

ЗЕМСЬКИЙ Ю.С., д-р істор. наук

СВИНОУС І.В., д-р екон. наук

КАРПЕНКО А.М., канд. екон. наук

Білоцерківський національний аграрний університет

ПРОБЛЕМИ ОРГАНІЗАЦІЇ СИСТЕМИ ЗБУТУ ПРОДУКЦІЇ В ПЕРІОД СТАНОВЛЕННЯ ЗЕРНОВОГО РИНКУ УКРАЇНИ НАПРИКІНЦІ ХVІІІ – ПЕРШОЇ ПОЛОВИНИ ХІХ ст.

У статті здійснено історико-економічний аналіз особливостей зерноторгівлі в умовах формування ринкових відносин наприкінці ХVІІІ – першої половини ХІХ ст. Особлива увага приділяється розвитку збутової інфраструктури ринку зерна в Україні. Відстежуються важливі причинно-наслідкові зв'язки поміж політичними та економічними процесами, що відбувалися в Україні впродовж зазначеного періоду, а також наголошено, що у російській імперській дійсності завжди чітко можна відстежити детермінізм успіхів виробництва та торгівлі з політичною кон'юнктурою.

Ключові слова: зерноторгівля, інфраструктура, збут, логістичне забезпечення.

Постановка проблеми. Необхідність організації та розвитку системи збуту аграрної продукції обумовлена самою природою цього багатства, що характеризується обмеженістю терміну споживання та використання, а також потребує, зазвичай, створення певних умов зберігання та транспортування. Надто актуальною проблема збуту завжди була для України, адже здавна українці цілком забезпечували усі свої внутрішні потреби в аграрній продукції та традиційно виступали постачальниками її надлишків на зовнішні ринки.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Дослідження проблем розвитку ринку аграрної продукції в Україні, а особливо зростання зернового товарного виробництва, цілком природно викликають неабиякий інтерес серед науковців. Тож наукові дослідження, які вже набули статусу класичних у вказаній царині таких авторів, як-то: І. Аксакова, М. Слабченка, І. Гуржія, нові аспекти досліджуються нині О. Гордуновським, О. Доніком, О. Рєєнтом, О. Сердюком, Б. Лановиком та іншими істориками й економістами.

Мета дослідження – здійснити історико-економічний аналіз особливостей зерноторгівлі в умовах формування ринкових відносин наприкінці ХVІІІ – першої половини ХІХ ст.

Методи дослідження. Дослідження базуються на основних методологічних принципах історизму, об'єктивності, науковості у висвітленні історико-економічних процесів, явищ і фактів. У ході розробки теми використовувалися як загальнонаукові методи аналізу та синтезу, індуктивно-дедуктивний, статистичний, класифікації, так і науково-історичні: історико-генетичний, історико-типологічний, історико-порівняльний.

Результати досліджень та їх обговорення. Звертаючись до історичного досвіду в організації системи збуту продовольчої продукції, слід зауважити, що попри різні політичні умови, в яких у різний час перебувала Україна, місцева влада (чи то українські гетьмани, чи то генерали-губернатори, призначені в Україну з імперської столиці) завжди опікувалась цією сферою. Гетьман Іван Мазепа, наприклад, активно вів переговори із представниками влади у Речі Посполитій, аби ті забезпечували нормальний рух українських купців та їхніх товарів на своїй території, водночас самим купцям через уповноважених осіб рекомендував найбільш безпечні шляхи для пересування. Окрім того, повноваженнями гетьманської влади контролював порядок ведення внутрішньої торгівлі на ярмарках Гетьманщини, а також опікувався забезпеченням неупередженого судочинства у судових справах, що іноді поставали через суперечки поміж купцями, і рішуче забороняв адміністративне втручання у такі судові рішення з боку своїх урядовців [6].

