

*І.В. Довжук
(м. Луганськ)*

ЗОВНІШНЯ ТОРГІВЛЯ ПІДРОСІЙСЬКОЇ УКРАЇНИ У ПІСЛЯРЕФОРМЕННИЙ ПЕРІОД

Наддніпрянська Україна в післяреформений період посідала провідне місце у зовнішній торгівлі Російської імперії. З українських губерній експортувалися продукти землеробства й тваринництва, перш за все зерно, крупи, борошно, вовна, сало, м'ясо, худоба. З промислової продукції – цукор, сукно, канати, мило тощо; з 80-х рр. – кам'яне вугілля, залізна й марганцева руда, а з 90-х рр. – і металовироби. Україна дедалі більше втягувалася в сферу загальноросійських зовнішньоторгових зв'язків, у систему світового ринку. А наявність тут великої кількості товарного зерна й підвищення попиту на нього з боку західноєвропейських держав зумовили швидке зростання вивозу цієї продукції, особливо пшениці, з чорноморсько-азовських портів.

Мета цієї розвідки – проаналізувати стан та розвиток зовнішньої торгівлі України під владою Російської імперії в другій половині XIX – на початку XX ст. Даною проблемою так чи інакше займалися такі дослідники, як О. Билимович, І. Гуржій, К. Кононенко й ін.

У 1866–1870 рр. на чорноморсько-азовські порти припадало 46,8% вартості експортованих і 20,7% товарів, імпортованих через європейські порти Російської імперії. В наступні роки питома вага цих портів у зовнішній морській торгівлі країни ще більше зросла, становлячи в 1896–1899 рр. 57,3% вартості вивезених і 27,5% привезених товарів. В окремі роки питома вага цих портів була ще більшою. Серед них перше місце у зовнішній торгівлі належало Одесі. Ще в 1804 р. було дозволено провозити товари транзитом через останню у Молдавію, Валахію, Австрію й Пруссію, а також за море. Ще 10 травня 1817 р. царським маніфестом Одесі було “подаровано” статус порто-франко. У результаті місто стало місцем складування іноземних товарів, що розходилися звідси не тільки в Росію, а й у Польщу, через Кавказ – у Персію. Введення порто-франко сприяло перетворенню Одеси на один з найважливіших портів Російської імперії. Імпорт товарів через цей порт постійно зростав. Так, якщо в 1802 р. сюди було ввезено іноземних товарів на суму 719 тис. руб., то у 1860 р. на 14,8 млн руб.¹

В період розвитку капіталізму Україна стала одним з найзначніших районів товарного хліборобства Російської імперії. Тому їй належала велика роль у російському відповідному експорті. Особливо багато

хліба для зовнішнього ринку давали родючі степи Південної України, де швидше, ніж в інших районах краю, розвивалося капіталістичне землеробство.

Протягом 60–90-х рр. XIX ст. неухильно зростав експорт збіжжя (передусім пшениці, жита) з Російської імперії та зокрема з чорноморсько-азовських портів. Середньорічний вивіз зерна з країни в 1896–1897 рр. у порівнянні з 1861–1865 рр. збільшився майже в 6 разів (із 74,9 млн пудів до 433,9 млн пудів). За той же час експорт збіжжя через ці порти зріс у 6,7 раза (із 45,4 млн пудів названої продукції до 304,3 млн пудів) і становив 70,1% його загального вивозу. В 1900 р. було експортовано 106,5 млн пудів. У пореформені роки, за винятком окремих несприятливих у внутрішньому й зовнішньополітичному відношенні періодів, питома вага зерна, вивезеного з чорноморсько-азовських портів, дорівнювала 60–75% загальноросійського хлібного експорту².

Найважливішими з цих портів щодо експорту головних видів зерна (пшениця, жито, ячмінь, овес) були: Одеса, Миколаїв, Ростов, Новоросійськ, Таганрог, Маріуполь, Бердянськ, Севастополь. Перше місце серед усіх цих портів належало Одесі, торгівля якої охоплювала великий хлібний район, куди входили Херсонська, Бессарабська, Катеринославська, Київська, Полтавська та частково Волинська губернії. На Одеський порт припадало близько 50% збіжжя, що вивозилося з південних портів, і 20% загальноросійського хлібного експорту. Якщо в 60-х рр. з міста щорічно вивозилося від 30 до 40 млн пудів зерна, то у 1895 р. вивіз його досяг 120,2 млн пудів. З 1881 р. до 1899 р. Одеса щодо вивозу збіжжя була найбільшим портом Російської імперії³.

