

Ірина Жиленкова

СТРУКТУРА ТА ДИНАМІКА ЕКСПОРТУ ЗЕРНОВОЇ ПРОДУКЦІЇ З УКРАЇНИ (КІНЕЦЬ ХІХ – ПОЧАТОК ХХ СТ.)

У статті розглядається проблема збуту зернової продукції українських губерній Російської імперії наприкінці ХІХ – на початку ХХ ст. Досліджено ринки збуту, структуру та динаміку, визначено наслідки для України та Російської імперії загалом. Наведено аналіз основних ланок інфраструктури зернового ринку України, визначено проблеми функціонування та оцінено можливий вплив на розвиток зернового експорту.

Ключові слова: експорт, зернова продукція, торгівля, ринок, сільське господарство, Російська імперія, інфраструктура.

Світова економічна інтеграція та глобалізаційні процеси на початку ХХІ ст. висувують перед Україною якісно нові завдання та перспективи. У зв'язку з цим, на порядку денному стоять питання щодо розробки ефективних проектів інституційно-структурного реформування промисловості та сільського господарства. Однак, важливим є не лише врахування кон'юнктури ринку, а й використання вітчизняних практичних досягнень попередніх історичних епох. Саме такий підхід визначає доцільність вивчення такої проблеми як структура та динаміка експорту зернової продукції з України наприкінці ХІХ – на початку ХХ ст.

Емпіричну базу пропонованої розвідки сформували, перш за все, публікації в тогочасних профільних періодичних виданнях («Агрономічний журнал», «Гірничозаводська справа», «Економічне життя Поділля», «Економічний журнал», «Промисловість та торгівля», «Російський експорт», «Російський мельник») та наукові праці таких дослідників різних епох як О. Билимович, І. Бліох, І. Гуржій, С. Остапенко, О. Пилипенко, О. Реєнт та О. Сердюк, О. Челінцев, О. Шульц та ін. Аналіз відповідних студій визначив об'єктивну необхідність комплексного та вузькоспеціального аналізу структури та динаміки експорту зернової продукції України наприкінці ХІХ – на початку ХХ ст., що і сформувало кінцеву мету та визначило побіжні завдання статті.

Домінуюче прагнення уряду Російської імперії належним чином модернізувати промисловий сектор економіки ще у другій половині ХІХ ст., зробивши його конкурентоздатним на світовому ринку, не мали запланованого успіху. Це поступово призвело до певного розчарування та переорієнтації зусиль центральної влади на сільське господарство та, відповідно, підвищення об'ємів експорту його продукції.

У цьому відношенні, головним товаром, який постачався на зовнішній ринок, були, безперечно, зернові. Збіжжя, борошно й висівки у п'ятиліття 1909–1913 рр. становили 45–50% вартості всього експорту [23, с. 302]. Від реалізації збіжжя на зовнішніх ринках залежали прибутки сільських господарів і надходження до бюджету від митних зборів. Наприкінці ХІХ – на початку ХХ ст. вивіз у країни Західної Європи і частки Близького та Середнього Сходу безперервно зростав, хоча й був нерівномірним, оскільки залежав від урожайності. За нашими підрахунками, середній річний експорт п'яти головних культур – пшениці, жита, ячменю, вівса й кукурудзи – з Російської імперії за п'ятиліття 1877–1881 рр. становив 264 327,8 тис. пудів, а за 1909–1913 рр. – 621 250,6 тис. пудів, тобто зріс на 135% [29, с. 34].

Напередодні Першої світової війни пшениця залишалася головною зерновою експортною культурою. Її обсяг у збуті на світовому ринку становив у 1909 р. 45,67%; у 1910 р. – 48,71%; у 1911 р. – 33,86%; у 1912 р. – 36,46%; у 1913 р. – 37,53%. У значних обсягах вивозився і ячмінь. Його частка у загальному експорті п'яти головних зернових культур зросла з 32,52% у 1909 р. до 43% у 1913 р. – 43,0%. Натомість питома вага у загальному зерновому вивозі на зовнішні ринки таких культур, як жито, овес і кукурудза, була порівняно малою. Отже, в експорті збіжжя лідирували пшениця та ячмінь, вивіз яких у 1909–1913 рр. становив від 70,28% до 80,58%. З іншого боку, мали місце надто великі коливання в обсягах хлібного експорту – від 438 853 тис. пудів у 1912 р. до 758 636 тис. пудів у 1910 р., що визначалося рівнем врожайності зернових культур

(залежним, перш за все, від кліматичних факторів), кон'юктурою світового ринку та ступенем організації зовнішньої торгівлі [21, с. 97].

