

УДК 94 (477)

Андрій Лень



ОСОБЛИВОСТІ ЗБУТУ ПРОДУКЦІЇ ХАРЧОВОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ УКРАЇНИ НА ЗОВНІШНІ РИНКИ В ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ – НА ПОЧАТКУ ХХ СТ.

У статті розглядається проблема збуту продукції харчової промисловості українських губерній Російської імперії у другій половині ХІХ – на початку ХХ ст. на зовнішні ринки. Досліджуються ринки збуту продукції, аналізуються наслідки для України та Російської імперії загалом.

Ключові слова: Україна, торгівля, експорт, ринок, промисловість, транспорт.

Зовнішня торгівля була невід'ємною складовою економічного розвитку України в другій половині ХІХ – на початку ХХ ст. і безпосередньо пов'язана зі становленням українських міст, розвитком торгівлі, суднобудування та залізничного транспорту. Одним із основних ключових завдань даної праці є аналіз розвитку зовнішнього ринку збуту товарів харчової промисловості на Україні в зазначений період. До історії зовнішньої торгівлі України зверталися такі дослідники як І. Гуржій [1], І. Довжук [2], К. Завальнюк [3], В. Павлюк [4] та інші. Проте на даний час залишається ще ряд проблем, які ми намагалися з'ясувати та дослідити.

У зовнішній торгівлі Російської імперії у другій половині ХІХ – на початку ХХ ст. значну роль відігравала Україна із своєю багатогалузевою економікою та великими чорноморсько-азовськими портами і важливими сухопутними митницями на західному кордоні. Розвиток внутрішнього ринку, спеціалізації промислового і сільськогосподарського виробництва, поліпшення транспортного сполучення тощо обумовили розширення зовнішньоторговельних зв'язків.

Виникнення і розвиток залізничного транспорту, як важливої галузі промислового виробництва, відіграло значну роль у соціально-економічному житті Російської імперії, в тому числі і України, прискоривши становлення ринкової економіки. Залізничне будівництво привело до подальшого розширення зовнішньої торгівлі.

Україна була однією з національних країн, в якій особливо широко розгорнулося нове залізничне будівництво. Одним із важливих підсумків діяльності російської держави у ХІХ – на початку ХХ ст. було створення залізничного транспорту. На початку ХХ ст. російські магістралі поєднали важливі промислові і сировинні райони, з'єднавши центр Росії з портами Балтійського і Чорного морів, а також з тихоокеанським побережжям. Сітка залізних доріг, яка збільшилася до 1914 р. до 65 тис. верст, виступала міцним каталізатором соціально-економічних процесів у країні і в значній мірі визначала військово-стратегічний потенціал імперії [5].

Важлива роль у перевезенні вантажів належала річковому та морському транспорту. Розвиток річкового пароплавства, поряд із залізничним транспортом, сприяв розвитку торгівлі України в системі всеросійського ринку.

Одночасно помітного розвитку набув морський транспорт, що відіграв важливу роль у розвитку зовнішньої торгівлі із Західною Європою, країнами Середземномор'я. З відкриттям у 1869 р. Суецького каналу через азовсько-чорноморські порти значно збільшилися перевезення на Далекий Схід, Південно-Східну Азію і Близький Схід. Зросли такі важливі морські порти як Одеса, Миколаїв, Херсон, Маріуполь, Бердянськ [6]. Завдяки морському транспорту сільгоспродукція з Правобережжя України надходила до найважливіших морських портів країни [7].

Чималу роль відіграла Україна в імпорتنій торгівлі Росії. Через українські порти і сухопутні митниці йшла велика кількість іноземних товарів, що знаходили збут як на Україні, так і у великоруських губерніях. Одна частина іноземних виробів безпосередньо

йшла на поповнення товарів у купецькі крамниці, друга – продавалася оптом на українських ярмарках; звідти через торговців іноземні товари попадали на міські торги і сільські базари, а також у міські і містечкові крамниці [8].

