

# Розділ I

## СТОРИНКИ ВІТЧИЗНЯНОЇ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОЇ ІСТОРІЇ

УДК 94(477) “18/19”

**О. П. Рєєнт**

доктор історичних наук, професор,  
член-кореспондент НАН України,  
заступник директора, Інститут історії України НАН України  
(м. Київ, Україна), [institute@history.org.ua](mailto:institute@history.org.ua)

### ЗАГАЛЬНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ, НАЙГОЛОВНІШІ ОСЕРЕДКИ ТА РЕВЕРСНІ ОСОБЛИВОСТІ УКРАЇНСЬКОЇ ТОРГІВЛІ В ХІХ — НА ПОЧАТКУ ХХ ст.

*Явища, які відбулися в соціально-економічному житті України наприкінці XVIII — на початку ХІХ ст. призвели до поступового занепаду традиційних форм торгівлі — чумакування, візництва та прасольства. Натомість швидко розвивалася ярмаркова та базарна торгівля. Формування ринкових відносин сприяло певній регіональній спеціалізації у здійсненні торговельних операцій.*

*Починаючи з середини ХІХ ст. у торговельних відносинах сталися суттєві зміни. Окремі територіальні ринки злилися в єдиний всеукраїнський, який активно втягували й у загальноросійський. Значно розширилася мережа стаціонарних торгових закладів, змінилися форми й методи купівлі-продажу товарів. Зручне географічне розташування, а також удосконалення старих і поява нових шляхів сполучення сприяли перетворенню багатьох міст на центри торгівлі, причому як внутрішньої, так і зовнішньої. У структурі експортно-імпорتنих відносин Російської імперії значно зросла роль чорноморсько-азовських портів (Одеса, Херсон, Миколаїв, Маріуполь, Бердянськ).*

**Ключові слова:** торгівля, торговельні шляхи, місто, порт, експорт, імпорт, ярмарок, базар, крамниця, біржа.

**O. P. Reient**

Doctor of Historical Sciences (Dr. hab. in History), Professor,  
Corresponding Member of the NAS of Ukraine,  
Deputy Director, Institute of History of Ukraine NAS of Ukraine  
(Kyiv, Ukraine), institute@history.org.ua

## THE GENERAL TENDENCIES OF DEVELOPMENT, THE MOST IMPORTANT CENTERS AND REVERSE FEATURES OF UKRAINIAN TRADE IN THE XIX — EARLY XX CENTURY

### *Abstract*

*The phenomena, that have taken place in the socio-economic life of Ukraine in the late XVIII — early XIX century, led to the gradual decline of traditional forms of trade — chumakuvannya, viznytstva and prasołstva. In contrast, trade fairs quickly developed. The formation of market relations contributed to some regional specialization in implementing the trade.*

*Significant changes have been in trade relations from the mid-nineteenth century. Some territorial markets merged into a single nationwide, which actively pulled in all-Russian. The network of stationary retail were greatly increased, forms and methods of buying and selling goods were changed. The convenient geographical location and also improvement of the old and new communication routes, contributed to the transformation of many cities into centers of domestic and external trade. The role of the Black and Azov Seas ports (Odesa, Kherson, Mykolaiv, Mariupol, Berdiansk) increased significantly in the structure of export-import of relations in Russian empire.*

**Keywords:** *trade, trading ways, town, port, export, import, trade fair, market, shop.*

В останні десятиліття у вітчизняній історичній науці значно зріс інтерес дослідників до економічної тематики, зокрема соціального та господарського розвитку українських територій у XIX — на початку XX ст. Це й не дивно, адже аналізування проблем, пов'язаних із особливостями процесів в аграрному секторі, промисловості, фінансах і торгівлі, у сфері праці, дозволяє віднайти ключ до розуміння механізмів, які рухали і рухають суспільство від одного рубежу до іншого. У цьому контексті підготовлено й нашу розвідку, яку присвячено з'ясуванню основних тенденцій в українській торгівлі вказаного періоду.

Нові явища економічного життя та соціальної сфери, які мали місце в Україні наприкінці XVIII — на початку XIX ст. (освоєння Півдня, створення єдиного внутрішнього ринку, розвиток інфраструктури, активізація товарно-грошових відносин, юридичне оформлення статусу купецького стану, зміцнення виробничих зв'язків між населенням окремих регіонів, розширення

експортно-імпортних операцій, зростання та поява нових міст, збільшення кількості підприємств, вдосконалення процесу виробництва тощо) призвели до поступового занепаду таких традиційних форм торгівлі як чумакування, візництво та прасольство.

Зрозуміло, що “серцем” української торгівлі, як і загальноєвропейської, були міста. Саме в них спостерігався найінтенсивніший обіг товарів. Торгівля помітно впливала на економічне та громадське життя міст. При цьому велику об’єднавчу роль у становленні економічної спільності відігравали окремі торгові осередки, які поступово перетворювались у центри обласних ринків. У зв’язку з цим господарське життя все більшої кількості населених пунктів тісніше взаємопов’язувалося.

Активізації цього процесу на пряму сприяли шляхи, кількість яких протягом означеного періоду помітно збільшилася. Багато торгових шляхів існувало на Лівобережжі. Основні з них проходили через такі міста як Чернігів, Глухів, Новгород-Сіверський, Київ, Стародуб, Козелець. Експорт лівобережних товарів здійснювався головним чином кількома сухопутними шляхами: північним, західним і південним. Перший зв’язував Лівобережну Україну з найбільшими портами Балтійського моря; західний йшов через Київ, Васильків, Бердичів, Дубно, Броди і Львів; південний — у напрямку Нижнього Подніпров’я, Північного Причорномор’я та Приазов’я, Кримського півострову. В останніх регіонах активно розвивалися нові центри торгівлі: Єлисаветград, Овідіополь, Новомиргород, а також портові міста — Одеса, Миколаїв, Херсон, Маріуполь, Севастополь та ін. На Слобожанщині найважливіші шляхи проходили через Харків, який з’єднував Полтаву і Кременчук з Катеринославом, не кажучи про міжнародне значення.

До появи залізничного транспорту, в першій половині XIX ст., зазнали суттєвих змін так звані “чумацькі шляхи”: виникли не тільки нові, а й формувалися цілі системи доріг, які неодмінно проходили через міста. Найдовшою стала одеська дорожня система, що було пов’язане з початком експорту зерна через Одеський порт. Вона охоплювала величезну територію (південні повіти Волинської, більшу частину Подільської та Київської, західні повіти Катеринославської губернії, простори Бессарабії й всю Херсонщину), з якої йшло найбільше сільськогосподарської продукції на експорт. Головні чумацькі шляхи перетинали Балту, Криве Озеро, Богопіль і Вознесенськ<sup>1</sup>. Пролягаючи у напрямку всіх чорноморсько-азовських портів вони перетворили Катеринослав, Одесу та інші міста на вузлові населені пункти транспортування і найму чумаків-фурщиків.