У свою чергу, гетьман Данило Апостол, котрий через політику імперії зі згортанням Української автономії втратив можливість вести самостійні зовнішньоекономічні переговори, активно апелював до російського уряду аби той через своїх представників за кордоном протегував руху українських купців на території Польщі та Литви [5].

Вже на зламі ХVІІІ-ХІХ ст., коли українські землі були інкорпоровані до складу Російської імперії (за результатами російсько-турецької війни 1768-1775 рр. до імперії були приєднані землі Півдня України; а після II поділу Речі Посполитої у 1792-1793 рр. приєднано Українське Правобережжя), усі рішення стосовно української торгівлі приймалися звісно за межами України. Отож, організацією системи збуту української продукції займалися впродовж ХІХ – початку ХХ ст. представники царату (губернатори та генерали-губернатори), керовані зі столиці імперії.

Як наслідок, усі потенційні можливості українського господарювання були підпорядковані інтересам всеросійського ринку, а відтак найбільше розширено було виробництво і збут українського збіжжя, що стало головним товаром у підтриманні прийнятеного для імперії експортно-імпортного балансу. Зокрема, якщо наприкінці XVIII ст. хліб серед експортних товарів з Російської імперії займав лише шосте місце, то вже на початок XIX ст. він вийшов на перше місце, а на середину XIX ст. став відігравати вирішальну роль [7].

Потреба збуту українського хліба підштовхнула до розширення торгівлі через чорноморсько-азовські порти. Треба зауважити, що вказані порти (Одеса, Миколаїв, Херсон, Бердянськ, Маріуполь) на той час не були достатньо розвинуті, а отже задля заохочення та підняття інтенсивності їхньої роботи царський уряд з 1782 р. видав розпорядження про зменшення там митних зборів на 25 %. Ряд важливих торгових привілеїв із початку XIX ст. надавалися Одесі, а особливим царським маніфестом від 10 травня 1817 р. цьому місту було подаровано на 30 років особливий статус – “порто-франко”, тобто право безмитного вивозу та ввозу товарів [4].

Наслідки цього урядового заохочення були надзвичайними: Одеса стала складовим місцем для іноземних товарів, що розходилися не лише на величезні простори Російської імперії, але й в Австрійську імперію, на Балкани, на Кавказ і навіть у Персію. Ці заходи почали суттєво відтягувати частину морської торгівлі із балтійських портів, які протягом усього XVIII ст. (починаючи з особливого протегування імператором Петром I) користувалися абсолютними привілеями. На зламі XVIII – XIX ст. на балтійські порти припадало 91 % вивозу і 85 % ввозу, тоді як усі чорноморські порти обслуговували лише 2 % зовнішнього торгового обороту імперії (рис. 1). На середину XIX ст. частка південних портів у зовнішній торгівлі зросла до третьої частини [4].

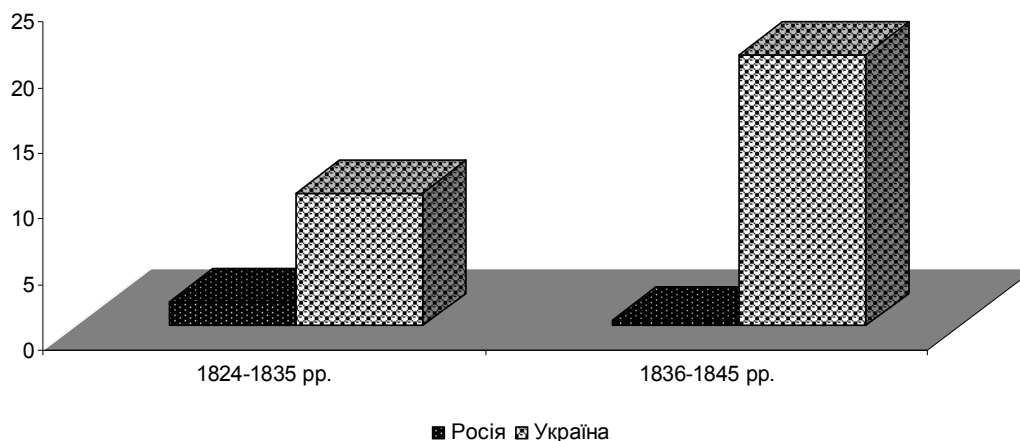


Рисунок 1. Експорт пшениці з українських та російських земель у другій чверті XIX ст. (млн четвертей)