Напередодні Першої світової війни з України вивозилося за межі імперії товарів на суму 368,6 млн крб., а завозилося – на 106,2 млн крб. У загальному експорті Росії в цей час Україна становила майже 26, а в імпорті – 11,5 % [9].

Аналіз зовнішньої торгівлі показує, що Росія на світовому ринку була в переважній більшості постачальником сировини, причому лівова частка належала сільськогосподарській сировині.

Однією із важливих складових експорту був цукор, який збувався у різні періоди в різні регіони. Цукор, який вироблявся в Україні на початку XX ст., вивозився за кордон, в основному, у Фінляндію.

В цілях підтримки винокуріння відбувалося також експортування спирту за кордон [10]. Значна кількість спирту вивозилася з Правобережної України. Так, у 1886–1890 рр. звідси щороку в середньому вивозилося по 736 тис. відер спирту, у 1891–1895 рр. – по 385 тис. і в 1896 р. – 313 тис. відер, щодо загальноімперського експорту даної продукції становило 14,1, 17,6 і 18,9 %. Вивіз спирту з Лівобережної України був значно меншим. У 1886–1890 рр. він становив 378 тис. відер (або 7,2 % загального вивозу), у 1891–1895 рр. – 117 тис. (5,4 %) і в 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. У 1885 р. експорт 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 відер, вивезених із країни. Спирт в Одесу привозився з Правобережної, Південної і частково Лівобережної України [11]. У 1887 р. було вивезено з Одеси 274340 пудів меляси на суму 185221 крб. Цього ж року тютюну вивези 9726 пудів і 6091500 сигарет на суму 683515 крб. Ціни на місцевий тютюн були такими: Бессарабський – від 2 до 15 крб., Кримський – від 5 до 18 крб., Південнобережський – від 24 до 33 крб., Кавказький – від 4 до 16 крб. і Батумський – від 4 до 15 крб. [12]. У 1888 р. було вивезено 94758475⁰ спирту, тобто біля 950 тис. відер у Туреччину, Францію, Німеччину, Єгипет, Іспанію, Болгарію, Владивосток і турецького тютюну (листового і різаного) – 11397 пудів, зокрема, в Англію, Туреччину, Китай, Владивосток, Францію і Німеччину [13].

За період з 1884–1888 рр. з Одеси за кордон вивезли спирту на таку суму: у 1884 р. – на 1646923 крб., 1885 р. – 1669364 крб., 1886 р. – 1529304 крб., 1887 р. – 1627082 крб. і 1888 р. – 1895169 крб. [14]. У 1908 р. з Одеси вивезли 16000 пудів тютюну [15]; у 1910 р. – 17000 пудів тютюну [16]; у 1911 р. – 115804 пудів тютюну [17] і в 1912 р. – 115804 пудів тютюну [18]. Варто сказати, що у 1899 р. з Одеси за кордон було вивезено різної продукції у розмірі 114616878 пудів на суму 159443189 крб. [19]; у 1890 р. – відповідно вивезли на 126515141 крб. [20], проте ввезено у цей період в Одесу товару на 30463661 крб. [21]; 1892 р. з Одеси вивезли товару 35500000 пудів на 58103232 крб. [22]; 1895 р. – відповідно 132869353 пуди на 108027243 крб. [23].

Горілчана промисловість стала важливою статтею експорту Волинської губернії. Наприклад, у 1900 р. вивіз спирту з губернії за кордон становив 90 % його загальноросійського експорту [24].

У 1914 р. відбувався потужний експорт хмелю з території Російської імперії за кордон, зокрема, в Німеччину, Бельгію, а звідти – в Англію. Тому безпосередній продаж продукції Англії міг би забезпечити більш-менш стабільне становище російського хмелярства. Тому одним із головних завдань хмелярів було об'єднання всіх хмелярів імперії для продажу цієї продукції за кордон великими партіями [25].