Чимало зерна з Наддніпрянщини експортувалося через балтійські порти та сухопутні митниці. Так, у 1895 р. з українських губерній тільки залізницями через балтійські порти було вивезено 7,7 млн пудів. А з Подільської й Волинської губерній у 1862–1864 рр. через Волочиську, Гусятинську, Дружкопільську, Ісаківецьку та Радзівіллівську митниці в середньому щорічно експортувалося по 333 тис. пудів зерна, у 1865–1867 рр. – по 1450 тис. пудів. За 1874 р. через Волочиську і Радзівіллівську митниці було вивезено понад 14 млн пудів зерна. Лише залізницями в 1895 р. через сухопутні митниці було експортовано з українських губерній 31 млн пудів зерна⁴.

Слід зазначити, що підросійська Україна була не тільки одним з найбільших районів товарного хліба взагалі, а й такого цінного експортного хліба, як пшениця зокрема. Спеціалізація сільського господарства Південної, Правобережної та частково Лівобережної України відбувалася у напрямі збільшення виробництва останньої. Ось чому на чорноморсько-азовські порти в окремі роки припадало 80–90%

усієї пшениці, вивезеної з Російської імперії. Так, середньорічний експорт пшениці з країни в 1896–1897 рр. був у 4,3 раза більший, ніж у 1861–1865 рр. (216,4 і 50,1 млн пудів відповідно). Вивіз її через чорноморсько-азовські порти за ці роки зріс у 4,5 раза (із 40,3 до 182,5 млн пудів)⁵.

В експорті пшениці передувала Одеса. Звідси у 1881–1885 рр. було вивезено останньої 37,1 млн пудів. В окремі роки з міста експортувалося понад 60 млн пудів її. Найголовнішими країнами-споживачами пшениці були Англія, Голландія, Франція, Німеччина, Італія, Бельгія, Туреччина, Австро-Угорщина, Португалія, Норвегія, Швеція й ін. Важливими портами в експорті її були також Бердянськ та Маріуполь. З першого, наприклад, середньорічний вивіз пшениці становив: у 1866–1870 рр. – 7,8 млн пудів, а в 1886–1890 рр. – 10,4 млн.

У післяреформений період збільшився експорт з Наддніпрянської України за кордон жита. Так, якщо в 1861–1865 рр. вивіз останнього через чорноморсько-азовські порти становив у середньому 1,9 млн пудів, то в 1886–1890 рр. – 43,1 млн. За 1896–1897 рр. середньорічний експорт його дорівнював 43,8 млн пудів. Значно зросла питома вага чорноморсько-азовських портів у загальному вивозі жита з Російської імперії. Так, у 1861–1865 рр. вона становила 13,7%, в 1886–1890 рр. – 52,4% й у 1896–1897 рр. – 57,4%. Через сухопутні митниці України жита експортувалося порівняно мало. Так, з найголовніших Радзівілівської та Волочеської митниць його вивозилося: в 1866–1870 рр. – 44 тис. пудів, у 1881–1885 рр. – 2,5 млн і в 1886–1890 рр. – 1,5 млн пудів⁶.

Важливу статтю експорту зерна з Російської імперії становив ячмінь, посіви якого швидко розширювалися у Південній Україні. В окремі роки вивіз ячменю з чорноморсько-азовських портів дорівнював десяткам мільйонів пудів, становлячи 80-90% загальноімперського експорту. Наприклад, у 1886–1890 рр. з цих портів його в середньому щорічно вивозилося по 5,1 млн пудів (81,3% загальноімперського експорту), у 1891–1895 рр. – 83,6 млн (90,4%), у 1896–1897 рр. – по 76,5 млн (89,5%). Головними портами на Чорному й Азовському морях по вивозу ячменю були Одеса, Миколаїв і Маріуполь. Що ж стосується кукурудзи, то лише з Одеси в 1882–1885 рр. її щорічно експортвалося по 7,9 млн пудів. У 1887 р. вивіз за кордон цієї сільгоспкультури досяг 30 млн пудів, з яких на Одесу припадало 23 млн. Переважну більшість її експортували в Англію, Бельгію, Голландію та інші країни. Чимало вивозилося з України борошна. У 60-х рр. XIX ст. лише з Одеси його щорічно в середньому експортувалося понад 737 тис. пудів. Переважно воно вивозилося у Туреччину, Єгипет, Англію, Бельгію, Голландію й Італію.