Нова соціально-економічна дійсність першої половини XIX ст. зумовила швидкий розвиток ярмаркової торгівлі. В Україні діяли 10 (із 13 загально-

---

<sup>1</sup> Центральний державний історичний архів України, м. Київ (ЦДІАК України), ф. 442, оп. 71, спр. 342, арк. 190, 318–320, 400.

імперських) “велетнів торговельних оборотів”: Троїцький й ще два харківські ярмарки, Іллінський (у Ромнах, а з 1852 р. в Полтаві), Введенський (у Сумах), Маслянський (у Ромнах), Хрестовоздвиженський (у Кролевіці), Контрактовий (у Києві), Онуфрієвський (у Бердичеві) і Георгієвський (у Єлисаветграді) ярмарки. За підрахунками І. Аксакова, у 1854 р. на них продали товарів на 73 750 тис. руб.<sup>2</sup>

Зростали кількість і обороти інших, менш значних, українських ярмарків. Зокрема, у 1802 р. в Полтавській губернії існувало 243 ярмарки з привозом товарів на 5018 тис. руб., а в 1860 р. кількість зросла до 526 з привозом товарів на 40 млн руб. Якщо на початку XIX ст. привіз товарів на Іллінський ярмарок становив від 1 до 2 млн руб., то в 1857 р. він дорівнював 22 млн руб. У 1857 р., згідно зі звітом міністра внутрішніх справ, у губерніях України відбулося 1787 ярмарків. Вартість привезених товарів становила 96 млн руб., а проданих — 54 млн. Основна частина ярмарків припадала на Харківську (474), Полтавську (379) і Чернігівську (206) губернії<sup>3</sup>.

Натомість система ярмаркової торгівлі в межах Південної України розвивалася в міру заселення. Наприклад, на початку XIX ст. кількість торгових осередків в Катеринославській губернії помітно зросла і перевищила 50<sup>4</sup>. У 1817 р. на її території протягом року відбувалося до 220 ярмарків. Із 79 торгових осередків 27 було в Олександрівському повіті, розташованому на березі Дніпра. У тутешніх містах і містечках функціонувало 9 постійних осередків, у казенних селах — 44, поміщицьких маєтках — 26<sup>5</sup>. Переважно вони проходили в неділю або приурочувалися до релігійних свят. Нерідко на них влаштовувалися різні веселощі і дійства, особливо активно продавалося “хлібне вино”. Як правило, найбільше людей прибувало на міські ярмарки восени — після збору врожаю, коли було багато всього до продажу, а виробники звільнялися від нагальних сільськогосподарських робіт.

Зокрема в містечку Нікополі, де 1802 р. діяло 32 дерев'яні крамниці, поряд з ярмарковою торгівлею відбувалися щотижневі базари. Цікаво, що сюди постачали товари головним чином на суднах вантажністю від 4 до 7 тис. пудів по Дніпру. А надходили вони з Київської, Мінської та інших губерній. Пристань для розвантаження розташовувалися у центрі містечка. Крім хліба та борошна привозили будівельний ліс, дерев'яний посуд, скло,

---

<sup>2</sup> Аксаков І. Исследование о торговле на украинских ярмарках. — СПб., 1858. — С. 14, 47.

<sup>3</sup> Гуржій І.О. Розклад феодально-кріпосницької системи в сільському господарстві першої половини XIX ст. — К., 1954. — С. 45.

<sup>4</sup> Гордуновський О.М., Гуржій І.О., Реєнт О.П. Український хліб і його реалізація в XVIII — на початку XX ст.: (Нариси з історії та економіки). — К., 2013. — С. 164.

<sup>5</sup> Дружинина Е.И. Южная Украина в 1800–1825 гг. — М., 1970. — С. 320.

дьоготь, вугілля тощо. Все це давало можливість споживачам мати необхідний їм товар протягом усього року.

Зрозуміло, що в містах, за наявності більш заможного купецтва, торгові операції здійснювалися на значніші суми, ніж у містечках і селах. Причому постачання могло мати й певну спеціалізацію.

У 1817 р. на території Херсонської губернії значилося 11 торгових осередків. Найменший, як це не дивно, був у губернському центрі — Херсоні, де мешкало 12,5 тис. жителів. У двох інших — Єлисаветграді та Павловську — проходили ярмарки і базари: в першому — тричі на тиждень, а в другому — лише по неділях. Тільки торги мали місце в Григоріополі та Дубоссарах. Ярмарки, яких у губернії налічувалося 34, тривали від одного до п'яти днів. Найдавніші серед них існували в Єлисаветграді та Крилові. До Херсона, на той час сторонні купці майже не прибували, в основному ярмарок відвідували місцеві мешканці. Обіг купівлі-продажу тут становив до 5 тис. руб. на рік. Водночас на щорічні чотири ярмарки в Єлисаветграді “красного” товару, хутра, худоби, хліба тощо привозилося на величезні суми (до 1,5 млн руб.), а продавалося на місці на 250 тис. руб.

Через віддаленість від промислових центрів свою специфіку в торгівлі мала Таврійська губернія, де у 1817 р. існувало 11 торгових осередків і відбувалося 37 ярмарків. На відміну від Катеринославської та Херсонської губерній, тут фактично не продавали “красні” та залізні вироби, а тільки — хліб, мед, масло, вовну, полотно. “Главнейший торг” був поряд із зерном, рогатою худобою, вівцями та кіньми. Свого збіжжя постійно не вистачало, тому потреба в ньому перманентно зростала, як для місцевих поселенців, так і розквартированого в Криму російського війська. Тому основними постачальниками хліба стали фурщики, котрі приїздили на Кримський півострів по сіль із “хліборобних губерній”<sup>6</sup>.

Специфічний вигляд безпосередньо Бахчисарайського базару зафіксувало джерело 1801 р.: уздовж головної проїжджої вулиці міста тягнулись два ряди крамничок (всього їх було 487), в яких “купцы торгуют и отправляют свои рукоделья: один точает ножи, другой полирует кожи; тот шьет шапки, сапоги, иной точит на станке, другой отбивает на наковальне железо; все в движении... Базар есть сборище всего мужского полу; но женщин никогда на нем не увидишь”. Крім крамничок, на східному базарі діяло багато кав'ярень і “бузен”. В останніх продавали виготовлений з пшона чи суміші різних круп дешевий хмільний напій — “бузу”<sup>7</sup>.

Понад 1 тис. крамниць налічувалося тоді в Євпаторії. На початку XIX ст. торгівля в Одесі зовні помітно відрізнялася від традиційної, середньовічної

---

<sup>6</sup> Там же. — С. 325.