Серед експортних товарів Україна одноосібно зайняла першість із продажу пшениці. Цьому, зокрема, сприяв постійний ріст попиту на збіжжя у країнах Європи, а водночас й зростання цін на цей стратегічний товар. До того ж, з американським хлібом, що з'явився на Європейському ринку, успішно могла конкурувати лише пшениця з України, тоді, як у балтійських портах вона коштувала (наприкінці 40-х рр. XIX ст.) – 8 крб. 48 коп., а з послугами фрахту і оплатою мита обходилася у 10 крб. 15 коп., в чорноморських портах ціна складала 5 крб. 32 коп., а після всіх оплат – 8 крб. 31 коп. Одночасно американський хліб обходився в 9 крб. 80 коп. [10] (рис. 2). Як наслідок, протягом 1824–1835 рр. з України було вивезено 10,1 млн четвертей пшениці, що у 5 разів перевищувало російський експорт, а протягом 1835-1845 рр. – 20,6 млн четвертей, і це склало 60-разову перевагу кількості пшениці з Росії [10].

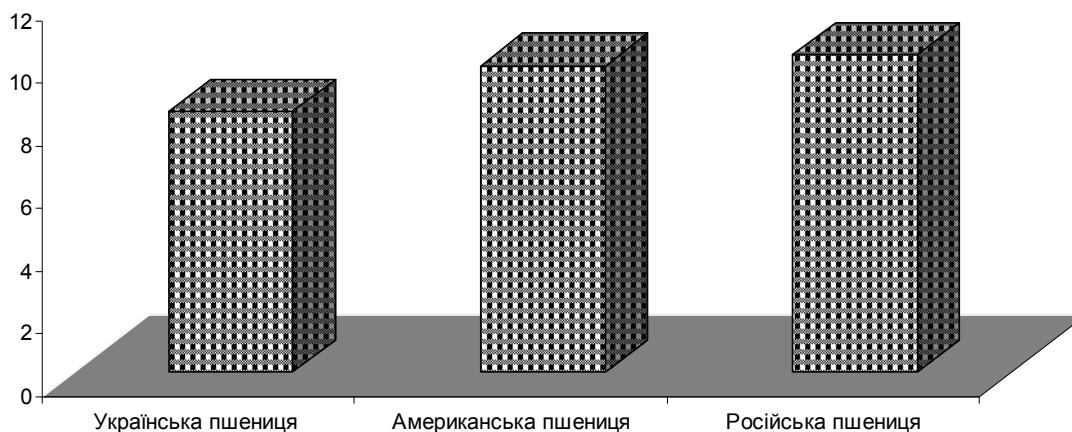


Рисунок 2. Рівень на пшеницю на Європейському ринку в 40-х рр. XIX ст. (руб./четверть)

Проте, не варто мати ілюзій щодо ефективності господарювання в Російській імперії станом на першу половину XIX ст., воно було вищим ніж у США, і тому хліб з українських ланів продавався на світовому ринку дешевше. Насправді, нижча ціна на український хліб забезпечувалася низькими витратами на виробництво, а точніше нещадною експлуатацією українських селян. Вирощування товарної пшениці відбувалося найбільшою мірою у степовій частині України, землі якої щойно після російсько-турецької війни 1768-1775 рр. були роздані російським вельможам, генералам, фаворитам царського двору. Відтак, у Південній Україні виникли величезні латифундії, на яких найбільш прибутковим було вирощування збіжжя (і в першу чергу пшениці) та розведення тонкорунних овець. Власникам цих земель було надзвичайно вигідно бути не лише поміщиками-кріпосниками, але й одночасно підприємцями і навіть купцями. Адже законодавство імперії дозволяло експлуатувати дармову робочу силу – кріпосне селянство, а багатотисячні десятини угідь спонукали до виробництва саме товарної продукції, яку було б зручно (через близькість південних портів) вивезти на продаж.