Хміль з Волинської губернії на початку XX ст. постачався також і в Австрію та Німеччину, головним чином в міста Нюрнберг і Заац. В такому вигляді йшов під закордонною маркою в Англію, Францію, Бельгію та інші країни [26].

У період розвитку капіталізму Україна стала одним із найважливіших районів товарного хліборобства Російської імперії, а тому їй належала велика роль у російському хлібному експорті.

Особливо багато хліба для зовнішнього ринку давали родючі степи Південної України, де швидше, ніж в інших районах України, розвивалося землеробство [27].

У 1888 р. із Олександрійського повіту Катеринославської губернії було відправлено вантажів: по Харківсько-Миколаївській залізниці – 15439 вагонів; Катеринославській – 1327 і Фастівській – 1020 [28]. У 1890 р. виготовлена мука у районі південно-західних доріг збувалася у Санкт-Петербурзі, Москві, Варшаві, Бресті, Ризі, Вільно та інших містах [29].

В 1896 р. із Олександрійського повіту вивезли таку кількість хліба: по Харківсько-Миколаївській залізниці – 8141 вагон; Катеринославській – 881 і Фастівській – 509. У загальному з 1882 по 1896 рр. по Харківсько-Миколаївській залізниці із Олександрівського повіту було вивезено 83675816 пудів вантажу [30].

Головними хлібами, які вивозилися із повіту, були: пшениця – 35 %, ячмінь – 16,5 %, овочі – 6,1 %, овес – 5,7 %, насіння соняшнику – 3,3 %, сільськогосподарські залишки – 2,1 %, просо, гречка, кукурудза становили 1,5 %, сіно – 0,9 %, фрукти – 0,1 % [31].

Протягом 1900–1913 рр. оборот зовнішньої торгівлі більш ніж подвоївся. У російському експорті на сільськогосподарські продукти, особливо на зерно, технічні культури (льон, конопля) і деякі продукти тваринництва, припадало майже 2/3 (зернові у 1913 р. становили 2/5 вивозу, а в попередні роки – майже половину). В 1911–1913 рр. щорічні надходження від експорту зерна становили 596 млн крб. Традиційними статтями російського експорту були також ліс і хутра; з року в рік зростав вивіз масла, яєць, бекону. Експортом продуктів тваринництва в значній мірі відали банки, в тому числі іноземні, що мали тісний контакт з великими експортними конторами і товариствами іноземних фірм [32].

В цілому в експорті чотирьох важливих видів зерна на Україну у 1910–1913 рр. припадало 41,5 %, зокрема, пшениці – 36,2, жита – 49,6, ячменю – 54,8 і вівса – 16,3 % [33].

Протягом 60–90-х рр. XIX ст. неухильно зростав експорт збіжжя (передусім пшениця, жито) з Російської імперії і, зокрема, з чорноморсько-азовських портів. Середньорічний вивіз збіжжя з країни у 1896–1897 рр. в порівнянні з 1861–1865 рр. збільшився майже у 6 разів (із 74,9 млн пудів до 433,9 млн пудів). За цей час експорт продукції через чорноморсько-азовські порти зріс у 6,7 рази (із 45,4 млн пудів названої продукції до 304,3 млн пудів) і становив 70,1 % загального вивозу [34].

Найважливішими чорноморсько-азовськими портами були: Одеса, Миколаїв, Ростов, Новоросійськ, Таганрог, Маріуполь, Бердянськ, Севастополь. Перше місце серед усіх цих портів належало Одесі, торгівля якої охоплювала великий хлібний район. З Одеси зерно вивозилося до багатьох країн, головним чином в Англію, Францію, Німеччину, Австрію, Італію, Бельгію, Голландію [35].

В Одесу ввозились товари з європейських, африканських, азійських та американських країн. Згодом Одеса стала відігравати складом товару, що привозився зі Сходу для Російської імперії. Вона також набула значення як транзитний пункт у зовнішній торгівлі [36].

