраїнах держави, а також в місцевих і державних справах. Інкорпоровані Австро-Угорщиною землі не було об'єднано в одну автономну провінцію – вони залишилися розділеними на окремі адміністративно-територіальні одиниці разом з польськими, румунськими і угорськими національними землями [5, с. 143–144]. Разом з тим впродовж другої половини XIX і на початку XX ст. відбувся значний поступ в господарському розвитку західно-європейських країн, що вплинуло і на соціально-економічні зміни власне в самій Західній Україні.

У 1850–1860-х роках у Західній Європі спостерігалось економічне пожвавлення, в основі якого було остаточне утвердження фабрично-заводської організації виробництва і створення відповідної їй розгалуженої інфраструктури. В рамках міжнародного поділу праці, що формувався і вимагав збільшення поставок сировини і продовольства зі східноєвропейських країн індустріальному Заходу, відкрилися перспективи деякого прискорення модернізації економіки країн Центральної і Східної Європи.

Промисловий переворот в Австро-Угорській імперії в основному завершився у 1870-х роках. Проте розвиток промисловості та ринкових відносин у різних регіонах Австро-Угорщини проходив нерівномірно. Найбільшого промислового поступу досягли Чехія та Австрія, а Східна Галичина, Північна Буковина, Закарпаття, а також Словаччина, Боснія і Герцеговина та деякі інші регіони імперії значно відставали у своєму соціально-економічному розвитку. Запорукою прискореного зростання економіки стало створення мережі залізниць, що мало як господарську так і військово-стратегічну мету. Так як в уряді не було достатніх ресурсів для прокладання нових залізничних колій та з'єднання окраїнних регіонів із центральними, тож займались цією непростю та ри-

зиковою справою доручено було приватним підприємцям. Це зумовило надходження перших закордонних інвестицій в економіку Західної України. Задля заохочення бізнесу до розбудови мережі залізниць на окраїнах імперії Австро-Угорщина гарантувала йому дуже сприятливі умови для інвестицій, надавши привілейовані концесії, грошові позики та гарантію стабільного прибутку за рахунок казни в разі початкової нерентабельності використання залізниці. Внаслідок такої політики розмір заборгованості австрійського уряду за залізничними облігаціями сягнув наприкінці XIX ст. понад 1 млрд марок [12, с. 64].

У травні 1856 р. австрійський імператор Франц Йосиф I надав першу концесію на будівництво залізничної колії від Освенцима до Львова акціонерному товариству «Цісарсько-королівської привілейованої північної дороги імені Карла-Людовіка» із капіталом 47 млн гульденів. Головними акціонерами цієї компанії стали австрійські та німецькі банкіри. 4 листопада 1861 р. була введена в дію залізнична колія Перемишль – Львів, довжина якої складала 98,1 км, що відкрило ринок Прикарпаття для австрійської промисловості. Товариство також побудувало у 1884 р. залізницю від Ярославля через Раву-Руську до Сокаля довжиною 147 км. У 1863 р. була утворена австро-англійська акціонерна компанія «Львівсько-Чернівецька дорога» з капіталом 27 млн зол. ринських. Уряд гарантував компанії щорічний прибуток в розмірі 1,5 млн гульденів протягом 10 років [15, спр. 3816–3822]. У 1871 р. було засноване акціонерне товариство «Цісарсько-королівська залізниця кронпринца Альбрехта». Акціонерний капітал, який становив 23 млн гульденів, та облігації товариства були у власності австрійських та англійських інвесторів. Уряд гарантував цьому підприємству щорічний прибуток у розмірі 1,3 млн ринських протягом 25 років, а також звільнив від сплати податків на 15 років. Товариство зобов'язувалось побудувати колію від Львова до угорського кордону через Стрий-Бескид впродовж 5 років [25, с. 32–35].

На Закарпатті було засноване спільне австро-угорське акціонерне товариство, яке у 1875 р. з'єднало залізницею Ужгород та Мукачево, а в 1879 р. – Мукачево зі Стриєм. У 1880 р. уряд викупив це товариство, заплативши власникам компенсацію у розмірі 12 млн гульденів. У 1882 р. було засноване акціонерне товариство коломийських локальних доріг із капіталом 960 тис. ринських [25, с. 66–69]. Хоча засновником був місцевий депутат С. Щепан-

новський, проте більше половини облігацій компанії були викуплені австрійськими банкірами, які фактично стали контролювати діяльність компанії. У 1886 р. були збудовані залізниці Коломия – Печеніжин (14,6 км), Надвірна – Князь Двір (17,1 км), Печеніжин – Слобода Рунгурська (11 км). Всі підрядні роботи виконували австрійські та чеські фірми [15, спр. 2048, 2049, 2284, 3271, 3273]. Австрійський лісопромисловець Л. Поппер задля з'єднання лісопунктів зі своїми лісопильними заводами побудував залізницю між Долиною та Вигодою та деякі інші лінії [25, с. 69–70].

Попри те, що на західноукраїнських землях упродовж другої половини XIX ст. було прокладено чимало колій, все ж у порівнянні з центральними районами щільність залізничної мережі була досить низькою, і складала лише 16% від загальноімперської мережі. У 1892 р. вступив в дію закон, згідно з яким основні залізничні лінії Галичини та Буковини переходили в державне управління. Таким чином під контролем уряду опинились 2315 км залізниць Галичини та Буковини та 375 км колій на Закарпатті. У приватному володінні залишився 391 км доріг на Галичині та Буковині, а також 128 км дороги на Закарпатті. Попри перехід залізниць Західної України під контроль держави все ж залишилась приватна власність на деякі колії. Протягом 1900–1914 рр. австрійські та німецькі банки профінансували будівництво ряду місцевих залізниць, зокрема таких: Галич – Острів, Станіслав – Сігед, Тарнобжег – Розвадів, Жешув – Сянок, Рава-Руська – Яворів, Судова Вишня – Самбір, Старий Самбір – Турка – Ужок, Сокаль – Радеків, Рогатин – Бережани та деякі інші [15, спр. 1883, 5212–5215, 6145–6150]. На Закарпатті закордонні інвестиції сприяли добудові Мармароської та Ужанської залізниць.