Слід також відзначити, що експорт зернових культур з Російської імперії в пореформену добу суттєво відставав від їх виробництва. Про це свідчать і матеріали тогочасної преси, і дослідження цього аспекту проблеми, які демонструють надто великі розбіжності. Згідно з ними вивіз збіжжя з європейської частини Російської імперії на початку 1870-х рр., без урахування частки на посів, становив близько 10% від його виробництва, а у 1880–1890-х рр. – до 20% [7, с. 140]. На наш погляд, ці дані слід вважати цілком прийнятними. Проте окремі сучасні дослідники неогрунтовано завищили цю цифру для 1870-х рр. до 40%, а для 1880 р. – до 50%, що не зовсім відповідає дійсності [18, с. 232]. На користь цього твердження свідчать наступні факти: збір п'яти головних зернових культур у 1877 р. становив 245 306 тис. пудів, у 1878 р. – 357 046, у 1879 р. – 334 749, а у 1880 р. – різко знизився до 187 129, у 1881 р. – дещо зріс до 197 409 тис. пудів. Відтак, вивіз половини зібраного врожаю на світовий ринок призвів би до небаченого голоду і різкого скорочення чисельності населення.

Необхідно враховувати й те, що світовий ринок потребував не лише продовольчого, а й фуражного зерна (ячменю, ібиса та кукурудзи), яке йшло на відгодівлю худоби і птиці. Виходячи з цього, значно важливішим є визначення частки кожної окремо взятої зернової культури, що вивозилася на зовнішні ринки, до їх загального виробництва. У цьому контексті заслуговують на увагу підрахунки А. Шингарьова, члена Державної думи Російської імперії II-IV скликань (1907–1917 рр.). Так, у 1907–1911 рр. середньорічний відсоток експорту по відношенню збору становив: для жита – 3,1% (40 млн пудів), вівса – 6,8% (59 млн пудів), пшениці – 22,1% (232 млн пудів), ячменю – 37,2% (204 млн пудів), кукурудзи – 46% (46 млн пудів) [31, с. 37]. Найбільшою мірою величезним попитом на пшеницю, ячмінь і кукурудзу вирізнялися ринки Німеччини, Великобританії та Італії. До того ж, споживачі останньої не могли обійтися без твердих сортів пшениць, що вирощувалися в ряді регіонів України та власне Росії – Поволжі, Приураллі та Північному Кавказі.

Обсяги хлібного експорту залежали від урожайності зернових культур і наявності надлишку. За підрахунками економіста першої половини ХХ ст. П. Ляценка, товарність пшениці у поміщицьких господарствах губерній Правобережної України на початку ХХ ст. становила у середньому 85,8% [14, с. 303]. Загалом же світовий ринок надзвичайно стимулював розширення земельних площ у приватновласницьких господарствах під такі польові культури, як пшениця, ячмінь, жито, овес, горох, цукровий буряк тощо [9, с. 7, 16–17; 32, с. 24]. Значно масштабнішу картину щодо надлишку зернових в українських губерніях у пореформену добу демонструють статистичні дані за 1880–1910 рр. Його ріст для чотирьох головних зернових культур складав 230 592 тис. пудів – з 96 776 до 327 368 тис. пудів, або на 238,27%. Найбільш позитивною була динаміка у Полтавській (+355%), Таврійській (+411,8%), Харківській (+442%) та Катеринославській (+873,16%) губерніях [27, с. 45]. Очевидно, що це стимулювало вивіз збіжжя на зовнішні ринки та, як наслідок, стримувало закупорювання торгового обороту та падіння цін на внутрішньому ринку.