На пореформену Україну припадало в середньому 50-60% загальноімперського збору тютюну. Основна частина експортованого його країною йшла з останньої. В окремі періоди вивіз даної продукції у середньому становив таку кількість: у 1861–1865 рр. – 133 тис. пудів, 1871–1875 рр. – 249, 1881–1885 рр. – 251, 1886–1890 рр. – 281, 1896–1897 рр. – 299 тис. пудів. Як бачимо, експорт тютюну зростав, хоча і повільно.

Поряд з продуктами землеробства, з Наддніпрянської України за кордон вивозилася значна кількість різноманітних продуктів тваринництва, зокрема коні, рогата худоба, вівці, свині, вовна, шкіри, масло, сало, м'ясо тощо. Систематичні відомості про частку України в загальноімперському експорті коней відсутні. Але досить сказати, що у 1863 р. з 392 тис. руб. загальної вартості їх, проданих за кордон, на одну лише Одесу припадало 103 тис. руб., або 26%. 1864 р. з цього міста було вивезено коней на 201 тис. руб., що становило близько 37% вартості їх загальноімперського експорту ⁷.

В 60–70-х рр. XIX ст. спостерігався інтенсивний вивіз з Російської імперії великої рогатої худоби: експортувалося від 30 до 86 тис. голів. Але з 80-х рр. він скоротився, не виходячи у 90-х рр. за межі 10–17 тис. їх. Головними пунктами вивозу худоби в європейські країни були Лібавська, Сосницька, Одеська, Миколаївська та Севастопольська митниці. Велика кількість її експортувалася за кордон через волинські й подільські митниці. Переважна більшість великої рогатої худоби відправлялася в Австро-Угорщину, Німеччину, Італію, Англію, Францію, Грецію, Єгипет, Китай, Персію.

У 60-х рр. XIX ст. вивіз великої рогатої худоби з Одеси коливався у межах 3–11 тис. голів. У 80-х рр. місто продовжувало збільшувати цей експорт. З 1880 до 1889 р. звідси щорічно в середньому вивозилося по 15,8 тис. голів останньої. Зокрема у 1885 р. її було продано близько 42 тис. і в 1887 р. – близько 43 тис. Були роки, коли на Одесу припадав майже весь експорт великої рогатої худоби з Російської імперії через європейські митниці. Так, у 1889 р. з країни було вивезено 16,7 тис. голів її, з яких на азіатські митниці припадало 1,5 тис., а на європейські 15,2 тис. За названий рік Одеса продала понад 15 тис. голів великої рогатої худоби, що становило 90% загальноімперського вивозу. Основними районами привозу її в Одесу були Херсонська, Подільська та Бессарабська губернії. Частково вона привозилася також з Таврійської, Київської й деяких інших українських губерній ⁸.

Наддніпрянська Україна, маючи розвинене вівчарство, постачала на зовнішній ринок велику кількість овець. Вони експортувалися як через сухопутні митниці, так і через морські порти, головним з яких була

Одеса. В 1886–1890 рр. з останньої щорічно вивозилося у середньому по 74,3 тис. овець. Вони експортувалися переважно в Австрію, Туреччину, Англію, Францію, Єгипет і Грецію. Важливу статтю експорту становила також овеча вовна. Через європейські кордони у другій половині XIX ст. її експортувалося в такій кількості: у 1861–1865 рр. – 1,1млн пудів, 1876–1880 рр. – 1,3млн, 1886–1890 рр. – 1,8млн, 1891–1895 рр. – 1млн, у 1896–1897 рр. – 837 тис. пудів⁹. Ці дані свідчать про те, що з імперії (в тому числі з України) вивозилася значна кількість вовни, що цей експорт (за винятком 90-х рр.) розширювався. На скорочення вивозу її в 90-х рр. вплинув як занепад у пореформений період вівчарства, особливо тонкорунного, так і посилення на європейському ринку конкуренції з боку Австралії, що постачала його величезною кількістю вовни.

