

*І.М. Жилєнкова  
(м. Київ)*

## **ОСОБЛИВОСТІ ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ УКРАЇНСЬКИХ ЗЕМЕЛЬ РОСІЙСЬКОЇ ІМПЕРІЇ В ПОРЕФОРМЕНУ ДОБУ**

*Статтю присвячено дослідженню економіки українських земель у складі Російської імперії у пореформений період. Висвітлено загальні тенденції розвитку основних галузей сільськогосподарського та промислового виробництва, з'ясовано його особливості, спільні та відмінні риси.*

**Ключові слова:** економічний розвиток, Російська імперія, промисловість, сільське господарство, ринок.

*Статья посвящена исследованию экономики украинских земель в составе Российской империи в пореформенный период. Рассмотрены общие тенденции развития основных отраслей сельскохозяйственного и промышленного производства, определены его особенности, общие и отличительные черты.*

**Ключевые слова:** экономическое развитие, Российская империя, промышленность, сельское хозяйство, рынок.

*The article investigates economic Ukrainian lands in the Russian Empire in the post-reform period. Deals with general trends in the main sectors of agricultural and industrial production are analyzed, its features, differences and similarities.*

**Keywords:** economic development, the Russian Empire, industry, agriculture, market.

Економічний розвиток українських земель Російської імперії визначався історичними традиціями, характерними для національної території, та загальними тенденціями розвитку капіталізму наприкінці ХІХ — на початку ХХ ст. і його суто російськими особливостями.

Перш за все, слід відзначити, що Україна ще в перші десятиліття пореформеної доби мала доволі розвинену легку та харчову промисловість й обширні продовольчі ресурси. Останні забезпечували щоденні потреби населення, а їх надлишок вивозився на ринки Російської імперії, Західної Європи і Близького Сходу. У всіх регіонах України було поширено таке виробництво, як борошномельне, цукрорафінадне, олійницьке, тютюнове, пивоварне, шкіряне, кондитерське, винокурне, цегляне, деревообробне, сукняне, скляне, фарфорове, фаянсове тощо. Проте паливна, металургійна, машинобудівна, електротехнічна, хімічна та деякі інші промислові галузі були в Україні, як і загалом у Російській імперії, слаборозвиненими, а то й зовсім відсутні.

Загальновідомо, що Росія на середину XIX ст. надто відстала у своєму історичному розвитку від країн Західної Європи як у політичному, так і економічному відношенні. На мануфактурних підприємствах аж до селянської реформи 1861 р. використовувалася праця кріпаків. Згідно з маніфестом Катерини II, навіть іноземні переселенці, найперше німці, колонії яких з кінця XVIII ст. виникали в південному степовому краї України, мали право засновувати фабрики й мануфактури з використанням підневільної праці<sup>1</sup>. Це суттєво гальмувало формування буржуазії.

Зрушення в напрямку поступової ліквідації феодально-кріпосницької системи стали можливими після Кримської війни 1853–1856 рр., поразка Росії в якій через технічну і господарську відсталість була настільки дошкульною та ганебною, що поставила під сумнів її статус як великої європейської держави. Це прискорило скасування кріпосного права в 1861 р. — головного гальма суспільного прогресу. За спротиву значної частини поміщиків-кріпосників уряд змушений був стати на шлях форсованого капіталістичного розвитку країни методами державного втручання. Проте цей процес виявився дуже непростим і суперечливим.

За оцінкою деяких зарубіжних істориків, російський капіталізм у пореформену добу характеризувався притаманними тільки йому рисами, що були наслідком таких історичних особливостей існування централізованої держави, як засилля військово-аристократичної верхівки, довгочасність феодального права і обмеженість реформи 1861 р. За цієї вкрай несприятливої спадщини «капіталізм у Росії тільки малою мірою проявив себе у класичній формі — формі вільної конкуренції»<sup>2</sup>. В основному його розвиток спрямовувався «згори» шляхом владного втручання держави і за широкої участі іноземного капіталу. Залишки попередньої феодальної системи не були ним знищені, більше того, він із ними тісно переплівся. Російський капіталізм зберіг свої специфічні особливості й після революції 1905–1907 рр.<sup>3</sup>

Заслуговують на увагу й оцінки російського капіталізму представниками радянської історичної науки. На думку І.Ф. Гіндіна, характерною особливістю його розвитку після скасування кріпосного права було те, що він активно насаджувався державою і, отже, значною мірою був державним. Від феодально-кріпосницької епохи було успадковано величезні земельні володіння, гірничо-заводські підприємства, військові заводи, суднобудівні верфи тощо. У нових соціально-економічних умовах після реформи 1861 р. все це стало державно-капіталістичною власністю. У 1860-х рр. остання почала колосально розширюватися за рахунок залізничного будівництва. За таких обставин держава використала належне їй казенне майно для насадження приватних підприємств, свідомо допускаючи фінансові втрати для розвитку останніх. Значну роль у цьому процесі відігравав Державний банк<sup>4</sup>. Економічна політика Російської держави протягом другої половини XIX ст. «була наскрізь держкапіталістичною»<sup>5</sup>. Визначальну роль держави у насадженні промисловості відзначав і видатний російський науковець Д.І. Менделєєв, прихильник протекціонізму. За його словами, більшість промислових галузей — металургійна, нафтова, цук-

рова, винокурна тощо — започатковувалося під впливом урядових заходів, а інколи й великих урядових субсидій<sup>6</sup>. Важливою причиною цього аспекту економічної політики царизму був недостатній розвиток російського капіталізму і слабкість буржуазії.

Слід відзначити й інші особливості російського капіталізму, що відрізняли його від відповідних аналогів у країнах Західної Європи. У 1870-х рр. у Росії завершився, на століття пізніше, ніж у Великобританії, промисловий переворот. На більшості фабрик і заводів в основних галузях легкої промисловості машини витісняли ручну працю. Але характерна для розвинених країн Західної Європи послідовність розвитку капіталістичного виробництва — від легкої промисловості до галузей, що випускали засоби виробництва, була різко зміщена<sup>7</sup>.

Як правило, у країнах Західної Європи залізничне будівництво розгорталося після промислового перевороту. У Російській імперії воно почалося ще до його завершення й стало стимулом для створення підприємств важкої промисловості й транспортного машинобудування. Причому спорудження й введення в експлуатацію таких підприємств відбувалося за участю іноземного, в основному франко-бельгійського, капіталу. За даними В.С. Зіва, на підприємствах з переважанням іноземних капіталів видобувалося 88% залізної руди, 70% кам'яного вугілля, випалювалося 93,4% коксу, виплавлялося 97% чавуну<sup>8</sup>.

За сприяння іноземного капіталу в регіоні Південно-Східної України (Донбас і Придніпров'я) в останній третині XIX ст. склався паливно-металургійний комплекс, який став головною базою важкої промисловості Російської імперії. Він розвивався під впливом світового капіталізму, і це чудово усвідомлювали власники й адміністрація металургійних, вугільних та інших підприємств гірничої промисловості, об'єднаних під егідою Ради з'їзду представників гірничопромисловців Півдня Росії. Під час наукового диспуту в Харківському університеті, що відбувся 13 березня 1916 р., представник цієї організації наголошував на тому, що гірничо-металургійна промисловість Донбасу та Придніпров'я цікава не тільки своїм переважанням за обсягами виробництва випереджає решту промислових регіонів імперії. Вона відрізняється найперше своєю структурою. Ця промисловість «розвинулася за переважної участі іноземного капіталу, пройшла інтенсивний процес картелювання під егідою банківського капіталу і являє собою приклад промислової галузі високого європейського зразка, який розвинувся на фоні примітивного російського народного господарства»<sup>9</sup>. Отже, правлячі кола імперії в нових соціально-економічних умовах змушені були стати на шлях форсованого капіталістичного розвитку з опорою на казенний сектор економіки та залученням іноземного капіталу.

Відсутність залізниць стала незаперечним гальмом у розвитку країни. Відтак уряд, наслідуючи західноєвропейську практику, почав залучати приватний капітал. З цією метою на найбільш важливих напрямках майбутньої залізничної мережі створювалися акціонерні товариства, яким гарантувалося отримання 5% прибутку на вкладений капітал. Цим негайно скористалися різноманітні ділки, які наживали на залізничних підрядах мільйонні статки.

Найбільш успішні з них мали у суспільстві репутацію «залізничних королів». «У середньому концесії видавалися підрядникам за такою ціною, — відзначав дослідник цієї проблеми П. Берлін, — що в кишеню потрапляло близько 50 тис. з версти. А 500–600 верст складало капітали у 25–30 млн рублів. За концесіями ганялися, як за манною небесною»<sup>10</sup>.

Першою залізницею, що з'явилася на теренах України в 1865 р., стала магістраль Одеса–Балта. Декілька років по тому її було з'єднано залізничною лінією з Києвом. Після війни з Туреччиною Одеська залізниця з'єдналася з Києво-Брестською і Брест-Граєвською. Від прикордонного з Пруссією Граєва сталева колія пролягала до Кенігсберга. Доволі розгалужена залізнична мережа на землях Правобережної України отримала назву Південно-Західної залізниці<sup>11</sup>.