Вивіз збіжжя у величезних обсягах на зовнішні ринки часто визначався і гострими потребами та бідністю більшості селян. Відтак, справедливо відзначали дослідники цього аспекту проблеми на початку ХХ ст., що сільські господарі продавали свою продукцію вимушено. «Селяни та поміщик, хоча й у різній мірі, потребували грошей; перший – для сплати податків і на потреби сім'ї, другий – для ведення господарства й виплати банківського відсотка, оскільки обігового капіталу немає, а заборгованість велика», – писав М. Єзерський [8, с. 119]. Розуміючи це, посередники та купці досить часто користувалися ситуацією при закупівлі збіжжя у селян, як правило, не обізнаних із кон'юктурою світового ринку. Окрім того, надмірний вивіз на зовнішні ринки продукції польового господарства, особливо з поміщицьких економій, гальмував розвиток тваринництва і перехід до інтенсивного сільського господарства. Ще одним чинником, що негативно впливав на розширення зовнішньоторговельної діяльності аграріїв, стала відсутність власної структурованої організації. У ряді випадків збут хліба за кордон, як й іншої сільськогосподарської продукції, здійснювався поміщиками, а найчастіше – управителями, прикажчиками тощо. Про це свідчать їх звіти власникам маєтків із зазначенням обсягів вивезеного збіжжя та іншої сільськогосподарської продукції у порти Чорного й Балтійського морів, ціни тощо [26, арк. 1–3]. Більшість поміщицьких економій мали безпосередні зв'язки з великими хліботорговими фірмами Одеси, Миколаєва, Херсона та інших портових міст, що надсилали до них своїх

комісіонерів. Через відсутність належної кількості елеваторів і зерносховищ хлібний надлишок вивозився нашвидкуруч – наприкінці літа й восени, що вело до зменшення вартості проданого збіжжя [30, с. 22]. Крім того, землевласники зазнавали накладних витрат під час транспортування хліба до річкових пристаней і морських портів. За даними тогочасної преси, вони становили щонайменше 0,07–0,11 руб. з кожного пуда від реальної вартості проданого зерна.

Втім, однією з переваг виробників сільськогосподарської продукції України було вигідне географічне розташування. За даними Міністерства шляхів сполучення Російської імперії, середній пробіг усіх хлібних вантажів залізницями до чорноморсько-азовських портів становив у 1890 р. – 310, а в 1895 р. – 289 верст [2, с. 83]. Крім того, правобережні губернії межували з Австро-Угорщиною та мали вихід до Балтійського моря через Данциг, Лібаву, С.-Петербург і Кенігсберг. Слід враховувати й те, що з портами Чорного, Азовського та Балтійського морів українські виробники були з'єднані такими річками, як Дніпро, Дністер, Південний Буг та їх притоки.

На початку ХХ ст. Катеринославська губернія вивозила зернову продукцію залізницями переважно до Маріуполя, Бердянська і Феодосії; Херсонська – через Миколаїв, Одесу й частково через прикордонні сухопутні застави з Австрією і Пруссією; Таврійська – через Феодосію, Генічеськ, Бердянськ, Севастополь і порти Балтики; Харківська – через Миколаїв, Маріуполь, Таганрог, Феодосію, порти Балтики та сухопутні прикордонні застави з Пруссією; Волинська – через сухопутні застави на кордоні з Пруссією й Австрією або частково – через Одесу та порти Балтики; *Київська* – через прусський кордон і Миколаївський порт, меншою мірою через Одесу, порти Балтики тощо; Подільська і Полтавська – через порти Чорного й Балтійського морів, сухопутні кордонні застави та навіть віддалений Архангельськ; Чернігівська – через порти Балтики, сухопутні застави на прусському кордоні, Одесу й Миколаїв [15, с. 2–13].