Від 50% та більше української вовни продавалося за кордон через Одесу. Взагалі вона була найбільшим пунктом експорту останньої з країни. Так, у 1861–1864 рр. пересічна вартість вивезеної вовни з імперії через усі європейські митниці становила 17,3 млн руб., з яких 8,5 млн руб. припадало на Одесу. У 1861–1865 рр. з міста щорічно експортувалося по 357 тис. пудів вовни, а в 1866–1870 рр. – по 295 тис. пудів¹⁰. Крім цього, вона з України вивозилася також через інші чорноморсько-азовські порти й сухопутні митниці. Тільки через Волочиську, Радзівільську і Дружкопільську митні застави у 1879–1883 рр. її вивозилося на 2,5 млн руб. Країнами-імпортерами російської та української вовни були Англія, Франція, Австрія, Німеччина, Туреччина, Бельгія й ін. в 1881–1885 рр. іноземним країнам продавалося тонкорунної вовни у середньому щорічно по 690 тис. пудів¹¹.

З другої половини 70-х рр. XIX ст. з Російської імперії починає зростати експорт цукру, основну частину якого давала Україна. Заводи останньої щорічно виробляли 80% загальноімперської кількості даної продукції. Більше того, Наддніпрянина в останній чверті XIX ст. за середньою продуктивністю цукрових підприємств посідала перше місце в Європі. Так, якщо один завод в Україні виробляв 160 34,2 тис. фунтів цукру на рік, то в Австро-Угорщині – 115 56,5 тис., у Росії – 9281 тис. фунтів, у Польщі – 8883,8 тис. фунтів, у Німеччині – 8739,3 тис., у Бельгії – 653 6,4 тис. та у Франції – 4478 тис. фунтів. На початку XX ст. підросійська Україна за кількістю вироблюваного цукру посідала друге місце серед розвинених країн світу¹².

Зазначимо, що коли ідея централізації цукрової промисловості в російських губерніях зазнала поразки через неперевершені природні умови у Наддніпрянині й коли стало ясно, що в цій галузі пріоритет повинен бути відданий Україні, царська Росія зробила останню джерелом

свого збагачення і поставила її на службу своїм інтересам. Перш за все Російська імперія занесла цукор – продукт загального вжитку – до категорії товарів, що підлягали акцизним зборам. Підросійська Україна, залишаючись на другому місці з виробництва цукру, у його споживанні була на останньому. Якщо середньорічне споживання його на душу населення в Україні у 1887 р. становило 7,5 фунта, то в Англії за указаний рік – 81,2, у Франції – 27,8, Німеччині – 22,7, Іспанії – 9, Австрії – 13,5, Італії – 8,8 фунта¹³.

З 1 жовтня 1886 р. по 1 вересня 1891 р. з країни було експортовано 20,7 млн пудів цукру-піску, з яких на губернії Правобережної України припадало 17,7 пудів. Лише через Одеський порт у 80–90-х рр. XIX ст. вивозилися мільйони пудів його (в 1895 р. – майже 3 млн). Головним ринком збуту цукру була Англія, на яку у 1895–1896 рр. припадало майже 32% його експорту, далі йшли Персія (24,3%), Італія (24,1%) та Німеччина (9,7%). Сприяючи цукрозаводчикам, імперський уряд встановив високе мито за імпорту цієї продукції, а з 1876 р. запровадив останнім премії за її вивіз. Згідно з тарифом 1891 р., за кожний пуд експортованого цукру продавці мали сплачувати по 4 руб., що дорівнювало понад 81% його вартості. Це по суті була заборона імпортувати його. Таким чином цукрозаводчикам було вигідніше вивозити дану продукцію навіть тоді, коли на внутрішньому ринку були вищі ціни. Часто український цукор у Лондоні продавався в три рази дешевше, ніж у Києві¹⁴.