Потреби товарного землеробства та гірничої й металургійної промисловості Донбасу і Придніпров'я прискорили залізничне будівництво в губерніях Лівобережної та Південної України. 23 грудня 1869 р. було відкрито рух по Курсько-Харківсько-Азовській магістралі, а на початку 1870-х рр. — по лінії Курськ — Київ. 1872 р. розпочалася експлуатація Донецької залізниці<sup>12</sup>. Величезну роль у розвитку продуктивних сил Донецького басейну відіграла Катерининська залізниця, що у 1884 р. з'єднала вугільні копальні з покладами залізної руди Криворіжжя<sup>13</sup>. Для вивозу збіжжя й інших продовольчих товарів на зовнішні ринки будувалися залізничні лінії, спрямовані до портів Чорного, Азовського і Балтійського морів. Окрім цього, територією України проходили частково ще й Північно-Донецька, Києво-Воронезько-Московська та Південно-Східна залізниці. У 1893 р. протяжність залізниць у губерніях Лівобережної України досягла 1942 верст, а в губерніях Південної України — 2852. За двадцять років (1874–1894 рр.) протяжність залізничної мережі на теренах Правобережної України подвоїлася<sup>14</sup>. На 1 січня 1910 р. експлуатаційна протяжність трьох найбільших в Україні залізниць — Південно-Західної, Південної і Єкатерининської — становила 9 777 верст,<sup>15</sup> а разом з іншими залізничними лініями — 11 714 верст<sup>16</sup>. Щоправда, О.О. Нестеренко навів інші цифри протяжності залізниць, що проходили землями Наддніпрянської України на 1 січня 1910 р. — 18 881,4 версти, у тому числі Південно-Західної залізниці — 7 184,9 верст, Катерининської — 5 791, Південної — 5 905,5 верст<sup>17</sup>. Проте це є надто великим перебільшенням\*. Для порівняння протяжності залізниць на українських теренах наводимо дані, які відображають розвиненість залізничної мережі в усій Російській імперії. На 1 січня 1910 р. її експлуатаційна протяжність становила 61 455 верст, у тому числі казенних залізниць — 41 359, приватних — 17 895, під'їзних залізничних колій 2 095 верст<sup>18</sup>. З наведених цифр видно, що експлуатаційна протяжність українських залізниць щодо загальноімперської мережі становила лише 19,06%. З урахуванням величезних обсягів продовольчих, гірничозаводських та інших вантажів, що перевозилися територією України, а також нестачі паровозів і

\* Нестеренко О.О., навівши ці цифри, послався на працю: Ашик В. «Финансовые результаты эксплуатации железнодорожной сети за последнее трехлетие (1907, 1908, 1909 гг.). — Санкт-Петербург, 1911. — С. 8–18.

товарних вагонів, провізна і пропускна здатність залізниць була тут обмеженою, про що йтиметься нижче.

Загалом залізничний транспорт у пореформену добу став надзвичайно важливою галуззю господарства, яка відігравала визначальну роль у розвитку продуктивних сил як України, так і всієї Російської імперії. За даними С.Ю. Вітте, спорудження всієї залізничної мережі Російської імперії з 1860-х рр. і до 1910 р. обійшлося у величезну, як на ті часи, суму — 6,2 млрд руб., з яких 4,5 млрд руб. припало на казенні залізниці. Цікаво, що витрати на війну з Японією протягом 1904–1905 рр. становили 3 млрд руб.<sup>19</sup>

Розквіт залізничного будівництва припав на десятиліття 1866–1875 рр., коли в урядових колах домінували погляди на переваги приватного будівництва й експлуатації залізниць<sup>20</sup>. Проте цей «розквіт» значною мірою базувався на виснаженні державного бюджету. Товариш міністра фінансів М.Х. Бунге у записці імператорові у вересні 1880 р. охарактеризував залізниці країни як «найбільш безрадісне явище, нездатне до самостійного існування»<sup>21</sup>. У 1867 р. постановою Комітету фінансів було створено і затверджено Олександром II спеціальний залізничний фонд. До вересня 1880 р. виплати з нього акціонерним товариствам досягли 884 млн руб., що прискорило будівництво магістралей. Проте ряд залізниць надто заборгував уряду. Зокрема, прокладання Тамбовсько-Саратовської лінії обійшлося у 79 586 металевих руб. за одну версту. Одна тільки виплата гарантій урядом по облігаціях становила третину цієї суми, не рахуючи виплат по акціях — 6 621 кредитний руб. на версту. Через ці та деякі інші причини борг залізничного фонду державній скарбниці досяг 146 млн руб.<sup>22</sup>

У 1880-х рр. уряд реалізував реакційно-націоналістичний курс у внутрішній політиці. У сфері економіки поширювалася ідея «створення незалежного від капіталістичного Заходу національного народного господарства, що розвивається під керівною роллю держави». Ставилось навіть завдання економічної ізоляції Російської імперії від західного впливу. Головним ідеологом цього напрямку виступив видавець «Московских ведомостей» Катков, який користувався великим впливом в урядових колах і навіть був у фаворі в імператора Олександра III<sup>23</sup>. Його часопис активно пропагував тезу про одержавлення залізниць, безпосереднє втручання держави в економічне життя та форсований розвиток промисловості. Проте факти, що національна промисловість доводилося створюватися переважно на іноземні капітали, як правило, замовчувалися<sup>24</sup>.

На зміну розквіту у залізничному будівництві прийшов спад. Проте в 1890-х рр. воно знову набрало обертів, сягнувши найвищого рівня в період економічного піднесення 1896–1900 рр. Протягом цього часу казенне будівництво й викуп державою приватних залізниць стали програмою урядової політики. Однак залізничне будівництво в імперії майже повністю припинилося під час економічної кризи 1900–1903 рр. Удар, завданий кризою, був настільки руйнівним, що через нестачу фінансових засобів 13 серпня 1903 р. з'явилось імператорське повеління про скорочення витрат на будівництво<sup>25</sup>. Це мало негативні наслідки не тільки для залізниць, але й для всієї економіки.

Найбільш рельєфно це простежується на прикладі роботи українських магістралей. У 1898 р. залізницями імперії було перевезено 3 277 196 тис. пудів, а через 10 років, у 1907 р., — 5 200 219 тис. пудів вантажів, або на 58,67% більше. Тим часом протяжність залізничної мережі збільшилася з 38 892 до 59 321 км, або на 52,52%. Її ріст відставав від загального вантажообігу на 6,15%<sup>26</sup>. Але в Україні, де протяжність залізниць становила, як згадувалося вище, лише 19,06% від загальноімперської мережі, зазначена диспропорція була неприпустимо критичною. У 1910 р. на казенних залізницях Російської імперії вантажилося близько 4 350 680 тис. пудів продуктів народного господарства, а тільки на трьох залізницях України — Південно-Західній, Південній і Катерининській — понад 2 273 409 тис. пудів, або 52% від річного навантаження на всіх казенних залізницях Російської імперії<sup>27</sup>. За цього колосального вантажообігу залізнична мережа в Україні не мала запасу для збільшення пропускної спроможності.

Порівняно з іншими регіонами європейської частини Російської імперії Україна була найгірше забезпечена залізницями, що негативно впливало на розвиток продуктивних сил. На 1 січня 1912 р. на 100 кв. верст території припадало залізничної колії в середній смузі власне Росії та Прибалтики 2,4 версти, у Московському промисловому районі — 2,3, у Литовсько-Білоруському — 2,2, а в Україні і прилеглий до неї Донській області, де також розміщувалися гірничозаводські підприємства, тільки 1,9 версти. На 10 тис. мешканців у Фінському регіоні припадало 10,2 версти, у Прибалтійському — 7,4, у Петроградському — 5,1, у Литовсько-Білоруському — 4,7, на Нижньому Поволжі — 4, в Україні з Донською областю — 3,7 версти<sup>28</sup>. За свідченнями часопису Всеросійського об'єднання промисловості й торгівлі, ігнорування економічних інтересів «Південної Росії», тобто українських і суміжних територій Донської області та Північного Кавказу, велося Міністерством шляхів сполучення постійно. За підрахунками секретаря Ради з'їздів представників промисловості й торгівлі Півдня Росії, за п'ятиліття 1908–1912 рр. мережа казенних залізниць збільшилася тут лише на 1,05%, а на всій території європейської частини Російської імперії — на 3,46%<sup>29</sup>. І це при тому, що у цьому величезному регіоні, окрім колосального виробництва промислової продукції, вирощувалося близько 90% озимої пшениці й 60% ярої, 80% ячменю, понад 90% цукрового буряку<sup>30</sup>. Значна частка цих та інших продуктів сільського господарства відправлялася на світовий ринок.

У наступні роки вантажообіг на залізничній мережі зростав. Для задоволення потреб споживачів почали використовувати кружні залізничні колії, що тільки посилювало напругу на залізницях. Транспортна криза ще більше посилювалася через нестачу рухомого складу — паровозів і товарних вагонів. За підрахунками статистиків Ради з'їздів представників біржової торгівлі й сільського господарства, напередодні Першої світової війни на залізничній мережі імперії не вистачало 124 тис. товарних вагонів<sup>31</sup>. Під час зустрічі з міністром шляхів сполучення С.В. Рухловим 16 червня 1911 р. лідер гірничопромисловців Донбасу й Придніпров'я М.Ф. Дітмар наполягав на необхідності завчасного

посилення пропускну́ї спроможності залізниць<sup>32</sup>. До того ж гірничопромисловці клопоталися, щоб уряд розпочав будівництво залізничних магістралей Штеровка–Москва, Маріуполь–Мілерове, Рутченкове–Гришине–Рівне та ін.<sup>33</sup> Проте всі клопотання залишилися без наслідків. Через нестачу товарних вагонів на копальнях Донецького басейну накопичувалися поклади мінерального палива. Призначене для збуту на внутрішньому та зовнішньому ринках збіжжя на залізничних станціях нерідко зберігалось просто неба. Отже, пропускну́ї й провізні можливості залізниць України були обмеженими.

