

*Т. Л. Боднарчук,
аспірант, молодший науковий співробітник,
ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН України», м. Київ*

ВПЛИВ ПОЛІТИКИ ПРОТЕКЦІОНІЗМУ НА ФОРМУВАННЯ ЕКОНОМІЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНСЬКИХ ЗЕМЕЛЬ (XIX – ПОЧАТОК XX СТ.)

*T. L. Bodnarchuk,
Postgraduate student, Junior Researcher, Institute for Economics and Forecasting, Ukrainian National Academy of Sciences, Kyiv*

EFFECT OF THE PROTECTION POLICY ON THE FORMATION OF THE ECONOMIC POTENTIAL OF UKRAINIAN LANDS (XIX – EARLY XX CENTURIES)

Стаття присвячена дослідженню ролі політики протекціонізму у перетворенні України на центр європеїзації Російської імперії XIX – початку XX ст.. Визначено економічні переваги та лідерські позиції української території у загальноімперському народному господарстві. Виявлено вплив заходів урядового протекціонізму на процес активізації та посилення промислового, торговельного та транспортного потенціалу українських земель.

The article investigates the role of the protection policy in transformation of Ukraine at the center of the Russian Empire Europeanisation in XIX – early XX centuries. Some economic benefits and leading positions of Ukrainian territory in the imperial economy are determined. The influence of the governmental protective measures on the activation and intensification of industrial, trade and transport potential of the Ukrainian lands is revealed.

Ключові слова: *політика протекціонізму, економічний потенціал, європеїзація, промислово-торговельна сфера, акціонерне підприємництво, транспортна галузь, суспільна соціалізація.*

Key words: *the protection policy, economic potential, Europeanisation, industrial and trade sector, joint enterprise, transport sector, public socialization.*

Постановка проблеми. Нестабільний та асиметричний розвиток національної економіки в останні десятиліття спричинив послаблення економічних позицій України у міжнародному поділі праці. У сучасних умовах на світовому ринку Україна розглядається як сировинний придаток, ринок дешевої робочої сили, збуту низьковартісної та неякісної продукції, що формує образ країни з несприятливим інвестиційним кліматом та відсутніми умовами ефективного інноваційного й технологічного співробітництва. Означене ускладнює ефективну інтеграцію національної економіки у зовнішні ринки та вимагає перегляду засад та стратегічних пріоритетів зовнішньоекономічної політики уряду, які мають визначити формат окремих заходів політики протекціонізму, скерованих на посилення торговельних, фінансових та політичних позицій країни в світовому економічному просторі та максимізації вигод від міжнародного співробітництва.

З огляду на це, актуальним стає дослідження історичної практики реалізації політики протекціонізму, зокрема, в Російській імперії в XIX – початку XX ст.. У цей період застосування заходів урядового протекціонізму зумовило розвиток промислового, торговельного та транспортного потенціалу українських земель, сприяло посиленню економічних позицій українського регіону як в загальноімперських межах, так і за кордоном, та перетворенню України на основний центр європеїзації Російської імперії. Застосування

історичного досвіду впровадження державного патерналізму дозволить виробити ефективну протекціоністську стратегію у сучасних умовах.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Перш за все, слід відмітити, що у сучасній економічній науці дуже мало наукових розвідок присвячено комплексному дослідженню проблематики економічного потенціалу українських територій в Російській імперії XIX – початку XX ст.. Окремі аспекти даного питання висвітлені у роботах І.Гуржія, П.Хромова, А.Бойка у контексті аналізу вітчизняної зовнішньої та внутрішньої торгівлі, працях О.Попова, А.Альтермана, П.Ляценка, Г.Корнілова в межах розкриття потенціалу розвитку вітчизняного землеробства та цукроваріння, наукових доробках Б.Ананьїча, О.Погребенського, А.Яковлева, О.Морозова, що присвячені дослідженню особливостей розвитку українського портового господарства. Аналізу ролі українських територій у розвитку загальноімперського корпоративного сектору присвячені наукові розвідки Н.Супрун, О.Щербіної, А.Шевченка, промислово-торговельного підприємництва – праці О.Доніка, В.Шевченка, Т.Лазанської, Н.Терентьєвої, Г.Сигиди та інших. Разом з тим, на сьогодні практично відсутні дослідження, що являли б собою системну оцінку економічного потенціалу України XIX – початку XX ст. в цілому, та майже невисвітленим залишається питання впливу урядового протекціонізму на його розвиток та інтенсифікацію.