Проте майже повна відсутність власного торгового флоту зводила нанівець всі об'єктивні переваги. До уваги слід брати і те, що в Російській імперії не існувало навіть окремої управлінської структури, яка могла б «виражати інтереси торгового флоту», а морське міністерство «цілковито ігнорувало основу, фундамент морської могутності – торгове мореплавання» [28, с. 5–7]. Внаслідок цього виробники й експортери вивозили свою продукцію на зовнішні ринки переважно на пароплавах під іноземним прапором і, як результат, втрачали щорічно 60–70 млн руб.

Певне уявлення щодо прибутку середньостатистичного хлібного експортера у 1905–1909 рр. можна сформулювати, порівнявши пересічні одеські ціни на пшеницю з урахуванням фрахту і накладних витрат з цінами в Лондоні. Зокрема, відповідні цифри склали (подано у співвідношенні): у 1905 р. – 93/115 коп./пуд; 1906 р. – 86/107; 1907 р. – 106/125; 1908 р. – 121/131,2; 1909 р. – 125/135,57 коп./пуд. Разом з тим, статистика засвідчує, що середній прибуток з одного пуда проданої на лондонському ринку пшениці коливався впродовж 1905–1909 рр. від 6,36 до 9,37 руб., а загалом за цей період становив 8,01 руб. [17, с. 8]. Причини величезних втрат як виробників, так і експортерів українського хліба корінилися в надзвичайно слабкій торгово-транспортній інфраструктурі зовнішньої торгівлі. Одеський та інші морські порти не мали достатньої кількості новітнього механічного устаткування для розміщення збіжжя в зерносховищах і подальшої перевалки на пароплави. Великі морські, а тим більше океанські судна часто вантажилися хлібом не в гаванях, а на рейді, що обумовлювало додаткові витрати. Хліб вивозився на кораблях під іноземним прапором, а це призводило до значно меншої виручки від його продажу.

Попри всілякі негаразди в організації експортної торгівлі українські виробники нарощували її об'єми. У 1870–1880-х рр. великі землевласники Правобережної України відправляли пшеницю, овес та інші злаки в порти Чорного й Балтійського морів [26, арк. 1–3]. Протягом 1874 р. магістралями Південно-Західної залізниці до прикордонного Бреста з Київщини і Волині було перевезено понад 2 млн пудів збіжжя, звідки воно йшло до Східної Пруссії, а до Австрії було відправлено більше 1 млн пудів зернового хліба [11, с. 53]. За іншими даними, у 1874 р. через Волочиську й Радзивилівську прикордонні митниці у країни Західної і Центральної Європи було вивезено залізницями понад 14 млн пудів збіжжя [3, с. 40]. Зерновий хліб з українських губерній надходив і до портів Балтійського моря. Зокрема, Південно-Західною залізницею в 1883 р. було відправлено близько 6,3 млн пудів, а в 1885 р. – 10,7 млн пудів збіжжя та частково борошна [10, с. 37]. У 1886 р. до Кенігсберга надійшло 3,9 млн пудів хлібних вантажів, з них Південно-Західною залізницею – 1,7 млн пудів [16, с. 100].

Після реформи 1861 р. виробники зернових культур, попри слабку матеріально-технічну базу сільського господарства, більш-менш успішно конкурували з комерсантами інших країн на ринках Західної Європи. У 1861–1865 рр. на світовий ринок щорічно вивозилося у середньому

близько 80 млн пудів збіжжя [12, с. 70]. Однак вивіз зерна із Російської імперії протягом другої половини 1870-х – першої половини 1890-х рр. ускладнила світова сільськогосподарська криза, що була спричинена надходженням в Європу у великих обсягах дешевого заокеанського хліба – із Канади, США, Аргентини та навіть Індії й Австралії (після відкриття в 1869 р. Суецького каналу). Унаслідок цього конкуренція між виробниками сільськогосподарської продукції надзвичайно загострилася, особливо на найбільш масштабному і вартісному ринку Великобританії. Ще наприкінці 1860-х – на початку 1870-х рр. ввіз пшениці з Російської імперії до цієї країни перевищував чверть від усього імпорту зазначеної зернової культури. У роки світової сільськогосподарської кризи й навіть після її закінчення у середині 1890-х рр. ситуація для російських виробників лише погіршувалася. Ця ж тенденція проявилася й щодо інших зернових культур, зокрема вівса і навіть ячменю [13, с. 59–60; 25, с. 58].