Паралельно з будівництвом залізниць уряд докладав зусиль до розвитку на теренах України, де були величезні поклади кам'яного вугілля, залізної й марганцевої руди, важкої промисловості, але вони були спочатку невдалими. За свідченням М.Ф. Дітмара, причиною цього став «тодішній життєвий устрій, що базувався на кріпосному праві й примусовій праці»<sup>34</sup>.

Ліквідація кріпацтва й інші ліберальні реформи 1860–1970-х рр. створили передумови для зростання промисловості й торгівлі. У 1867 р. англійський підприємець Дж. Юз заснував «Новоросійське товариство кам'яновугільного, залізного і рейкового виробництва». Царський уряд надав йому великі пільги. Безплатно Юз отримав казенні землі на березі річки Кальміус у Бахмутському повіті Катеринославської губернії з кам'яновугільними і залізрудними родовищами та декілька позик на вигідних умовах. За виготовлення рейок протягом перших десяти років товариству мала виплачуватися премія на загальну суму 1,5 млн руб.<sup>35</sup> У 1876 р. на двох доменних печах підприємства виплавили 1,5 млн пудів чавуну.<sup>36</sup> У 1872 р. було збудовано завод Пастухова на території Облaсті Війська Донського, в 1887 р. — Олександрівський, а в 1889 р. — Дніпровський металургійний заводи. Решта металургійних підприємств виникла в 1890-х рр.<sup>37</sup> У 1913 р. в Донбасі й Придніпров'ї налічувалося 18 відповідних заводів, збудованих переважно на іноземні капітали. Виробництво чавуну на цих підприємствах становило 189 724 тис. пудів, або 73,7% від загальноімперської виплавки<sup>38</sup>.

Насадження урядом підприємств важкої промисловості велося за сприяння державного бюджету, тобто платників податків, що гальмувало розвиток інших секторів економіки, особливо сільського господарства. Про це відверто висловився вищезгаданий М.Х. Бунге у записці імператорові Олександрові II. «Поява в Росії заводів металургійних, чавуноливарних, рейкопрокатних, паровозбудівних, нафтових родовищ, кам'яновугільних копалень тощо має, безперечно, величезне значення, — писав він, але багато з цих підприємств не мають жодного прибутку й існують завдяки штучній підтримці»<sup>39</sup>. І це стосувалося як акціонерних компаній, так і підприємств «багатих приватних осіб, що підтримувалися мільйонними державними позиками. Загальна сума таких допомог за посередництвом Державного банку становила близько 70 млн руб.»<sup>40</sup>, з них тільки незначна частка була погашена<sup>41</sup>.

Слова Бунге знаходять численні підтвердження в документах і матеріалах, що досліджувалися істориками. Без казенних замовлень металургійний завод Новоросійського товариства, за свідченням інженера Зимова, що був відряд-

жений на це підприємство для випробування рейок у 1870-х рр., «існувати поки що не міг»<sup>42</sup>. В «епоху врядування Вишнеградського і Вітте» більшість металургійних заводів Донбасу та Придніпров'я було збудовано за підтримки держави, причому переважна частина замовлень надавалася ще до введення підприємства в експлуатацію, а в деяких випадках і раніше, ніж починалося їх будівництво. Так, перша доменна піч Донецького товариства залізоробного і сталеплавильного виробництва запрацювала у травні 1894 р., тоді як договір на поставку великої партії рейок Управління казенних залізниць уклало з правлінням товариства ще 11 грудня 1893 р.<sup>43</sup> Нікополь-Маріупольське товариство, одержавши ще під час будівництва металургійного заводу замовлення від міністерства фінансів на велику партію труб, перевезло з США обладнання для трубопрокатного відділення<sup>44</sup>.

Водночас у Донецькому басейні набирала обертів промислова розробка кам'яного вугілля й антрациту, без яких не могли функціонувати ані залізниці, ані металургійні та інші підприємства. У 1864 р. у Донбасі було видобуто понад 7 млн пудів кам'яного вугілля та антрациту. Трьома роками потому почалося спорудження доволі потужної для того часу Горлівської шахти, а за нею й інших вугільних копалень. До 1870 р. видобуток мінерального палива піднявся до 15,6 млн пудів<sup>45</sup>.

У 1870-х рр. вуглевидобуток у басейні все більше зосереджувався на великих підприємствах, організованих акціонерними компаніями. Такими були вугільні копальні юзівського Новоросійського товариства, розташовані в Юзівсько-Макіївському районі шахти французького гірничого й промислового товариства місцевих поміщиків Рутченків, Карпова, Іловайського, підрядника Прохорова, козацького полковника Риковського тощо. У 1878 р. на долю великих вугільних підприємств з видобутком понад 1 млн пудів мінерального палива на рік припадало 58,6% від усього вуглевидобутку в Донецькому басейні<sup>46</sup>.

Уведення в експлуатацію нових залізничних магістралей, металургійних та інших підприємств прискорило спорудження вугільних копалень, а отже й видобуток палива. Донецький кам'яновугільний басейн із кожним роком обганяв за своєю продуктивністю інші вугільні родовища імперії. Про це незаперечно свідчать дані таблиці 1.

Таблиця 1

**Видобуток мінерального палива в Російській імперії в 1893–1912 рр. та імпорт кам'яного вугілля й коксу для потреб різних споживачів (млн пуд.)<sup>47</sup>**

Рік	Донецький басейн	Домбровський басейн (Царство Польське)	Уральські родовища	Підмосковний басейн	Імпорт вугілля й коксу
1	2	3	4	5	6
1893	240	193	16	11	105
1894	296	205	17	12	120
1895	298	225	18	10	118



## Закінчення таблиці 1

1	2	3	4	5	6
1896	312	224	22	10	121
1897	415	230	22	12	129
1898	462	249	23	10	154
1899	563	242	22	14	238
1900	672	252	23	18	240
1901	675	257	32	16	192
1902	655	259	33	13	179
1903	707	292	30	13	183
1904	799	288	31	13	202
1905	785	218	30	13	226
1906	869	282	43	19	237
1907	1061	330	33	21	221
1908	1115	338	46	20	244
1909	1089	347	41	15	241
1910	1019	341	43	14	259
1911	1218	360	42	11	275
1912	1300	394	—	13	306

Дані таблиці демонструють динаміку виробництва мінерального палива в усіх вугільних басейнах імперії протягом 20 років. Так, на Донеччині видобуток вугілля й антрациту зріс на 441,66%, в Домбровському басейні — на 104,14%, Уральському — на 161,50%, Підмосковному — на 18,18%. В абсолютних цифрах, видобуток мінерального палива в Донецькому басейні в 1912 р. становив 1300 млн пудів, або 74,33% від загальноімперського. Попри ці досягнення мінерального палива у країні не вистачало, його доводилося завозити з Великобританії та Німеччини. Якщо в 1893 р. з цих країн на ринки Російської імперії було експортовано 105 млн пудів, то в 1912 р. — 306 млн пудів, або на 191,43 більше. Заслуговує на увагу й динаміка видобутку мінерального палива в Донецькому басейні під час економічного піднесення 1896–1900 рр. й економічної кризи та депресії 1901–1910 рр. Протягом п'ятиліття 1896–1900 рр. він зріс з 312 до 672 млн пудів, або на 115%, а за десятиліття 1901–1910 з 675 до 1019 млн пудів, або на 51%. Уповільнений приріст виробництва кам'яного вугілля й антрациту в Донбасі в роки економічної кризи та депресії став наслідком різних причин, у тому числі нестачі робочої сили й капіталу для введення в експлуатацію нових копалень, а найперше через вузькість внутрішнього ринку. З інших вугільних районів найбільш важливим постачальником палива для споживачів Західного й Прибалтійського регіонів імперії, як видно з таблиці, був Домбровський кам'яновугільний басейн. Видобуток мінерального палива сягнув тут у 1912 р. 394 млн пудів.

Період нового економічного піднесення 1911–1914 рр. вніс серйозні зрушення в динаміку видобутку мінерального палива в Донецькому басейні. У 1914 р.

виробництво антрациту становило 312,19 млн пудів<sup>48</sup>, а кам'яного вугілля — 1371,59 млн пудів. Загальний видобуток мінерального палива склав 1683,78 млн пудів<sup>49</sup>, що було більше порівняно з 1910 р на 65,23%. На кам'яновугільній сировині басейну працювала коксоплавильна галузь. У 1913 р. було отримано 270,88 млн пудів коксу, а в 1914 р. — 278,41 млн пудів<sup>50</sup>. Попит на паливо у роки економічного піднесення безперервно зростає і вугільна промисловість виявилася неспроможною задовольнити його повною мірою.

