

## ЕКОНОМІЧНА ТЕОРІЯ ТА ІСТОРІЯ ЕКОНОМІЧНОЇ ДУМКИ

УДК 339.56:330.8

### Історико-економічний огляд зовнішньої торгівлі західноукраїнських земель (XIX – початок XX ст.)

**Боднарчук Т.Л.**кандидат економічних наук, науковий співробітник  
ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН України»

Розкрито історичні тенденції та особливості зовнішньоторговельної діяльності західноукраїнських земель, які у XIX – на початку XX ст. входили до складу Австро-Угорської імперії. Проаналізовано товарну структуру експорту та імпорту, визначено основні географічні вектори зовнішньоторговельних потоків. Зосереджено увагу на торговельних зв'язках Західного регіону з підросійською Україною. Обґрунтовано роль західноукраїнських земель як важливих транзитних центрів.

**Ключові слова:** історія господарства України, західноукраїнські землі, зовнішня торгівля, експорт, імпорт, транзитна торгівля.

Боднарчук Т.Л. ИСТОРИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ОБЗОР ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ ЗАПАДНОУКРАИНСКИХ ЗЕМЕЛЬ (XIX – НАЧАЛО XX ВЕКА)

Раскрыты исторические тенденции и особенности внешнеторговой деятельности западноукраинских земель, которые в XIX – начале XX в. входили в состав Австро-Венгерской империи. Проанализирована товарная структура экспорта и импорта, определены основные географические векторы внешнеторговых потоков. Сосредоточено внимание на торговых связях Западного региона с подросийской Украиной. Обоснована роль западноукраинских земель как важных транзитных центров.

**Ключевые слова:** история хозяйства Украины, западноукраинские земли, внешняя торговля, экспорт, импорт, транзитная торговля.

Bodnarchuk T.L. HISTORICAL AND ECONOMIC REVIEW OF THE WESTERN UKRAINIAN LANDS' FOREIGN TRADE (XIX – EARLY XX CENTURIES)

The historical tendencies and peculiarities of foreign trade activity of Western Ukrainian lands which in the XIX – early XX centuries were the part of the Austro-Hungarian Empire are revealed. The commodity structure of export and import is analyzed; the main geographical vectors of foreign trade flows are defined. The attention is paid to the disclosure of the trade relations between the Western region and the Russian Ukraine. The role of Western Ukrainian lands as important transit centers is substantiated.

**Keywords:** history of Ukraine's economy, Western Ukrainian lands, foreign trade, export, import, transit trade.

**Постановка проблеми у загальному вигляді.** Функціонування зони вільної торгівлі між Україною та ЄС створює значні можливості щодо нарощування обсягів та зміни векторів торговельних операцій, інтенсифікації національного виробництва, модернізації наявної системи ринкових відносин та поглиблення інтеграції вітчизняного господарства до системи світогосподарських зв'язків. Це вимагає максимальної реалізації наявного зовнішньоторговельного потенціалу всіх територій України, зокрема Західноукраїнського регіону, який у силу певних конкурентних переваг має значні можливості щодо поглиблення транскордонного співробітництва та зовнішньоекономічної діяльності з країнами ЄС. Своєю

чергою, комплексний підхід до розроблення означеної проблематики вимагає з'ясування місця та ролі Західноукраїнського регіону в системі міжнародних торговельних відносин на різних історичних етапах.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Окремі аспекти історичного розвитку зовнішньоторговельної діяльності Західної України висвітлено в наукових доробках учених радянської доби, таких як В. Задорожний, О. Оглоблін, М. Кравець, І. Шульга, Є. Яцкевич, М. Кукурудзяк, В. Курило та ін. На сучасному етапі означена проблематика частково розроблена в працях таких науковців, як О. Стрішенець, М. Стрішенець, Т. Балабушевич, Б. Янчишин, В. Молчанов, А. Гурбик та ін.

**Формулювання цілей статті (постановка завдання).** Мета статті полягає у тому, щоб розкрити характерні риси динаміки та структури зовнішньоторговельної діяльності західноукраїнських земель у ХІХ – на початку ХХ ст. у складі Австро-Угорської імперії.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Західноукраїнські землі в досліджуваній історичний період серед усіх так званих «колоніальних» територій Австрійської імперії характеризувалися найнижчим рівнем економічного розвитку. Однак уже з початку ХІХ ст. тут, як і в підросійській Україні, помітними стають певні ознаки капіталізму. Розвиток промислового виробництва та дрібного підприємництва, розбудова транспортної та фінансово-кредитної інфраструктур, нарощування торговельних капіталів – усе це сприяло поступовому включенню Східної Галичини, Північної Буковини та Закарпаття до системи зовнішньоторговельних зв'язків Австрійської імперії.