Надніпрянська Україна постачала зовнішній ринок також великою кількістю спирту. Зокрема значна кількість його експортувалася з Правобережної України. Так, у 1886–1890 рр. звідси щороку в середньому вивозилося по 736 тис. відер (1 відро – 12,3 л) спирту, у 1891–1895 рр. – по 385 тис. і в 1896 р. – 313 тис. відер, що до загальноімперського експорту даної продукції становило 14,1, 17,6 й 18,9%. Вивіз спирту з Лівобережної України був значно меншим. У 1886–1890 рр. він становив 378 тис. відер (або 7,2% загального експорту), в 1891–1895 рр. – 117 тис. (5,4%) та у 1896 р. – 7 тис. відер (0,4%). Велика кількість спирту вивозилася з Одеси, яка в останні десятиліття XIX ст. посідала друге (після Лібави) місце в імперії з експорту цього продукту. У 1885 р. вивіз спирту з останньої становив 3,8 млн відер, з яких 834 тис. (22%) продано через Одеський порт. На нього у 1895 р. припадало близько 510 тис. відер продукції (понад 29%) з 1,7 млн, експортованих з країни. Спирт в Одесу привозився з Правобережної, Південної й частково Лівобережної України¹⁵.

Південні порти і західні митниці Надніпрянщини відігравали значну роль в імпортній торгівлі Російської імперії. Сюди завозилася з багатьох країн різноманітна промислова та сільськогосподарська продукція,

зокрема метали, машини, устаткування, хімічні речовини, бавовняні, шерстяні, шовкові тканини, бавовна, рис, фрукти, прянощі, бакалійні товари. Так, привезені лише в Одеський порт товари в 1883–1890 рр. становили майже 11% вартості європейського імпорту країни¹⁶.

Активну участь у зовнішньоекономічних зв'язках брав Донецький басейн. У 1890-х рр. посилювався вивіз мінерального палива в Центрально-промисловий район, де найбільшим споживачем останнього стала Москва. Також поширюється постачання його на машинобудівні заводи Морського відомства під Петербургом. Однак в основному попит на продукцію вугільної промисловості зростає у першу чергу в межах Донецько-Придніпровського комплексу – головного індустріального району України.

На початку 90-х рр. XIX ст. підприємці починають виявляти зацікавленість у балканському ринку збуту. Висока якість донецького вугілля, територіальна близькість Донбасу до Константинополя, завершення будівництва Маріупольського порту, розвиток парового каботажу на Азовському й Чорному морях – усе це створювало сприятливі умови для організації збуту вугілля в Туреччину та його успішної конкуренції з англійським. Перша спроба експорту донецького вугілля мала місце у травні 1892 р., коли одна з найбільших акціонерних компаній Донецького басейну – Гірниче і промислове товариство на півдні Росії – відправило з Маріуполя в Константинополь партію своєї продукції. Однак там донецьке мінеральне паливо не могло конкурувати з англійським внаслідок більш низької собівартості останнього, а також у зв'язку з дешевизною фрахтів з Англії.

Бажання донецьких гірничопромисловців отримати пільги для організації збуту за кордон мінерального палива отримало підтримку з боку міністра фінансів С.Ю. Вітте. Під час обговорення цього питання в Кабінеті міністрів він наполіг на наданні власникам шахт низки пільг. Це дозволило підприємцям продавати на Константинопольському ринку вугілля за ціною, близькою до англійської. У 1894–1895 рр. неодноразово знижувалися міжнародні тарифи для всіх станцій відправки палива до Маріуполя з метою вивозу його в інші чорноморсько-азовські порти, а також за кордон.

Із середини 90-х рр. XIX ст. почалося поступове пожвавлення російсько-болгарських зв'язків. Наприкінці травня 1896 р. знову було відкрито болгарську лінію Російського товариства пароплавства й торгівлі із заходом у Бургас та Варну. Головним продуктом експорту в Болгарію стала донецька кам'яна сіль.

Останні десятиліття XIX ст. характеризувалися спробою власників шахт освоїти й румунський ринок. У 1890 р. вони з Донецького басейну вивезли туди першу партію кам'яного вугілля у кількості 10 тис. пудів¹⁷.