Жвава торгівля йшла і по Дунаю. Багато зерна вивозилося через дунайські порти в Одесу, а звідти значна його частина відправлялася за кордон. В Ізмаїлі після російсько-турецької війни 1877–1878 рр. швидко відроджувався порт. У 1879 р. через нього було відправлено 273 тис. четвертей пшениці, 139 тис. четвертей кукурудзи та інші сільськогосподарські продукти. Чимало хліба та інших товарів вивозилося через порти Рені й Кілію. Річковий порт з кількома пристанями діяв і в Акермані, розташованому на березі Дністровського лиману [37].

Чимало зерна з України вивозилося через балтійські порти й сухопутні митниці. Так, в 1895 р. з українських губерній тільки залізницями через балтійські порти було вивезено 7,7 млн пудів. А з Подільської і Волинської губерній у 1862–1864 рр. через Волочиську, Гусятинську, Дружкопільську, Ісаковецьку та Радзівіллівську митниці в середньому щорічно вивозилося по 333 тис. пудів зерна. У 1865–1867 рр. – по 1450 тис. пудів. За 1874 р. через Волочиську й Радзівіллівську митниці було вивезено понад 14 млн пудів зерна. Лише залізницями у 1895 р. через сухопутні митниці було вивезено з українських губерній 31 млн пудів зерна [38].

Наприкінці XIX ст. 83 % усього борошна, що постачалося в Білорусію, надходило з

України. Це становило близько 4,7 млн пудів. Найбільша кількість цього борошна розвантажувалася в Мінську, Пінську, Гомелі, Вітебську, Полоцьку, Бобруйську, Борисові, Орші, Рогачові [39].

У загальному світовому експорті п'яти хлібів пересічно з 1909–1913 рр. Україна давала: пшениці та пшеничного борошна – 9,1 %; жита та житнього борошна – 33,1 %; ячменю – 35,3 %; вівса – 7,3 %; кукурудзи – 1,4 %. Найбільшу статтю експорту з Правобережжя становили продукти сільського господарства. У хлібному експорті Російської імперії цей регіон у 1909–1913 рр. давав 15 % усього вивозу. Загальний експорт з України за межі Російської імперії становив у 1913 р. 388 млн крб., з яких 65 % припадало на необроблені сільгосппродукти, 20 % – на оброблені, 15 % – на іншу продукцію [40].

Пореформена Україна була одним з найбільших районів Росії по вирощуванню тютюну. На неї припадало у середньому 50–60, а в окремі роки й понад 70 % загального збору продукції. Отже, основна частина експортованого країною тютюну йшла із України. В окремі періоди вивіз даної продукції у середньому становив таку кількість: у 1861–1865 рр. – 133, 1866–1870 рр. – 132, 1871–1875 рр. – 249, 1876–1880 рр. – 271, 881–1885 рр. – 251, 1886–1890 рр. – 281, 1891–1895 рр. – 255 і в 1896–1897 рр. – 299 тис. пудів. Як бачимо, вивіз тютюну зростає, хоча й повільно. У зв'язку з тим, що український тютюн мав великий попит у країнах Північної Європи, його багато ввозилося через Петербурзький і Ризький порти [41].

На Чернігівський тютюн в окремі повіти надходили замовлення з різних місцевостей країни. На конотопський тютюн – переважно з великоросійських губерній і Сибіру; на сосницький – з Риги, західних губерній і Польщі; на борзенький – з Москви і великоросійських губерній; на ніжинський – з Риги, Вітебська, Могилева, Динабурга та Бобруйська; на ковельський – з Бердичева, Ніжина, Василькова, Київської губернії [42]. Полтавський тютюн ввозили на продаж у Москву, Петербург, Ригу і навіть у Сибір [43].

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 [44].