<sup>7</sup> *Щекатов А.* Словарь географический Российского государства, сочиненный в настоящем оною виде. [В 7 ч.]. — М., 1801. — Ч. 1: А–Г. — С. 317–318.

кримської, що пояснювалося заселенням міста численним новоприбулим православним людом, У 1805 р. тут існували 501 крамниця і 36 складів-магазинів для пшениці й інших товарів. Тоді ж постало питання про заснування ярмарку в Феодосії, відсутність якого до 1809 р. нерідко змушувала іноземних купців повертатися звідси в свої країни з порожніми трюмами. Тут їх економічні інтереси зосереджувалися, головним чином, на пшениці, шкірі, овечій вовні, маслі тощо<sup>8</sup>.

Загалом же, коли порівняти умови функціонування, кількість торгових осередків і обіг коштів на них у межах Південної України з європейською частиною Росії в першій чверті століття, то вони виглядали більш ніж “скромно”. Проте число ярмарків у постійно зростало, збільшувалася й мережа постійної торгівлі — базарів.

Розвиток буржуазних відносин сприяв певній спеціалізації широкомасштабних торговельних операцій. На найголовніші центри збуту хліба (основної торговельної продукції) перетворилися такі міста й містечка: в Київській губернії — Умань, Біла Церква, Ржищів, Богуслав, Златопіль, Липці, Сквиря; у Волинській — Ковель, Ратне, Острог, Корець, Луцьк, Дубно, Житомир, Устилуг, Берестя; в Подільській — Могилів, Балта; в Чернігівській — Глухів, Борзна, Конотоп; в Катеринославській — Нікополь, Маріуполь; в Херсонській — Одеса, Херсон, Миколаїв, Єлисаветград, Ананьїв і Ново-Георгіївськ<sup>9</sup>. Важливим елементом торгівлі став також довіз сільськогосподарських машин через Гусятинську, Волочиську й Таганрозьку митниці. Протягом 1830–1860 рр. щорічно він сягав кількох сотень тисяч рублів. Якісно новою тенденцією розвитку тодішньої ярмаркової торгівлі було створення в ній великих акціонерних товариств. Зокрема, в 1838 р. виникла Харківська акціонерна компанія на основі об’єднання капіталів багатьох пайовиків в один асоційований капітал, який за статутом мав становити 2 млн руб. асигнаціями.

Суто аграрний характер мали місцеві торги й базари. Зокрема, на торги в м. Ушиця (Подільська губернія), що відбувалися через кожні два тижні, селяни привозили хліб, сукно, полотно, віск, тютюн, сіль, одягу та інші сільські вироби, а також приганяли коней, рогату худобу, овець. Схожого характеру набули торги в містах і містечках інших губерній України. Наприклад, у м. Чигирин (Київська губернія) на торги, які відбувалися два рази на тиждень, навколишні жителі привозили на продаж просте сукно, прядиво, льон, полотно, сухі фрукти, мед, віск, сало, хліб, оброблені шкіри та ін. Те саме можна сказати і про торги, що відбувалися тоді в Меджибожі, Вербівці, Тинному, Китайгороді, Віньківцях (Поділля), Ставищі, Смілі,

<sup>8</sup> Журнал министерства государственных имуществ. — 1854. — № 53. — Отд. II. — С. 66.

<sup>9</sup> Гуржій І.О. Розклад феодально-кріпосницької системи... — С. 240.

Городищі, Таганчі, Макарові, Обухові, Кагарлику (Київщина), Нововоронцовці, Новій Празі, Новій Українці, більшості інших заштатних міст, містечок і сіл тогочасної України. Деякі торги були відомими якимось одним товаром. Так, базари у таких містах як Глухів, Конотоп, Борзна, Ржищів, Житомир, Луцьк, Дубно, Старобільськ, Суми, Ананьєв, Новогеоргіївськ, Новомиргород, Єлисаветград славились торгівлею хлібом; Ромни, Полтава, Прилуки, Ніжин, Сосниця, Недригайлів — тютюном.

На базари міст південної частини України суттєво впливала зовнішня торгівля, що велася через чорноморсько-азовські порти. Цей вплив був відчутний не тільки в повітах, що безпосередньо прилягали до моря, а й у більш віддалених. Так, у м. Ананьїв, розташованому на торговому шляху з Балти в Одесу, були значні базари. Сюди селяни не тільки з близьких, а й з віддалених місць привозили сільськогосподарські продукти, які скуповували купці, домовляючись з продавцями, щоб вони їх відвозили в Одесу. Про значний щорічний оборот торгівлі в містах переконливо говорить і такий факт: у 1836 р. в Миколаєві було привезено на базари, які збиралися двічі на тиждень, різних продуктів на 130 тис. возів<sup>10</sup>. Поширювалася і постійна торгівля в магазинах, що зосереджувалася, головним чином, у губернських, повітових і позаштатних містах<sup>11</sup>.

Економічні зміни, які мали місце починаючи з середини XIX ст., вплинули не лише на сільське господарство та промисловість, а й торговельні відносини. Протягом наступного півстоліття українські землі у складі імперії Романових дедалі більше та все активніше втягувалися у сферу загально-російських інтересів. Приблизно з 1850-х рр. розпочався завершальний етап формування торгового землеробства. Він був пов'язаний з переміщенням сюди з середньочорноземних губерній головного центру виробництва зерна як в Україні, так і в Російській імперії в цілому. Домінування капіталістичних форм господарювання над кріпосницькими після 1861 р. прискорювали цей процес. Інтенсифікація торгового землеробства супроводжувалася як розширенням посівних площ, так і збільшенням валових зборів хліба, що, своєю чергою, зумовлювалося підвищенням продуктивності праці в сільському господарстві та врожайності зернових культур.

Після реформи 1861 р. аж до початку XX ст. у Російській імперії відбувалося інтенсивне розширення внутрішнього ринку. Одним із найважливіших засобів у посиленні міжрегіональних економічних зв'язків була внутрішня торгівля у містах, яка на той час зазнала суттєвих перетворень. Її характеризували не лише зростаючі обсяги товарообороту, а й зміни у

---

<sup>10</sup> Матеріали для географії и статистики России, собранные офицерами Генерального штаба. Херсонская губерния. Составил Генерального штаба подполковник А. Шмидт. — Ч. 2. — СПб., 1863. — С. 527.

<sup>11</sup> Гуржій І.О. Розклад феодално-кріпосницької системи... — С. 47.

географічному розміщенні торгових центрів. Причини цього полягали у перерозподілі продуктивних сил у зв'язку з розвитком промисловості, особливо важкої, а також розташування населених пунктів поблизу залізничних магістралей і річкових пароплавних шляхів сполучення.