Зазначимо, що морські перевезення по Азовському морю збільшилися, коли до Ростова, Таганрога, Маріуполя, Бердянська і Керчі було підведено залізницю, яка сполучила ці порти майже зі всіма регіонами Російської імперії. На перше місце за тоннажем у перевезеннях морем вийшло донецьке вугілля, що експортувалося через порт Маріуполя. Рейдове загруження в останньому ускладнювалося великою кількістю вантажів, а поглиблення порту у р. Кальміус не давало необхідних результатів. До того ж він ставав малоприсадним для зимового відстою суден. Тому в 1886 р. почалися роботи по будівництву нового, більш сучасного у технічному оснащенні порту. За три роки основні торгові спорудження були побудовані. Акваторія становила майже 57 тис. кв. м, а довжина молу – 480 м. До нового порту було підведено залізницю. Перша його черга відкрилася в серпні 1889 р. навантажуванням вугілля на пароплав “Медведица”. У подальшому в порту продовжувалося будівництво внутрішнього молу, маяків, поглиблення його акваторії тощо. Якщо щоденний вивіз вантажів з Маріупольського порту на Кальміусі за період з 1880 по 1889 р. становив у середньому майже 4 тис. пудів, то після його модернізації він збільшився до 12 тис. пудів¹⁸.

Завершуючи огляд участі України в експорті Російської імперії, наведемо деякі узагальнюючі дані про абсолютну й відносну вартість товарів, що йшли за кордон через найголовніші українські сухопутні та морські митниці. В 1863–1864 рр. вивіз країни через європейський кордон у середньому дорівнював 160 млн руб., з яких на Одеську митницю припадало 30 млн руб., або 18,7%. Протягом 1883–1890 рр. з Російської імперії через цей кордон щорічно в середньому експортувалося життєвих припасів на 356,9 млн руб., сирих і напівоброблених матеріалів на – 203,2 млн, тварин – на 13 млн і виробів – на 12,8 млн руб. Якщо звернутися до даних про вивіз цих товарів через сухопутні митниці (головним чином Волині й Поділля) та чорноморсько-азовські порти, то виявляється, що звідси пересічно вивозилося життєвих припасів на 213 млн руб., сирих і напівоброблених матеріалів – на 32,6 млн, тварин – на 4,7 млн та виробів – на 7,5 млн руб. Отже, на сухопутні митниці й чорноморсько-азовські порти припадало майже 60% експортованих з країни життєвих припасів, 16% сирих і напівоброблених матеріалів, 36% тварин та близько 59% виробів. За названі роки з Російської імперії вивозилося у середньому щорічно товарів на 586 млн руб. З них через сухопутні митниці й чорноморсько-азовські порти – на 257,6 млн руб., що становило 44%.

Наддніпряньська Україна посідала далеко не останнє місце і в імпортній торгівлі. Через її порти й сухопутні митниці щорічно привозилася велика кількість різноманітних товарів з багатьох іноземних країн, а саме: бавовни, бавовняних, вовняних та шовкових тканин, оливи, фарб,

свинцю й олова, заліза, кам'яного вугілля, машин, фруктів, чаю, кофе, різних прянощів, вин тощо. Так, через Одеський порт було імпортовано заліза, чавуну і сталі в 1875 р. 961 тис. пудів, у 1885 р. – 905 тис. та в 1895 р. – 1,8 млн пудів, кам'яного вугілля відповідно 10,3, 14 і 5,8 млн пудів, бавовни і бавовняної пряжі 642 тис., 1,3 млн й 1,6 млн пудів, чаю та кофе 118, 138 і 178 тис. пудів, прянощів 37, 45 та 73 тис. пудів, оливи й олії 295, 306 і 134 тис. пудів. Отже, в Одесу ввозилася велика кількість товарів. Через цей порт також імпортувалося на сотні тисяч карбованців різного посуду, шкіряних виробів, соди, риби¹⁹.

В це місто ввозилися товари з європейських, азіатських, африканських та американських країн. Зокрема метали і металеві вироби імпортувалися із західноєвропейських країн, бавовна зі США, Єгипту, Персії, Туреччини; чай, кофе, прянощі, фрукти, рис – з Туреччини, Індії, Кореї, Китаю й інших східних країн. З відкриттям Суецького каналу Одеса стала відігравати роль своєрідного складу товарів, що привозилися зі Сходу для всієї Російської імперії. Вона також набула великого значення як транзитний пункт у зовнішній торгівлі. Для експорту за кордон туди доставлялися з Центральної Росії та Привіслянського краю вовняні й бавовняні вироби; з Поті та Батумі – тютюн, з Баку та Батумі – нафтові продукти. Привезені в Одеський порт іноземні товари частково осідали у місті, а переважна більшість відправлялася у різні регіони Росії й України.