Перед Першою світовою війною у всій Галичині було понад 4 тис. км залізних магістралей, на Буковині – майже 600, а на Закарпатті коло 500 км. Порівняно з кінцем XIX ст. мережа залізниць збільшилась до 20% від загальноімперської. Активне залізничне будівництво сприяло розвитку товарно-грошових відносин, поширенню суспільного поділу праці, переміщенню підприємств з поміщицьких фільварків до залізничних станцій та міст, змінюючи таким чином промислову географію Західної України. Разом з тим залізницею почали доставлятися промислові товари з Європи на ринки Західної України, через що місцеві виробництва припиняли свою діяльність не витримуючи конкуренції, або ж переходили у власність закордонних інвесторів. Залишене без ро-

боти та засобів існування місцеве населення нерідко вдавалось до еміграції, як постійної, так і сезонної.

Іноземний капітал надходив переважно у ті галузі, де був швидкий оборот капіталу та малі ризики. Нові підприємства закордонні інвестори зрідка будували, а частіше викупували діючі компанії або ж вкладали кошти в акціонерний капітал вже існуючих підприємств. Ті галузі гірничої промисловості, де іноземних інвестицій було обмаль, розвивались помалу, а гірничорудні підприємства не витримували конкуренції із закордонними компаніями і закривались.

На початку XIX ст. у Західній Україні почала розвиватись нафтопереробна промисловість. Звісно, що вона була лише в зародковому стані, проте вже у 1814 р. чех Й. Хеккер та українець І. Митис зуміли одними з перших у Європі зробити примітивну очистку сирої нафти, якою освітлювали солеварні в Трускавці та казарми в Самборі. В середині XIX ст. в Дрогобичі почала свою роботу нафтоперегінна установка купців Шрайнера і Герца. В 1853 р. аптекарі І. Лукасевич та Я. Зег зуміли отримати гас, удосконаливши метод очистки сирої нафти. Того ж року львівський бляхар А. Братковський зробив спеціальну газову лампу, яка отримала поширення не тільки в Галичині, а в усій Західній Європі. Гасовими лампами освітлювали вулиці, лікарні, вокзали, фабрики, оселі тощо. Зростання попиту на гас зумовило збільшення нафтовидобутку. У 1881 р. в Східній Галичині діяло вже близько 50 нафтопереробних підприємств, здебільшого дрібних. Проте на початку 1890-х їх кількість вже становила понад 200, з яких 6 були фабрично-заводського типу. Лише протягом 1890–1900 рр. обсяг видобутої нафти зріс із 91 до 326 тис. т [21, с. 3].

У нафтову галузь Західної України іноземний капітал почав заходити ще у 1860-х роках. Інвестиції постійно зростали, так як за запасами нафти Галичина займала одне з перших місць у Європі. В 1896 р. у Галицькому нафтовому басейні діяло 7 австрійських, 4 бельгійські, 4 голландські, 3 французькі та 3 німецькі нафтові компанії із загальним капіталом близько 45 млн крон [14, с. 56]. Окрім того працювало багато дрібних іноземних компаній.

На початку XX ст. посилюються позиції німецьких інвесторів у нафтодобувній галузі Галичини. Якщо в 1896 р. австро-німецькому капіталу належало 21 підприємство із 221, то в 1902 р. – вже 126 із 292, або ж 43% від загальної кількості діючих підпри-

ємств [14, с. 57]. До Німеччини вивозилася значна частка видобутої нафти з прикарпатського басейну. Перед Першою світовою війною активізувались французькі інвестиції в нафтову промисловість Східної Галичини. Було засновано 11 підприємств із капіталом 40 млн крон. Впродовж першого десятиліття ХХ ст. помітно зросли і англійські інвестиції в нафтову галузь. До 1911 р. вони зуміли сконцентрувати в своїх руках понад 40% нафтової продукції Дрогобицько-Бориславського басейну. Концерн «Прем'єр-Ойл», що був філіалом англійського тресту «Роял датч шелл», контролював коло 50 нафтових підприємств Прикарпаття із капіталом майже 75 млн крон [13, с. 17]. У 1914 р. капітали англійських фірм у нафтовій галузі Західної України склали 95 млн крон [16].

Зростання видобутку нафти породило проблему з її зберіганням та транспортуванням. Відтак нафтовидобуток на початку ХХ ст. сконцентрувався в руках тих підприємців, які володіли свердловинами, нафтопереробними заводами та транспортними засобами. Із 253 нафтових компаній в Західній Україні лише 5 фірм, зокрема «Ст. Ферйд і К°», «Сходниця», «Англо-Галиціана», «Акціонерне товариство нафтової промисловості», «Галицько-Карпатське акціонерне нафтове товариство», володіли більше, ніж половиною свердловин та видобували понад половину всієї нафти в прикарпатському басейні. На початку ХХ ст. Західна Україна входила до п'ятірки найбільших світових видобувників нафти (видобувалось майже 5% від світового видобутку) [18, с. 97], значні обсяги якої експортувалась до Німеччини, Швейцарії, Бельгії, Голландії, Італії, Англії, Франції, і навіть, попри конкуренцію із російською та румунською нафтою, до Сербії, Болгарії, Туреччини, Палестини, Єгипту, країн Азії та Австралії. При цьому вартість вивезеної нафти зросла із 6,6 млн крон у 1901 р. до 76,3 млн крон у 1912 р. [22, с. 100–101].