Мета та завдання статті. Метою статті є аналіз впливу урядової політики протекціонізму на посилення економічного потенціалу українських земель в Російській імперії XIX – початку XX ст. та адаптація отриманих результатів до умов сучасного розвитку національного господарства.

Виклад основного матеріалу. У XIX – початку XX ст., з одного боку, в силу своїх природно-географічних, історичних та економічних переваг, з іншого, завдяки політиці протекціонізму, яка виступила каталізатором економічного розвитку, Україна стала головним державним промислово-торговельним осередком і перетворилася на центр європеїзації Російської імперії. Перш за все, слід відмітити, що економічний розвиток Західної Європи XIX – початку XX ст. характеризувався певними тенденціями, зокрема, стрімким ростом легкої промисловості на початку XIX ст. та важкої індустрії у другій половині XIX ст., активними урбаністичними процесами, збільшенням оборотів зовнішньої торгівлі, розширенням транспортної мережі, інтенсифікацією внутрішньої торгівлі та розвитком виробничо-торговельної інфраструктури, формуванням двох основних економічних груп (буржуазія та пролетаріат). Російська імперія за темпами економічного росту значно відставала від західноєвропейських держав, проте уже з початку XIX ст. окремі її територіальні округи розвивалися за європейським сценарієм. Насамперед це стосується України.

У XIX ст. Україна стала одним із головних промислових центрів Російської імперії. Перша половина XIX ст. характеризувалася активним піднесенням галузей легкої та харчової промисловості, насамперед, цукроваріння. У 1845 році 62,5% цукрових заводів із загальної кількості (307), які виробляли майже 80% всього цукру (638,4 тис. пуд.), знаходилися в українських губерніях [1, с. 218]. У 1860 році із загальної кількості цукрових заводів в Російській імперії, яких налічувалося 427, 56% цукрових виробництв знаходилися на території України [2, с. 18]. Цьому сприяла як протекціоністська, так і акцизна політика уряду: саме право на оплату номінального цукрового акцизу за пільговим тарифом надавалося, головним чином, заводам на території України. Іншою причиною успіху українського цукроваріння був комерційний характер розвитку галузі (головна частка цукрових заводів знаходилася в руках торговельної буржуазії). Уже у 1892-1893 рр. лише на Волинську, Київську та Подільську губернії припадало майже 52% всіх існуючих цукрових заводів.

Україна була центром розвитку тютюнової та спиртової галузі, про що можуть свідчити наступні показники. Із 550 існуючих в Російській імперії тютюнових фабрик 296, тобто майже 54%, у 1861 р. знаходилися в Україні [3, с. 328-330]. Основна частка контор і складів оптової торгівлі тютюном була зосереджена знову ж таки в Україні, зокрема, у 1858 р. їх налічувалося 86 (49%), а у 1862 р. – 438 (майже 35%) [3, с. 347-348]. У 1801 р. із існуючих в Російській імперії винокурень 22,5% припадало на українські території, де вироблялося 16,5% вина від загальної суми [4, с. 289-290]. Уже у 1860 році попри значне зниження кількості винокурень в Російській імперії в цілому частка України в даній галузі значно зросла, зокрема, із загальної кількості 48,5% винокурень знаходилися в українських губерніях (Полтавська, Київська, Волинська, Чернігівська), де було вироблено майже 40 млн. відер вина, тобто 24,2% від загальної суми [4, с. 297-298]. Наприкінці XIX ст., а саме у 1890 р., частка українського регіону у загальному виробітку винного спирту складала 23,3% [5, с. 35]. Не була винятком і сфера пивоваріння. У 1859 році із 1340 закладів пивоваріння імперії (за винятком Остезійських губерній та Фінляндії) майже 81% пивоварень припадав на українські губернії [4, с. 27-28].