З Російської імперії, у тому числі й України, вивозилася за кордон велика кількість необроблених шкір. Так, у 1872–1873 рр. необроблених шкір було вивезено 282 тис. пудів, а оброблених – 33 тис. пудів, у 1882–1883 рр. відповідно 4589 тис. і 58 тис., у 1893–1895 рр. – 481 і 13 тис., у 1896–1897 рр. – 475 тис. пудів і 47 тис. пудів. Експортом необроблених шкір виділялися Ризький, Петербурзький і Одеський порти, а також митниці Правобережної України [45].

Варто відмітити, що у 1884 р. з Одеси за кордон було вивезено 350196 пудів вовни, 1885 р. – 296263, 1886 р. – 700848, 1887 р. – 383469, 1888 р. – 211686 пудів вовни [46].

Продукція суконних підприємств України йшла на близькі і віддалені ринки. Так, з Чернігівщини сукна збувалися у Петербург, Москву, Ригу, Вільно, Варшаву, а також на численні ярмарки [47].

Із середини 90-х років XIX ст. починається поступове пожвавлення російсько-болгарських зв'язків. Наприкінці травня 1896 р. знову була відкрита болгарська лінія Російського товариства пароходів і торгівлі із заходом у Бургас і Варнау. Головним продуктом експорту в Болгарію стала донецька кам'яна сіль [48].

Протягом XIX – на початку XX ст. у зовнішній торгівлі України відбулися нові якісні зміни. Розширилась її географія, збільшився асортимент товарів, зросли обсяги товарообороту, з'явилися прогресивні форми товарообміну. Таким чином, розвиток внутрішнього ринку, спеціалізації промислового і сільськогосподарського виробництва, поліпшення транспортного сполучення обумовили розширення у пореформений період торговельних зв'язків України з іншими районами Росії та Європи.

Список використаних джерел

1. Гуржій І. О. Розвиток товарного виробництва і торгівлі на Україні: (з кінця XVIII ст. до 1861 р.) / І. О. Гуржій. – К.: В-во АН УРСР, 1962. – 208 с.
2. Довжук І. В. Промисловий розвиток Донбасу в системі економіки Наддніпрянської України (кінець XIX – початок XX ст.) / І. В. Довжук. – Луганськ: В-во СНУ ім. В. Даля, 2003. – 312 с.
3. Завальнюк К. В. Торгівля промисловими товарами між Україною та Білорусією у другій половині XIX ст. / К. В. Завальнюк // Український історичний журнал. – 1998. – № 4. – С. 43–56.
4. Павлюк В. В. Магнаторія Волині в умовах розвитку ринкових відносин у другій половині