У перше десятиліття ХХ ст. експорт нафтопродуктів, зокрема гасу, бензину і мастил, зріс із 37 тис. т у 1901 р. до 665 тис. т у 1913 р. Частка гасу в загальному обсязі експорту складала 60%, мастил – коло 20%, бензину – майже 10%, інших нафтопродуктів ще коло 10%. Нафтопереробна промисловість була найбільш привабливою для зарубіжних інвесторів, адже вони мали необхідні фінансові та технічні ресурси для розвитку галузі. Так, у 1912 р. в Галичині функціонувало 47 нафтопереробних заводів, з яких 13 належали іноземному капіталу, зокрема такі: «Перше га-

лицьке акціонерне товариство нафтової промисловості», «Галиція», «Мак Гарвей», «Едліче», «Сходниця», «Тжебінія», «Фанто», «Ліманова», «Вакуум ойл К°», «Борислав», «Бескид», «Австрійське акціонерне товариство у Солотвино», «Рафінерія» [14, с. 82]. На цих підприємствах видобувалось майже 90% усієї продукції краю, було сконцентровано 80% робітників та 75% механічних двигунів. Загальний обсяг іноземних інвестицій в нафтопереробну промисловість у 1912 р. складав 152 млн крон, з яких на Галичину припало 140 млн крон, а на Закарпаття та Буковину – 12 млн крон. Із цієї суми австро-угорські та німецькі інвестиції склали 62 млн крон, франко-американські – 28 млн крон, англійські – 20 млн крон, а бельгійські – 5 млн крон [14, с. 81]. Номінально місцевий капітал у нафтопереробній промисловості складав 37 млн крон. Проте часто реальними власниками місцевих фірм були австрійські, німецькі та французькі підприємці, які не бажали афішувати свою діяльність. Приблизний обсяг власних місцевих інвестицій у нафтову галузь складав десь близько 10 млн крон. Іноземні компанії також контролювали практично весь експорт нафти із Західної України, а також володіли більшістю нафтових резервуарів. Сім фірм із англійським, німецьким та австрійським капіталом мали резервуари місткістю 1037 тис. т нафти і нафтопродуктів, що складало коло 86% усіх ємностей краю [13, с. 17]. Загалом англійський, австрійський та німецький капітал контролював 78% нафтовидобування, 73% переробки та 86% транспортних засобів та нафтосховищ в галицькій нафтовій промисловості [13, с. 18]. Загальна сума інвестицій в нафтову промисловість Західної України складала 440 млн крон у 1912 р. З цієї суми на нафтодобувну та озокеритну промисловість припадало 340 млн крон. На Закарпатті нафтовидобуток був значно меншим від прикарпатського. Всі 5 свердловин належали англо-німецьким та угорським підприємцям. Загальна сума їх інвестицій складала 12 млн крон.

Одним із провідних предметів експорту із Західної України була продукція лісопильної та деревообробної промисловості. У 1890 р. діяло понад 400 лісопильних підприємств із циркулярними пилками. Більшість з них належали земельним магнатам, які володіли величезними лісовими територіями. Майже 100 тис. га лісів належало австрійській державі. Наприкінці ХІХ ст. в Західній Україні діяло коло 50 німецьких та англійських лісопромислових підприємств із капіталом 15 млн крон, які здебільшого займались

вивозом лісу та лісоматеріалів. Протягом 1890–1900 рр. щорічно вивозилось понад 600 тис. т лісу. В 1908–1912 рр. ця цифра зросла до 650 тис. т експорту щорічно. Близько 60% деревини (з якої третина була пиломатеріалами, а решта кругляком), направлялось до Німеччини [14, с. 83]. Західноукраїнська лісопильна промисловість забезпечувала матеріалом більшість деревообробних підприємств Австрії та Угорщини. Для прикладу лише 12 меблевих підприємств Відня працювало виключно на прикарпатських матеріалах. Вартість вивезеного з Галичини лісу в 1900–1913 рр. щорічно складала в середньому 13 млн крон, а з Буковини та Закарпаття – майже 20 млн крон.

Наявність великих лісових масивів, швидке зростання нафто- та газовидобутку та дешеве привізне кам'яне вугілля перешкоджали розвитку місцевої вугле- та торфодобувної промисловості. Поклади бурого вугілля в Західній Україні знаходились у карпатському та подільському районах. У 1890-х роках у Східній Галичині працювало 22 вугільних підприємства, які добували коло 70–80 тис. ц на рік. На Буковині діяло 5 шахт, на яких працювало 250 робітників. Вони добували 20–30 тис. ц вугілля на рік. На Закарпатті наприкінці XIX ст. видобувалось коло 250 тис. ц вугілля. Загалом видобуток вугілля зростав досить повільно. В 1910 р. на Галичині та Буковині було отримано лише 358 тис. ц вугілля вартістю 453 тис. крон. На початку XX ст. загальний видобуток торфу становив коло 100 тис. т. Хоча у вугільну та торфову промисловість іноземний капітал почав проникати ще у 1870-х роках, проте обсяг інвестицій був незначним. У цій промисловості діяли здебільшого місцеві підприємства, деякі з яких мали німецькі та французькі інвестиції.

Повільно розвивалася на Західній Україні і залізорудна промисловість. Ділянки із покладами залізної руди знаходились здебільшого у власності поміщиків, які здавали їх в оренду дрібним підприємцям. Нестача оборотного капіталу та відсутність необхідної техніки перешкоджали зростання залізоплавильних та металообробних підприємств. У 1912 р. всі металургійні підприємства Західної України виплавили близько 20 тис. т металу, тоді як потреба місцевої промисловості становила понад 200 тис. т металу. Для його покриття відбувалось завезення коло 200 тис. т металу та металевих виробів, які продавались за цінами, вищими у декілька раз, ніж на ринках Австро-Угорщини та Німеччини. На межі XIX–XX ст. на Західній Україні також проводилась розробка

цинкових, мідних та олов'яних руд, проте вони мало перероблялись, здебільшого експортувались до Румунії, Австрії та Німеччини. В Західній Україні не було жодного підприємства із виплавки міді та цинку. На Закарпатті у гірничорудній промисловості домінував угорський капітал.