Подальша господарська спеціалізація Правобережної, Лівобережної та Південної України зумовила злиття окремих територіальних ринків в єдиний всеукраїнський, який перебував під впливом загальноросійського, хоча мав власні самобутні риси.

Основними формами організації внутрішньої торгівлі були ярмаркова, базарна та стаціонарна (постійна). У пореформений період значну роль у внутрішній торгівлі продовжували відігравати ярмарки. Якщо на початку 1860-х рр. в Україні їх налічувалося понад 2 тис., то в 1895 р. уже 4250, а за десять наступних років — 5600<sup>12</sup>. Як і раніше, вони відбувалися в усі пори року й приурочувалися зазвичай до релігійних свят. Однак з розвитком ринкових відносин, товаризацією сільського господарства, стрімкою індустріалізацією, побудовою залізниць, удосконаленням водних шляхів, розширенням мережі постійної торгівлі та функціонуванням бірж ярмаркова торгівля зазнала істотних змін. В одних місцях вона занепадала, в інших, навпаки, зростала. Крім того, змінилися форми й методи купівлі-продажу товарів. Практикувалася оптова торгівля за зразками й з аукціонів.

Важливо зазначити, що на середину XIX ст. фактично склався своєрідний замкнений ярмарковий ланцюг, в якому найбільші торги постачали товарами середні й дрібні осередки. Причому така цілісна система охоплювала різні населені пункти та регіони не тільки України, а й Росії. Зокрема, українські й російські купці, за свідченням І. Аксакова, зі своїми товарами могли рухатись у такому напрямку: Введенський ярмарок у Сумах — Хрещенський у Харкові — Маслянський у Ромнах — Георгіївський в Єлисаветграді — Троїцький у Харкові — Корінний у Курську — Іллінський у Полтаві — Покровський у Харкові і т. д.<sup>13</sup> Тому придбані ними партії, умовно кажучи, хліба, скажімо в Полтаві, поповнювалися у Харкові, а реалізовувалися в Єлисаветграді (чи у зворотному порядку). Часом не обов'язково було практично набувати зерно на якомусь ярмарку, адже завжди існувала можливість укладання угоди на його поставку в певні місця та чітко визначені терміни. Так, у 1853 р. катеринославський губернатор у своєму звіті зазначав: хліб на місцеві міські ярмарки привозиться з нижегородського Макарівського, полтавського Іллінського, харківського Хрещенського ярмар-

<sup>12</sup> *Кругляк Б.А.* Внутренняя торговля в России в конце XIX — начале XX века (На материалах Украины). — Самара, 1992. — С. 97.

<sup>13</sup> *Аксаков И.* Указ. соч. — С. 14, 47.



ків. Причому збіжжя та сільські вироби на той час були “найголовнішими предметами торгівлі”<sup>14</sup>.

У другій половині XIX ст. збільшилася кількість дрібних ярмарків, на які регулярно привозили товари з торгово-промислових центрів. Вони обслуговували порівняно невеликий район, переважно навколишні населені пункти. Характерно, що значущу роль відігравали ярмарки були у сільській місцевості, де бракувало закладів стаціонарної торгівлі, на відміну від міст. Натомість обсяг товарообігу деяких великих ярмарків суттєво скоротився. Інші ж, навпаки, завдяки залізницям розширювалися, перетворюючись на міжрегіональні та всеросійські торгові осередки.

Дрібні ярмарки тривали лише один-два дні. У 1894 р. одноденні ярмарки становили понад 64% загальної їх кількості<sup>15</sup>. Вони радше нагадували великі святкові базари, на яких переважно продавали в роздріб сільськогосподарську продукцію, кустарні й частково фабрично-заводські вироби.

Великих оптових ярмарків у містах було не так вже й багато. Проте вони вирізнялися обсягом торгівлі й мали не тільки регіональне, а й загальноімперське значення. Так, на Лівобережжі відомими на всю країну стали чотири харківські ярмарки (Хрещенський, Троїцький, Успенський, Покровський), Іллінський у Полтаві, Маслянський, Вознесенський і Михайлівський у Ромнах, Воздвиженський у Кролеві. На Правобережжі найзначнішими вважалися Контрактний (Стрітенський) ярмарок у Києві, Петропавлівський у містечку Ярмолинці і Троїцький (Травневий) у м. Балті (Подільська губернія). На Півдні України на головні ярмарки перетворилися Петропавлівський у Катеринославі, Георгіївський в Єлисаветграді та Покровський у Вознесенську.

Найбільшим осередком ярмаркової торгівлі на українських землях, що входили до складу Російської імперії, був Харків із чотирма ярмарками, що мали всеросійське значення. Сюди доправляли на продаж велику кількість різних тканин, оброблених шкір, виробів із металу з центральних губерній Росії, Прибалтики та Польщі. Ці товари, пройшовши через ярмарок, розвозилися по всій Україні, в Бессарабію й на Кавказ. Своєю чергою з харківських ярмарків вивозили чимало товарів місцевого виробництва, зокрема вовну, цукор, необроблені шкури, зерно, тютюн, сало тощо. В 1895 р. на харківські ярмарки загалом було привезено товарів на суму 49 млн руб., а продано — на 35 млн руб.<sup>16</sup> У пореформений період продовжували функ-

---

<sup>14</sup> Гуржій І.О. Розвиток товарного виробництва і торгівлі на Україні. — К., 1962. — С. 93.

<sup>15</sup> Гуржій І.О. Україна в системі всеросійського ринку 60–90-х років XIX ст. — К., 1968. — С. 114.

<sup>16</sup> Кругляк Б.А. Внутренняя торговля... — С. 104.

ціонувати оптові ярмарки, які спеціалізувалися на купівлі-продажу переважно якогось одного товару.

У 1890-х роках за товарообігом на території південних регіонів України ще продовжували вирізнятися ярмарки Петропавлівський у Катеринославі, Миколаївський (весняний) і Покровський у містечку Каховці (Таврійська губернія). Проте, порівняно з попередніми періодами вартість привезених на них товарів невинно знижувалася, що пояснювалося зміцненням і розширенням постійної торгівлі в південних містах, містечках і селах: хліб вже здебільшого йшов за кордон через чорноморсько-азовські порти, минаючи ярмарки.

Слід зауважити, що наприкінці XIX ст. — на початку XX ст. на великих ярмарках активізувалася діяльність різних торгових фірм і акціонерних компаній. Уже в 1895 р. на ярмарках Харкова було представлено 439 фірм, а через два роки тільки на трьох ярмарках (Троїцькому, Успенському та Покровському) їх кількість збільшилася майже в 3 рази (1260)<sup>17</sup>. У цілому ж українські оптові ярмарки в містах відігравали важливу роль у подальшому розширенні міжрегіональних економічних зв'язків у системі всеросійського ринку.