Серед західноукраїнських земель найбільшу роль у зовнішній торгівлі Австро-Угорщини відігравала Східна Галичина як важливий продуцент і постачальник продовольства та сировини. Зокрема, головними статтями вивізної торгівлі регіону були худоба, хліб, сіль, деревина, борошно, хміль, льняне насіння, шкіра, хутро, пір'я, сало, поташ, льон, домашня птиця, яйця, м'ясні консерви, спирт, озокерит. Зовсім незначну частку становили полотна, глиняний посуд, бавовна, вовняні тканини тощо. Експорт йшов здебільшого до Німеччини, Російської імперії, корінних територій Австро-Угорської імперії. Зокрема, у 60-х роках ХІХ ст. до Данцигу як основного пункту закордонного продажу зі Східної Галичини було направлено хліба на 450 тис. талерів та лісу на 1 469,8 тис. талерів; у 1865 р. – відповідно на 145 тис. та 2 309 тис. талерів [1, с. 97].

Серед статей галицького експорту значна питома вага припадала на продукцію лісопильної та деревообробної промисловості, яка вивозилася у двох основних напрямках: на південь підросійської України та до Гданська. На початку ХІХ ст., коли було відновлене судноплавство по Дністру до Чорного моря, розпочався масовий сплав галицьких лісоматеріалів до Російської імперії, який в 30–40-х роках досягнув значного обсягу (табл. 1).

Як видно, до 40-х років ХІХ ст. суттєво збільшився вивіз лісу: щороку у визначеному напрямку на галерах, поромах і плотах вивозилося сотні тисяч різноманітної деревообробної продукції, зростав попит і на самі галицькі галери. У період 1846–1850 рр. зі Східної Галичини до Півдня України по Дністру було здійснено у цілому 3 060 сплавів. Деревина йшла транзитом через такі складські пункти, як Новоселиця, Заліщики, Галич, Козаківка, Жидачів тощо. Лише у 1849 р. через Козаківку було відправлено деревини і дерев'яних виробів на суму 98,8 тис. злотих, через Новоселицю – на 228,9 тис. злотих [2, с. 195]. Експорт деревини зі Східної Галичини йшов і сухопутними шляхами. Зокрема, у 1854 р. лише через Ісаковецьку митницю було вивезено галер, поромів, човнів, будівельного лісу, дошок, гонту, драниць, скляних і столярних виробів на суму 374,3 тис. руб. [3, с. 76].

Значна кількість галицької деревини спрямовувалася до Гданська. Зокрема, у 1819 р. туди було сплавлено 31 пліт, на якому було 694 балки будівельного матеріалу, 317 спеціальних соснових деталей для будівництва галер, 402 дошки та 300 шт. дерева для музичних інструментів. У 1821 р. до Гданська було відправлено вже 379 плотів, на яких перевезено 75,8 тис. штук круглого дерева та 11,6 тис. балок. За період 1836–1840 рр. до Гданська

Таблиця 1

**Експорт деревини зі Східної Галичини на Південь України у 30–40-х роках, шт.**

Показник	1835	1836	1837	1838	1839	1840	1845 (травень)
Галери	-	-	22	4	24	13	157
Пороми	6	-	12	2	9	15	-
Плоти	159	114	122	170	139	150	61
Гонти	156000	1219000	2877000	1556000	365100	2809000	81000
Дошки	51713	35191	55068	52955	53483	54625	8703
Дранки	216000	-	256000	156400	344000	355000	20
Балки	-	400	1050	48	4100	1270	4023
Лати	5664	42240	13580	12800	9180	3520	-

*Джерело: складено автором на основі [3, с. 184–185]*

(а звідти до європейських країн) щороку вивозилося в середньому 103 тис. штук будівельних матеріалів [2, с. 183, 186].

Значна частка в структурі експорту Східної Галичини припадала на велику рогату худобу. Торговці, які опосередковували закордонну торгівлю волами, переганяли їх до Відня та Оломоуца. Зокрема, у 1835 р. з Галичини на Оломоуцький ярмарок було поставлено більше 55 тис. волів, у 1836 р. – майже 90 тис., у 1837 р. – більше 74 тис., а у 1844 р. – близько 60 тис. До Відня у 1837 р. було відправлено 5,5 тис. волів, а в 1844 р. – майже 30 тис. [2, с. 195, 196]. Окрім західних ринків, значна частина галицької худоби вивозилася до губерній підросійської України, а звідти до всієї Росії, зокрема у 40-х роках близько 50 тис. голів щорічно.