Вкрай мляво розвивались металообробна та машинобудівна промисловість Західної України через несприятливу урядову політику та тиск чеських машинобудівників. У 1890 р. у Східній Галичині та на Буковині вироблялось лише 2% від всією металообробної та машинобудівної продукції імперії, з яких більше половини були урядовими замовленнями. На початку XX ст. ситуація трохи покращилась, почали з'являтися нові акціонерні та пайові товариства, зокрема «Млот», «Метал», «Край», «Унія», «Зеленевський і К^о», «Перше Галицьке вагоно- та машинобудівне акціонерне товариство в Саноці», «Завод Любомирського» тощо. Місцеві підприємства здебільшого займались ремонтом залізничних та трамвайних вагонів, котельного та насосного устаткування, оснащенням мукомельних, спирто-горілчанних та лісопильних підприємств, деревообробних та цегельних заводів, виготовленням дрібної сільськогосподарської техніки. Декілька заводів виробляли нафтове обладнання, проте вони належали здебільшого іноземцям. Європейські компанії розглядали Західну Україну передовсім як ринок збуту власної продукції, а тому не поспішали будувати тут металообробних та машинобудівних підприємств, надаючи перевагу відкриттю представництв, при яких діяли невеликі майстерні для ремонту обладнання. В 1910 р. в Східній Галичині, на Буковині та Закарпатті загалом працювало 17 підприємств, що були філіалами австрійських, німецьких та англійських компаній. Також існувало 18 представництв австрійських, німецьких, угорських та американських компаній, що не мали на західноукраїнських землях своїх заводів. Загалом перед Першою світовою війною понад половину капіталів машинобудівної та металообробної промисловості Західної України контролював іноземний капітал [19, с. 27].

Наприкінці XIX ст. в Європі почалось активне застосування електричної енергії у побуті та народному господарстві, зокрема зростала роль електроенергетики в промисловості та транспорті. Будуються нові електростанції та високовольтні лінії електропередачі. На відміну від центральних земель Австро-Угорської імперії в Західній Україні, яка мала достатні запаси паливних та

гідроенергетичних ресурсів, електроенергетична галузь розвивалась вкрай повільно. Напередодні Першої світової війни на теренах Західної України працювало лише 28 електростанцій, що виробляли 36 МВт/г електроенергії на рік, що становило лише 2,2% від загального обсягу виробленої електроенергії в країні. Із цих 28 електростанцій 16 належали містам та общинам, а 12 були приватними, здебільшого з іноземними інвестиціями [14, с. 112]. Провідні позиції тут займали німецькі компанії «Сіменс-Гальске», «Сіменс-Шуккерт» та «Ганз», яка мала австро-німецькі інвестиції. Вони реалізовували проекти з будівництва електростанцій, спорудження ліній електропередачі, трамвайних ліній, водогонів, каналізації.

На межі XIX–XX ст., у зв'язку з економічним поштовхом, спостерігалось інтенсивне будівництво нових виробничих споруд, житлових та комунальних будинків, соціальних закладів тощо. Це зумовило розвиток промисловості будівельних матеріалів, зокрема кераміки, цегли, скла, вапна, гіпсу, цементу, азбесту, покрівельних елементів тощо. На початку XX ст. загалом в Східній Галичині, на Буковині та Закарпатті працювало понад 120 підприємств із 20 та більше робітників кожне. Окрім того діяло значно більше дрібних виробництв, які характеризувались низьким рівнем техніки та невеликими обсягами випуску продукції. У промисловості будівельних матеріалів діяв здебільшого австрійський, німецький, румунський та італійський капітал [14, с. 118]. Перед війною значно зміцнились позиції австрійських та німецьких підприємств, які контролювали понад половину капіталу галузі.

Ще в часи Київської Русі на Прикарпатті та Закарпатті почали видобувати кам'яну та калійну сіль. Після входження західноукраїнських земель до складу Австрії всі соляні копальні та видобуток солі були оголошені монополією віденського двору, який видавав спеціальні королівські інтендатури приватним підприємцям на торгівлю сіллю. Із 1892 р. монополія на торгівлю сіллю перейшла до крайового правління по торгівлі сіллю, яке організовувало його оптовий продаж. На Закарпатті діяли копальні у Мукачевому, Довгому, Береговому, Солотвині, Шугатаї тощо. Наприкінці XIX ст. на них видобувалось близько 25 тис. т солі щорічно. В Східній Галичині сіль добували в Дрогобичі, Стебнику, Долині, Болехові, Калуші, Делятині, Косові, Яблуневі та деяких інших місечках. На Буковині багаті поклади солі були біля с. Речиця. На всіх родовищах видобуток солі проводився здебільшого

примітивним способом. Парові двигуни використовувались рідко, проте наприкінці XIX ст. Західна Україна забезпечувала 64% від усього соляного видобутку в Австро-Угорщині [24, с. 27]. Основними споживачами західноукраїнської солі були Чехія, Німеччина та Австрія. Напередодні Першої світової війни калуські та стебниківські соляні підприємства перейшли під контроль австрійського капіталу через «Акціонерне товариство по експлуатації калійних солей» з капіталом у 6 млн крон. Разом з тим проти цього підприємства виступив німецький картель суперфосфатів, який мав намір об'єднати західноукраїнські калійні підприємства зі страсбурзьким калійним комбінатом в єдину організацію. Проте початок Першої світової війни вніс свої корективи у плани австрійських та німецьких інвесторів щодо підпорядкування західноукраїнських соляних підприємств.