Протекціоністська політика сприяла посиленню ролі української території у розвитку шерстяної галузі. У середині XIX ст. Чернігівська, Київська, Подільська та Волинська губернії України були одними із основних виробників тонкого сукна, яке, головним чином, йшло на експорт в Азію та Китай. Херсонська та Харківська губернії були лідерами за обсягом отриманого доходу з підприємств, спеціалізованих на митті та сортуванні овечої вовни [2, с. 168]. Успіх вітчизняної вовняної галузі пояснюється сприятливими заходами покровительської політики уряду. В рамках заходів урядового протекціонізму надавалося право на влаштування суконних фабрик на пільгових умовах, що сприяло комерціалізації даної галузі в Україні.

У розвитку фарфоро-фаянсового виробництва серед усіх територій Російської імперії українські губернії займали другу позицію, поступаючись лише Московській губернії: із 71 заводу Російської імперії 10 знаходилися на території Волинської, Київської та Чернігівської губерній, частка виробництва яких у 1890 році складала 9,3% [2, с. 345; 5, с. 313]. Слід зауважити, що хоча лідерські позиції у фарфоро-фаянсовому

виробництві належали у XIX ст. російським губерніям, проте головним і майже єдиним постачальником сировини, а саме чистого глинозему, з якого вироблявся посуд найвищих сортів, була Чернігівська губернія.

Поряд з традиційними галузями, де Україна тримала беззаперечне лідерство, протекціоністська політика сприяла посиленню її значущості у розвитку нових галузей промисловості. Зокрема, якщо у 1889 році частка виробництва скла українськими підприємствами складала 2,1%, то у 1892 р. – уже 4,6% [5, с. 283]. Аналогічно, якщо у 1887-1888 рр. частка українських заводів по виробництву сірників у загальному обсязі становила 5,2% (13-17 заводів), то у 1891-1893 рр. – 6,7-8% (15-22 заводи) [5, с. 271, 274]. Українські території займали хоч і не лідерські позиції, проте відігравали доволі значну роль у розвитку шкіряної галузі. На чолі розвитку даної сфери стояли у кінці 80-х рр. Київська, де налічувалося 58 заводів, Чернігівська – 62 заводи та Херсонська губернії – 16 заводів [5, с. 499].

У другій половині XIX ст. Україна стає осередком розвитку важкої індустрії, насамперед, добувної, машинобудівної та металургійної галузей. Зокрема, за період 1870-1885 рр. близько 43-49%, а у 1890-1894 рр. – 50-55% всього кам'яного вугілля, видобутого на території Російської імперії, припадали на Донбаський регіон [5, с. 523; 6, с. 185]. У XIX ст. Російська імперія займала друге місце після Великої Британії за кількістю видобутої солі, при цьому уже у 1845 році 71% загальноімперської солі був видобутий в Таврійській та Харківській губерніях [7, с. 226]. За нашими розрахунками, у другій половині XIX ст. 50%, а в окремі роки к. XIX – початку XX ст. – 57% всього видобутку припадало знову ж таки на українські солепромислові райони [8, с. 6-7]. Доволі високою була у кінці XIX ст. частка України у видобутку чавуну, зокрема, у 1890 р. із загальноімперського обсягу (48,8 млн. пуд.) 27,5% чавуну було видобуто в південному районі України (Катеринославська, Херсонська, Таврійська губернії) [5, с. 35]. Успіхи вітчизняної добувної галузі, головним чином, пов'язані зі сприятливими заходами політики протекціонізму. Держава була основним покупцем продукції добувної галузі, а високі митні тарифи на іноземний чавун забезпечували стабільне зростання прибутків вітчизняних виробників металу.