Справа полягала, зокрема, у тому, що протягом тривалого часу головним ринком для кам'яного вугілля й антрациту були приватні й казенні залізниці українських та суміжних з ними губерній, металургійні заводи Донбасу й Придніпров'я та інші підприємства, розташовані у цих самих регіонах. За словами представників гірничої промисловості Донбасу й Придніпров'я, це був їх «природний ринок». Але з кожним роком попит на мінеральне паливо зростає. Його дедалі більше споживали цукрові заводи України, бойові кораблі й торговельні судна на Чорному й Азовському морях, міста. Донецьке паливо з'явилося на віддалених ринках Московського промислового району й почасти у Прибалтиці. Загалом про обсяги його реалізації на внутрішньому ринку імперії на початку XX ст. свідчать дані таблиці 2.

Таблиця 2

**Розподіл донецького мінерального палива між споживачами в 1911–1912 рр.<sup>51</sup>**

Споживачі	1911 р.		1912 р.	
	млн пудів	%	млн пудів	%
Казенні залізниці	196,6	20,91	194	18,84
Приватні залізниці	63,5	6,75	86	8,35
Металургійні заводи	202,9	21,58	225	21,85
Цукрові заводи	66,1	7,02	65	6,31
Газові заводи	5,6	0,60	5	0,47
Соляні заводи	6,1	0,64	6	0,58
Пароплавство	40	4,25	40,2	3,90
Інші споживачі	356	37,85	400	38,84
Експорт	1,8	0,19	7	0,68
Загалом	940,4	100	1030	100

Найбільшими споживачами мінерального палива завжди були залізниці. Як свідчать дані таблиці, у в 1912 р. на них припало 280 млн пудів кам'яного вугілля та антрациту, або 27,19% від усього вивозу мінерального палива з Донбасу. При чому казенні залізниці спожили 194 млн пудів, або 18,84% від усього вивозу. За залізницями йшли металургійні заводи, з 225 млн пудів кам'яного вугілля та антрациту, або 21,85% від усього вивозу. Зросли обсяги споживання мінерального палива цукровими заводами (6,31%), пароплавством (3,90%),

газовими (0,47%) й соляними (0,58%) підприємствами. Решті споживачів надійшло в 1912 р. близько 400 млн пудів мінерального палива, або 38,84% від усього вивозу з Донецького басейну. Безперечно, потреба в кам'яному вугіллі й антрациті була значно вищою. Тільки низька купівельна спроможність населення Російської імперії дещо маскувала замалу продуктивність вугільної промисловості.

Через нестачу мінерального палива про настання «паливного голоду», винуватцем якого було оголошено синдикат «Продвугілля». Різкої критики через зростання цін на ринку зазнали всі синдикатські об'єднання, що виникли у промисловості Російської імперії наприкінці XIX ст. й особливо після економічної кризи 1900–1903 рр.

До цих звинувачень приєдналася частина вищих урядовців і більшість членів Державної думи. Зокрема, чиновники міністерства шляхів сполучення наголошували, що палива на ринку не вистачає через те, що синдикат «Продвугілля» штучно знижує видобуток сировини для підняття ціни до 0,10 руб. за пуд. У підвищенні цін звинувачувалися й такі синдикатські об'єднання, як «Продамет», «Продвагон», Товариство з продажу землеробських машин, цукровий синдикат та багато інших.

Однак найбільш гострими були «філіппіки» членів Державної думи. За їх словами, синдикати скорочували виробництво, піднімали ціни на свою продукцію й стали жадливим злом, що руйнує економіку країни. Водночас гостро критикувалася економічна політика, спрямована на підтримку синдикатів коштами Державного банку та урядовими замовленнями. Такі заяви, як правило, супроводжувалися оплесками представників всіх політичних сил Державної думи<sup>52</sup>.

Проте ставлення урядових чиновників до синдикатських об'єднань не було однозначним. З одного боку, їх діяльність обмежувалася чинними та вкрай застарілими законодавчими нормами. З іншого, вищі урядовці не могли не враховувати те, що синдикати стали новою формою організації виробництва, яка набула поширення у країнах передового капіталізму й почала активно впливати на результати конкурентної боротьби на світовому ринку. Для прикладу, Міжнародний залізничний синдикат настільки був упевнений у неможливості конкуренції з ним з боку окремих заводів у тих чи інших країнах, що мав угоди тільки з об'єднаними союзами, а не з окремими підприємствами<sup>53</sup>. Окрім того, ураховувалося негативне, а то й вороже ставлення громадськості до синдикатів. Унаслідок цих і деяких інших причин оцінки вищих урядовців щодо існування та діяльності синдикатів були суперечливими.

Із цього погляду заслуговують на увагу висловлювання міністра торгівлі й промисловості С.І. Тимашева. З'ясовуючи процеси ціноутворення, він уважав, що синдикатські «угоди необхідні й корисні за слабкої кон'юнктури ринку, коли виробник шукає покупця». За його словами, розпорошеність завжди призводить до слабкості, а об'єднання дає силу, чим не слід зловживати. Виходячи з цього, наголошував міністр, усі дії держави мають бути спрямовані не проти синдикатських об'єднань, а «проти їхніх зловживань на шкоду життєвим інтересам

країни»<sup>54</sup>. Проте питання щодо правового оформлення виробничої діяльності синдикатів так і не було вирішене до повалення династії Романових.

Звичайно, представники синдикатських об'єднань наполегливо відкидали всі звинувачення преси та широкої громадськості як такі, що не відповідають дійсності. Зокрема, висловлювання керівництва вуглепромисловців Донбасу й Придніпров'я зводилися найчастіше до таких аргументів: учасниками об'єднання «Продвугілля» стали далеко не всі вуглевидобувні підприємства, тому не може бути й мови щодо монопольного встановлення цін на мінеральне паливо; ціни на кам'яне вугілля й антрацит визначаються співвідношенням попиту та пропозиції, а також кон'юнктурою світового ринку. З теоретичного погляду, ця аргументація була начебто цілковито правильною та багато чого в ній було від лукавого. Тогочасний фінансовий аналітик капіталу Р. Гільфердінг відзначав, що різниця між звичайними і монопольними об'єднаннями визначається тим, чи контролюють вони ціни. «Для контролю над цінами, — наголошував він, — немає необхідності в об'єднанні всіх однорідних підприємств. Для цього достатньо контролю над тією частиною продукції, котра при всіх фазах кон'юнктури забезпечує постачання ринку, причому витрати виробництва мають бути меншими від аутсайдерів. За таких умов скорочення виробництва, необхідне під час кризи, усім своїм тягарем лягає на аутсайдерів і не буде необхідності знижувати ціни до рівня продуктивності картеля». Висвітлення цієї проблеми в радянській історіографії звелось переважно до звинувачування синдикатських об'єднань у скороченні виробництва й піднятті цін на продукцію своїх підприємств, що до сьогодення впливає на науковців і суспільну свідомість. Ураховуючи цей та деякі інші аспекти проблеми, подаємо таблицю 3, в якій відображено динаміку цін на донецьке мінеральне паливо різним категоріям споживачів протягом 1909–1912 рр.

Таблиця 3

**Середні ціни на донецьке мінеральне паливо різним категоріям споживачів у 1909–1912 рр. (коп. за пуд)<sup>55</sup>**

Категорія споживачів	1909 р.	1910 р.	1911 р.	1912 р.
Казенні залізниці	8,62	8,40	7,77	8,17
Металургійні заводи	8,11	7,87	7,91	8,67
Цукрові заводи	9,11	8,59	8,69	9,17
Перепродувачі	9	8,57	8,47	8,76
Різні споживачі	8,58	8,10	7,90	8,33
Середня ціна	8,57	8,20	7,99	8,40

Зіставлення наведених у таблиці цін засвідчує, що казенні залізниці, користуючись своїми перевагами монопольного державного споживача мінерального палива, змогли помітно знизити оплату для себе протягом 1909–1912 рр. з 8,62 до 8,17 коп. за пуд вугілля, або на 5,22%. Навпаки, для металургійних заводів

ціна зросла з 8,11 до 8,67 коп. за пуд, або на 6,9%. Найбільшу ціну за мінеральне паливо змушені були платити цукрові підприємства — від 9,11 до 9,17 коп. за пуд.

Прес цінової політики міністерства шляхів сполучення ставав усе відчутнішим, що викликало гостре незадоволення власників вугільних копалень. У зв'язку з цим часопис гірничопромисловців звинувачував уряд у монополізмі й застосуванні методів, які притаманні саме синдикатам. «Криза донецької кам'яновугільної промисловості у 1910 р., — писало видання, — значною мірою пояснюється тією політикою, яку практикують державні залізниці щодо постачання їм палива. Споживаючи майже третину усього вивожуваного на донецький ринок палива, залізниці тримають у повній залежності від себе кам'яновугільну промисловість. Вони давно вже об'єдналися для закупівлі вугілля і стали своєрідним споживацьким синдикатом. Він відрізнявся від інших синдикатів тільки тим, що його очолює казна і тому він володіє величезною силою внаслідок економічних і політичних переваг. Тому постачальники палива змушені погоджуватися на важкі умови залізниць»<sup>56</sup>. Наскільки ці ремствування гірничопромисловців відповідали дійсності, можна судити з даних наведеної вище таблиці.

Попри всі відзначені негаразди, на території України було створено потужний промислово-металургійний комплекс. Річне виробництво продукції вугільних копалень і металургійних заводів оцінювалося в 379 млн руб., а її питома вага становила третину вартості промислової продукції України<sup>57</sup>.