Наприкінці XIX ст. у Західній Україні також добували вапняк, гіпс, пісок, граніт, доломіт, мармур, кварц, польовий шпат, вогнетривкі глини та інші будівельні матеріали [20]. На поч. XX ст. в Східній Галичині, на Буковині та Закарпатті діяло понад 460 каменоломень, більшість з яких були кустарними та застосовували ручну працю. Лише на деяких великих підприємствах використовували спеціальні технічні засоби. Продукція гірничодобувної промисловості нерудних копалин Західної України здебільшого йшла на експорт. Зокрема, вогнетривка глина вивозилась до Німеччини, де вона перероблялась і вже назад завозились готові товари, зокрема кахель, фарфорові вироби та інші будівельні матеріали. На Закарпатті більшість великих каменоломень належало угорському капіталу.

Частка продукції харчової промисловості в загальному обсязі промислової продукції Західної України на поч. XX ст. становила 62%. Підприємства цієї галузі були здебільшого дрібними. Вони переробляли продукцію тваринництва та рослинництва, виробляли різні напої, зокрема пиво, вино тощо, працювало навіть 4 тютюнові фабрики. Загалом по всій Західній Україні в 1912 р. налічувалось майже 6 тис. підприємств, що виробляли харчові та смакові продукти на суму 260 млн крон [14, с. 92]. Іноземний капітал в харчову промисловість проникав досить мало. Для прикладу борошномельна продукція за вартістю продукції наприкінці XIX ст. займала перше місце в економіці краю. Більшість підприємств були дрібними та належали поміщикам. На початку XX ст. окремі борошномельні та пекарські підприємства були перетво-

рені на акціонерні товариства, куди частково надходили іноземні інвестиції, зокрема австрійські, угорські, французькі, німецькі. Продукція цих підприємств експортувалась до Австрії, Німеччини, Угорщини та інших країн.

Цукрова промисловість з'явилась у Західній Україні ще на початку XIX ст., проте розвивалася досить повільно. Хоча у 1870-х роках діяло 19 заводів із переробки цукрових буряків, наприкінці століття їх кількість значно скоротилася через митно-тарифну та податкову політику уряду. Ситуація трохи покращилась на початку XX ст., коли у цукрову галузь почали надходити чеські та австрійські інвестиції. Для прикладу, в 1912 р. група місцевих поміщиків разом з чеськими підприємцями заснувала «Акціонерне товариство цукрового заводу в Ходорові». Устаткування та машини на цей завод постачала чеська фірма «Шкода». У 1913 р. на підприємстві працювало вже понад 1000 робітників, а потужність двигунів і машин складала понад 1,5 тис. к.с. За перший рік роботи завод переробив 363 тис. ц буряків та виробив майже 44 тис. ц цукру-рафінаду [7, с. 3]. Напередодні війни майже половина цукрової промисловості Західної України контролювалась іноземним капіталом.

Значне місце в економіці краю займало пивоварне та спиртогорілчане виробництво, яке було цілком під контролем місцевих магнатів, котрі до 1875 р. володіли виключним правом пропінатії. В останній третині XIX ст. воно було трохи обмежене. В 1900 р. на Галичині працювало 694 спиртогорілчаних заводи, на Буковині – 63, на Закарпатті – 22 [14, с. 98]. Більшість із них зберігало напівкустарний спосіб виробництва, максимально застосовуючи ручну працю.

На початку XX ст. у Західній Україні загалом працювало 77 пивоварних заводів, продукція яких складала понад 1300 гектолітрів на рік. Дрібні підприємства належали переважно поміщикам, а от у більші, які працювали у формі акціонерних товариств, активно заходив іноземний капітал. Для прикладу акціонерами «Першого Буковинського акціонерного товариства пивоварної промисловості», заснованого в Чернівцях у 1884 р., були українці, австрійці та румуни. Загальний капітал товариства складав 1 млн крон. Другим акціонерним об'єднанням стало засноване в 1898 р. «Львівське акціонерне товариство пивоварних заводів» із капіталом 4,6 млн крон (контрольним пакетом акцій володіли австрійські інвестори). Компанія також мала власний спиртогоріл-

чаний і дріжджовий заводи біля Львова, фабрику бочкової тари та склади-холодильники в різних містах Галичини та Австрії. На підприємстві працювало понад 500 робітників, а його потужність складала 300 тис. гектолітрів на рік. На початку XX ст. продовжили з'являтися нові пивоварні акціонерні товариства, куди також активно вкладали свої кошти місцеві магнати, зокрема Сапега, Шенборн, Косецький, Потоцький, Бачевський та інші.

У 1910 р. на всіх спирто- та лікєро-горілчаних заводах Західної України працювало коло 11 тис. робітників. Загалом австро-угорський та німецький капітал брав активну участь у розвитку пивоваріння на Західній Україні, тоді як в спиртогорілчаній галузі він здебільшого орієнтувався на сферу торгівлі та фінансування монопольних об'єднань.

Тютюнова промисловість Західної України була винятковою монополією держави. Загалом було чотири фабрики на яких працювало понад чотири тисячі робітників. Щорічно тютюнова промисловість наповнювала бюджет майже 20 млн крон.

На відміну від інших галузей економіки Західної України, в харчовій промисловості іноземний капітал хоч і був представлений, проте домінантні позиції займали місцеві магнати та дрібні виробники. За приблизними підрахунками Я. Хонігсмана, австро-угорські, німецькі та чеські підприємці інвестували приблизно 12 млн крон, що складало десь п'яту частину усіх вкладень у підприємства харчової галузі [14, с. 100].

Переважно за рахунок власного капіталу в другій половині XIX ст. розвивались легка, текстильна та шкіряно-взуттєва промисловість, целюлозно-паперове виробництво та поліграфічна галузь. Продукція цих виробництв експортувалась до європейських країн та країн Близького Сходу, а целюлозно-паперова продукція навіть потрапляла на ринки Китаю, Індії та Японії. Проте під тиском конкуренції із західноєвропейськими виробниками багато місцевих фірм на початку XX ст. припили свою діяльність.