По всій Україні крім основних існували також “додаткові”, або спеціалізовані ярмарки: “чорні” (для простолюдинів), “кінні”, “хлібні” та ін. Вони, як правило, відбувалися за кілька днів до початку основного в якому-небудь з міст. Номенклатура товарів на них була дуже обмеженою: велика рогата худоба, табунні коні, зерно, вироби з деревини<sup>18</sup>. Для того часу було характерним те, що безпосередньо на статус осередку і розвиток торгівлі на ньому впливали такі три головні чинники: 1) зручність вибраного часу (коли саме найкраще продається-купується певний товар); 2) місце розташування (віддаленість від інших населених пунктів); 3) облаштованість шляхів<sup>19</sup>.

Важливе значення у внутрішній торгівлі мали базари. Вони становили собою ту первинну ланку, через яку здійснювали зв'язок між містом і селом та обмінювали промислові й сільськогосподарські товари. Базари також були засобом втягування безпосередніх виробників у постійні ринкові зв'язки. На них передусім реалізовувались залишки продукції селянських господарств і вироби кустарів.

Як правило, невеликі базари відбувалися раз на тиждень, рідше — два рази, у дні, які не збігалися. “Красні торги”, що проходили в деяких містах (наприклад Києві, Харкові, Єлисаветграді, Катеринославі), мали особливо

---

<sup>17</sup> Там же. — С. 110.

<sup>18</sup> Материали для географии и статистики России, собранные офицерами Генерального штаба. Екатеринославская губерния. Составил Генерального штаба капитан В. Павлович. — СПб., 1862. — С. 253.

<sup>19</sup> Материали для географии и статистики... Херсонская губерния... — С. 491.

значні обороти, адже збиралися напередодні великих релігійних свят (Різдво, Великдень). Безпосередньо у свята базари, як правило, не працювали. Так, член Одеського товариства історії й старожитностей зазначав стосовно м. Єлисаветграда, що тут “бувають щотижня по середах, п’ятницях і неділях торги, котрі називаються повсюди в краї базарами. На них збираються навколишні жителі, які привозять інколи верст за п’ятдесят свої сільські вироби, збут їх становить винятковий предмет базарів, що бувають нерідко дуже багатолюдними, особливо перед великими святами”<sup>20</sup>. Саме завдячуючи таким обставинам, щорічний оборот базарної торгівлі в місті наприкінці 50-х — на початку 60-х рр. ХІХ ст. досягнув 2 млн рублів.

У 1861 р. у містах України функціонував 12 141 базар, причому один раз на тиждень базари відбувались у 34 містах, двічі на тиждень — у 41, тричі на тиждень — у 13 і щоденно — в 9 містах. У пореформений період значно зросла кількість як базарів, так і днів, в які вони збиралися. До того ж у 1880–1890-х рр. ринки все частіше відкривали у селах, а не тільки в містах. У 1900 р. вони функціонували в 940 населених пунктах і торгували загалом 77 тис. днів на рік. У великих містах звичним явищем стало щоденне збирання кількох базарів у різних районах. Зокрема, у Харкові та Одесі їх було по 5, а в Києві — 8. Незважаючи на це містяни часто виступали за збільшення кількості базарів. Подекуди останні витісняли навіть ярмарки. Так, у 1890 р. товарообіг базарів на Херсонщині перевищував товарообіг ярмарків. І якщо кількість перших зростала, то других — зменшувалась. У цілому на рубежі ХІХ–ХХ ст. загальна сума оборотів базарної торгівлі в Україні перевищувала 80 млн руб.<sup>21</sup>

Найбільше на базарах торгували сільськогосподарською продукцією місцевого виробництва, насамперед хлібними культурами, птицею і худобою. Наприклад, наприкінці 1890-х рр. — на початку ХХ ст. на ринки Харкова щорічно доставляли від 80 до 100 тис. четвертей пшеничної та житньої муки, до 140 тис. четвертей вівса, 15–20 тис. четвертей різних круп, 3–4 тис. четвертей ячменю. Асортимент базарної торгівлі багато в чому залежав від сільськогосподарської спеціалізації регіону.

Зростаючі потреби жителів міст і містечок у фруктах і овочах зумовили розвиток товарного садівництва та городництва, продукція яких стала постійним предметом торгівлі на ринках. Чимало тут продавалося й товарів кустарного виробництва. Зокрема, попитом користувалися дерев’яний і глиняний посуд, домоткане полотно, саморобні меблі тощо. З часом асортимент товарів суттєво розширили за рахунок промислових виробів, які привозили не лише з навколишньої місцевості, а й з віддалених губерній.

---

<sup>20</sup> Соколов Г. Описание города Елизаветграда // Записки Одесского общества истории и древностей. — Одесса, 1848. — Т. 2. — С. 395.

<sup>21</sup> Гордуновський О.М., Гуржій І.О., Реснт О.П. Вказ. праця. — С. 116.

Міські ринки мали безпосередній зв'язок зі стаціонарною торгівлею, поступово перетворюючись на різновид останньої. По-перше, на них продавали сільськогосподарську продукцію, запасами якої поповнювали міські продуктові крамниці. По-друге, торгівля тут велася переважно з постійних місць, за які підприємці сплачували досить високу орендну плату. По-третє, чимало магазинів та інших торгових закладів відкривалося саме на базарних площах. Причому в них можна було придбати не тільки харчі, а й тканини, готовий одяг, взуття, ювелірні прикраси, вироби з металу тощо. Водночас базари були тісно пов'язані як з оптовими ярмарками, так і з товарними біржами. Останні у пореформений період стали відігравати дедалі більшу роль у внутрішній торгівлі України.

Найдавнішою й найвідомішою з українських бірж була Одеська (1796 р.). На ній укладалася переважна більшість угод із зерном, що експортувалося за кордон. Крім того, вона була одним із головних центрів фондової торгівлі Російської імперії й до 1890-х рр. єдиним таким в Україні. Обсягами операцій виділялися також Київська (1869 р.), Харківська (1876 р.) і Миколаївська (1886 р.) біржі. Головним товаром Київської був цукор, угоди на котрий укладалися під час ярмарків. Харківська біржа спеціалізувалася на мануфактурних товарах і вовні, Миколаївська — переважно на купівлі-продажу зернових культур. Загалом наприкінці XIX ст. в Україні налічувалося 5 товарних бірж — крім названих, була ще Кременчуцька (1834 р.) — із 24, що функціонували у Російській імперії.

Виникнення й розширення біржової торгівлі слід розцінювати як закономірність, оскільки зростання обсягів виробництва продукції, як промислової, так і сільськогосподарської, викликало необхідність у спеціальних установах, що забезпечували б можливість постійного здійснення операцій із великими партіями товарів та регулювали б ціни на них. Саме такими установами і стали товарні біржі. Переважна їх більшість відповідала тогочасним потребам внутрішнього ринку.