Незважаючи на загострення конкуренції, вивіз збіжжя з поміщицьких і частково селянських господарств на зовнішні ринки збільшувався. Цьому сприяло будівництво нових залізничних магістралей, освоєння цілини в південному степовому краї і зростання хлібного надлишку. У 1888 р. хлібний експорт з Російської імперії досяг рекордної цифри 534 118 тис. пудів, у тому числі продовольчого зерна – 321 999 тис. пудів [29, с. 34]. Український хліб у ці роки вивозився майже в усі країни Західної Європи. У 1889 р. з Одеського порту було відправлено у Великобританію 26,2 млн пудів зерна та борошна, Голландію – 20, Бельгію – 12, Італію – 9,5, Німеччину – 8, Францію – 7,5, Данію – 1,5 млн пудів [33, с. 92]. Ще 20,8 млн пудів вивезено в Іспанію, Швецію, Фінляндію, Єгипет та інші країни Близького Сходу.

Важливі узагальнені обчислення щодо експорту хлібних культур з українських губерній у роки світової сільськогосподарської кризи було здійснено І. Гуржієм. Вчений підрахував, що наприкінці 1870-х – на початку 1880-х рр. з щорічно вивозилося у середньому близько 80,5 млн пудів продовольчого хліба, у тому числі пшениці – майже 60 млн пудів. Загальний її експорт, а також жита та борошна, на одного жителя становив у середньому 5,19 пуда. Найбільш хлібоекспортними були Херсонська й Подільська губернії, при цьому Чернігівщина відправляла на світовий ринок жито [7, с. 149].

Позитивно вплинуло на подальше зростання хлібного вивозу завершення світової сільськогосподарської кризи та зростання цін і попиту на продукцію землеробства у країнах Західної й Південної Європи. У 1895 р. з українських губерній було відправлено залізницями до морських портів і сухопутних прикордонних митниць близько 178 млн пудів продовольчого й фуражного зерна, продуктів його переробки. З урахуванням річкового і гужового транспорту хлібний вивіз з України у вказаний рік становив щонайменше 231 620 тис. пудів [24, с. 281].

Експорт значною мірою визначався рівнем врожайності зернових культур. У зв'язку з цим слід зазначити, що продуктивність землеробства в Російській імперії була відносно низькою. Разом з цим, вищий рівень врожайності на землях України, особливо в поміщицьких господарствах, забезпечувався відносно широким застосуванням з кінця XIX ст. органічних добрив, новітньої сільськогосподарської техніки і знарядь праці, та досягненнями агрономічної науки. Більшість великих землевласників покінчили зі старою трипільною системою польового господарювання і переходили до більш прогресивного багатопілля, що сприяло підвищенню врожайності зернових та інших культур.

На початку XX ст. хлібний експорт із Російської імперії виявляв тенденцію до подальшого зростання, хоча й зі значними коливаннями. У 1904 р. на зовнішні ринки було вивезено 575 730 тис. пудів п'яти головних хлібних культур, а в 1905 р. – 630 530, у тому числі 293 834 тис. пудів пшениці та 138 263 тис. пудів ячменю [29, с. 34]. Саме пшениця та ячмінь вивозилися на світовий ринок переважно з українських губерній, а також з Обл. війська Донського, Північного Кавказу, Поволжя й Приуралля.

Рекордним щодо хлібного експорту з імперії став сезон 1909–1910 рр. Вивіз п'яти головних зернових у 1910 р. досягнув 760 млн пудів проти 676 млн пудів у попередньому році. По окремих культурах, станом на 1910 р., статистика була наступною: пшениця – 370 млн пудів, жито – 39, ячмінь – 242, овес – 82, кукурудза – 27 млн пудів [21, с. 69]. З України у 1910 р. було вивезено 378,8 млн пудів продукції [24, с. 315]. Разом із побічними продуктами переробки зерна (борошно, крупа, висівки) у 1910 р. з Російської імперії на зовнішні ринки потрапило 847,1 млн пудів, а в 1909 р. – 760,8. Однак виручка за реалізований у 1910 р. хліб була меншою на 15–20% (попри зростання експорту). Так, у 1910 р. було отримано 746,1 млн руб., тоді як у 1909 р. – 748,3 млн руб. [5, с. 1802]. Для пшениці ж середня експортна ціна знизилася зі 122 до 108 коп.