Загалом в другій половині XIX – на початку XX ст. в економіку Західної України активно надходили іноземні інвестиції, частка яких в промисловості краю складала понад 70% (коло 600 млн крон). Найбільший вплив зарубіжний капітал мав у гірничодобувній, нафтопереробній, лісопильній, деревообробній, хімічній, електроенергетичній галузях промисловості.

Продукція місцевої промисловості реалізовувалась не лише на внутрішньому ринку, але і поступала на експорт. Так, вартість

товарів, вивезених із Галичини та Буковини у 1900 р. становила 106 млн крон, у 1904 р. – 96 млн крон, в 1908 р. – 216 млн крон і у 1912 р. майже 300 млн крон [23, с. 9]. Переважна частка експорту припадала на Австрію та Німеччину, натомість мало використовувались ринки Східної України, Польщі та Молдови. Хоча зовнішня політика австро-угорського уряду загалом мала протекціоністський характер, проте він стосувався здебільшого саме австрійської економіки, а до окраїнних земель застосовувалась митно-тарифна політика, що була несприятливою для експорту промислових товарів. Перевагами митно-торговельного протекціонізму користувалися зазвичай представники титульної нації метрополії, таким чином заходи вибіркового покровительства суттєво зменшували потенціал розвитку українського господарства та українських виробників [1, с. 247–248]. Через такий нерівномірний підхід уряду до розвитку окремих територій імперії економіка Західної України щорічно втрачала по 40–50 млн крон [14, с. 130]. Більшість зовнішньоторговельних операцій, а також фінансування та транспортування товарів проводились під супроводом європейських торгових компаній, з якими співпрацювали місцеві оптові заклади. Загалом вплив екзогенних чинників на трансформацію українського господарського середовища виразно простежується в період ринково-ліберальних реформ другої половини XIX ст. В. Небрат відзначає, що це було пов'язане із слабкістю інституційних механізмів капіталізації активів, відсутністю визначеного правового поля підприємницької діяльності, домінуючим положенням у господарському та підприємницькому середовищі неукраїнців за походженням, раннім зародженням та форсованим розвитком монополістичних тенденцій, обумовлених слабкістю конкурентного середовища та урядовим заступництвом щодо великих підприємств [10, с. 66–67].

У товарній структурі зовнішньої торгівлі проявився аграрний характер економіки західноукраїнських земель, адже понад 90% експорту становила сировина (продукти сільського господарства та тваринництва, жива худоба, лісоматеріали та лісопродукти, деревне вугілля, метиловий спирт, кам'яна та кухонна сіль, залізни, цинкові та олов'яні руди, нафта, озокерит тощо) та напівфабрикати (нафтопродукти, шкіра, овчина, кераміка, скляний посуд, металеві вироби, паперові та ткацькі вироби, пиво, спирт, горілка, консерви, прості сільськогосподарські знаряддя). Промислова продукція займала незначне місце. Разом з тим 72% імпор-

ту припадало якраз на готові промислові товари (електротехнічні вироби, полотно, взуття, бавовняні та шовкові вироби), споживчі товари (кава, чай, перець, гвоздика, рис, цукор) та предмети розкоші. Чимало завозилось також товарів безпосередньо для місцевих промислових потреб, зокрема транспортне обладнання, виробниче устаткування, штучні добрива, хімічні матеріали, цемент, фарба, вугілля, кокс тощо [17].

Щодо банківського капіталу, то Західна Україна перебувала у сфері впливу різних центрально-польських і закордонних банків та страхових установ, які мали там свої відділення. Крайові банки й страхові агентства, зокрема українські Земельний Банк, Центробанк, Дністер і Карпатія відігравали незначну роль.

Розвиток внутрішньої та зовнішньої торгівлі засвідчив, що Західна Україна для Австро-Угорщини була здебільшого ринком збуту готової промислової продукції, а також джерелом дешевої сировини та робочої сили. Цим активно скористались європейські підприємці, котрі постачали на вигідних умовах свою продукцію на західноукраїнський ринок, або захоплювали домінуючі позиції в місцевих галузях промисловості, що обслуговували потреби європейських промислових монополій. Іноземний капітал, зокрема австрійський, чеський та німецький, посилював тенденції монополізації промислового виробництва у Західній Україні на початку XX ст., сприяв зрощенню банківського та промислового капіталу, що негативно позначилось на розвитку господарства краю, адже не витримувала тиску місцева промисловість, скорочувались робочі місця та зростало безробіття, погіршувались умови праці, що в сукупності із нестачею земель сільськогосподарського призначення, національною дискримінацією, політичними обмеженнями та міграційною політикою уряду штовхало українців до еміграції та пошуку кращих умов для життя та праці. Місцеве працездатне населення масово виїжджало на Американський континент, зокрема до США, Канади, Бразилії, Аргентини [2], а також до Австралії, Нової Зеландії, Російського Сибіру тощо. Протягом першого десятиріччя XX ст. на Американський континент переселилися понад 300 тис. чоловік з Галичини і Буковини і 40 тис. із Закарпаття, а до Першої світової війни із Західної України виїхало майже 800 тис. чоловік. Поряд із незворотною (постійною) трудовою трансатлантичною еміграцією наприкінці XIX – на початку XX ст. досить активно розвивалась сезонна заробітчанська міграція зі Східної Галичини, Буковини та Закар-

паття до Великої Британії, Данії, Німеччини, Португалії, Румунії, Франції, Швеції, Швейцарії та інших європейських країн [19, с. 105–106]. Українці-заробітчани працювали як у аграрній сфері, так і на заводах, фабриках та копальнях. Разом з тим паралельно відбувався зворотній процес – західноукраїнські землі інтенсивно заселялися поляками. Їх чисельність в Галичині за перше десятиріччя ХХ ст. зросла на 19,4%, а чисельність українців – лише на 8,9% [4, с. 15–21]. Загалом за три десятиліття (1880–1910 рр.) кількість поляків у Східній Галичині зросла на 1 млн осіб. Якщо в східній частині краю раніше проживала третина всіх галицьких поляків, то у 1910 р. їх було вже 45%, тобто майже половина. При цьому поляки здебільшого оселялись у великих містах. Це змінювало етнонаціональну структуру західноукраїнських земель та посилювало позиції поляків в управлінських справах, у судочинстві, армії та інших сферах суспільного життя.