Важливою статтею зовнішньої торгівлі Східної Галичини була сіль, яка значними партіями вивозилася до західних, північних та центральних губерній підросійської України як гужовим транспортом, так і водними артеріями. Зокрема, за період 1807–1808 рр. лише із солеварень Долини було вивезено 7 996 діжок солі, Стрия – 2 502 діжки. У 1820–1822 рр. щорічно підводами вивозилося 70–80 тис. ц східно-галицької солі [2, с. 172]. Зі Східної Галичини до Російської імперії вивозилися хліб та хлібні злаки. Зокрема, у 1844 р. до Одеси було експортовано 100 тис. чв. хліба [4, с. 171]. Через 20 років експорт галицького хліба до Одеси становив уже 3 000,0 тис. ц [3, с. 76]. У 70-х роках XIX ст. особливого розвитку у Східній Галичині набуло хмелярство. Галицький хміль, хоча й отримував досить позитивні відгуки на виставках, проте за відсутності належної підтримки не міг конкурувати з богемським. Львівські негодіанти відправляли свій хміль під фальшивими етикетками (богемських міст). У врожайні роки можна було отримати близько 375 тис. кг хмелю, з якого 250 тис. кг (67%) вивозилося за кордон. Значного розвитку в Галичині набуло вирощування тютюну, середнє виробництво якого в деякі роки сягало 5 500 тис. кг. Галицький тютюн не йшов на експорт, а масово викуплявся австрійським урядом [5, с. 336, 337].

Серед основних статей імпорту до Східної Галичини, як й інших західноукраїнських земель, домінували предмети розкоші, а також продукція сільськогосподарської, машинобудівної, хімічної, металообробної, текстильної промисловості. Зокрема, до регіону ввозилися какао, кава, прянощі, фрукти, тютюн, рис, оселедець, хутро, олія, арак, ром, вино,

кам'яне вугілля, фарби, гіпс, смола, сода, залізний купорос, мінеральні води, дроти, залізни, дерев'яні і глиняні вироби, машини, бавовна, картон, крохмаль, хімічні вироби, книги тощо [1, с. 96].

У другій половині XIX ст. уряд Австрійської імперії розгорнув по всій країні масштабну розбудову транспортних шляхів. Зокрема, у Східній Галичині було прокладено мережу залізниць від Балтійського до Чорного моря, від Гданська і Щетина до Ясс та Одеси, що дало змогу з'єднати ринки країн Західної Європи, Молдови та Російської імперії. Станом на 1840 р. було збудовано шосейні дороги міжнародного значення: з Відня до Львова, від міста Бяла до кордонів із Молдовою, через Сколе у Львів, від Старої Солі до Угорського кордону, Тернопільську (від Золочева до Молдавії), Самбірську (до Городка), Яворівську (у Радимне), Добромильську (до Перемишля), Бурштинську (до Войнилова) [2, с. 159]. Це сприяло інтенсифікації та нарощуванню обсягів зовнішньої торгівлі Східної Галичини, про що свідчить зміна самої організації експортно-імпортних операцій.

У першій половині XIX ст. зовнішньоторговельна діяльність Галичини зосереджувалася в руках окремих заможних купців. Зокрема, у цьому контексті важливо вказати на значну роль купецтва м. Броди, яке опосередковувало торгівлю між Росією та Австрією, Заходом і Сходом [6, с. 48]. Досить вагомою у цей період була й роль купців Журавного (А. Фріхман, З. Фріхман, М. Табак, Герш Пуль, М. Алельгард), які фактично монополізували посередницьку торгівлю худобою, що йшла зі Східної Галичини до Чехії на Оломоуцький ярмарок. Починаючи з другої половини XIX ст. роль окремих купців у зовнішній торгівлі Східної Галичини послаблюється у зв'язку з організацією низки спеціалізованих торговельних кооперативів та палат. Зокрема, на початку XX ст. діяло три основних торговельних палати (у Бродах, Львові та Кракові), які опосередковували галицьку торгівлю. У Львові при Господарському товаристві виникли об'єднання щодо збуту сільськогосподарських добрив і машин, кооперативні організації щодо оптової торгівлі худобою (Pecus), птицею й яйцями (Ovum), торговельна спілка «Народна торгівля» [7, с. 54–55].