Починаючи з середини XIX ст. Україна стала центром розвитку сільськогосподарського машинобудування. Перші заводи, які були відкриті в Одесі та Славуті (Волинська губернія), являли собою доволі масштабні виробничі одиниці з кількістю працівників 180-240 чоловік та обсягом щорічно спожитого палива близько 45 тис. пуд. [3, с. 64-65]. Крім зазначених були відкриті машинобудівні заводи в Катеринославській, Київській, Подільській та Чернігівській губерніях з щорічним обсягом виробництва на суму близько 400 тис. руб. [3, с. 70-74]. Розвитку даної галузі на Україні сприяла протекціоністська політика уряду, зокрема, у 1859 р. уряд дозволив імпорт чавуну й заліза за зниженими тарифами до портів Чорного моря, наслідком чого став швидкий підйом машинобудівної галузі.

Активна протекціоністська політика уряду у другій половині XIX ст. сприяла надходженню в економіку України значного обсягу іноземних інвестицій, що стали джерелом формування перших корпоративних структур. В українських губерніях була зосереджена основна частка акціонерних компаній, відкритих у цукровій, кам'яновугільній, соляній, борошномельній, спиртовій, кондитерській галузях, сферах торгівлі та сільського господарства, що лідирували за обсягом отриманого прибутку. Кількість акціонерних компаній у сферах транспорту та металовиробництва, відкритих на території України, була невеликою, проте саме вони забезпечували до 50% всього корпоративного прибутку галузі.

Завдяки вигідному географічному положенню та наявності прилеглих Чорного й Азовського морів українська територія відігравала важливу роль у розвитку зовнішньої торгівлі Російської імперії, що посилювалася заходами покровительської політики. У першій половині XIX ст. українські порти були одними із головних центрів реалізації всеросійського експорту та імпорту. Майже за 25 років (1824-1849 рр.) у вартісному вимірі зовнішньоторговельний оборот в портах Чорного й Азовського морів склав 517,8 млн. руб. (в середньому в рік – 20,8 млн. руб.), при цьому на чорноморсько-азовські порти припадало за цей період в середньому 23% загальноімперського експорту та 14% всього імпорту [7, с. 143, 145]. Чорноморсько-азовські порти України сприяли поживленню всієї зовнішньої торгівлі Російської імперії, насамперед експорту, й у другій половині XIX ст., зокрема, за період 1883-1890 рр. частка південних портів у загальноросійському експорті коливалася в межах 28-45%. Насамперед, українські порти займали лідерські позиції у зовнішній торгівлі хлібом та хлібними злаками, сіллю, шерстю, олійним насінням, щетиною та кінським волосом.

На наш погляд, одним із показників економічної значимості чорноморських та азовських портів України у зовнішній торгівлі Російської імперії є рівень інтенсивності торговельного мореплавства. Зокрема, за 25 років (1824-1849 рр.) загальний суднообіг в портах Російської імперії становив 268850 кораблів, тобто в середньому в рік – 10753 кораблі. При цьому у 1824-1849 рр. інтенсивність судноплавства в портах Чорного та Азовського морів складала 76268 кораблів (в середньому в рік - 3049), тобто 28,4% від загального показника по імперії, у 1848-50 рр. – близько 40%, у 1851-1853 рр. – 43% [7, с. 141-142; 9, с. 276]. Зростанню ролі українських портів у всеросійській зовнішній торгівлі сприяла як виважена митно-тарифна, так і покровительська політика уряду, спрямована насамперед на поживлення торговельного мореплавства та розширення морського флоту південного району.