Висновки. В другій половині ХІХ – на початку ХХ ст. розвиток міжнародних економічних зв'язків Західної України відбувався у таких формах: імпорт капіталів, експорт товарів та міграція робочої сили. Наприкінці ХІХ ст. у західноукраїнське господарство почали активно надходити інвестиції із Німеччини, Австрії та Чехії. Побудова залізничних колій відкрила східні райони Австро-Угорської імперії в якості ринку збуту та джерела сировини для західноєвропейського капіталу, обумовила відповідну спеціалізацію виробництва та заклала основи диспропорційного розвитку економіки західноукраїнських земель. Найбільший інтерес у європейських підприємців викликали залізничне будівництво, хімічна, машинобудівна, нафтовидобувна і нафтопереробна, електроенергетична, лісопильна, деревообробна та озокеритна промисловість, банківська справа та оптова торгівля. Поряд з австрійськими та німецькими приватними капіталами в західноукраїнську економіку на межі ХІХ–ХХ ст. почав проникати американський, французький та англійський капітал.

Розвиток міжнародних економічних зв'язків західноукраїнських земель здебільшого визначався інтересами великої фабричної промисловості західних і центральних провінцій імперії. Таким чином західноукраїнське господарство включалось у світовий товарний обіг, зменшувались його патріархальні особливості, удосконалювались методи, засоби та форми виробництва, розвивався внутрішній ринок для товарів нових галузей промисловості.

1. Боднарчук Т.Л. Компаративний аналіз зовнішньоторговельної політики Російської та Австро-Угорської імперій (ХІХ – початок ХХ ст.). *Історія народного господарства та економічної думки України*. 2018. Вип. 51. С. 231–251.
2. Вобльї К.Г. Заатлантическая эмиграция, её причины и следствия: Опыт статистико-экономического исследования. Варшава: Тип. Варшавского учебного округа, 1904. 195 с.
3. Гордіца К.А. Державна політика стимулювання експорту: історичний досвід кінця ХІХ – початку ХХ ст. *Український соціум*. 2016. № 1. С. 102–113.
4. Качараба С., Рожик М. Українська еміграція. Еміграційний рух зі Східної Галичини та Північної Буковини у 1890–1914 рр. Львів, 1995. 121 с.
5. Клапчук В.М. Промисловість Галичини другої половини ХІХ – першої третини ХХ ст. URL: http://www.rusnauka.com/30_NNM_2012/Istoria/2_119066.doc.htm.
6. Ковальчак Г.І. Економічний розвиток західноукраїнських земель. Київ: Наук. думка, 1988. 325 с.
7. Кремер С. Історія заснування і розвитку Ходорівського цукрозаводу. Львів, 1928.
8. Кудласевич О.М. Особливості розвитку підприємницького середовища на українських землях в другій половині ХІХ – на початку ХХ ст. *Історія народного господарства та економічної думки України*. 2010. Вип. 43. С. 91–105.
9. Небрат В.В. Государственная политика внешней торговли как фактор экономического развития: исторические уроки. *Economics, management, law: problems and prospects*. Vol. 1. U.K.: Agenda Publishing House. 2015. С. 83–86.
10. Небрат В.В. Інституційні зміни національного господарства як результат міжнародної економічної взаємодії. *Конкурентоспроможність національної економіки*: Матеріали ХVІІ Міжнародної науково-практичної конференції (Київ, КНУ ім. Тараса Шевченка). Київ, 2017. С. 62–68.
11. Небрат В.В. Історичний вимір трендів зовнішньоекономічної політики. *Економіка України*. 2017. № 5–6. С. 151–169.
12. Туполев Б.М. Экспансия германского империализма в юго-восточной Европе в конце ХІХ – начале ХХ века. Москва: Наука, 1970. 334 с.
13. Хонігсман Я.С. Проникнення іноземного капіталу у нафтову промисловість Західної України. Львів: Книжково-журнальне вид., 1958. 88 с.

14. Хонігсман Я.С. Проникнення іноземного капіталу в економіку Західної України в епоху імперіалізму (до 1918 р.). Львів: Вид. Львівського університету, 1971. 254 с.
15. Центральний державний історичний архів України, м. Львів (ЦДІАЛ України). Ф. 248 (Окружна дирекція державних залізниць, м. Львів). Оп. 2. Спр. 1883, 2048, 2049, 2284, 3271, 3273, 3816-3822, 5212-5215, 6145-6150.
16. ЦДІАЛ України. Ф. 254. Оп. 1. Спр. 449. Арк. 13, 19.
17. Biegeleisen L.W. Stan ekonomiczny Malopolski na podstawie bilansu handlowego. Warszawa, 1921. 421 s.
18. Bujak F. Galicya. T. 2. Leśnictwo, górnictwo, przemysł. Lwów: nakł. Księgarni H. Altenberga; Warszawa: Księgarnia pod Firmą E. Wende i Spółka. 1910. 500 s.
19. Diamand H. Położenie gospodarcze Galicji przed wojną. Lipsk, 1915. 108 s.
20. Olszewski S. Mapa górniczo-przemysłowa Galicji z objaśnieniami. Lwów, 1911. 76 s.
21. Polski przemysł naftowy. Lwów: Krajowe towarzystwo naftowe, 1934. 49 s.
22. Rymar L. Galicyjski przemysł naftowy. Kraków: Drukarnia uniwersytetu Jagiellońskiego, 1915. 256 s.
23. Szczepański A. Zdolność eksportowa przemysłu galicyjskiego. Lwów, 1912.
24. Turska J. Przemysł solny w województwie ruskiem. Lwów, 1928.
25. Wierzbicki L. Rozwój sieci kolei żelaznych w Galicji: od roku 1847 włącznie do roku 1890. Lwów: Związkowa drukarnia we Lwowie, 1907. 71 s.