В 1861–1864 рр. у Російську імперію привозилося товарів через європейський кордон у середньому на 138,1 млн руб., з яких на Одеський порт припадало 10,4 млн руб., або 7,5%. Згодом питома вага останнього в імпорті країни ще більше зростає. Так, протягом 1883–1890 рр. сюди привозилось товарів пересічно на 53,4 млн руб., що становило 11% вартості європейського імпорту імперії. Якщо звернутися до даних про ввіз іноземних товарів, то виявляється, що в 1883–1890 рр. у країну через чорноморсько-азовські порти та сухопутні митниці російсько-австрійського кордону в середньому імпортувалося життєвих припасів на 28,9 млн руб., сирих та напівоброблених матеріалів – на 41 млн руб. та виробів – на 16,5 млн руб. За ті ж роки у Російську імперію через європейський кордон (чорноморські порти) в середньому привозилось життєвих припасів на 79,8 млн руб., сирих і напівоброблених матеріалів – на 239,3 млн руб. та виробів – на 75,7 млн руб.²⁰

Підкреслимо, що промисловий розвиток кінця XIX ст. сприяв появі не тільки нових бірж, зростанню їх ролі, а й висунув на порядок денний створення інституту *торгово-промислових палат* у Російській імперії. Вперше таке питання було поставлено в листопаді 1903 р. на особливій нараді, що була скликана, за ініціативою впливових підприємців, Міністерством фінансів. Однак нарада дійшла висновку залишити ці функції

за біржовими організаціями, які, розвиваючись, заміняли торгово-промислові палати. І тільки в 1911 р., за ініціативою купців та фабрикантів, у С.-Петербурзі було створено Російську експортну палату для сприяння розвитку вивозу вітчизняних товарів, а також розробки пов'язаних з цим питань. Це була перша громадська торгова палата, яка реально проіснувала до 1912 р. Є підстави вважати, що саме від неї бере початок і розвиток торгово-промислових палат в Україні.

18 лютого 1912 р. у залі урочистих засідань Київського комерційного інституту відбулося зібрання засновників Південно-Західного відділення Російської експортної палати. Створенню її надавалося великого значення. Зібрання відкрив київський губернатор камергер А.Ф. Гірс, потім голова Російської експортної палати, член Державної ради шталмейстер В.І. Денисов у своєму виступі привернув увагу слухачів до того, що важливим фактором розвитку продуктивних сил є правильно організований збут промислової й сільськогосподарської продукції, наголосивши на потребі виставлення на світові ринки лишків вироблених товарів. При цьому він додав, що зовнішня державна заборгованість Російської імперії становить понад 9 млрд. руб., яку доводиться віддавати золотом. З основною доповіддю виступив директор Київського комерційного інституту, професор М.В. Довнар-Запольський (1867 –1934). Виклавши бачення завдань російського експорту, він наголосив, що відкриття палати має велике громадське значення, бо торгівля перестала бути суто приватною справою, вона стала важливим фактором розвитку країни, має державне значення, і міжнародні відносини великою мірою базуються на торговельній співпраці²¹. Таким чином, у Києві було створено відділення Російської експортної палати, в сферу впливу якого входили Київська, Подільська та Волинська губернії.

На зібранні був прийнятий статут Південно-Західного відділення, розроблений згідно з положенням про Російську експортну палату. Основні завдання його визначалися у сфері розвитку експорту. Встановлювалося, що відділення палати складається з дійсних членів і членів-кандидатів у дійсні члени, які, на відміну від перших, мали право дорадчого голосу. Кошти його склалися із субсидій, що могли надавати зацікавлені в експорті установи й окремі особи, а також із щорічних членських внесків. Кожному члену відділення Палати надавалася можливість користуватися довідниками та даними торгово-промислового характеру, послугами у галузі експортної справи, а також отримувати безкоштовно друковану продукцію торгової тематики. Головою правління Південно-Західного відділення Російської експортної палати було обрано М.В. Довнар-Запольського.