Українські губернії відігравали доволі важливу роль у розвитку внутрішньої торгівлі Російської імперії, про що може свідчити показник кількості документів, виданих за право здійснення торговельної діяльності. Зокрема, у 1880 році із загальної кількості документів на здійснення крупномасштабної та дрібної комерційної діяльності майже 24%, а це 46,3 тис. документів, та 28% (162 тис. документів) було видано українським купцям та торговцям. Крім того, 64 тис. документів, тобто 30% від загального показника, було видано так званим

торговельним агентам («прикажчикам») [5, с. 40]. У 1890 році відповідні показники були наступними: кількість документів, виданих на ведення крупної комерційної діяльності – 71,9 тис. (25%), дрібної – 151 тис. (27,1%), торговельним агентам – 60 тис. (25,7%) [5, с. 40]. У 1909 р. представникам української промислово-торговельної буржуазії було видано 152,7 тис. промислово-торговельних свідоцтв [10, с. 33, 50, 74, 138, 141, 183, 212, 216, 221]. В Україні внутрішня торгівля порівняно з іншими імперськими центрами набувала широкого розвитку, домінантною причиною чого була наявність сформованого класу торговельно-промислової буржуазії.

Вагома роль України у становленні загальноімперської внутрішньої комерції була зумовлена також значним розвитком вітчизняної ярмаркової торгівлі. Українські, насамперед, харківські ярмарки (Хрещенська, Успенська, Покровська, Троїцька) відігравали у XIX ст. важливу роль у розвитку внутрішньої торгівлі імперії, перевершуючи за обсягом продажів майже всі головні торговельні центри імперії, крім Нижньгородської ярмарки [11, с. 73]. У 1842 р. торговельний оборот на харківських ярмарках склав 20,5 млн. руб., у 1846 р. – 25,1 млн. руб., при цьому тут реалізовувалося близько 90% продукції вітчизняного виробництва (головним чином, мануфактурні вироби) і лише 10% імпортованих товарів [11, с. 74]. Обороти ярмаркової торгівлі досягли свого апогею у третій чверті XIX ст., проте почали дещо знижуватися до кінця XIX ст.. Падіння оборотів ярмаркової торгівлі в останнє десятиліття XIX ст. є важливим симптомом стрімкого економічного розвитку країни. Ярмарки почали відмирати разом з іншими старовинними побутовими формами – самостійним кустарним виробництвом, общинами. Основна причина - реорганізація умов виробництва, транспорту та обміну, не останню роль у чому відіграв протекціонізм [12, с. 245]. Значне підвищення ярмаркового товарообороту відбувається на початку XX ст., зокрема, у 1909-1910 рр. на українські ярмарки було завезено та реалізовано продукції на суму 70 млн. руб (майже 30% від загального обороту на російських ярмарках) при цьому лідерами були ярмарки Харківської та Катеринославської губерній [10, с. 33, 50, 141, 212]. Дана тенденція пояснюється стрімким розвитком вітчизняної промисловості та може бути підтверджена тим фактом, що у переліку ярмаркової продукції більше 50% припадало на мануфактурні товари.

Відмітною рисою європеїзації вітчизняної економіки було розгортання у другій половині XIX ст. по всій території Російської імперії масштабного залізничного будівництва, що створювало нові умови для розвитку продуктивних сил країни. Українська територія у цій сфері була серед лідерів, зокрема, під кінець XIX ст. загальна довжина вітчизняної системи залізниць становила 1/5 всієї залізничної мережі Російської імперії [13, с. 620].

Як уже зазначалося вище, важливою рисою розвитку європейської економіки у XIX ст. стали динамічні урбаністичні процеси. На території Російської імперії найбільше процес урбанізації торкнувся українських губерній. Головним чином, про рівень урбанізації українських губерній свідчить ріст питомої ваги міського населення у загальному показнику. Зокрема, з 1846 р. по 1910 р. у зв'язку з підвищенням рівня капіталізації економіки значно збільшилася частка міського населення у Київській, Подільській, Полтавській, Харківській та Херсонській губерніях. Більш ніж за 50 років міське населення українських губерній значно зросло. Максимальний приріст спостерігається у Херсонській губернії, де міське населення зросло у 6,5 раз. Головним чином, це було зумовлене протекціоністською політикою уряду, в рамках якої з метою підвищення рівня заселеності південного краю України купцям та мануфактуристам надавалися значні торговельно-промислові пільги. Аналогічно, помітним є приріст населення у містах Київської (у 5 разів), Подільської та Харківської (у 3,5 рази), Волинської, Полтавської й Таврійської (майже у 3 рази) губерній. Зрозуміло, що головним чином динаміка росту міського населення України XIX ст. обумовлена динамічним розвитком вітчизняної промисловості: швидке зростання кількості фабрично-заводських підприємств у містах сприяло збільшенню кількості мануфактурних робітників (див. табл. 1).