Слід наголосити, що такий стан справ зовсім не свідчив про те, що на внутрішньому ринку Російської імперії хліба було в надлишку й усі верстви населення були ситі, а отже за кордон продавалися надлишки. Навіть дореформені статистики вважали, що внутрішній ринок Росії у 50-ті рр. XIX ст. був у 10 разів більшим аніж зовнішній [8]. Про відсутність великих надлишків хліба в селян свідчить і те, що товарне збіжжя на 90% складалося саме із продукції, вирощеної на землях поміщиків, і лише 10% хліба на продаж поставлялося із селянських господарств [8], які значною мірою вимушено мусили його продавати через потребу в обігових коштах. До того ж, саме на дрібних селянських господарствах найбільше збагачувалися посередники, оскільки відразу за збором врожаю – у серпні та вересні із селян вимагали сплатити повинності та недоїмки, і саме в цей час ціни на хліб були найнижчими. А вже у жовтні та листопаді погодні умови часто не сприяли вивезенню хліба на продаж, тож селяни вимушені були збувати хліб перекупникам за безцінь.

Отже, за умови збереження феодально-кріпосницьких порядків в імперії втягнення поміщицьких господарств у товарно-грошові відносини зовсім не означало, що вони ставали капіталістичними. Здебільшого, гроші, одержані з продажу товарів, йшли не на розширення та вдосконалення виробництва, а на задоволення споживацьких інтересів власника. Переважна більшість поміщиків вела своє господарство, користуючись кріпосною працею та примітивними знаряддями праці. Водночас, зацікавлення продажем, а далі й пристосування поміщицьких господарств до потреб ринку, руйнували одну з найважливіших підвалин панщинної системи – натуральний, замкнутий характер виробництва у поміщицьких маєтках. Привабливість участі у товарно-грошових відносинах спонукала поміщиків цікавитися пошуком засобів інтенсифікації свого господарства, а як наслідок думати про вдосконалення знарядь праці, впровадження техніки та нових технологій (підживлення ґрунту, покращення посівного матеріалу), застосування кваліфікованої (а отже вільнонайманої) робочої сили тощо. Такий тренд поступу в господарюванні набував все більшого значення в середині та в другій половині XIX ст. Проте, до реформи звільнення селян 1861 р. впровадження класичних елементів капіталізму в аграрному виробництві України мало цілком винятковий, епізодичний характер.

Окрім гальмування розвитку ефективної системи збуту самим суспільно-політичним устроєм в Російській імперії до середини XIX ст. (власне, кріпосницькою системою, яка пригнічувала

економічну активність), не менше перешкождали також централізаторські, політично заангажовані методи управління в імперії. Як відомо, в прийнятті усіх рішень російським царатом (в тому числі й тих, що стосувалися економіки) завжди вирішальну роль відігравали питання політичного інтересу. Тож за певних політичних обставин проблеми економічної доцільності відходили на задній план. Таким чином, коливання успіхів та невдач в економічній діяльності і, зокрема, у зовнішній торгівлі залежали далеко не лише від ринкової, але, почасти, й від політичної кон'юнктури. Зокрема, успішному експортові хліба значною мірою перешкождали події Французької революції (1789-1799 рр.), турецьких війн (1787-1791; 1806-1812 та 1828-1829 рр.), приєднання Російської імперії до континентальної блокади Англії за Тільзитським миром (1807-1810 рр.) тощо. Так, наприклад, перебуваючи у стані війни із Туреччиною, царський уряд у 1810 р., попри свої торгові зобов'язання, намагався створити штучний голод у Константинополі, припинивши туди транспортування хліба [3].

