

**MATERIALS**  
**OF THE XII INTERNATIONAL SCIENTIFIC**  
**AND PRACTICAL CONFERENCE**

**«MODERN SCIENTIFIC**  
**POTENTIAL - 2016»**

**February 28 - March 7, 2016**

**Volume 8**  
**History**  
**Political science**

Sheffield  
SCIENCE AND EDUCATION LTD  
2016

SCIENCE AND EDUCATION LTD

Registered in ENGLAND & WALES  
Registered Number: 08878342

OFFICE 1, VELOCITY TOWER, 10 ST. MARY'S GATE, SHEFFIELD, S  
YORKSHIRE, ENGLAND, S1 4LR

**Materials of the XII International scientific and practical  
conference, «Modern scientific potential», - 2016.**

Volume 8. History. Political science. Sheffield. Science and  
education LTD - 72 ctp.

**Editor:** Michael Wilson

**Manager:** William Jones

**Technical worker:** Daniel Brown

Materials of the XII International scientific and practical conference,  
«Modern scientific potential», February 28 - March 7, 2016  
on History. Political science.

For students, research workers.

ISBN 978-966-8736-05-6

© Authors, 2016

© SCIENCE AND EDUCATION LTD, 2016

«Помощь России в войне» с момента основания в 1941 г. до 1 августа 1945 г. поставил в СССР 708 тыс. штук верхней одежды, 170 тыс. костюмов, пиджаков, 980 тыс. пар обуви, 240 тыс. метров текстиля, 200 тыс. одеял, 1300 штук швейных машин, 31 557 часов<sup>38</sup>. Одежда была ношенная, но модных фасонов.

По воспоминаниям Григория Климова, в конце войны в Москве по светло-коричневому кожаным пальто можно было безошибочно узнать сотрудников наркоматов. Эти пальто присылались американцами в качестве спецодежды для шоферов вместе с автомашинами по ленд-лизу. Машины передавались по назначению на фронт, а кожаные пальто оставались в столице<sup>39</sup>.

В Канаде русские эмигранты собрали для СССР много одежды, особенно теплых вещей на сумму полумиллиона долларов. В 1943 г. пароходными рейсами были отправлены в Советский Союз 10 тыс. 854 ярда шерстяных тканей на костюмы и пальто на сумму 663 тыс. долларов<sup>40</sup>. Можно упомянуть о модной «трофейной» одежде, присланной семьям советскими военнослужащими из освобожденных стран Европы.

А по воспоминаниям очевидцев, и в 1945 г. на городских улицах довольно часто встречались люди в ватниках и выдавших виды сапогах. Они стеснялись своего внешнего вида. Бедствия войны коснулись как образа жизни человека, так и его одежды и внешности.

**К.і.н. Богатчук Світлана Степанівна**

*Вінницький національний аграрний університет, Україна*

## **ВНУТРІШНЬО-ТОРГІВЕЛЬНІ ВІДНОСИНИ НА ПРАВОБЕРЕЖНІЙ УКРАЇНІ В КІНЦІ ХІХ СТ.**

Соціально-економічні зміни другої половини ХІХ ст. вплинули й на розвиток внутрішньої торгівлі. Головними формами організації внутрішньої торгівлі Правобережної України, як в усій Російській імперії, даного періоду залишались ярмаркова, базарна та постійна стаціонарна торгівля. Важливу роль у внутрішній торгівлі відігравали базари. Вони були однією із форм основних та постійних економічних зв'язків між містом і селом. Кількість базарів і базарних днів постійно зростала: у 1860-90-ті рр. із 351 до 897, а базарних днів з 50,8 до 77,3 тис. [1, с.66].

<sup>38</sup> Васин А.Н., Велембовская К.М. Комитет «Помощь России в войне». Американская гуманитарная помощь СССР в годы Великой Отечественной войны // Новая и новейшая история. М., 2013. № 4. С. 97.

<sup>39</sup> Осокина Е.А. За фасадом «сталинского изобилия». Распределение и рынок в снабжении населения в годы индустриализации. М., 1998. С. 129.

<sup>40</sup> Семенова Л.Н. «Русская Канада во Второй мировой войне» // Нансеновские чтения, 2009. СПб., ИКЦ «Русская эмиграция», 2010. С. 147.