Таблиця 1.
Динаміка росту промисловості в містах українських губерній в XIX – п. XX ст.

Губернії	1840		1909	
	Кількість фабрик	Кількість робітників, чол.	Кількість фабрик	Кількість робітників, чол.
Волинська	51	167	125	2360
Катеринославська	85	888	727	23038
Київська	55	250	220	10865
Подільська	63	284	507	3882
Полтавська	56	295	813	10497
Таврійська	241	947	473	5532
Харківська	41	172	289	12248
Херсонська	59	355	2149	28352
Чернігівська	105	337	339	3608
Всього	756	3695	5642	100382

* Складено автором на основі [10, с. 33, 50, 73, 137-138, 140, 183, 212, 216, 220-221; 14, с. 8-9, 18-19, 36-39, 46-47, 52-55]

Аналіз динаміки росту промисловості в українських містах свідчить про те, що майже за 70 років значно зросла кількість фабрично-заводських підприємств у містах Херсонської (у 36 разів), Полтавської (у 14,5 рази), Катеринославської (у 8,5 разів), Подільської (у 8 разів) губерній. Аналогічно максимальний приріст кількості мануфактурних робітників спостерігається у містах Херсонської (у 80 разів), Харківської (у 70 разів), Київської (майже у 45 разів), Полтавської (у 35 разів) губерній. Урбаністичні процеси сприяли перетворенню українських міст на промислово-торговельні центри, відповідно, підвищили їхню економічну значимість за показником рівня міського доходу. Зокрема, з 1840 р. по 1909 р. доходи міст українських губерній зросли з 1754483,5 тис. руб. до 24688300,0 тис. руб., тобто у 14 разів. Зокрема, найбільший приріст помітний у містах Катеринославської (у 50 разів), Таврійської (у 24 рази), Полтавської (у 19 разів), Харківської (у 15 разів) губерній. Найменше за 70 років зросли доходи міст Волинської (у 3,5 рази), Подільської (у 4 рази) та Чернігівської (у 9 разів) губерній. На наш погляд, така тенденція зумовлена тим, що дані губернії насамперед спеціалізуються на виробництві продукції легкої та харчової промисловості, у той час як вище зазначені території є центрами розвитку вітчизняної важкої індустрії. Слід також відмітити, що частка українських міст у сумі загальноімперського міського доходу у середині XIX ст. коливалася в межах 19-21%, тобто фактично становила їх 1/5 частину [1, с. 158, 174].

Висновки і перспективи подальших розвідок. Проведений аналіз дозволяє зробити висновок про те, що ефективні заходи протекціоністської політики уряду, посиливши природно-географічні та економічні переваги господарства українських територій, стали чинником створення кумулятивного ефекту розвитку економічного потенціалу регіону. У першій половині XIX ст. завдяки виваженій політиці протекціонізму українські території посіли лідируючі позиції в імперії щодо розвитку галузей легкої та харчової промисловості, у другій половині XIX ст. Україна перетворилася на центр розвитку важкої індустрії та залізничного будівництва. З одного боку, українська територія стала головним осередком розвитку зовнішньої торгівлі країни, а вітчизняні порти та сухопутні митниці – основними сполучними пунктами європейського та російського ринків. З іншого, чисельний клас промислово-торговельної буржуазії та розвинена мережа ярмаркової комерції сприяли посиленню економічного потенціалу України на внутрішньому ринку. Наслідком динамічних урбаністичних процесів, зумовлених капіталізацією вітчизняної економіки, стало формування на території України численних економічно значимих промислово-торговельних центрів. Окремі заходи державного патерналізму, а саме пільгове кредитування та оподаткування, виробниче субсидування, підтримка іноземного інвестування, розвитку промислово-торговельної та транспортної інфраструктури, зумовили суттєве посилення економічного потенціалу українських земель. Окрім того, проведене дослідження дає підстави для висновку, що завдяки російській протекціоністській політиці Україна, попри заплановані урядом цілі, стала центром європеїзації Російської імперії.