Масштабне зростання гірничозаводської індустрії сприяло розвитку металообробного виробництва в Донбасі, Придніпров'ї та інших регіонах України. У 1892 р. німецька фірма «В. Віцнер і К. Гампер» розпочала будівництво машинобудівного заводу в Краматорську, а в 1896 р. підприємство розпочало випуск обладнання для залізниць і вугільних копалень<sup>58</sup>. 1886 р. у Маріуполі збудовано чавуноливарний механічний завод. Особливо велике значення для розвитку промисловості й сільського господарства України мало облаштування в 1886–1889 рр. глибоководного торгового порту в Маріуполі, через який на світовий ринок покраплена як продукція гірничозаводської промисловості, так і сільського господарства<sup>59</sup>. У 1897 р. бельгійська компанія завершила спорудження машинобудівного заводу в Горлівці, який виготовляв обладнання для шахт і металургійних підприємств<sup>60</sup>. Ливарно-механічні заводи з'явилися в Юзівці, Дебальцевому, а сталепрокатні й машинобудівні — в Костянтинівці<sup>61</sup>.

У Катеринославському промисловому районі напередодні Першої світової війни було зосереджено близько 130 великих чавуноливарних механічних, машинобудівних і трубних підприємств, серед них такі гіганти, як «Шод Цар і Гантке»<sup>62</sup>. Зокрема, місцеві підприємства давали близько 90% труб Російської імперії<sup>63</sup>. У 1895 р. на Катеринославщині налічувалося 693 гірничих заводів і рудників та 175 кам'яновугільних шахт. А всього тут діяло 1242 промислових підприємства із загальною кількістю робітників 47 971. На одне підприємство припадало у середньому 38 осіб<sup>64</sup>.

Слабкою ланкою як імперської, так і, зокрема, української промисловості, було машинобудування. Для характеристики цього аспекту проблеми стали у пригоді дослідження В.І. Бовикіна, який проаналізував структуру металообробної промисловості в роки економічної кризи й наступної депресії (1900–1908 рр.). Про це свідчать дані таблиці 4.

Таблиця 4

**Структура металообробної промисловості Російської імперії в 1900–1908 рр.<sup>65</sup>**

Підгалузі металообробної промисловості	1900 р.			1908 р.			Ріст суми виробництва (%)
	К-сть заводів	Сума виробництва (тис. руб.)	Питома вага (%)	К-сть заводів	Сума виробництва (тис. руб.)	Питома вага (%)	
Переробка металів	287	114 473	30,6	380	142 229	33,3	24,2
Виробництво різних металевих виробів	690	50 064,2	13,4	673	59 772,3	14	19,4
Ремонт	288	7 140,6	1,9	315	14 038,2	3,3	96,6
Машинобудування	539	20 1916	54,1	552	211 481,8	49,4	4,7
Загалом	1804	373 593,8	100	1 920	427 521,3	100	14,4

Із таблиці видно, що сума виробленої одним машинобудівним підприємством продукції у середньому в 1900 р. становила 374 612 руб., а в 1908 р. — 383 119 руб. Загальна сума машинобудівного виробництва становила в 1900 р. 201 916 тис. руб., а в 1908 р. — 211 481,8 тис. руб. До річного виробництва продукції паливно-металургійного комплексу Донбасу й Придніпров'я (379 млн руб.) це було майже вдвічі менше. За 8 років кількість машинобудівних підприємств збільшилася лише на 13 — з 539 до 552. Питома вага машинобудування у структурі металообробної промисловості зменшилася за ці роки з 54,1% до 49,4%, а сума виробництва зросла тільки на 4,7%. Порівняно з машинобудуванням сума переробки металів зросла, як свідчать дані таблиці, на 24,2%, а випуску різних металевих виробів — на 19,4%. Отже, машинобудування й на початку ХХ ст. залишалося надзвичайно слабкою складовою імперської промисловості.

Заслуговує на увагу й структура імперського машинобудування. Питома вага паровозо- і вагонобудування зменшилася у 1908 р. порівняно з 1900 р. з 45,5 до 40,7%, суднобудування — з 3 до 2,2%, а випуск котлів — з 12,2 до 5,4%. Навпаки, виробництво сільськогосподарських машин і знарядь зросло за ці роки з 6 до 12,6%, а інших машин і механізмів — з 33,3 до 39,1%<sup>66</sup>. Найбільш вразливою стороною машинобудівної промисловості було те, що галузі, які випускали засоби виробництва були недостатньо розвиненими. Повсюдно не

вистачало вітчизняних верстатів. Звідси неминуче впливала величезна залежність від зарубіжних експортерів передових технологій.

Важливе значення має дослідження розвитку машинобудівної галузі промисловості на українських землях. За даними радянських істориків, продукція цієї галузі оцінювалася на початку XX ст. у 140 млн руб. У середньому на рік<sup>67</sup>, порівняння цих показників з даними табл. 4 показує, що частка українського машинобудування становила у ціновому вираженні більше половини від загальноімперського. На жаль, у вітчизняній історіографії закріпилася традиція, коли висвітлення цього аспекту досліджуваної проблеми обмежується найчастіше підприємствами Донбасу й Придніпров'я та почасти Харкова чи Миколаєва. Тим часом документальні джерела засвідчують, що підприємства металообробної промисловості, у тому числі й машинобудівні, були й в інших регіонах України.

У цьому розумінні досить солідно виглядала Київська губернія. На 25 вересня 1899 р. тут функціонувала ціла низка машинобудівних, механічних та інших металообробних підприємств. Серед них вигідно вирізнялося своєю продуктивністю акціонерне товариство Південно-Російського машинобудівного заводу в м. Києві, на якому працювало 800 чол.<sup>68</sup> Досконаліми для того часу технологіями володіло підприємство машинобудівного товариства А. Гретера й О. Криванека у м. Києві, чисельність виробничого персоналу якого досягала майже 1000 осіб<sup>69</sup>. На машинобудівному заводі Ольшанського в м. Києві в 1899 р. працювало 288 чол.<sup>70</sup> Важливе значення для подальшого розвитку продуктивних сил мала виробнича діяльність машинобудівного заводу «Прогрес» у м. Бердичеві, де працювало 360 осіб, механічного заводу у м. Фастові, київського заводу ковного чавуну<sup>71</sup> та ряду інших підприємств.

Херсонська губернія також мала низку механічних, сталеливарних, суднобудівних, машинобудівних підприємств. За даними канцелярії київського окружного інспектора, їх було тут щонайменше 11, не рахуючи заводів землеробських машин, зокрема, на заводі «Товариства суднобудівних і механічних заводів» у Миколаєві в 1899 р. працювало 2693 чол. На підприємстві «Товариства механічного виробництва у Південній Росії» в Миколаєві працювало 1295 осіб<sup>72</sup>. На казенних суднобудівних верфях будували у Херсоні та Севастополі. Механічні, слюсарно-ковальські, чавуноливарні та інші металообробні підприємства функціонували в містах Волинської, Чернігівської, Полтавської, Подільської, Харківської губерній<sup>73</sup>.

У структурі машинобудівної промисловості України провідну роль відігравало транспортне й сільськогосподарське машинобудування. Їх розвиток стимулювався найперше потребами паливно-металургійного комплексу й торгового землеробства. Найважливішими центрами транспортного машинобудування стали Харків і Луганськ, де наприкінці 1890-х рр. було введено в експлуатацію паровозобудівні заводи. На початку XX ст. вони давали від 23 до 31% загальноімперського виробництва паровозів. З 1895 до липня 1912 рр. у Харкові було вироблено 1846 паровозів, а в Луганську з 1900 по 1911 рр. — 145<sup>74</sup>. Напередодні Першої світової війни питома вага цих підприємств в імперському

паровозобудуванні досягла 40%<sup>75</sup>. Товарні вагони випускали підприємствах Києва, Харкова, навіть майстерні деяких металургійних заводів. У 1913 р. в Україні було збудовано близько восьмої частини залізничних вагонів загальноімперського виробництва. Проте основні урядові замовлення на вагони віддавалися, попри відсутність там мінерального палива, підприємствам, розташованим у власне Росії — Коломні, С.-Петербурзі, Сормовому тощо.

Поступовий перехід сільського господарства України на шлях інтенсивного господарювання, який розпочався наприкінці XIX ст., прискорив виробництво і впровадження машинної техніки та знарядь праці в поміщицьких і заможних селянських господарствах. Протягом цього періоду підприємства, що виробляли землеробську техніку, з'явилися в усіх регіонах підросійської України.

За даними міністерства фінансів, у Харківській губернії в 1894 р. було 6 заводів землеробських машин, на яких працювало 568 робітників. Вироблена ними продукція оцінювалася у 550 780 руб. Розвиток сільськогосподарського машинобудування на Харківщині прискорився на початку XX ст. Чисельність робітників збільшилася з 564 у 1900 р. до 1882 у 1910 р., або на 234%. Продуктивність підприємств зросла з 700 тис. руб. до 3040 тис. руб., або на 334%. Ріст продуктивності заводів землеробських машин у губернії помітно уповільнився в роки економічної депресії, особливо в 1905–1907 рр., і значно прискорився в 1909–1910 рр. Останнє стало наслідком зростання врожайності зернових і купівельної спроможності сільських господарств, а отже й попиту на сільськогосподарські машини та знаряддя. Проте поденна заробітна плата робітників на цих підприємствах зросла тільки на 10% — з 1,31 до 1,44 руб<sup>76</sup>. Про збільшення обсягів випуску землеробської техніки у Харківській губернії на початку XX ст. в абсолютних цифрах свідчать дані таблиці 5.