На 1 липня 1913 р. членами відділення Палати стали 109 промислових і сільськогосподарських підприємств, торгових й експедиційних

контор, комерційних банків, фірм, підприємців тощо. В тому ж році відділенням Палати було видано довідник “Весь Юго-Западный край. Справочная и адресная книга по Киевской, Подольской и Волынской губерниям”. Тут опубліковано звіт про виконану роботу, йдеться про плани на найближчу перспективу, повідомляється про розглянуті питання, пов’язані з розвитком внутрішнього й зовнішнього ринків та перш за все з експортом цукру, спирту, м’яса, лісоматеріалів²².

Таким чином, у післяреформений період у зовнішній торгівлі підросійської України відбулися нові якісні зміни. Розширилась її географія, збільшився асортимент товарів, зросли обсяги товарообороту. З’явилися прогресивні форми товарообміну. Важливого значення почали набувати товарні біржі. Створене Південно-Західне відділення Російської експертної палати сприяло розвитку експорту як практичною діяльністю, так і просвітницькою шляхом надання консультацій, інших послуг, пропагандою знань стосовно правил міжнародної торгівлі. З України йшло за кордон багато сільськогосподарської продукції й промислових виробів. Зокрема Донбас з 90-х років став постачальником мінерального палива для ряду країн Європи.

¹ Лановик Б.Д., Матисякевич З.М., Матейко Р.М. Економічна історія України і світу: Підручник. – К., 1999. – С. 570.

² Сборник сведений по истории и статистике внешней торговли России. – Т. 1. – СПб., 1902. – С. 9.

³ Отчет Одесского комитета торговли и мануфактур за 1895 г. – Одесса, 1896. – С. 20–22.

⁴ Билимович А.Д. Товарное движение на русских железных дорогах. Статистическое исследование. – К., 1902. – С. 78; Янсон Ю. Хлебная торговля на Волыни. – СПб., 1870. – С. 330–334.

⁵ Сборник сведений по истории и статистике внешней торговли России. – С. 18.

⁶ Отчет Одесского комитета торговли и мануфактур за 1895 г. – С. 11–12; Внешняя торговля по европейской границе и о таможенных сборах за 1890 г. – СПб., 1891. – С. 11.

⁷ Гуржій І.О. Україна в системі всеросійського ринку 60–90-х років XIX ст. – К., 1968. – С. 150–151.

⁸ Осипов А.Н. Русские сельскохозяйственные продукты на рынках Турции и Египта // Сельское хозяйство и лесоводство. – 1891. – № 9. – С. 17–18, 29–30.

- ⁹ Сборник сведений по истории и статистике внешней торговли России. – С. 291–292.
- ¹⁰ Труды Одесского статистического комитета. – Вып. 4. – Одесса, 1870. – С. 137.
- ¹¹ Военно-статистическое обозрение Волынской губернии. – Ч. 1. – К., 1887. – С. 320.
- ¹² *Kononenko K.* Ukraine and Russia: A history of the economic relations between Ukraine and Russia (1654 –1917). – Milwaukee, WI, 1958. – P. 125.
- ¹³ *Довжук І.В.* Наддніпряньська Україна в добу бездержавності (кінець XVIII – XIX століття) // Бодрухин В.М., Довжук І.В., Литвиненко В.Ф. та ін. Нариси з історії української державності (до кінця XIX століття): Монографія. – Луганськ, 2000. – С. 123.
- ¹⁴ Історія народного господарства Української РСР: У 3-х т., 4-х кн. – Т. 1. – К., 1983. – С. 275.
- ¹⁵ *Гуржій І.О.* Назв. праця. – С. 161.
- ¹⁶ Історія народного господарства Української РСР. – С. 357.
- ¹⁷ История родного края (Часть первая): Учебное пособие. – Донецк, 1998. – С. 215–216.
- ¹⁸ Там само. – С. 221–222.
- ¹⁹ *Гуржій І.О.* Назв. праця. – С. 162–163.
- ²⁰ Там само. – С. 165.
- ²¹ Торгово-промислова палата України. Минуле. Сьогодення. Погляд у майбутнє. Історичний нарис. – К., 2002. – С. 18, 20.
- ²² Там само. – С. 21–24.