Крім того, як розбудова транспортної мережі, так і вигідна географічна локалізація Східної Галичини зумовили перетворення краю на важливий транзитний центр. Через регіон проходили транспортні шляхи, які від-

гравали важливу роль у торгівлі, з одного боку, Російської імперії, з іншого боку, країн Західної Європи (особливо взимку через замерзання більшості російських портів). Наприклад, у 1871 р. лише з Австро-Угорської імперії транзитом до Росії було експортовано товарів на суму 16 748 тис. руб., а у зворотному напрямі – на суму 13 860 тис. руб. [8, с. 79]. Основними статтями транзитної торгівлі були сировина, продовольство, готові вироби (хліб, борошно, льняне насіння, крупи, сало, шкіра, овочі, тютюн, худоба, коні, вовна, бавовна, щетина, пір'я, яйця, шовк, меблі, фрукти, вино, галантерейні товари, оливкова олія, музичні інструменти, сільськогосподарський інвентар тощо). Через Галичину проходила торгівля й у східному напрямку, зокрема шовк та шовкові вироби, прянощі, перець із країн Близького Сходу прямували до Німеччини, у зворотному напрямі йшли худоба, шкіри тощо.

Зовнішня торгівля Північної Буковини з початку XIX ст. мала обмежені можливості щодо розвитку, насамперед через низькі темпи становлення фабрично-заводської промисловості, а також брак відповідної ринкової інфраструктури. Починаючи з другої половини XIX ст. у регіоні хоча й поліпшилося загальне промислове виробництво, особливо традиційних галузей, проте розподіл продукції між внутрішнім і зовнішнім ринками залишався досить нерівномірним: часто практично весь обсяг виробленої продукції вивозився за кордон або до корінних територій без задоволення місцевих потреб населення [9, с. 302].

Головними предметами вивізної торгівлі були сільськогосподарська продукція, ремісничі вироби, ліс та деревина, які йшли до Румунії, Молдавії, Російської імперії, Туреччини, країн Північної та Західної Європи. Зокрема, серед статей експорту домінували такі: велика рогата худоба, оброблена та необроблена шкіра, корабельний ліс, зерно. Худоба йшла до Львова, Відня, через Вроцлав та Гдиню до Англії, Норвегії, Швеції, Данії, а також через чорноморські порти – до Константинополя. Зокрема, на початку XX ст., у 1902–1904 рр., із Північної Буковини щороку вивозилося 22,6 тис. волів і 72 тис. свиней, головним чином, у Відень і Німеччину [10, с. 126]. Корабельний ліс вивозили у першій половині XIX ст. по р. Черемош, Дністер та Прут, пізніше – залізницею до дунайських і чорноморських портів, далі через Константинополь до країн Близького Сходу. Важливою статтею експорту Буковини був поташ, який через Броди йшов до Богемії, Пруссії, через

Гдиню – до країн Північної Європи, а через Одесу – на Близький Схід [10, с. 89].

Окремо слід звернути увагу на експорт продукції лісопильної та деревообробної промисловості Буковини, який був традиційним для цієї місцевості та займав найбільшу питому вагу серед статей вивізної торгівлі. Зокрема, у другій половині XIX ст. із Північної Буковини вивозилося до 126 тис. м<sup>3</sup> пиломатеріалів, що становило фактично 90% усього внутрішнього виробництва. Особливо експорт лісу, як і в цілому зовнішня торгівля краю, збільшився після розбудови у 60–90-х роках мережі залізничних доріг, а саме: Чернівці–Новоселиця, Львів–Чернівці, Глибока–Берегомет, Берегомет–Межироди, Неполоківці–Вижниця, Лужани–Заліщики. На кінець XIX ст. лише залізницею вивозилося 360 тис. м<sup>3</sup> пиломатеріалів, що становило 60–70% виробництва [11, с. 43].