Таблиця 5

**Виробництво землеробської техніки на заводах Харківщини у 1910 р.<sup>77</sup>**

Сільськогосподарська техніка	Чисельність с/г машин і знарядь
Плуги та інші пристосування з обробітку ґрунтів	18 100
Сівалки	13 650
Жатки	5 300
Молотарки	2 075
Віялки і сортувалки	1 000

Із таблиці видно, що на Харківщині вироблялася як землеробська техніка з обробітку ґрунтів, так і збиральна. Найпотужніші підприємства сільськогосподарських машин розташовувалися в місті Харкові. Це, перш за все, заводи Мельгозе і Гельферіх-Саде, чия продукція використовувалася переважно в поміщицьких господарствах.



За даними бюро сільськогосподарської механізації, у Російській імперії діяли сотні підприємств з випуску землеробської техніки. Більшість їх функціонувало на території Таврійської, Херсонської, Катеринославської та Київської губерній. Серед них виділялися своєю продуктивністю завод з виробництва жаток у Бердянську Д. Грієвза, фірма «Франц і Шредер» у селищі Ней-Гальбштадт Бердянського повіту Таврійської губернії, завод А.А. Классена у колонії Сергіївка Мелітопольського повіту, фабрика сільськогосподарських машин у Білій Церкві Київської губернії, завод із виробництва землеробських машин в Єлисаветграді (Ельворті), завод І.І. Гена в Одесі та ряд ін. На кожному з них працювало від 100 до 600 робітників<sup>78</sup>.

На початку XX ст. Україна стала головним центром сільськогосподарського машинобудування в Росії. За даними сучасних дослідників, усіма підприємствами імперії в 1911 р. було вироблено різних землеробських машин і знарядь на 50 317 тис. руб., у тому числі у Царстві Польському на 4 134 тис. руб., Таврійській губернії — 8 768, Херсонській — 8 571, Катеринославській — 7 255, Харківській — 4 064, Київській — 1 322, Ліфляндській — 1 969, Орловській — 1 865, Московській — 1 850, Саратовській — на 1 093 тис. руб.<sup>79</sup> З цих цифр видно, що тільки на теренах п'яти українських губерній у 1911 р. було випущено землеробської техніки на 29 980 тис. руб., або 59,58% від усього імперського виробництва.

Рекордні врожаї 1909–1910 рр. посприяли розвитку сільськогосподарського машинобудування. За даними Ради з'їздів фабрикантів землеробських машин і знарядь, на всіх заводах і в майстернях імперії цього профілю працювало у 1908 р. 25 529 чол., а продуктивність цих підприємств становила 36 176 тис. руб. Три роки по тому в цій промисловій галузі було зайнято вже 36 тис. робітників, а вартість виробленої продукції перевищувала 51 млн руб.<sup>80</sup> Проте вразливою стороною сільськогосподарського машинобудування було те, що вітчизняні заводи неспроможні були повною мірою задовольнити попит сільських господарств на землеробську техніку. Протягом 1906–1912 рр. ввіз сільськогосподарської техніки з Німеччини, Великої Британії, США, Австрії, Швеції та інших країн становив близько половини від її загального споживання в імперії<sup>81</sup>. Найбільш гострим був дефіцит складних збиральних машин, сепараторів для молочного господарства тощо<sup>82</sup>. Попри все сільськогосподарське машинобудування України посіло провідне місце в імперії.

Наприкінці XIX ст. українські землі Росії стали ще й важливим центром суднобудування. Щоправда, протягом тривалого часу кораблі Чорноморського флоту споруджувалися переважно на казенній верфі в Миколаєві або замовлялися за кордоном. Лише незначна частина замовлень на судна невеликої водотоннажності віддавалися приватним підприємствам Херсона, Одеси й Севастополя. Проте загострення міжнародних відносин в Європі змусило уряд звернутися до послуг великих приватних підприємств. Унаслідок цього бельгійське «Анонімне товариство суднобудівних, механічних і ливарних заводів» розпочало будівництво великої судноверфі в Миколаєві. В офіційних документах завод почали йменувати французьким словом «Наваль» («Морський»). У жовтні

1897 р. відбулося офіційне відкриття цього підприємства<sup>83</sup>. Завод «Наваль» будував міноносці, парові машини для військових кораблів, а пізніше й панцерники та підводні човни<sup>84</sup>. Зростання на початку XX ст. випуску озброєнь спричинило значні витрати. З огляду на сприятливу фінансову кон'юнктуру керівництво Міжнародного комерційного банку взялося за створення в Миколаєві ще одного приватного підприємства — Російського суднобудівного товариства «Россуд». Восени 1911 р. заводи «Наваль» і «Россуд» розпочали виконання головного замовлення морського міністерства — трьох лінійних кораблів. Усе це вимагало великої кількості якісного металу. Основна частина сталі постачалася Донецько-Юр'ївським і Нікополь-Маріупольським товариствами. Майже всі надходження металу контролювалися монопольним об'єднанням «Продамет»<sup>85</sup>.

Незрівнянно менше уваги уряд Російської імперії приділяв створенню комерційного флоту. У 1900 р. чисельність парових суден на всіх морях становила 709 одиниць, з них 42% було приписано до портів Чорного й Азовського морів. Наприкінці XIX ст. парові судна тоннажем понад 2000 були тільки на Чорному та Азовському морях і належали Російському товариству пароплавства й торгівлі та Добровільному флоту. На початку 1914 р. паровий флот Азово-Чорноморського басейну досяг 438 одиниць, а тоннаж вимірювався 417 006<sup>86</sup>.

Однак значення наведених цифр не слід перебільшувати. Комплексний підхід до аналізу різних аспектів цієї проблеми свідчить, що участь торгового флоту в експортно-імпортній торгівлі під російським прапором була мізерною. У 1897 р. ці судна вивезли на зовнішні ринки 26 млн пудів різних вантажів, а під іноземним — 686 млн пудів, або 96,21% від усього експорту<sup>87</sup>.

Головним перевізником промислової і сільськогосподарської продукції на морських шляхах була Великобританія. Наприкінці XIX — на початку XX ст., близько 57% експортно-імпортних операцій здійснювалися морським торговельним флотом саме цієї країни. «Майже весь наш експорт перебуває в іноземних руках», — відзначалося у пресі<sup>88</sup>. Але найголовнішим було те, що можливості російського торгового флоту були вкрай обмеженими з погляду перспектив його подальшого розвитку. У доповіді четвертому з'їзду судновласників відзначалося, що парк суден поповнюється в основному шляхом придбання старих іноземних кораблів, а при замовленні нових пароплавів російські фірми звертаються майже винятково до іноземних суднобудівних заводів. За даними щорічного статистичного видання Ради з'їздів представників промисловості й торгівлі за 1913 р., на долю суднобудування Російської імперії припадало лише 11,7% вітчизняних торгових суден<sup>89</sup>.

Торгове мореплавство Російської імперії через свою слабкість було неспроможним конкурувати з такими країнами, як Великобританія, Німеччина, Франція і навіть Австро-Угорщина, які володіли чималою кількістю морських суден і колосальною фінансовою підтримкою приватних капіталів. «Хто не знає, — писав дослідник цього аспекту проблеми Шавров, — що наша зовнішня торгівля тільки за назвою російська, а купівлею всередині країни і експортом наших виробів за кордоном займаються агенти великих іноземних фірм, які часто

мають свої власні пароплави для відправки вантажів з наших приморських міст<sup>90</sup>». Таке становище призвело майже до повної залежності торгового землеробства України й Росії від зовнішніх ринків. До того ж місцеві виробники й експортери сплачували щорічно іноземному торговому мореплавству близько 60–70 млн руб.<sup>91</sup>

Ще більш слабкою була російська хімічна промисловість. В Україні її представляли содові заводи поблизу Слов'янська й у Лисичанську. У 1900 р. тут вироблялося 63% соди Російської імперії. На території України знаходилися й основні центри видобутку солі. У Донецькому басейні це були Бахмутський повіт Катеринославської й Ізюмський повіт Харківської губерній (поблизу м. Слов'янська). У 1913 р. тут видобули загалом 39,02 млн пудів кухонної і виварної солі. Ще близько 23,6 млн пудів видобувалося у середньому за десятиліття 1904–1913 рр. у Чорноморсько-Азовському регіоні. За майже повної відсутності у країні холодильних систем наявність солі у належних обсягах забезпечувала зберігання швидкопсувних продуктів.

Для повнішого відображення промислового розвитку українських земель російської імперії наприкінці XIX — на початку XX ст. слід відзначити, що майже в усіх регіонах була велика кількість підприємств, що відносилися до різних промислових галузей, окрім важкої промисловості й машинобудування. Серед них можемо назвати суконні, фарфорові, фаянсові й кришталеві фабрики, складувні підприємства. Значного поширення набули цегляні й лісопильні заводи, гончарні, вапняні, паперові, ткацькі й сірникові фабрики тощо. На кожному з таких підприємств працювали десятки, сотні, а то й тисячі робітників.