Аналіз історичного досвіду доводить, що в сучасних умовах посиленню позицій України на міжнародній арені сприятиме лише підвищення рівня розвитку національної економіки, насамперед, за рахунок застосування політики протекціонізму. Це, у свою чергу, у практичному аспекті вимагає застосування низки заходів, спрямованих на підтримку малого та середнього бізнесу, сільськогосподарського виробництва, фінансового сектору, інноваційного розвитку, забезпечення рівноправного торговельного обміну та технологічного співробітництва, а у теоретичному – подальше дослідження історичного досвіду реалізації політики протекціонізму на українських землях

Література.

1. Тенгоборский Л.В. О производительных силах России : в 2-х ч. Ч. 1 / Л.В. Тенгоборский. – Москва, 1854. – 331 с.
2. Обзор различных отраслей мануфактурной промышленности России : Департамент мануфактур и внутренней торговли. В 3 т. – Том 1. – СПб, 1862. – 428 с.
3. Обзор различных отраслей мануфактурной промышленности России : Департамент мануфактур и внутренней торговли. В 3 т. – Том 2. – СПб, 1863. – 524 с.
4. Обзор различных отраслей мануфактурной промышленности России : Департамент мануфактур и внутренней торговли. В 3 т. – Том 3. – СПб, 1865. – 655 с.
5. Фабрично-заводская промышленность и торговля России: с приложением общей карты фабрично-заводской промышленности Российской империи / Министерство финансов, Департамент торговли и мануфактур. – СПб., 1896. – 636 с.
6. Радциг А.А. Влияние железных дорог на сельское хозяйство, промышленность и торговлю / А.А. Радциг. – СПб. : Деп. ж/д М-ства пути сообщений, 1896. – 267 с.
7. Сборник статистических сведений о России, издаваемый Статистическим отделением Императорского русского географического общества. Книга 1. – СПб., 1851. – 276 с.
8. Космо-Демьянский К.Н. Соляной промысел на Украине и рынок украинской соли : Материалы по изучению соляной промышленности / К.Н. Космо-Демьянский. – К., 1919. – 25 с.
9. Семенов А.В. Изучение исторических сведений о российской внешней торговле и промышленности с половины семнадцатого столетия по 1858 год. В 3 т. – Том 3 / А.В. Семенов. – СПб, 1859. – 535 с.
10. Статистико-экономические очерки областей, губерний и городов России / Под ред. Л.Н. Яснопольского. – Киев, 1913. – 483 с.

11. Сборник статистических сведений о России, издаваемый Статистическим отделением Императорского русского географического общества. Книга 2. – СПб., 1854. – 322 с.
12. Туган-Барановский М. Русская фабрика в прошлом и настоящем. Историческое развитие русской фабрики в XIX веке / М. Туган-Барановский. – Москва, 1922. – 429 с.
13. Економічна історія України: історико-економічне дослідження. У 2 т. Том 1. – Київ, 2011. – 696 с.
14. Статистические таблицы о состоянии городов Российской империи, составленные в Статистическом отделении Совета Министерства внутренних дел. – СПб., 1840. – 69 с.

References.