Географічні напрямки експорту пиломатеріалів були досить різноманітними – це здебільшого Російська та Австро-Угорська імперії, а також Туреччина, Італія, Греція, Франція, Іспанія, Німеччина. Зокрема, лише у 1893 р. через Новоселицьку та Унгенську митниці до Російської імперії було експортовано пиломатеріалів на суму 329,7 тис. руб. У тому ж році у західні провінції Австрії направлено 5 тис. вагонів пиломатеріалів, до Угорщини – 1 250 вагонів [11, с. 43]. На початку XX ст., у 1902 р., з Північної Буковини лише до корінних провінцій Австрії було вивезено більше 44 тис. вагонів пиломатеріалу та 21 тис. вагонів круглого лісу [12, с. 57]. Буковинський ліс вивозився навіть до країн Африки, Близького й Далекого Сходу. Значну частину експортованого лісу з Північної Буковини становив транзит до Одеси, а звідти – до вищезначених пунктів. У 1879–1893 рр. у середньому щороку сюди надходило 1,7–2,3 млн. пуд. лісу, протягом 1897–1907 рр. щорічний транзит буковинського лісу через Одесу зріс із 6,4 до 9,5 млн. пуд. [10, с. 197].

У XIX ст. головними торговельними партнерами Північної Буковини були підросійська Україна та Російська імперія у цілому. Незважаючи на обмеження з боку австро-угорського уряду, економічні зв'язки західноукраїнських земель з основною територією України та Росією успішно розвивалися, і вже у другій половині XIX ст. товарообмін у цьому напрямі зріс у три-чотири рази [13, с. 674–675]. Експортно-імпортні операції реалізовувалися, головним чином, через Новоселицьку митницю. Зокрема, у першій чверті XIX ст. до Росій-

ської імперії було вивезено товару на суму 3,5 млн. руб., а ввезено – на суму 3,3 млн. руб. До середини XIX ст. експорт до Росії суттєво скоротився і становив 1 млн. руб., а імпорт, навпаки, зріс і сягнув рівня 4 млн. руб. Згідно зі статистичними даними 1861 р., суттєвий спад торгівлі відбувся у другій половині XIX ст.: експорт становив майже 1,3 млн. руб., а імпорт – лише 0,2 млн. руб. [10, с. 107, 110].

Головним чином, до підросійської України та Російської імперії експортувалася продукція лісопильної та деревообробної промисловості. Зокрема, у 1820–1822 рр. через Новоселицю з Буковини щорічно вивозилося 4 857 ялинових колод, 19 063 дошки, 3 192 крокви, 9 190 лат, 410 400 драниць, 378 200 гонт, а також низка інших деревообробних виробів (бочки, діжки, дійниці, ложки, миски, лопати, граблі, вулики, балії тощо). У 1846 р. було відправлено 653 плоти лісо- та пиломатеріалів, у 1847 р. – уже 966 плотів, а в 1849 р. – 636 плотів [10, с. 111]. Фактично в 50–80-х роках XIX ст. щорічно з Буковини до Російської імперії йшло лісопильної та деревообробної продукції в середньому на 100 тис. руб. У 80–90-х роках після введення в експлуатацію залізниці Чернівці – Новоселиця та приєднання російських південно-західних і північно-буковинських залізничних ліній щорічний вивіз збільшився у чотири рази, досягнувши рівня 412 тис. руб. у 1884–1894 рр. та 494,2 тис. руб. у 1899–1913 рр. [10, с. 197]. До губернії підросійської України з території Північної Буковини у незначній кількості експортувалися скло, глиняний та скляний посуд, овочі та фрукти, а також хліб. Значний обсяг хліба вивозився до українських губерній лише в неврожайні роки. Зокрема, якщо в 1821 р. сюди з Буковини було ввезено хліба на суму 21,8 тис. руб., то в 1826 р. – у 4,4 рази більше (95,9 тис. руб.). До середини XIX ст. експорт хліба суттєво скоротився: у 1846 р. було ввезено на суму 41,7 тис. руб., проте у 1849 р. – уже на 16,5 тис. руб. [10, с. 112].

У зворотному напрямі йшла різноманітна продукція, призначена як для продажу на буковинських ринках, так і транзиту до Західної Європи. Це, зокрема, худоба, хліб, олійне насіння, цукор, цукрові буряки, аніс, солонина та копчена риба, риб'ячий жир, ікра, шкіра, хутро, сіно, віск, мед тощо. Серед статей імпорту з Російської імперії до Буковини лідируючі позиції займала велика рогата худоба, яка йшла здебільшого з Бессарабії та Подільської губернії (табл. 2).