за пуд, для жита – з 96 до 74, для ячменю – з 76 до 65, для вівса – з 83 до 76 коп. Безперечно, це були величезні втрати для землевласників, попри щедрий урожай майже повсюди на просторах Російської імперії.

У наступні роки конкуренція на світовому хлібному ринку лише загострювалася. Виробники України й інших регіонів держави частково втратили європейські ринки. Так, хлібний експорт поступово зменшувався, особливо в 1912–1913 рр., порівняно з 1909–1910 рр., – як за загальним обсягом, так і за цінністю реалізованого товару [22, с. 252]. І це при зростанні врожаю у 1913 р. в Україні та більшості інших регіонів імперії.

У таких умовах вищі урядовці змушені були визнати вразливість хлібних зовнішньоторговельних операцій для російських виробників. У своїй промові в Державній раді заступник міністра торгівлі й промисловості В. Тимірязєв, заявив: «Звісно, що ціни залежать від світової кон'юнктури, але не можна не визнати, що наш голос у визначенні цін на міжнародному ринку надзвичайно слабкий. Відбувається це через те, що наша хлібна торгівля все ще цілковито позбавлена організації» [19, с. 349]. Останнє найбільш виразно проявилось в торгівлі борошном, яка не витримувала конкуренції на світовому ринку з аналогічним заокеанським продуктом (з точки зору собівартості). Беззаперечним було домінування США на світовому борошняному ринку, адже їх середній вивіз борошна у 1905–1910 рр. складав 70 711 тис. пудів (для порівняння – Російська імперія експортувала лише 5117 тис. пудів) [4, с. 2]. У деяких європейських країнах частка продукції американського млинарства на зовнішніх ринках становила 65,8%, а по відношенню до власного експорту зерна – 76,4%. У результаті вказана держава мала додаткову вартість хлібної продукції та нові робочі місця. Відповідні ж показники щодо Російської імперії становили 4,5% і 2,1%. Відтак вона поступалася навіть Німеччині, яка імпортувала близько третини річного споживання пшениці для забезпечення власного населення [1, с. 121].

У загальноімперському масштабі пшеничне борошно експортувалося у країни Західної Європи, Близького та Середнього Сходу переважно саме з українських губерній. У 1910 р., наприклад, залізницями до морських портів і сухопутних митниць було вивезено 8005 тис. пудів, у тому числі до чорноморсько-азовських портів – 4234, балтійських – 3029, Архангельська на Білому морі – 64, західного сухопутного кордону – 678 тис. пудів [15, с. 145–155]. Частина цього обсягу реалізовувалась на ринках припортових міст та їх околиць, особливо у Прибалтиці. Із чорноморсько-азовських портів пшеничне борошно вивозилося найчастіше на Близький Схід, де воно збувалося у гострій конкуренції з продукцією французького млинарства. У 1910 р. з Одеси було відправлено 2467, у 1911 р. – 2283 тис. пудів, а з Севастополя, відповідно, 727 і 598 тис. пудів. Частка Одеси в експорті пшеничного борошна з чорноморсько-азовських портів становила близько 70%. У 1911 р. з Одеського порту в Туреччину було вивезено 1788 тис. пудів пшеничного борошна вищих сортів, а в Єгипет – 416. На єгипетському ринку французькі комерсанти з успіхом конкурували з українським борошном завдяки вивізним преміям від свого уряду. За таких обставин аграрії висловлювали невдоволення «майже повною неорганізованістю кредиту» для російських товарів, що збувалися в регіоні Близького Сходу з «перепонами й ускладненнями у вигляді високих митних ставок» [20, с. 117–118]. Саме на цьому ґрунті загострилися суперечності між аграрним і промисловим капіталом, який отримував неабиякі фінансові преференції від уряду.