XIX ст. / В. В. Павлюк // Український історичний журнал. – 2000. – № 1. – С. 102–108. 5. *Елютин О. Н.* Российское железнодорожное хозяйство под огнём критики (1870–1880-е годы) / О. Н. Елютин // Вестник Московского университета. – Серия 8. История. – 2001. – № 6. – С. 25. 6. *Загоруйко В.* По страницам истории Одессы и Одесчины: (Период промышленного капитализма, 1861–1895) / В. Загоруйко. – Одесса: Кн. изд-во, 1960. – С. 349. 7. *Власюк І.* Торгівля і транспорт на Правобережній Україні в період Столипінської аграрної реформи / І. Власюк // Київська старовина. – 1999. – № 5. – С. 168. 8. *Гуржій І. О.* Розвиток товарного виробництва і торгівлі на Україні: (з кінця XVIII ст. до 1861 р.) / І. О. Гуржій. – К.: В-во АН УРСР, 1962. – 185 с. 9. *Історія народного господарства Української РСР*: у 3 т. 4 кн. / [за ред. І. І. Лукінова, Т. І. Дерев'янкін, М. С. Герасимчука, В. О. Голобуцького, П. О. Хромова, В. П. Чугайова]. – К.: Наукова думка, 1983. – Т. 1. – 1983. – С. 417. 10. *Воблий К. Г.* Опыт истории свёкло-сахарной промышленности СССР. (До освобождения крестьян 1861 г.) / К. Г. Воблий. – М.: Издание правления сахаротреста, 1928. – Т. 1. – С. 30–31. 11. *Довжук І. В.* Промисловий розвиток Донбасу в системі економіки Наддніпрянської України (кінець XIX – початок XX ст.) / І. В. Довжук. – Луганськ: В-во СНУ ім. В. Даля, 2003. – С. 262. 12. *Отчёт* Одесского комитета торговли и мануфактур за 1887 год. – Одесса, 1888. – С. 44. 13. *Там само.* – С. 48–56. 14. *Приложение* к отчёту Одесского градоначальника за 1888 год. – Одесса, 1889. – С. 20. 15. *Обзор* Одесского градоначальства за 1908 год. – Одесса, 1909. – С. 6. 16. *Обзор* Одесского градоначальства за 1910 год. – Одесса, 1911. – С. 6. 17. *Обзор* Одесского градоначальства за 1911 год. – Одесса, 1912. – С. 5 – 6. 18. *Обзор* Одесского градоначальства за 1912 год. – Одесса, 1913. – С. 5–7. 19. *Приложение* к отчёту Одесского градоначальника за 1889 год. – Одесса, 1890. – С. 6. 20. *Приложение* к отчёту Одесского градоначальника за 1890 год. – Одесса, 1891. – С. 6. 21. *Там само.* – С. 11. 22. *Приложение* к отчёту Одесского градоначальника за 1892 год. – Одесса, 1893. – С. 5. 23. *Приложение* к отчёту Одесского градоначальника за 1895 год. – Одесса, 1896. – С. 5. 24. *Павлюк В. В.* Магнаторія Волині в умовах розвитку ринкових відносин у другій половині XIX ст. / В. В. Павлюк // Український історичний журнал. – 2000. – № 1. – С. 105. 25. *Москалюк М. М.* Розвиток переробної промисловості у Наддніпрянській Україні в другій половині XIX – на початку XX століття / М. М. Москалюк. – Рада, 2009. – С. 206. 26. *Засухин І. О.* О положении хмелеводства на Волыни и мерах к его улучшению и развитию / И. О. Засухин // Сельскохозяйственная хроника Волынской губернии. – 1910. – № 2. – С. 38. 27. *Довжук І. В.* Промисловий розвиток Донбасу в системі економіки Наддніпрянської України (кінець XIX – початок XX ст.) / І. В. Довжук. – Луганськ: В-во СНУ ім. В. Даля, 2003. – С. 256. 28. *Вывоз* хлебных грузов из Александровского уезда по Харьковско-Николаевской железной дороге в 1882–1896 гг. – Александрия, 1899 г. – С. 3. 29. *Москалюк М. М.* Розвиток переробної промисловості у Наддніпрянській Україні в другій половині XIX – на початку XX століття / М. М. Москалюк. – Рада, 2009. – С. 207. 30. *Вывоз* хлебных грузов из Александровского уезда по Харьковско-Николаевской железной дороге в 1882–1896 гг. – Александрия, 1899 г. – С. 3. 31. *Там само.* – С. 4. 