Одним із найбільш дієвих інструментів регулювання та розвитку збутової системи стала митна політика Російської імперії. Аби захопити активність купецтва на всеросійському (загальноімперському) ринку – у 1816 р, а ще більше у 1819 р. – до митного статуту були внесені зміни, які проголосили на теренах імперії практично режим фритредерства [4]. Проте, досить швидко ці дії обернулися негативними наслідками для слабкої в конкурентному відношенні російської промисловості, і вже у 1820-21 рр. зовнішня торгівля мала пасивний баланс. Тож у 1822 р. царський уряд знову повернувся до протекціоністських заходів [4]. За таких умов митне законодавство, обмежуючи ввезення в імперію окремих груп імпортованих товарів, всіяко підтримувало експорт і, в першу чергу, звичайно, вивезення продовольчої продукції.

У 1827 р. аби максимально спростити управління у сфері збуту аграрних товарів через чорноморсько-азовські порти, градоначальників усіх портових міст Півдня України було підпорядковано Херсонському військовому губернатору, а останнього зобов'язано особисто опікуватися торгівлею, й зокрема продажем хліба [3].

У середині XIX ст., через ослаблення зовнішнього політичного впливу Росії після її програву у Кримській війні 1853–1856 рр., царат знову ж вимушено пішов на значні поступки також у митній політиці. Однак, вже у 70–80-х рр. XIX ст. російський уряд повернувся до протекціоністського курсу [3].

Успішному продажу надлишків продукції за кордон суттєво перешкождала вкрай низька ефективність системи збуту на внутрішньому ринку. Найбільшою проблемою тут поставали шляхи сполучення. Основним транспортом був гужовий, що рухався зазвичай “битими”, тобто ґрунтовими дорогами. Поміщик 40-х рр. XIX ст. залишив свідчення щодо доріг Лівобережжя України: “Якщо везти жито чи пшеницю, треба витратити на шляхові потреби всі вторговані гроші, та, крім того, доводиться ризикувати худобою, як часто трапляється на наших грузьких і невилазних дорогах... Восени та весною рух великих транспортів зовсім припиняється” [3]. Подібне свідчив того ж часу “Військово-статистичний огляд Російської імперії” про шляхи Київської губернії: “Дуже перешкоджає поганий стан доріг, які через рихлість чорноземного ґрунту під час найменшої негоди стають непридатними для руху чумаків по кілька днів. Навесні шляхи встановлюються не раніше середини квітня, а у вересні починається нова грязь. Коли земля замерзає і з'являється ожеледь транспортування волами знову стає неможливим” [2]. Про дороги Південної України середини XIX ст. сучасник писав: “Сухопутних сполучень у нас немає. Про шосе і залізницю ми знати нічого не знаємо... Шляхи близько півроку непрохідні через грязь та грузькість, часто не мають ні мостів, ні гребель і ремонтуються, а вірніше сказати, вичищаються і зарівнюються лише перед ревізією губернатора, тож танення снігів становить непрохідну перешкоду і затримує транспорту не на дні, а на цілі тижні” [1].

Такий стан доріг потребував значної кількості транспортних засобів, власне возів, і сформував в Україні особливий вид діяльності – чумакування. В 40-х рр., коли постало питання про доцільність проведення залізниці до головного південного порту – м. Одеси, було проведено спеціальний підрахунок кількості підвод, які з різних місцевостей України прибували впродовж року із сільськогосподарськими продуктами до цього портового міста. Таких нараховано було понад 700 тис. (тобто щодня лише до Одеси прибувало майже по 2 тис. підвод) [3]. Чумакування займало велику кількість людей. Тільки у Київській губернії у 50-х рр. чумацьким промислом займалося близько 17, 5 тис. чоловік, які мали майже 70 тис. возів та відповідну до них кількість худоби. [3]. Транспортуючи на південь зерно, вироби з дерева та лісоматеріал, вони поверталися, зазвичай, із сіллю та рибою. За підрахунками кількості солі, що вивозилася із промислів протягом 40-50-х рр. XIX ст., у перевезеннях було задіяно щонайменше 90–100 тис. чумацьких маж [9].