Таблиця 2

**Динаміка імпорту  
великої рогатої худоби з Російської  
імперії до Північної Буковини у XIX ст.**

Роки	Кількість, тис. голів
1821	57,8
1825	39,1
1831	30,7
1835	101,7
1844	66,8
1851–1860	121,1
1861–1870	207,3
1871–1881	127,8

*Джерело: складено автором на основі  
[10, с. 112, 199]*

Як видно з таблиці, торгівля худобою між Буковиною та Росією характеризується певною нестабільністю. До 70-х років відмітним є зростання обсягів імпорту у 3,6 рази (за винятком деяких років), проте далі відбувається спад майже вдвічі. Головним чином, худоба привозилася на ярмарки Буковини, а далі відправлялася до Львова, Праги, Відня. У першій половині XIX ст. до Буковини через митниці Подільської губернії йшло щорічно в середньому 6,5 тис. малої худоби (телята, вівці, кози, свині), у 50–70-х роках – майже вдвічі більше (до 11,5 тис. голів) [10, с. 112, 199]. У кінці XIX ст. сюди з Подільської губернії та Бессарабської області ввозилося щорічно до 6–7 млн. пуд. хліба, який закупляли буковинські торговці для подальшого перепродажу в країнах Західної Європи.

У XIX – на початку XX ст. Північна Буковина відігравала роль важливого транзитного центру в торгівлі між Австро-Угорською імперією та Бессарабією. Зокрема, протягом 1844–1854 рр. щорічно з Австрії до Бессарабії через територію Північної Буковини експортувалися деревина та дерев'яні будівельні матеріали на суму 47 тис. руб., галицький і буковинський ліс, столярні та базарні вироби, коси, мішки (на 10 тис. руб.), мануфактурні вироби, бавовна (на 200 р.), вовна, вина, фрукти, вівці (на 4 тис. руб.) тощо [3, с. 76]. Із розвитком мережі залізничних і шосейних доріг відбулася диверсифікація структури транзитної торгівлі Північної Буковини, зокрема через Новоселицю (табл. 3). Протягом періоду 1858–1864 рр. через Новоселицьку митницю щорічно до Австрії в середньому експортувалося товарів на суму 1 458,3 тис. руб., а імпортувалося звідти на суму 316,6 тис. руб. [3, с. 75].

**Структура торгівлі через Новоселицьку митницю  
у напрямку Австрія – Бессарабія у 1856–1864 рр.**

<b>Стаття експорту</b>	<b>Сума, тис. руб.</b>	<b>Стаття імпорту</b>	<b>Сума, тис. руб.</b>
Худоба і коні	652,6	Деревина та вироби з дерева	93,9
Овеча вовна	458,5	Машини і плуги	24,6
Необроблена шкіра	68,2	Залізні вироби і коси	23,9
Сало	11,6	Екіпажі	12,3
Хліб	73,1	Бавовняна пряжа і тканини	12,2
Риба і риб'ячий жир	36,1	Вовняні, лляні та шовкові вироби	22,1

*Джерело: складено автором на основі [3, с. 75]*

У кінці XIX – на початку XX ст. посилювалася роль Північної Буковини як транзитної території в торгівлі Російської імперії й країн Західної Європи, про що свідчать відповідні статистичні дані. Зокрема, у 80-х роках через Буковинський край транзитом було перевезено товарів від 82,5 тис. пуд. на суму 320,5 тис. руб. у 1884 р. до 436,9 тис. пуд. на суму 633,8 тис. руб. у 1888 р. [10, с. 202]. Головними статтями транзитної торгівлі були сільськогосподарські машини та промислове устаткування, хліб, борошно, тютюн, сухофрукти, сірники, бавовняні, вовняні та шовкові тканини, галантерейні вироби, одяг та взуття, продукція хімічної, металообробної та добувної галузей.

Щодо Закарпаття, то в першій половині XIX ст. його роль у зовнішній торгівлі Австрії була досить незначною. Головним чином, до країн Західної Європи, Королівства Польського зводилися вивозилася продукція сільськогосподарського виробництва, зокрема худоба, хутро, фрукти, домашні вина; значним був експорт ремісничих товарів (виробів із дерева та металу), продукції добувної та хімічної промисловості (галун, поташ, вапно, будівельний камінь, сіль тощо). До середини XIX ст. попит на товари закарпатського виробництва суттєво зріс, про що свідчить той факт, що дедалі частіше купці Будапешта, Відня, Праги, Кракова укладали угоди з тамтешніми виробниками й торговцями на оптові поставки продукції [14, с. 227]. З-за кордону на місцеві ринки Закарпаття завозилися коштовні метали, прянощі, галантерейні товари, тканини, рідкісні породи худоби тощо.