Дуже цінними для висвітлення цього аспекту проблеми є дані канцелярії київського окружного інспектора. Згідно з ними, у Волинській губернії наприкінці XIX ст. було 30 великих заводів і фабрик. На кожному з цих підприємств працювало від ста до тисячі робітників<sup>92</sup>. Зокрема, на суконній фабриці налічувалося 198 працівників, паркетній — 168, фаянсовому заводі — 393, фарфоровому — 247, цементному — 166, цукровому в м. Андрушівка Житомирського повіту — 946 робітників<sup>93</sup>. У Чернігівській губернії в 1899 р. налічувалося 33 підприємства з кількістю робітників від ста до тисячі й більше<sup>94</sup>. На восьми суконних фабриках працювало 2934 робітника, на ткацькій — 845, на Софіївській сірниковій фабриці в Новозибківському повіті — 1050, на коноплепрядильній — 660<sup>95</sup>. Продукція сірникових і суконних підприємств губернії збувалася не тільки на внутрішньому, але й на зовнішніх ринках, зокрема в Ірані та країнах Близького Сходу<sup>96</sup>. У Таврійській губернії в тому році було 16 підприємств в кількості робітників понад сто чоловік на кожному. На них працювало загалом 2836 осіб. Окрім підприємств землеробських машин, тут були тютюнові, консервні, крохмальні та ін. фабрики<sup>97</sup>. У Подільській губернії налічувалося 52 промислових заклади з чисельністю понад сто робітників. На них працювало, за нашими підрахунками, у 1899 р. 28 440 осіб, або у середньому 547 робітників на одне підприємство<sup>98</sup>. Тут переважала цукрова галузь. На Гніванському пісочно-рафінадному заводі було зайнято 2742 робітника<sup>99</sup>. Одним із найбільших в Україні й у всій Європі був Тростянецький

цукрово-пісочний завод. Він належав французькому товариству, його акціонери перебували у столиці Франції — Парижі. Виробництво цукрового піску тут перевищувало 600 тис. пудів щорічно<sup>100</sup>. На теренах київської губернії налічувалося 121 велике підприємство. За нашими підрахунками, на них працювало 40 954 робітника, або у середньому на одне підприємство 338 осіб чоловічої і жіночої статі<sup>101</sup>. Ряд підприємств на вересень 1899 р. були новозбудованими й тому не мали ще необхідного персоналу. Окрім цукрових, машинобудівних і механічних, тут були ще й консервні та цегляні заводи, великі лісопильні підприємства, меблеві фабрики тощо. На паперовій фабриці в Радомишльському повіті налічувалося 777 робітників<sup>102</sup>. Значно менше було великих підприємств, із чисельністю понад 100 робітників, на Полтавщині — 15. В основному це цигаркові й тютюнові фабрики, винокурний завод у Карлівці Костянтинівського повіту, льонотіпалкове підприємство тощо. На них на 12 жовтня 1899 р. працювало 2409 робітників, 65 підприємств із чисельністю робітників понад сто чоловік налічувалося у Херсонській губернії. Окрім заводів суднобудівних, механічних, землеробської техніки, тут було чимало лісопильних, цегляних, тютюнових, кондитерських та ін. підприємств. На всіх великих промислових закладах губернії працювало близько 18 тис. робітників<sup>103</sup>. Отже, на теренах семи українських губерній наприкінці XIX ст. було, за нашими підрахунками, 332 підприємства з чисельністю робітників у кожному від ста до тисячі й більше. На них працювало щонайменше 117 600 робітників.

Слід визначити, що в усіх регіонах України було набагато більше підприємств чисельністю в декілька десятків робітників. Підтвердженням цьому можуть служити дані канцелярії волинського губернатора. У 1903 р. в губернії налічувалося 1656 фабрик і заводів, на яких працювало 20 394 робітника<sup>104</sup>. Загальна продуктивність цих підприємств перевищувала 33 515 тис. руб.<sup>105</sup>

У Харківській губернії ще в 1895 р. налічувалося 893 промислових підприємства, серед них 360 фабрично-заводського типу. На них працювало 25 219 робітників, або у середньому на одне підприємство 70 осіб. На Поділлі в 1895 р. діяло 5367 промислових підприємств, на яких працювало 25,4 тис. чол. У Херсонській губернії у 1895 р. налічувалося 14 798 промислових підприємств, але більшість із них була дрібною. На них було вироблено продукції на 23,4 млн руб.<sup>106</sup>

Аналіз розвитку промисловості по губерніях під російською Україною показує, що наприкінці XIX ст., провідне місце за виробництвом промислової продукції посідали Київщина, Катеринославщина і Харківщина. Якщо взяти всю промислову продукцію, вироблену на той час в Україні за 100%, то на Київщину припадало 19,9%, на Катеринославщину — 19,4, на Харківщину — 15,6, на Поділля — 10,2, на Херсонщину — 9,4, на Волинь — 8,9, на Чернігівщину — 8,6, на Полтавщину — 5,5, на Таврію — 2,5%<sup>107</sup>.

Значну роль у задоволенні потреб місцевого населення відігравали кустарі. Найбільш поширеними продуктами кустарної промисловості були гончарні вироби, вози, килими, полотно, сукно, скатертини, меблі, сільськогосподарські знаряддя праці, одяг, взуття, оброблені шкіри та багато іншого. Загалом на

кустарних промислах традиційно зосереджувалося місцеве текстильне виробництво. У Волинській губернії чисельність кустарів у 1905 р. становила 109 668 осіб, у тому числі у сільській місцевості — 74 096 осіб<sup>108</sup>. У подільській губернії кількість кустарів перевищувала напередодні Першої світової війни 77 тис. осіб<sup>109</sup>. На Полтавщині налічувалося понад 130 тис. сімей, які виготовляли різні кустарні вироби<sup>110</sup>. У харківській губернії кількість ткачів на той час становила 9 тис., чоботарів — 6 тис., кравців — близько 5 тис., ковалів — 3 тис., столярів — майже 3 тис., колісників — 1635<sup>111</sup>. В усіх повітових містах України налічувалося по декілька сотень, а подекуди й тисяч ремісників, які спеціалізувалися на виробництві тієї чи іншої продукції<sup>112</sup>.

Загалом кількість працюючих у кустарних промислах перевищувала в декілька разів чисельність робітників фабрично-заводської промисловості. Це пояснюється замалою продуктивністю землеробської праці та уповільненим ростом фабрично-заводського виробництва в Російській імперії, котре було ще неспроможне повною мірою забезпечити населення предметами повсякденного вжитку за помірними цінами.

Слід також відзначити, що на початку XX ст., в підросійській Україні виникли нові кустарні промисли, що було викликане потребами сільського господарства, яке вже стало на шлях інтенсивного розвитку. У зв'язку з цим у пресі зазначалося про зростання споживання сільськими господарями машин і знарядь праці в поміщицьких і селянських господарствах, що виготовлялися саме кустарями, особливо у Харківській, Полтавській, Подільській та інших губерніях України. «Кустарі виробляють майже всі землеробські машини, — констатував часопис всеросійського об'єднання промисловості й торгівлі, — за винятком найбільш складних, що мають те чи інше спеціальне призначення. Головним чином виготовляються плуги, борони, віялки, а також молотарки, приводи, сортування і зерносушарки<sup>113</sup>». Ці слова підтверджуються на матеріалах України. Так, винахідник Гордієнко з м. Прилуки Полтавської губернії демонстрував на Всеросійській кустарній виставці виготовлені ним різноманітні сільськогосподарські знаряддя праці, у тому числі продуктивний плуг «типу Шварца»<sup>114</sup>. Талановитий винахідник Ф. Савчук, що вів хутірське господарство в с. Романів Липовецького повіту Київської губернії, на сільськогосподарській виставці в м. Умані отримав у 1910 р. премію за сконструйовану ним віялку, що відзначалася зручністю і продуктивністю<sup>115</sup>.

Отже, в Україні наприкінці XIX — на початку XX ст. поряд із підприємствами важкої, металообробної, машинобудівної та інших, галузей промисловості збереглися різноманітні кустарні промисли, що давали товари масового вжитку.

Володіючи широким спектром землеробських культур і тваринницькими ресурсам, Україна з давніх пір відзначалася промисловою переробкою сільськогосподарської сировини. У XVIII ст., міста, розташовані в лісостеповій зоні, стали центрами виробництва крупчатного борошна, яким забезпечувалися обширні навколишні території<sup>116</sup>. У пореформену добу важливого господарського значення набули тут тваринництво і птахівництво, садівництво, тютюнництво,

хмелярство. Не менше значення у харчовій промисловості мало виробництво спирту, горілки, виноградного вина, рослинної олії. У першій половині XIX ст. в Україні поширили посіви буряку й виникло цукроваріння. Через конкуренцію іноземного тростинного цукру ця галузь промисловості розвивалася спочатку дуже повільно. Але сприятливі природно-кліматичні умови для вирощування буряків, надлишок робочих рук, удосконалення виробництва на цукрових заводах і, зрештою, будівництво залізничної мережі надзвичайно прискорили її розвиток.

Безперечно, найбільше значення в усьому обсязі харчової промисловості наприкінці XIX ст., мали цукробурякова і борошномельна промисловість. Про це повідомляв, зокрема, імператора Миколу II генерал-губернатор Південно-Західного краю М.І. Драгомиров наприкінці березня 1903 р. Ці промислові галузі, відзначав він, переробляють місцеві продукти — зерно та буряк — і забезпечують цукром і борошном внутрішній ринок. Їх становище не залежить від будь-яких прикростей, що можуть виникати через політичну нестабільність у міжнародних відносинах, чи падіння або підвищення курсу рубля тощо. «Усі вигоди від цієї промисловості дістаються Росії і вона не ділиться ними з іноземцями»<sup>117</sup>, — констатував М.І. Драгомиров.