Як бачимо, сукупність сприятливих обставин для ведення зернової торгівлі значною мірою нейтралізувалася цілим рядом незручностей та недосконалістю системи збуту. Відсутність належної інфраструктури оберталася для зернового господарювання України XIX ст. такою характерною проблемою, як надмірна затовареність зерною продукцією. Особливо яскравим індикатором низької організації системи збуту було стрімке падіння ціни у врожайні роки, а відтак різко знижувалася й ефективність продажу. Саме за таких обставин, у 1848 р. землевласник з Лівобережжя свідчив: “З нашим урожаєм сам-п’ять ми не знаємо куди подіти нашу продукцію і перебиваємося без коштів, які так необхідні для власних потреб. Везти хліб в інші губернії за умов бездоріжжя та відсутності належних засобів транспортування немає жодного резону” [3]. Парадоксальним наслідком такого стану речей було те, що великим товаровиробникам вигіднішими ставали роки неврожаю.

Перевиробництво хліба породжувало також його складування на тривалий час. Наприклад, з маєтку Базалевських Хорольського повіту на Полтавщині 200 тис. четвертей збіжжя складувалися протягом 1825-1840 рр. [3]. А поміщик с. Рибка на Полтавщині у 1848 р. намагався продати гуртом 600 пудів пшениці та 1000 пудів жита врожаю ще 1843 р. [3]. Іншим виходом із ускладнень з реалізацією була переробка зерна на гуральнях. У 40-х рр. в кожній із українських губерній кількість таким чином переробленого зерна досягала і навіть перевищувала 0,5 млн четвертей (із четверті зерна варили близько 5 відер горілки) [3] (рис.3).

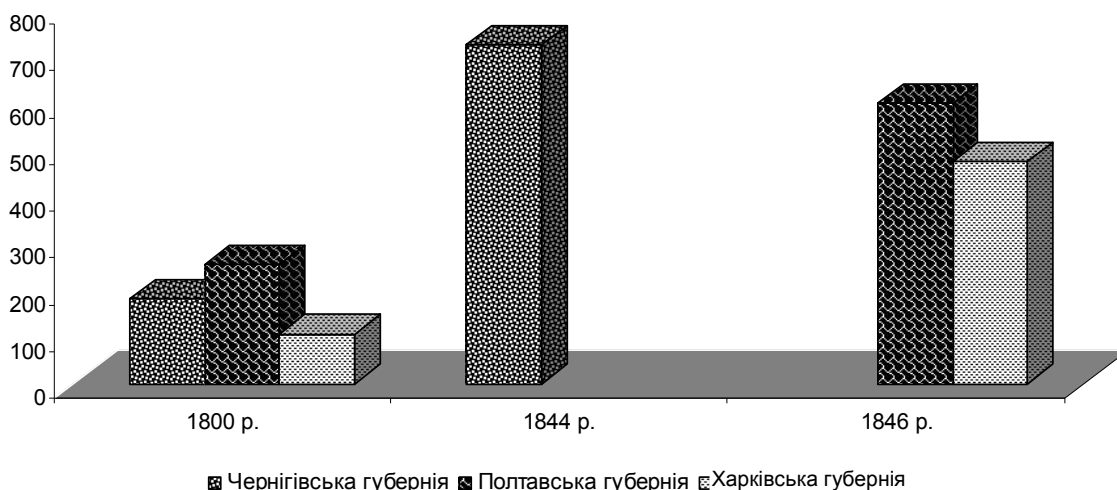


Рисунок 3. Обсяги переробки зернових на гуральнях Лівобережжя України в першій половині XIX ст. (тис. четвертей)