References

1. Bodnarchuk, T.L. (2018). Comparative analysis of foreign trade policy of the Russian and Austro-Hungarian empires (XIX – beginning of the XX century). *İstoriâ narodnogo gospodarstva ta ekonomičnoï dumki Ukraïni – History of economics and economic thought of Ukraine*, 51, 231-251. doi: <https://doi.org/10.15407/ingedu2018.51.231> [in Ukrainian].
2. Voblyi, K.H. (1904). Transatlantic emigration, its causes and consequences: The experience of statistical and economic research. Warszawa: Typ. Varshavskogo uchebnogo okruga [in Russian].
3. Gorditsa, K.A. (2016). State policy of export stimulation: historical experience of the late 19th - early 20th century. *Ukrayinskyj socium*

- *Ukrainian society*, 1, 102-113. doi: <https://doi.org/10.15407/socium2016.01.102> [in Ukrainian].
4. Kacharaba, S., Rozhyk, M. (1995). Ukrainian emigration. The emigration movement from Eastern Galicia and Northern Bukovina in 1890-1914. Lviv [in Ukrainian].
5. Klapchuk, V.M. Galician industry in the second half of XIX – the first third of XX century. Retrieved from: http://www.rusnauka.com/30_NNM_2012/Istoria/2_119066.doc.htm [in Ukrainian].
6. Kovalchak, H.I. (1988). Economic Development of Western Ukrainian Lands. Kyiv: Naukova dumka [in Ukrainian].
7. Kremer, S. (1928). History of founding and development of Khodoriv sugar factory. Lviv [in Ukrainian].
8. Kudlasevych, O.M. (2010). Features of the development of business environment in the Ukrainian lands in the second half of the nineteenth – early twentieth century. *İstoriâ narodnogo gospodarstva ta ekonomičnoï dumki Ukraïni – History of economics and economic thought of Ukraine*, 43, 91-105 [in Ukrainian].
9. Nebrat, V.V. (2015). State foreign trade policy as a factor of economic development: historical lessons. *Economics, management, law: problems and prospects*. Vol. 1. (pp. 83-86). U.K.: Agenda Publishing House [in Ukrainian].
10. Nebrat, V.V. (2017). Institutional changes in the national economy as a result of international economic interaction. *Competitiveness of the national economy: Proceedings of the 16th International Scientific and Practical Conference*. Kyiv, 2017 (pp. 62-68). Kyiv: KNU [in Ukrainian].
11. Nebrat, V.V. (2017). Historical measurement of foreign economic policy trends. *Ekonomika Ukrainy – Economy of Ukraine*, 5-6, 151-169 [in Ukrainian].
12. Tupolev, B.M. (1970). The expansion of German imperialism in southeastern Europe in the late nineteenth and early twentieth centuries. Moscow: Nauka [in Russian].
13. Khonihsman, Ya.S. (1958). The incursion of foreign capital into the oil industry of Western Ukraine. Lviv: Knyzhkovo-zhurnal'ne vyd. [in Ukrainian].
14. Khonihsman, Ya.S. (1971). The incursion of foreign capital into the economy of Western Ukraine in the era of imperialism (until 1918). Lviv: Vyd. L'vivskoho universytetu [in Ukrainian].
15. Tsentral'nyj derzhavnyj istorychnyj arkhiv Ukrainy, m. Lviv (TsDIAL Ukrainy). F. 248 (Okružna dyrektsiia derzhavnykh zaliznyts', m. Lviv). Op. 2. Spr. 1883, 2048, 2049, 2284, 3271, 3273, 3816-3822, 5212-5215, 6145-6150 [in Ukrainian].

16. TsDIAL Ukrainy. F. 254. Op. 1. Spr. 449. Ark. 13, 19 [in Ukrainian].
17. Biegeleisen, L.W. (1921). Stan ekonomiczny Malopolski na podstawie bilansu handlowego. Warszawa [in Polish].
18. Bujak, F. (1910). Galicya. T. 2. Leśnictwo, górnictwo, przemysł. Lwów: nakł. Księgarni H. Altenberga; Warszawa: Księgarnia pod Firmą E. Wende i Spółka [in Polish].
19. Diamand, H. (1915). Położenie gospodarcze Galicji przed wojną. Lipsk [in Polish].
20. Olszewski, S. (1911). Mapa górnictwo-przemysłowa Galicji z objaśnieniami. Lwów [in Polish].
21. Polski przemysł naftowy (1934). Lwów: Krajowe towarzystwo naftowe [in Polish].
22. Rymar, L. (1915). Galicyjski przemysł naftowy. Kraków: Drukarnia uniwersytetu Jagiellońskiego [in Polish].
23. Szczepański, A. (1912). Zdolność eksportowa przemysłu galicyjskiego. Lwów [in Polish].
24. Turska, J. (1928). Przemysł solny w województwie ruskiem. Lwów [in Polish].
25. Wierzbicki, L. (1907). Rozwój sieci kolei żelaznych w Galicji: od roku 1847 włącznie do roku 1890. Lwów: Związkowa drukarnia we Lwowie [in Polish].

Стаття надійшла до редакції 23 жовтня 2019 р.