Щорічний обіг базарів наприкінці XIX ст. становив понад 80 млн. крб. Якщо в перші пореформені роки базари відкривалися переважно в містах, то у 80-90-х рр. XIX ст. і в більшості сіл. З поступовим розвитком капіталізму постійно діючі базари перетворювалися у своєрідну форму стаціонарної торгівлі. Необхідно відзначити, що ярмарки проходили в усі пори року: взимку, навесні, влітку і восени. У зв'язку з відсутністю удосконалених шляхів сполучення і відсталістю засобів транспортування, найбільші торгові операції на ярмарках проводили у січні, лютому, червні, липні, серпні, коли ґрунтові шляхи були найбільш зручні для транспортування вантажів. До середини XIX ст. основна роль у перевезенні солі, риби, хліба та різних видів промислових товарів належала чумакам [2, с.6].

Та величезні відстані, незначна густина населення в окремих регіонах імперії, слабкий розвиток залізниць, підвищення витрат чумаків на утримання волю у дорозі – стояли на заваді формування внутрішньо-торгівельних відносин.

Бідність сільського населення теж впливала на розвиток внутрішнього ринку. Так, на Поділлі, наприклад, як і у всій Україні, існували великі поміщицькі маєтки, а велика кількість селянства залишилась безземельним після реформи 1861 року. Згідно з переписом населення 1897 р. загальна кількість робітників Поділля становила дві основні категорії: торгово-промислові робітники – 25,863 тис. і не торгового-промислові (тобто сільськогосподарські) – 113,199 [3, с.7].

На Поділлі надлишок робочої сили складав 1184 тис. чол. Це й спонукало подолян наприкінці XIX ст. до переїзду у міста [4, с.367].

Неабияке значення для зовнішньої торгівлі відігравав залізничний транспорт. В 1865 р. була побудована перша залізниця в Україні – Одеса – Балта. Справа в тому, що Балта була значним торговим центром Подільської губернії, віддавна існувало декілька великих ярмарків та була значна кількість хлібних магазинів. З Одеського порту відправлялася продукція, що вироблялась переважно в Південно-Західному краї (вовна, хліб, сало, насіння, тощо) [5, арк.70, 88].

В 1866 р. державна скарбниця Росії розпочала фінансування будівництва залізниці на лінії Київ – Балта. Будівництво даного залізничного сполучення було закінчено у 1870 р. [6, арк. 2,3]. В 1781 році були відкриті залізничні лінії – Жмеринка – Волочинськ, Вірзула -Жмеринка. Пізніше були прокладені залізниці Козятин – Умань, Вапнівка – Христинівка, Жмеринка – Могилів.

Вказані вище залізниці активізували торгівлю та відкрили шлях для збуту місцевих виробів для населення Київської, Волинської, Подільської губерній. Відкриття цієї залізниці сприяло подальшому розвитку Південно-Західного краю.

Одеська залізниця, що перетинала Подільську губернію в довжину, надавала можливість для збуту виробництва на Південь. На Захід Києво – Балтська залізниця відкривала шлях на північ.

Зростаюча протяжність та значна густина українських залізниць сприяли концентрації сільськогосподарських продуктів і сировини розпорощених виробників на численних залізничних станціях та вузлах, подальшому просуванню

їх для внутрішнього споживання та на експорт. Взаємодія сільського господарства з усіма видами транспорту посилювалась в міру поглиблення рівня індустріалізації країни. За допомогою залізниць з України, в тому числі Правобережної, в різні райони Російської імперії та за кордон транспортувалася велика кількість цукру. Тільки в 1882 р. з Подільської губернії на Київський цукрово-рафінадний завод було надіслано більше 15 тис. пудів цукру [7, арк. 34].

Важливе значення у торгівлі відігравала винокурна промисловість. Крім збуту на місці, горілка і спирт з України вивозилися до багатьох міст і повітів Центральної Росії, в Білорусію, Область Війська Донського.

Включення Поділля до загальноросійського економічного ринку поступово змінило його становище. Найпоширенішими галузями стали хліборобство й гуральництво [8, с.61].

Подільська губернія почала виділятися серед інших в збільшенні вивозу великої кількості хліба на південь.

В 1871-1873 рр. хлібні вантажі склали 40% вантажообігу української залізничної мережі. Лише з Правобережної України середньорічний вивіз зерна складав 320 тис. т [9, арк.15]. В 1880 р. Південно-Західною залізницею було перевезено 725, 5 тис. т зерна, а в 1902 р. – 3120,6 тис. т зерна [10, с.15].

Завдяки поширенню залізничної мережі промислові райони були з'єднані з аграрними окраїнами, що сприяло поліпшенню товарного обігу, зміцнюючи внутрішній ринок.