Організації та функціонуванню торгівлі в 1860–1870-х роках значною мірою почала сприяти кредитна система. В ряді міст України, зокрема Києві, діяли філіали-контори Державного банку, заснованого в 1860 р. Вже наприкінці 1890-х років його підрозділи видавали позики “під товари” вже від 2 до 5 млн руб. На початку 1870-х років в Україні активно діяли Одеський комерційний банк, Одеське міське товариство взаємного кредиту та інші установи.

Важливо зазначити, що з початком 1870-х років на території деяких регіонів помітно зменшується кількість виданих торгових посвідчень і білетів, зростання числа яких до того часу переконливо свідчили про невпинне збільшення торгуючих осіб. Проте таке явище аж ніяк не означало згорання купівлі-продажу на місцях. Навпаки, в багатьох великих населених пунктах торгівля розвивалася прискореними темпами. Таке відбувалося, на думку полтавського губернатора, через проведення залізниць від Одеси й Києва до

Кременчука та від Москви до Харкова. “Взяття ж у меншій кількості торгових посвідчень і білетів, — наголошував він у 1870 р., — відбувається переважно від зосередження торгівлі в руках великих капіталістів, конкурувати з якими трудно дрібним торговцям, через що багато з них залишають торгівлю”<sup>22</sup>.

Швидко зростала постійна торгівля. Якщо в 1861 р. стаціонарних торговельних закладів (магазинів, крамниць, складів, шинків, ларьків, яток, ресторанів, буфетів тощо) налічувалося 33,2 тис., то в 1900 р. — майже 87 тис.<sup>23</sup> В умовах стрімкого індустріального прогресу постійна торгівля набула якісно нових форм. Неухильно збільшувався її обсяг й урізноманітнювався асортимент товарів.

Розширення мережі стаціонарних торгових закладів відбувалося нерівномірно у різних регіонах України. Інтенсивніше воно здійснювалося там, де сільське господарство все більше орієнтувалось на товарне виробництво, розвивалась промисловість і постійно зростала чисельність неземлеробського населення. Насамперед такі процеси стали характерними для Катеринославської, Київської, Харківської та Херсонської губерній. У 1895 р. їхня частка у загальній кількості закладів постійної торгівлі в Україні становила понад 70%<sup>24</sup>. При цьому останні переважно концентрувалися у великих містах, таких як Одеса, Київ, Харків, Катеринослав, Миколаїв, Бердичів, де їх налічувалося по кілька тисяч. Так, у 1890 р. на території Києва функціонувало 4648 закладів стаціонарної торгівлі<sup>25</sup>. У 1898 р. на території Київської, Харківської та Херсонської губерній налічувалося 31,5 тис. гільдійських закладів із сумарним оборотом 2993 млн руб.<sup>26</sup> Лише в Одесі функціонувало декілька тисяч магазинів.

Оскільки постійна торгівля була здебільшого міською, розмір її обігу багато в чому залежав від рівня економічного розвитку того чи іншого міста, соціального складу й чисельності його населення. Зокрема, на Одесу припадало 36% усіх оборотів стаціонарної торгівлі українських губерній, а на Київ — більше третини оборотів Південно-Західного краю. Загалом у 1890-ті рр. через мережу стаціонарних торговельних закладів України роз-

---

<sup>22</sup> Цит. за: Гуржій І.О. Україна в системі всеросійського ринку... — С. 100.

<sup>23</sup> Лановик Б.Д., Матисякевич З.М., Матейко Р.М. Економічна історія України і світу. — К., 2006. — С. 373.

<sup>24</sup> Кружляк Б.А. Роль постійної торгівлі в розвитку капіталізму на Україні (60–90-ті роки XIX ст.) // Історія народного господарства та економічної думки Української РСР. — К., 1983. — Вип. 17. — С. 57.

<sup>25</sup> Гуржій І.О. Влада й основні організаційні заходи в галузі торгівлі та підприємництва м. Києва XIX ст. // Проблеми історії України XIX — початку XX ст. — К., 2009. — Вип. 16. — С. 49.

<sup>26</sup> Сборник сведений по истории и статистике внешней торговли России / Под. ред. В.И. Покровского — Т. 1. — СПб., 1901. — С. XLIV.

продувалося товарів на 1,35 млрд руб., тоді як щорічний сумарний обіг ярмаркової й базарної торгівлі становив близько 225 млн руб.<sup>27</sup> Це означає, що постійна торгівля перетворилася на основну форму внутрішньої торгівлі в країні.

Після реформи 1861 р. значно розширився товарний асортимент і поглибилася спеціалізація постійної торгівлі у містах. Як і раніше, важливу роль відігравала реалізація харчових припасів. Крім великих і дрібних торгових закладів, продукти продавали ресторани, буфети в готелях, на вокзалах, у портах, а також їдальні й харчевні. Провідне місце у цій торгівлі посідала хлібна продукція, як у зерні, так і у вигляді хлібобулочних і круп'яно-макаронних виробів. І хоча частка продовольчих товарів у загальному обсязі стаціонарної торгівлі була доволі значною, головні позиції обіймали не вони, а текстильні вироби.

Проте можливість порівняно вільного використання чорноморсько-азовських портів і узбережжя на той час зробили Південь, на думку Н. Полонської-Василенко, “основним постачальником сільськогосподарської продукції для Європи”<sup>28</sup>. Проте Південь був не лише “великим постачальником” хліба, а й споживачем. Можна припустити, що на середину XIX ст. населення міст споживало не менше 1 млн четвертей. Тільки жителі Одеси в кінці 1850-х років щорічно потребували до 200 тис. четвертей. У 1865 р. у місті вживалося 3650 тис. пудів хліба та фуражу<sup>29</sup>.

Середньорічний показник вивозу зерна з України в цілому за 1896–1897 рр. порівняно з 1861–1865 рр. збільшився майже в 6 разів (з 74,9 млн пудів до 433,9 млн). Тоді ж експорт збіжжя через чорноморсько-азовські портові міста зріс у 6,7 разів (з 45,4 млн пудів до 304,3 млн) і досяг 70,1% його загального обсягу. В 1900 р. експортовано вже 106,5 млн пудів. У пореформений період, окрім “несприятливих” у внутрішньо- й зовнішньополітичному аспекті років (скажімо, російсько-турецька криза у відносинах 1875–1880 рр.), частка зерна, що “проходила” через чорноморсько-азовські порти, становила 60–75% загальноросійського експорту хліба<sup>30</sup>.

На той час найважливішими з портів залишалися Одеса, Миколаїв, Маріуполь, Севастополь, Бердянськ, Ростов, Новоросійськ, Таганрог. Проте особливістю стало те, що Одеса, як торговий осередок, “охопила” велику “хлібну область”, до якої ввійшли (зі своїми ринками та шляхами,

<sup>27</sup> Гордуновський О.М., Гуржій І.О., Реснт О.П. Вказ. праця. — С. 118–119.