До середини XIX ст. у Закарпатті домінував гужовий і річковий транспорт, проте з 60-х років, як і на всій території Австро-Угорщини, тут було розгорнуте масштабне заліз-

ничне будівництво. Під егідою уряду було побудовано залізничні мережі сполученням Чоп – Мукачево, Чоп – Ужгород, Чоп – Берегово – Виноградів – Королево – Хуст – Тячів – Мараморш-Сігет, Королево – Сатмарнемет, Мукачево – Свалява – Лавочне, Лавочне – Стрий, Ужгород – Великий Березний, Мараморш-Сігет – Рахів – Ясіня [14, с. 318–319]. Поряд із залізничними дорогами протягом другої половини XIX ст. були збудовані шосейні магістралі як державного, так і міжнародного значення, такі як: Чоп – Ужгород, Ужгород – Мукачево – Берегово – Виноградів – Хуст – Рахів – Ясіня, Ужгород – Великий Березний – Ужок, Мукачево – Свалява – Нижні Ворота, Ужгород – Михайлівці – Кошице [14, с. 318]. Усе це сприяло диверсифікації географічних напрямків торговельних потоків, інтенсифікації зовнішньоекономічних зв'язків та нарощуванню торговельного обороту. Фактично вже в другій половині XIX – на початку XX ст. Закарпаття займало 1–1,5% у зовнішній торгівлі країни.

Певні зміни відбулися й у системі організації зовнішньоторговельних операцій. Сформувалася група великих торговців, яка контролювала вивізну торгівлю продукцією аграрної, добувної, деревообробної галузей. Окрім того, із закордонними ринками почали співпрацювати й самі підприємства. Головним чином, це були хімічні, лісопильні та деревообробні заводи, меблева фабрика, спиртовий і скляний заводи, залізобудівні, галунові, заводи з виробництва мінеральних вод, які вивозили свою продукцію до США, країн Західної Європи (Франції, Англії, Німеччини, Італії, Норвегії, Швеції), Російської імперії.

Сприятливе географічне положення Закарпаття, розвиток мережі залізничних та шосейних доріг сприяли його перетворенню

на важливий центр транзитної торгівлі. Тут проходили торговельні шляхи з Російської імперії та Королівства Польського до Балканського півострова, з Молдавії до країн Західної Європи. З другої половини XIX ст. посилюється значущість Закарпаття як сполучного пункту між Східною Галичиною, Північною Буковиною, Угорщиною, Румунією та Бессарабією.

**Висновки з цього дослідження.** Таким чином, протягом XIX – початку XX ст., з одного боку, відбулися позитивні зрушення у розвитку зовнішньої торгівлі західноукраїнських земель, які виявилися у кількісному нарощуванні обсягів зовнішньоторговельних операцій, деякому розширенні географічних векторів вітчизняних товаропотоків, підвищенні значимості регіону як транзитного центру. З іншого боку, через так званий «колоніальний статус» у складі Австро-Угорської імперії зовнішньоторговельний потенціал західноукраїнських земель мав обмежені можливості щодо розвитку. Низький рівень економічного

росту та повільні темпи становлення промислового виробництва сприяли перетворенню краю на джерело дешевої сировини та ринок збуту промислових товарів, про що свідчить характер зовнішньої торгівлі. У структурі вивізної торгівлі протягом досліджуваного періоду домінували аграрна сировина та продовольство, тоді як в імпорті переважали готова продукція та предмети розкоші. Чинник територіальної залежності зумовив формування одновекторної скерованості експортних торговельних потоків: значний обсяг виробленої аграрної й промислової продукції спрямовувався не на зовнішні ринки, а до австрійської метрополії. Аналогічно, локалізований характер зберігала й транзитна торгівля: через боротьбу Західної Європи та Російської імперії за близькосхідні та далекосхідні ринки збуту західноукраїнські землі опинилися поза основними міжнародними торговельними шляхами: транзитні операції реалізовувалися, головним чином, лише в межах Австро-Угорщини та прилеглих територій.