Наприкінці XIX ст. продовжували відігравати велику роль базари і ярмарки. Найголовнішими ярмарками Правобережної України: Стрітенський (Контрактовий) у Києві, Троїцький у м. Балта Подільської губернії, Петропавлівський у м. Ярмолинці. Найбільшим ярмарковим центром Правобережної України був Київ. До київського Контрактового ярмарку привозили товари з Правобережної і Лівобережної України, Царства Польського, Білорусії, Прибалтики Центральної Росії та Уралу [11, с.67-68].

Також важливою статтею внутрішньої торгівлі Правобережної України було зерно та борошно. Починаючи з 50-х рр. XIX ст., основна частина хліба з Правобережної України йшла на продаж, що дорівнювало 2,5% щорічного врожаю. Основний хліб продавали на місцевих і внутрішньому ринках, переробляли на горілку, постачали для армії. 40% хліба припадало на Правобережну Україну (пшениці – 57%), близько 38% – на південні губернії, понад 22% – на Бессарабію. Товари харчової промисловості збувались на близьких і віддалених ринках країни. Розвиток залізничного, морського і річкового транспорту забезпечив безпосередній вихід їм у Центральну Росію, Білорусію, Прибалтику, Царство Польське, Кавказ, Сибір, Далекий Схід.

Отже, достатньо високий внутрішньої торгівлі на території Правобережної України характеризував економічний і промисловий розвиток України.

Література

1. Москалюк М. Внутрішня торгівля в Україні у другій половині XIX – на початку XX ст. // Київська старовина. – 2007. – № 4. – С.63 – 73 .
2. Богатчук С.С. Українське чумацтво в першій половині XIX ст.// Наукові записки. Серія: Історія. – Вип. 18. (Вінницький державний педагогічний університет ім. М.Коцюбинського).- Вінниця, 2010. – С.42-46
3. Стопневич, Б. Промышленность и сельское хозяйство Подолии // Экономическая жизнь Подолии. / Б.Стопневич. – 1914. – № 1. – С.7.
4. Злупко, С.М. Економічна історія України: навч. посіб. / С.М. Злупко. – К.: Знання, 2006. – 367 с.
5. ЦДДА України – Ф. 442, оп. 41, спр. 123, арк. 70-88.
6. ЦДДА України – Ф. 442, оп. 44, спр. 667, арк. 2,3.
7. ДАВО. – Ф. 388, оп. 1, спр. 2, арк. 34.
8. Гордуновський О.М. Розвиток промислового виробництва у поміщицьких господарствах Правобережної України першої половини XIX ст.// Український історичний журнал. – 2000. – №1. – С.61.
9. ЦДДА України – Ф. 442, оп. 41, спр. 32, арк. 25.
10. Вестник Юго-Западных железных дорог. – 1903. – №27. – С.15.
11. Москалюк М. Внутрішня торгівля в Україні у другій половині XIX – на початку XX ст. // Київська старовина. – 2007. – № 4. – С.63 – 73.

Жексенбинова Ш.Е.

## ТАРИХ САБАҒЫНДА ҚОЛДАНЫЛАТЫН ОҚЫТУДЫҢ ӘДІС-ТӘСІЛДЕРІ

Тәуелсіздік алғаннан кейін республикамыздың білім беру жүйесіндегі ізденістер мен бастамалары әлемдік білім кеңістігіндегі ықпалдастықты арттыру мен сапаны көтеруге бағытталды.

Бүгінгі күні еліміздің оқу орындарының студенттері таңдаған мамандықтары бойынша 2006 жылы ҚР Білім және ғылым министрлігі бекіткен мемлекеттік жалпыға міндетті стандарт және типтік оқу жоспарлары негізінде білім алуға. Типтік оқу жоспарындағы жалпы білім беретін пәндердің қатарына Қазақстан тарихы курсы ерекше мәнге ие болып, оқу орындарындағы барлық мамандықтардың оқу жұмыс жоспарына енгізілді. Пәннің мәртебесін өсіру ең алдымен халықтың бұрмаланған тарихи жадын қалпына келтіру, ұлттық сана мен бірлікті қалыптастыру, азаматтанушылық пен патриотизмге тәрбиелеу мақсатын көздеген мемлекеттік саясат болып отыр. Сондықтан Мамандықтар бойынша мемлекеттік жалпыға міндетті стандартқа сәйкес Қазақстан тарихы пәні ежелгі кезеңнен бүгінгі күнге дейінгі ірі-ірі тарихи оқиғалар мен уақыт