<sup>28</sup> Полонська-Василенко Н.Д. Історія України: у 2-х т. — Т. 2: Від середини 17 століття до 1923 року. — К.: Либідь, 1995. — С. 340.

<sup>29</sup> Скальковский А. Записки о торговых и промышленных силах Одессы в 1859 году // Записки Императорского русского географического общества. — 1864. — Кн. 4. — С. 145.

<sup>30</sup> Сборник сведений по истории и статистике... — С. 9.

господарствами й торговим людом) Бессарабська, Катеринославська, Київська, Полтавська, Херсонська та частково Волинська губернії.

Характерно, що деякі поміщики, маючи свої господарства в межах Південної України, вважали для себе вигідним і менш ризикованим одночасний продаж збіжжя в різних портах, скажімо, Причорномор'я — Одесі, Херсоні та Очакові. Поміщики Балтського повіту в пошуках вигідної торгівлі почергово відвідували базари Києва та Одеси (1856 р.). А один лише бродський купець і банкір Н. Каллір у 1861 р. отримав дозвіл на купівлю-продаж у різних торгових осередках Київської, Харківської, Херсонської та Полтавської губерній<sup>31</sup>.

Одеський порт поступово перебрав на себе до 50% експортованого з Півдня України зерна та 20% — загальноросійського. Якщо ще в 1860-х роках з міста щорічно вивозилося 30–40 млн пудів, то вже в 1895 р. — 120,2 млн пудів. Отже, на кінець XIX ст. Одеса перетворилася на найбільш потужний порт Російської імперії в сфері транспортування збіжжя<sup>32</sup>. Протягом 1881–1885 рр. звідси тільки пшениці щорічно вивозили близько 37 млн пудів. А в окремі роки — 60 млн пудів. Основними країнами-споживачами її на той час були як давні, традиційні, так і нові: Австро-Угорщина, Англія, Бельгія, Голландія, Італія, Німеччина, Норвегія, Португалія, Туреччина, Франція та ін.

Великою популярністю серед торгового люду в другій половині XIX — на початку XX ст. продовжував користуватися Миколаїв. Сюди навіть приїздили “іноземці-євреї”, щоб здійснити закупівлю зерна з його подальшим продажем за кордоном. Про них особисто та їх комерційну діяльність спеціально збирали відомості місцеві чиновники, а потім сповіщали персонально миколаївського генерал-губернатора (1888 р.)<sup>33</sup>.

Помітно в експорті зросла роль Бердянська та Маріуполя. Зокрема, перший у 1866–1870 рр. на світовий ринок поставляв щорічно близько 8 млн пудів пшениці, а в 1886–1890 рр. — понад 10 млн.

Поступово збільшувалися й обсяги вивозу жита. В 1861–1865 рр. через чорноморсько-азовські порти його транспортували в середньому кожного року близько 2 млн пудів, а в 1886–1890 рр. — понад 43 млн. Протягом 1896–1897 рр. середньорічний експорт жита досяг 43,8 млн пудів. В еквіваленті до загальноросійського вивозу жита це виглядало так: у 1861–1865 рр. — 13,7%, 1886–1890 рр. — 52,4%, а у 1896–1897 рр. — вже 57,4%.

Водночас сухопутними шляхами України жита експортувалося порівняно небагато через невиконаність транспортування. Наприклад, через основні

---

<sup>31</sup> ЦДІАК України, ф. 442, оп. 806, спр. 101, арк. 28.

<sup>32</sup> Отчёт Одесского комитета торговли и мануфактур за 1895 г. — Одесса, 1896. — С. 20–22.

<sup>33</sup> ЦДІАК України, ф. 356, оп. 1, спр. 364, арк. 1–4.

— Радзівіллівську та Волочиську — митниці його вивезли протягом 1866–1870 рр. 44 тис. пудів, 1881–1885 рр. — 2,5 млн пудів, 1886–1890 рр. — 1,5 млн пудів<sup>34</sup>.

У другій половині XIX ст. на території України помітно розширилися посіви ячменю, що неабияк збільшило його експорт через чорноморсько-азовські портові міста. В деякі періоди вивіз цього продукту становив десятки мільйонів пудів або 80–90% загально-імперського. Конкретно в 1886–1890 рр. звідси транспортували щорічно в середньому по 5 млн пудів жита (81% від загального обсягу в державі), в 1891–1895 рр. — 83,6 млн (90,4%), у 1896–1897 рр. — по 76,5 млн пудів (89,5%). Головним чином, експорт ішов через Одесу, Маріуполь, Миколаїв.

Наведені дані підтверджують не лише неабияку торговельну роль українських південних портових міст в загальній структурі експортно-імпорتنих відносин Російської імперії, а й їх зростаючу економічну роль. Наприкінці XIX ст. домінуючу роль серед них займала Одеса. Зокрема, на її частку припадало близько 50% експортованого зерна.

Аграрна криза кінця XIX ст. та 1900 р., економічна криза 1900–1903 рр., яка особливо помітно вплинула на галузі важкої промисловості — металургійну та вугільну, призупинили динаміку зростання вивозу сільськогосподарської та промислової продукції через українські портові міста. На цей період припадає перетворення нових портів — Скадовська та Очакова (Херсонська губ.) на важливі торгові осередки, які, хоч і не могли зрівнятися з Одесою, однак конкурували з Миколаєвом.

Зважаючи на це, із появою залізниць першочерговим завданням стало з'єднання з їх допомогою основних торговельних міст. З 1830-х рр. почала відчуватися невідповідність між можливостями старих засобів транспортування і потребами перевезення товарів. У 1836 р. постало питання про будівництво залізниць у районах, що тяжіли до Одеси<sup>35</sup>. Спочатку планувалося застосування коней як тягової сили для потягів. Вони мали обслуговувати хлібородні місцевості Київської, Подільської та Херсонської губерній і звозити зерно до Одеси. Проте цей проект залишився не реалізованим. Водночас, сама ця ідея підштовхнула відповідальних за справу чиновників поліпшити головні шляхи названих губерній, які вели до морського порту. Протягом 1841–1843 рр. на їх облаштування витратили 1 млн руб. Однак помітних зрушень у цьому аспекті не сталося.

На початку 1840-х років почалося неухильне зменшення обсягів перевезення на шляху Броди–Одеса. Причому основною причиною цього явища

---

<sup>34</sup> Отчёт 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.

<sup>35</sup> Одесса 1794–1894 гг. — Одесса, 1894. — С. 193.