#### ЛІТЕРАТУРА:

1. Шмедес К. Географическое и статистическое обозрение Галиции и Буковины. Санкт-Петербург, 1870. 150 с.
2. Гошко Ю.Г. Промисли й торгівля в Українських Карпатах (XV – XIX ст.). Київ: Наукова думка, 1991. 256 с.
3. О направлении Одесско-Лембергской железной дороги: издание Бессарабского статистического комитета. Кишинев: тип. Обласного правления, 1865. 148 с.
4. Гуржій І.О. Розвиток товарного виробництва і торгівлі на Україні (з кінця XVIII ст. до 1861 року). Київ, 1962. 206 с.
5. Реклю Ж.-Ж.Э. Земля и люди. Всеобщая география. Санкт-Петербург, 1878. 832 с.
6. Яцкевич Є.А. З історії торговельних зв'язків Східної Галичини в першій половині XIX ст. З історії Української РСР. 1962. Вип. 6–7. С. 48–56.
7. Ястребов Н.В. Галиция накануне Великой войны 1914 года: с карт Галиции и Буковины с Угор. Русью. Петроград, 1915. 146 с.
8. Риттих А.Ф. Австро-Венгрия: в 2-х ч. Санкт-Петербург, 1874. Ч. 1. Общая статистика. 131 с.
9. Буковина – її минуле і сучасне. Париж та ін.: Зелена Буковина, 1956. 965 с.
10. Нариси з історії Північної Буковини / Академія наук Української РСР; Інститут соціальних і економічних проблем зарубіжних країн; Інститут історії. Київ: Наукова думка, 1980. 338 с.
11. Кукурудзяк М.Г. Лісопилна та деревообробна промисловість Буковини в кінці XIX ст. Минуле і сучасне Північної Буковини. 1973. Вип. 2. С. 41–46.
12. Курило В.М. Соціально-економічна характеристика і становище трудящих Буковини на початку XX ст. Минуле і сучасне Північної Буковини. 1973. Вип. 2. С. 55–63.
13. Економічна історія України: у 2-х т. Київ, 2011. Т. 1. 696 с.
14. Нариси історії Закарпаття: у 3-х т. Ужгород, 1993. Т. 1. З найдавніших часів до 1918 року. 436 с.

#### REFERENCES:

1. Shmedes, K. (1870). Geographical and statistical review of Galicia and Bukovina. Saint Petersburg [in Russian]
2. Hoshko, Yu.H. (1991). Crafts and trade in Ukrainian Carpathians (XV – XIX centuries). Kyiv: Scientific thought [in Ukrainian]
3. Bessarabian Statistical Committee. (1865). On the direction of the Odessa-Lemberg railway: the publication of the Bessarabian Statistical Committee. Kishinev: typography of the Regional governance [in Russian]

4. Hurzhij, I.O. (1962). The development of production and trade in Ukraine (from the end of XVIII century to 1861). Kyiv [in Ukrainian]
5. Reklyu, Zh.-Zh.E. (1878). Earth and people. General geography of Zh. -Zh. Elize Reklyu. Saint Petersburg [in Russian]
6. Yatskevych, Ye.A. (1962). From the history of East Galicia's trade relations in the first half of XIX century. Z istorii Ukrains'koi RSR: zbirnyk statej [From the history of Ukrainian SSR: collection of articles], 6–7, 48–56 [in Ukrainian]
7. Yastrebov, N.V. (1915). Galicia on the eve of the Great War of 1914: from the maps of Galicia and Bukovina with Ugric Rus. Petrograd [in Russian]
8. Rittich, A.F. (1874). Austria-Hungary. In A.F. Rittich, N.N. Obruchev (Eds.). Part 1. General statistics. Saint Peresberg [in Russian]
9. Kvitkovs'kyj, D., Bryndzan, T., Zhukovs'kyj, A. (Eds.). (1956). Bukovyna – it's past and present. Paris [and others]: Green Bukovyna [in Ukrainian]
10. Shevchenko, F.P. (Eds.). (1980). Essays on the history of Northern Bukovyna. Academy of Sciences of the Ukrainian SSR; Institute of social and economic problems of foreign countries; Institute of History. Kyiv: Scientific thought [In Ukrainian]
11. Kukurudziak, M.G. (1973). Sawmill and woodworking industry of Bukovyna in the end of XIX century. Mynule i suchasne Pivnichnoi Bukovyny [Past and present of Northern Bukovina], 2, 41–46 [In Ukrainian]
12. Kurylo, V.M. (1973). Social and economic characteristics and the situation of workers in Bukovyna at the beginning of XX century. Mynule i suchasne Pivnichnoi Bukovyny [Past and present of Northern Bukovina], 2, 55–63 [in Ukrainian]
13. Lytvyn, V.M., Boriak, G.V., Heiets', V.M. and others (Eds.). (2011). Economic history of Ukraine. Part 1. Kyiv [in Ukrainian]
14. Granchak, I., Balaguri, E., Babydorych, M. and others (Eds.). (1993). Essays on the history of Transcarpathia. P.1. From ancient times to 1918. Uzhhorod [In Ukrainian]