32. *Історія народного господарства Української РСР*: у 3 т. 4 кн. / [за ред. І. І. Лукінова, Т. І. Дерев'янкін, М. С. Герасимчука, В. О. Голобуцького, П. О. Хромова, В. П. Чугайова]. – К.: Наукова думка, 1983. – Т. 1. – 1983. – С. 416. 33. *Там само.* – С. 417 – 418. 34. *Довжук І. В.* Промисловий розвиток Донбасу в системі економіки Наддніпрянської України (кінець XIX – початок XX ст.) / І. В. Довжук. – Луганськ: В-во СНУ ім. В. Даля, 2003. – С. 256. 35. *Там само.* – С. 257. 36. *Довжук І. В.* Зовнішня торгівля підросійської України в післяреформний період / І. В. Довжук // Проблеми історії України XIX – початку XX століття. – Вип. XI. – С. 150. 37. *Історія міст і сіл Української РСР.* Одеська область. – К.: Інститут історії Академії наук УРСР, 1969. – (Серія книг “Історія міст і сіл Української РСР”: у 26 т. / голов. редкол.: Тронько П. Т. (голова) [та ін.]). – 1969. – С. 18. 38. *Довжук І. В.* Промисловий розвиток Донбасу в системі економіки Наддніпрянської України (кінець XIX – початок XX ст.) / І. В. Довжук. – Луганськ: В-во СНУ ім. В. Даля, 2003. – С. 257. 39. *Завальнюк К. В.* Торгівля промисловими товарами між Україною та Білорусією у другій половині XIX ст. / К. В. Завальнюк // Український історичний журнал. – 1998. – № 4. – С. 52. 40. *Власюк І.* Торгівля і транспорт на Правобережній Україні в період Столипінської аграрної реформи / І. Власюк // Київська старовина. – 1999. – № 5. – С. 167. 41. *Гуржій І. О.* Україна в системі всеросійського ринку 60–90-х років XIX ст. / І. О. Гуржій. – К.: Наукова думка, 1968. – С. 151. 42. *Засць О.* Товарне сільськогосподарське виробництво на Чернігівщині у другій половині XIX ст. / О. Засць // Київська старовина. – 2003. – № 1. – С. 59. 43. *Історія міст і сіл Української РСР.* Полтавська область. – К.: Інститут історії Академії наук УРСР, 1967. – (Серія книг “Історія міст і сіл Української РСР”: у 26 т. / голов. редкол.: Тронько П. Т. (голова) [та ін.]). – 1967. – С. 21. 44. *Довжук І. В.* Промисловий розвиток Донбасу в системі економіки Наддніпрянської України (кінець XIX – початок XX ст.) / І. В. Довжук. – Луганськ: В-во СНУ ім. В. Даля, 2003. – С. 259. 45. *Там само.* – С. 259–260. 46. *Приложение* к отчёту Одесского градоначальника за 1888 год. – Одесса, 1889. – С. 23. 47. *Гуржій І. О.* Зародження робітничого класу України / І. О. Гуржій. – К.: Держполітвидав УРСР, 1958. – С. 29. 48. *Довжук І. В.* Промисловий розвиток Донбасу в системі економіки Наддніпрянської України (кінець XIX – початок XX ст.) / І. В. Довжук. – Луганськ: В-во СНУ ім. В. Даля, 2003. – С. 263.

Андрей Лень

ОСОБЕННОСТИ СБЫТА ПРОДУКЦИИ ПИЩЕВОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ УКРАИНЫ НА ВНЕШНИЕ РЫНКИ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX – В НАЧАЛЕ XX СТ.

В статье рассматривается проблема сбыта продукции пищевой промышленности украинских губерний Российской империи во второй половине XIX – начале XX в. на внешние рынки. Исследуются рынки сбыта продукции, анализируются последствия для Украины и Российской империи в целом.

Ключевые слова: Украина, торговля, экспорт, рынок, промышленность, транспорт.

Andriy Len

**FEATURES OF MARKETING OF FOOD INDUSTRY PRODUCTION OF UKRAINE ON
FOREIGN MARKETS IN THE SECOND HALF OF THE 19TH – BEGINNING OF THE 20TH
CENTURY**

The article deals with the problem of marketing of food industry production in Ukrainian provinces in the Russian Empire in the second half of the nineteenth – early twentieth century. Markets are investigated, influence, they had on Ukraine and the Russian Empire as a whole, are analyzed.

Key words: Ukraine, trade, export, market, industry and transport.