Висновки. Отже, навіть ретроспективний погляд на події, від яких нас відділяє уже дві сотні років, переконливо доводить повсякчасну та незаперечну важливість для українського господарського комплексу розвитку системи збуту аграрної продукції. Тим більше, що вже на той час вивезення саме українського зерна стало чи не єдиним надійним інструментом задля підтримання позитивного балансу в зовнішній торгівлі усїєї Російської імперії, й така реальність зберігалася аж до самих останніх років її існування, тобто до початку XX ст. А отже можна лише гіпотетично уявити, якими були б економічні успіхи України за умови її самостійного господарювання. Водночас, цілком вочевидь постає та закономірність, що стабільність роботи системи збуту продовольчої продукції (і в першу чергу хліба) стала запорукою утримання в належному стані усїєї фінансової системи країни.

Природно, необхідність вдосконалення системи збуту в міру нарощування інтенсивності виробництва постійно лише зростає.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Вернеке О. До історії залізничного транспорту на Україні // Записки історико-філологічного відділу УАН. – К., 1927. – Кн. 11. – С. 308-320.
2. Военно-статистическое обозрение Российской империи / Состав. Фригче. – СПб., 1848. – Т. X. – Ч. I: Киевская губерния. – 280 с.
3. Гордуновський О.М. Організація, розвиток та напрямки хлібної торгівлі в Україні у XIX ст. / О.М. Гордуновський – Черкаси: Брама-Україна, 2010. – 320 с.
4. Гуржій І.О. Розвиток товарного виробництва і торгівлі на Україні (з кінця XVIII ст. до 1861 року). – К.: Вид-во АН УРСР, 1962. – 196 с.

5. Крупницький Б.Д. Гетьман Данило Апостол і його доба. / Б.Д. Крупницький – К.: Україна, 2004. – 286 с.
6. Крупницький Б.Д. Гетьман Мазепа та його доба. / Б.Д. Крупницький – К.: Грамота, 2008. – 352 с.
7. Покровский С. Внешняя торговля и внешняя торговая политика России. – М., 1947. – 326 с.
8. Семенов А. Изучение исторических сведений о российской внешней торговле и промышленности (с половины XVII столетия по 1858 г.) В 3 частях. – СПб., 1859. – Ч. 3. – 435 с.
9. Слабеев І.С. З історії первісного нагромадження капіталу на Україні (чумацький промисел і його роль у соціально-економічному розвитку України XVIII – першої половини XIX ст.) – К.: Наукова думка, 1964. – 148 с.
10. Слабченко М.Є. Матеріали до економічно-соціальної історії України XIX ст. В 2-х т. – Держвидав України, 1925. – Т.1. – 318 с.

Проблеми організації системи сбыта продукції в період становлення зернового ринку України кінця XVIII – першої половини XIX вв.

Ю.С. Земський, І.В. Свиноус, А.Н. Карпенко

В статті здійснено історико-економічний аналіз особливостей зерноторговлі в умовах формування риночних відносин на кінець XVIII – першу половину XIX вв. Особливу увагу приділено розвитку побутової інфраструктури ринку зерна в Україні.

Ключевые слова: зерноторговля, інфраструктура, сбыт, логістичне забезпечення.

Problems of organization of sales in the period of the grain market of Ukraine at the end of the XVIII - the first half of the nineteenth century

J. Zemsky, I. Svinous, A. Karpenko

Done historical and economic analysis zernotorhivli features in the formation of market relations in the late XVIII - early XIX centuries. Particular attention is paid to the development of marketing infrastructure of the grain market in Ukraine.

Key words: zernotorhivlya, infrastructure, marketing, logistics software.