1. Tengoborskii, L.V. (1854), *O proizvoditel'nykh silakh Rossii* [About the productive forces of Russia], 1st part, Moscow, Russia.
2. Department of Manufactories and Internal Trade (1862), “Obzor razlichnykh otraslei manufakturnoi promyshlennosti Rossii” [Review of the various sectors of Russian manufacturing industry], 1st part, Saint Petersburg, Russia.
3. Department of Manufactories and Internal Trade (1863), “Obzor razlichnykh otraslei manufakturnoi promyshlennosti Rossii” [Review of the various sectors of Russian manufacturing industry], 2nd part, Saint Petersburg, Russia.
4. Department of Manufactories and Internal Trade (1865), “Obzor razlichnykh otraslei manufakturnoi promyshlennosti Rossii” [Review of the various sectors of Russian manufacturing industry], 3rd part, Saint Petersburg, Russia.
5. Ministry of Finance, Department of Trade and Manufactories (1896), “Fabrichno-zavodskaya promyshlennost' i trgovlya Rossii: s prilozheniem obshchei karty fabrichno-zavodskoi promyshlennosti Rossiiskoi imperii” [Factory Industry and Trade of Russia: with the application of general map of factory industry of the Russian Empire], Saint Petersburg, Russia.
6. Radtsig, A.A. (1896), *Vliyanie zheleznykh dorog na sel'skoe khozyaistvo, promyshlennost' i torgovlyu* [The influence of the railways on agriculture, industry and trade], Saint Petersburg, Russia.
7. Imperial Russian Geographical Society (1851), “Sbornik statisticheskikh svedenii o Rossii, izdavaemyi Statisticheskim otdeleniem Imperatorskogo russkogo geograficheskogo obshchestva” [Collection of statistical data on Russia, published by the Statistical Office of the Imperial Russian Geographical Society], 1st part, Saint Petersburg, Russia.
8. Cosmo-Demianskiy, K.N. (1919), *Solyanoi promysel na Ukraine i rynek ukrainskoi soli : Materialy po izucheniyu solyanoi promyshlennosti* [Salt production in Ukraine and Ukrainian market of salt : Materials for the study of the salt industry], Kyiv, Ukraine.
9. Semenov, A.V. (1859), *Izuchenie istoricheskikh svedenii o rossiiskoi vneshnei torgovle i promyshlennosti s poloviny semnadtsatogo stoletiya po 1858 god*[Studying of the historical information about Russian foreign trade and industry from half of the seventeenth century to 1858], 3rd part, Saint Petersburg, Russia.
10. Yasnopolskiy, K.N. (1913), *Statistiko-ekonomicheskie ocherki oblastei, gubernii i gorodov Rossii* [Statistical and economic essays on areas, provinces and cities of Russia], Kyiv, Ukraine.
11. Imperial Russian Geographical Society (1854), “Sbornik statisticheskikh svedenii o Rossii, izdavaemyi Statisticheskim otdeleniem Imperatorskogo russkogo geograficheskogo obshchestva” [Collection of statistical data on Russia, published by the Statistical Office of the Imperial Russian Geographical Society], 2nd part, Saint Petersburg, Russia.
12. Tugan-Baranovskiy, M. (1922), *Russkaya fabrika v proshlom i nastoyashchem. Istoricheskoe razvitiye russkoi fabрики v XIX veke* [Russian factory in the past and the present. The historical development of Russian factories in the nineteenth century], Moscow, Russia.
13. Institute of History, National Academy of Science of Ukraine (2011), *Ekonomichna istoriia Ukrainy: istoryko-ekonomichne doslidzhennia* [Economic history of Ukraine: historical and economic study], 1st part, Kyiv, Ukraine.
14. The Council of the Ministry of the Internal Affairs (1840), “Statisticheskie tablitsy o sostoyanii gorodov Rossiiskoi imperii, sostavlennye v Statisticheskom otdelenii Soveta Ministerstva vnutrennikh del” [Statistical tables on conditions of cities of the Russian Empire, made up in the Statistical Department of the Council of the Ministry of the Internal Affairs], Saint Petersburg, Russia.