стала конкуренція з боку торгівлі по Дунаю. Відтак 1844 р. новоросійський генерал-губернатор М. Воронцов запропонував проект будівництва залізниць, які б поєднали Одесу з Ольвіополем і Балтою. При цьому у нього була головна мета: запобігання великих негативних наслідків для російської торгівлі від “суперництва придунайських портів”<sup>36</sup>. Деякі з сучасників вважали, що це був чи не єдиний вихід зі складної економічної ситуації у сфері транзитної торгівлі, який міг зберегти панівне становище Одеси на хлібних ринках Європи та подолати конкуренцію на шляхах через Дунай і Триєст.

Уже в 1852 р. на Лівобережжі поміщики Кочубеї, граф Кушельов-Безбородько, барон Лівен, Огарьов, Тенгоборський та деякі інші зініціювали створення “Товариства Південної залізниці”. Від початку вони поставили перед собою завдання побудувати магістраль у напрямку Харків–Феодосія. Схожа ідея виникла й у можновладців Правобережної України, коли вони в 1857 р. поставили питання організації компанії для будівництва мережі колій у напрямку Одеса–Брацлав–Київ. У зв’язку з цим відбулося спеціальне зібрання дворян Київської губернії, на якому всебічно обговорили нагальну потребу будівництва такої залізниці. клопотання до влади про поліпшення шляхів сполучення й побудову залізниць періодично порушувалися і на зборах представників дворянства Подільської губернії. В 1857 р. вони підготували та передали через губернського предводителя головному управляючому шляхів сполучення спеціальну Записку, де йшлося про вкрай незадовільний стан торгових шляхів на території губернії та їх бажання за власний кошт провести відповідні роботи на річках Буг і Дністер, а також поліпшити навколо них сухопутні шляхи<sup>37</sup>. Подільські дворяни насамперед прагнули “спростити” транспортування в двох головних напрямках — на Одесу і Галичину.

У 60–70-х рр. XIX ст. уже досить помітним став вплив магістральних шляхів на руйнацію натурального господарства в тих українських регіонах, через які вони проходили. Адже діяльність залізниць охоплювала різні сфери життя та праці людей, зумовлювала розвиток продуктивних сил і виробничих відносин.

Особливо активно будівництво залізниць велося в 1890-х роках і збіглося зі стабілізацією світових цін на хліб. На початок XX ст. довжина залізничної мережі від столиці Російської імперії до “національних окраїн” перевищила 50 тис. верст. Утворення нових і зростання давніх внутрішніх ринків вносили свої корективи в напрямки збуту зерна, розширення можливостей його експорту. Серед інших все чіткіше домінувала південна спрямованість руху збіжжя. Причому мережа збудованих на той час колій дозволяла постійно

---

<sup>36</sup> История появления Одесской железной дороги // Труды Одесского статистического комитета. — Одесса, 1895. — Вып. 1. — С. 34, 37.

<sup>37</sup> Гуржій І.О. Розклад феодално-кріпосницької системи... — С. 153–154.

збільшувати дальність таких перевезень, хоча питома вага коротких відстаней залишалася досить значною. У цей період особливо помітно збільшилося перевезення вантажів до портів Азовського моря — Таганрога, Маріуполя, Бердянська, Керчі. У цьому регіоні на першому місці за обсягами транспортування опинилося донецьке вугілля, на відміну від чорноморського, де лідирувало вивезення зерна.

Таким чином, у XIX — на початку XX ст. в українських землях основними центрами торгівлі були міста, значення і роль яких лише зростала. Через них неодмінно проходили традиційні чумацькі шляхи, прокладалися нові транспортні магістралі та залізничні колії. Важлива економічна роль українських земель у складі Російської імперії та зручне географічне розташування сприяло зростанню кількості міст, перетворенню їх на центри збуту сільськогосподарської та промислової продукції. Розвиток у другій половині XIX ст. капіталістичних відносин спричиняв певну трансформацію різних форм торгівлі. Так, звичним стало поступове зменшення ролі ярмарків та базарів, зростання — стаціонарної мережі, оптової торгівлі, аукціонів тощо. При цьому Одеса, Херсон, Миколаїв, саме завдяки їх експортно-імпортному статусу, набували загальноімперського значення. Загалом, виділяючи, крім названих, такі міста як Харків, Київ, Катеринослав, Ромни, Полтава, Суми, Єлисаветград, Кременчук, Маріуполь та ін., необхідно враховувати і рівень їх політичної важливості, наявність промислових потужностей та географічне розташування.

## REFERENCES

1. Aksakov, I. (1858). *Issledovanie o torgovle na ukrainskix yarmarkax*. Sankt Petersburg. [in Russian].
2. Druzhinina, E. I. (1970). *Yuzhnaya Ukraina v 1800–1825 gg*. Moscow. [in Russian].
3. Hordunovskyi, O. M., Hurzhii, I. O., & Reient, O. P. (2013). *Ukrains'kyj khlib i joho realizatsiia v XVIII — na pochatku XX st.: (Narysy z istorii ta ekonomiky)*. Kyiv. [in Ukrainian].
4. Hurzhii, I. O. (1954). *Rozklad feodal'no-kriposnyts'koi systemy v sil's'komu hospodarstvi pershoi polovyny XIX st*. Kyiv. [in Ukrainian].
5. Hurzhii, I. O. (1962). *Rozvytok tovarnoho vyrobnytstva i torhivli na Ukraini*. Kyiv. [in Ukrainian].
6. Hurzhii, I. O. (1968). *Ukraina v systemi vserosijs'koho rynku 60–90-kh rokiv XIX st*. Kyiv. [in Ukrainian].
7. Hurzhii, I. O. (2009). Vlada j osnovni orhanizatsijni zakhody v haluzi torhivli ta pidpriemnytstva m. Kyieva XIX st. (O. P. Reient, Ed.). *Problemy istorii Ukraini XIX-pochatku XX st. — Problems of the history of Ukraine of XIX-beginning XX cc.*, (16), 38–51. [in Ukrainian].

8. Kruglyak, B. A. (1992). *Vnutrennyaya torgovlya v Rossii v konce XIX — nachale XX veka (Na materialax Ukrainy)*. Samara. [in Russian].
9. Kruhliak, B. A. (1983). Rol' postijnoi torhivli v rozvytku kapitalizmu na Ukraini (60–90-ti roky XIX st.). *Istoriia narodnoho hospodarstva ta ekonomichnoi dumky Ukrains'koi RSR*, (17), 53–58. [in Ukrainian].
10. Lanovyk, B. D., Matysiakievych, Z. M., & Mateiko, R. M. (2006). *Ekonomichna istoriia Ukrainy i svitu*. Kyiv. [in Ukrainian].
11. Polonska-Vasylenko, N. D. (1995). *Istoriia Ukrainy* (Vol. 2: Vid seredyny 17 stolittia do 1923 roku). Kyiv: Lybid. [in Ukrainian].