Аграрії особливо потерпали від коливання цін на імпортовану сільськогосподарську техніку та від високих митних тарифів на неї. Незадоволення вітчизняних виробників продовольчих товарів не могло не впливати й на діяльність вищих представницьких органів – Державної думи й Державної ради. Із цього приводу впродовж 1910–1912 рр. аграрії дискутували з промисловцями, а Державна дума – з Державною радою. Незадоволення високими митними тарифами на сільськогосподарську техніку було настільки сильним, що по деяких законопроектах «праві й ліві в Думі голосували солідарно. У результаті кінні молотарки, косарки та запчастини до сільськогосподарських машин повинні були ввозитися безмитно. Проте уряд зміг заблокувати цю постанову [6, с. 4846–4847]. Отже, хлібний експорт після 1910 р. мав тенденцію до помітних ускладнень.

Таким чином, аграрний капітал України, володіючи величезними земельними площами і необхідними для переробки сільськогосподарської сировини засобами, займав досить надійні позиції на світовому продовольчому ринку для збуту продукції землеробства і тваринництва. Це певною мірою забезпечувало стабільність цін на внутрішньому ринку Російської імперії та надходження вкрай необхідної валюти. Однак, низький рівень організації зовнішньої торгівлі, а

також слабкість транспортно-промислової інфраструктури, поряд з іншими логістичними проблемами і бюрократичними труднощами, обмежували прибутки та потенціал як рядових сільських господарів, так і великих експортерів аграрної продукції.

Список використаних джерел та літератури:

1. Баскин Х.Э. Русский хлебный экспорт / Х.Э. Баскин // Русский мельник. – 1915. – №2. – 121 с.
2. Билимович А.Д. Товарное движение на русских железных дорогах: Статистическое исследование / А.Д. Билимович. – Киев: тип. Имп. ун-та Св. Владимира, 1902. – [2], VI, X, 289 с., 118 л. табл., диагр., картогр.
3. Блиох И.С. Влияние железных дорог на экономическое состояние России / И.С. Блиох. – СПб.: Типография М.С. Вольфа, 1878. – Том 2: Производство, потребление и торговля земледельческими товарами. – 40 с.
4. Вытеснение русской муки с иностранных рынков // Промышленность и торговля. – 1912. – №13. – С. 2.
5. Горно-заводское дело. – 1911. – №11. – 1802 с.
6. Горно-заводское дело. – 1912. – №14. – 4846–4847 с.
7. Гуржій І.О. Україна в системі всеросійського ринку 60–90-х років XIX ст. / І.О. Гуржій. – К.: Наукова думка, 1968. – 192 с.
8. Езерский Н. Экспорт и кооперация / Н. Езерский // Русский экспорт. – 1914. – №4. – С. 119.
9. Ерёмин Н. Организационный строй и основные задачи полеводства Подольской губернии / Н. Ерёмин // Экономическая жизнь Подолии. – 1914. – №22. – С. 7–17.
10. Загорский К.Я. Железнодорожные тарифы в России и Германии в связи с экономической политикой этих стран / К.Я. Загорский. – СПб.: Тип. Ред-ции периодич. изд-ий Мин-ва Финансов, 1914. – 84 с.
11. Золотов В.А. Хлебный экспорт России через порты Черного и Азовского морей в 60–90-е годы XIX в. / В.А. Золотов. – Ростов н/Д: Изд-во Рост. ун-та, 1966. – 250 с.
12. Известия Особого совещания для обсуждения и объединения мероприятий по продовольственному делу. – 1916. – №29. – С. 70.
13. Лященко П.И. Зерновое хозяйство и хлеботорговые отношения России и Германии в связи с таможенным обложением / П.И. Лященко. – Пг.: Мин-во финансов, 1915. – 293 с.
14. Лященко П.И. Хлебная торговля на внутренних рынках европейской России / П.И. Лященко. – СПб.: Отдел торговли Министерства торговли и промышленности, 1912. – 4, VI, 656 с.
15. Материалы к пересмотру торгового договора с Германией и другими иностранными государствами: Перевозки по русским железным дорогам. – СПб., 1914. – Ч. 1: Распределение перевозок хлебных грузов по губерниям и областям и по портам и пограничным пунктам. – С. 2–155.
16. Обзор коммерческой деятельности Юго-западных железных дорог за 1902 г. – К., 1904. – С. 100.
17. Остапенко С.С. Задачи русского хлебного экспорта: К вопросу хлебного экспорта / С.С. Остапенко. – К.: Тип. И.И. Чоколова, 1912. – [2], 25 с.: табл., 5 л.
18. Пилипенко О.Є. Зовнішньоекономічні зв'язки українських земель у складі Російської імперії (1861–1914 рр.): Монографія / О.Є. Пилипенко. – К.: АМУ, 2008. – 280 с.
19. Промышленность и торговля. – 1911. – №8. – С. 349.
20. Промышленность и торговля. – 1912. – №15. – С. 117–118.
21. Промышленность и торговля. – 1914. – №2. – С. 69–97.
22. Промышленность и торговля. – 1914. – №5. – С. 252.
23. Промышленность и торговля. – 1914. – №6. – С. 302.
24. Реєнт О.П. Сільське господарство України і світовий продовольчий ринок (1861–1914 рр.) / О.П. Реєнт, О.В. Сердюк. – К.: Ін-т історії України, 2011. – 365 с.
25. Российская экспортная палата: Отчет за 1912 год. – СПб.: МТП, 1913. – VI, 211 с.
26. Центральний державний історичний архів України, м. Київ (ЦДІАК України), Ф. 830., Оп. 1., Спр. 363 (1885 г.), Арк. 1–3.
27. Челинцев А.Н. Перемены в хлебной продукции Европейской России в связи с общим развитием сельского хозяйства / А.Н. Челинцев // Агрономический журнал. – X., 1913. – Кн. 7. – С. 45.
28. Шавров Н.А. О мерах для развития русского торгового мореходства в связи с развитием отечественного судостроения при современном экономическом положении России / Н.А. Шавров. – М.: [Б. и.], 1895. – 427 с.
29. Шульц А.К. Исследование о производстве и торговле Германии продуктами полеводства за 30 лет, в связи с русско-германским торговым договором / А.К. Шульц. – СПб.: Тип-я Министерства финансов, 1913. – [2], 111, 113, III, VII с.
30. Экономическая жизнь Подолии. – 1913. – №8/9. – С. 22.
31. Экономическая жизнь Подолии. – 1914. – №21 – С. 37.
32. Экономическая жизнь Подолии. – 1915. – №16. – С. 24.
33. Экономический журнал. – 1890. – №6/7. – С. 92.

Стаття надійшла до редколегії 24.12.2014.

Ирина Жиленкова

Структура и динамика экспорта зерновой продукции из Украины (конец XIX – начало XX в.)

В статье рассматривается проблема сбыта зерновой продукции украинских губерний Российской империи в конце XIX – начале XX в. Исследованы рынки сбыта, структура и динамика, определены последствия для Украины и Российской империи в целом. Приведен анализ основных звеньев инфраструктуры зернового рынка Украины, определены проблемы функционирования и оценено возможное влияние на развитие зернового экспорта.

Ключевые слова: экспорт, зерновая продукция, торговля, рынок, сельское хозяйство, Российская империя, инфраструктура.

Iryna Zhilenkova

Structure and dynamics of grain export of the Ukraine (late XIX – early XX century)

The article deals with the problem of marketing of food grain in Ukrainian provinces in the Russian Empire in the late second of the nineteenth – early twentieth century. Markets are investigated, influence, structure and dynamics, they had on Ukraine and the Russian Empire as a whole, are analyzed. The analysis of the main infrastructure sections of the grain market in Ukraine is given, problems of functioning are determined and the possible influence upon the grain export development is estimated. The directions of regulatory policy are determined. The structuring elements of the infrastructure of grain market are done. The logistics schemes of grain sale with regard to economic and geographic entities of the grain market are grounded.

Key words: export, food grain, trade, market, agriculture, Russian Empire, infrastructure.