Про зростаючі темпи цукрового виробництва свідчать такі дані. За 1871–1880 рр. в Російській імперії було одержано 120,9 млн пудів, 1881–1890 рр. — 220,8, 1891–1900 рр. — 362,2 млн пудів цукру<sup>118</sup>. За 13 років із 1898–1899 до 1911–1912 рр., виробництво солодкого продукту зросло з 41,4 до 117,2 млн пудів<sup>119</sup>. Але в наступні роки наступив певний збій. У сезоні 1911–1912 рр. фіксувався спад до 112,4, а в 1912–1913 рр. — навіть до 76,7 млн пудів<sup>120</sup>. І тільки в 1913–1914 рр. було вироблено 94 630 тис. пудів цукру<sup>121</sup>.

Протягом усіх років лєвова частка цукру вироблялася на заводах, розташованих на території України. У сезоні цукроваріння 1894–1895 рр. налічувалося 154 цукрових заводи, які виробили 26,3 млн пудів цукру, або близько 87% від загальноімперських обсягів. У подальшому площі посівів буряків розширювалися і відповідно зростало виробництво цукру. У 1911–1913 рр. під буряковими плантаціями в Україні було зайнято максимальні майже 560 тис. дес., що дозволило зрівнятися за цим показником із Німеччиною, яка була рекордсменом у зазначеній галузі виробництва<sup>122</sup>. Водночас зросла й кількість цукрових заводів, виробнича діяльність яких приносила їх власникам великі прибутки. У сезоні цукроваріння 1908–1909 рр. в імперії діяло 275 цукробурякових підприємств, із них на українських землях — 187, на території Царства польського — 49, власне російських губерній — 38, Бессарабії — 1<sup>123</sup>. За даними часопису Всеросійського товариства цукрозаводчиків, напередодні Першої світової війни в імперії налічувалося 314 працюючих заводів. На теренах тільки трьох губерній Правобережної України — Київської, Подільської і Волинської — було 133 піскових, 13 пісково-рафінадних і 9 рафінадних, а всього — 155 підприємств. Усього у лівобережній Україні діяло 52 заводи, у тому числі на Харківщині — 27, Полтавщині — 13, Чернігівщині — 12. Два цукрових заводи було у Херсонській губернії. Загалом в Україні на 1913 р.

налічувалося 209 цукрових підприємств, які виробляли понад 80% цукру від загальноросійського обсягу. Решта відповідних промислових закладів розташовувалася на території власне російських губерній у Царстві Польському<sup>124</sup>.

У цукровій промисловості працювала чимала частина працездатного населення, а реалізація її продукції на внутрішньому і зовнішньому ринках гарантувала величезні грошові надходження до державного бюджету, зміцнювала позиції російського рубля на європейському ринку. У 1913 р. валова продукція цукрових підприємств підросійської України, на яких було зайнято близько 125 тис. робітників, оцінювалася в 220 млн руб., а її питома вага у загальному обсязі промисловості українських губерній становила 16%<sup>125</sup>.

Поряд із цукровою Україна мала потужну борошномельну промисловість. За узагальненими даними, на початку XX ст., тут було 700 великих промислових млинів, близько 10 тис. середніх і понад 120 тис. дрібних, переважно вітряків. Вони перемелювали протягом року у середньому 500 тис. пудів продовольчого зерна, у тому числі близько 170 млн пудів виробляло велике товарне млинарство<sup>126</sup>. Докладну інформацію щодо українського млинарства знаходимо в документальних джерелах та працях дослідників цієї проблеми. Так, у губерніях Правобережної України в 1893 р. було 397 товарних млинів<sup>127</sup>. У 1905 р. на одній тільки Волині налічувалося 507 промислових млинів, у тому числі 130 парових і 377 водяних<sup>128</sup>. На 708 товарних млинах цього регіону в 1903 р. було перероблено 68 млн пудів продовольчого зерна<sup>129</sup>. На початку XX ст. у Лівобережній Україні на великих промислових млинах вироблялося близько 49 млн пудів борошна щорічно, а у трьох південних губерніях у середньому близько 73 млн пудів<sup>130</sup>.

Серед джерел цієї проблеми слід найперше виділити статистичні дані Полтавського губернського земства за 1901–1908 рр. Згідно з ними, річна продуктивність великого товарного млинарства в усіх разом узятих українських губерніях за цей період становила у середньому 376,4 млн пудів<sup>131</sup>. Причому у Правобережній Україні розмелювалося 148,8 млн пудів продовольчого зерна, Південній — 117,9 і Лівобережній — 109,7 млн пудів. Найбільшою продуктивністю відзначалася млинарство Полтавщини, де на великих товарних млинах перероблялося у середньому 67,6 млн пудів продовольчого зерна щорічно<sup>132</sup>.

У наступні роки млинарство України стало ще більш потужним. Промислові млини оснащувалися вдосконаленими нафтовими двигунами, газогенераторами, вальцювальними верстатами тощо, помітно зросла їх продуктивність. У роки Першої світової війни, за даними статистиків особливої наради з продовольства, «нормальний» річний розмол продовольчого зерна на теренах українських губерній становив на одних тільки товарних млинах I–V розрядів 284 616 тис. пудів<sup>133</sup>. Слабкою стороною борошномельної промисловості була зависока собівартість переробки зерна внаслідок нестачі вітчизняних машин і агрегатів до них та високих митних тарифів на імпортоване обладнання.

Важливе місце у структурі харчової промисловості України займало винокурне виробництво. У 1862–1863 рр. тут працювало 1485 заводів, на яких було одержано 7359 тис. відер спирту, або близько 31% від виробництва в

європейській частині Російської імперії. У 1883–1884 рр. кількість працюючих винокурних підприємств скоротилася до 550, але об'єми вигнаного спирту зросли до 8972 тис. відер<sup>134</sup>, що свідчило про концентрацію виробництва у цій промисловій галузі. У Російській імперії та частина спирту, що використовувалася для технічних потреб, не перевищувала 7%, а на виготовлення різноманітних горілчаних напоїв ішло 77%<sup>135</sup>. Решта спирту вивозилася переважно на ринки країн Західної Європи і Близького Сходу. Зокрема, населення українських губерній спожило в 1913 р. 21 520,8 тис. відер горілки міцністю 40°<sup>136</sup>. Дохід державної скарбниці від усього надзвичайно зріс на початку XX ст. — з 394,6 млн руб. у 1902 до 749,7 млн руб. у 1913 рр.<sup>137</sup> Відтак бюджет Російської імперії почали називати «п'яним».

Слід зазначити, що помітну роль у харчовій промисловості під російської України відігравало й виробництво виноградного вина, медо- та пивоваріння. Медоварне виробництво було розвинуте в Лівобережній Україні. У 1909 р. на 43 підприємствах цього регіону одержали 565 тис. відер меду<sup>138</sup>. Виноградним славилися Таврійська, Херсонська й частини Катеринославська та Подільська губернії. У 1910 р. тут було вироблено 4 млн відер виноградного вина на суму близько 20 млн руб., а це становило четверту частину в усій Російській імперії<sup>139</sup>. Що стосується пивоваріння, то, за статистичними даними, у 1912 р. населення Російської імперії спожило 87 млн відер пива<sup>140</sup>. В українських містах і навіть містечках майже повсюдно були пивоварні. З виробництвом цього напою безпосередньо пов'язаний розвиток хмелярства. Адже без високоякісного хмелю годі й думати про продуктивне пивоваріння. Виробництво хмелю в Україні, особливо на Волині, набуло поширення наприкінці XIX — на початку XX ст. У 1912 р. Волинська губернія дала 250–300 тис. пудів кращих культурних сортів цієї культури, що задовольняло потреби вітчизняних пивоварних заводів, а надлишок вивозив на ринки європейських країн<sup>141</sup>. Хміль розводили також у Подільській, Київській, Харківській і Чернігівській губерніях<sup>142</sup>.

Підприємства харчової промисловості набули поширення в усіх містах і регіонах під російської України. Наприклад, промисловість Подільської губернії базувалася переважно на харчовій галузі. Про це незаперечно свідчать статистичні дані. У 1909 р. чисельність фабрично-заводських робітників у цьому регіоні досягла 37 970 осіб. А на підприємствах, що обробляли продукти рослинного походження, трудилося 32 894 робітника, або 86,63% від зайнятих у промисловому виробництві. З них на цукрових заводах — 22 981 робітник, на борошномельних — 6438, на винокурних підприємствах — 1216 робітників<sup>143</sup>. У приморській Одесі напередодні Першої світової війни діяло 420 промислових закладів. Найпоширенішими серед них були борошномельні, тютюнові, пивоварні, олійницькі, ковбасні, цукрорафінадні, кондитерські та інші виробництва. Питома вага підприємств з обробки харчових продуктів становила не менше 70% від усього фабрично-заводського виробництва<sup>144</sup>. У повітовому місті Полтавської губернії Кременчуці перероблялася величезна кількість сільськогосподарської продукції. У 1912 р. олійні підприємства міста виробили 249 тис. пудів олії, пивоварні — 205 тис. пудів пива, макаронні фабрики і крупорушки —



995 тис. пудів, кондитерська фабрика — 250 тис. пудів цукерок. У Кременчуці функціонувала хлібна біржа й місто, маючи потужне млинарство, відправляло щорічно на світовий ринок та в російські губернії сотні тисяч пудів високоякісного пшеничного борошна<sup>145</sup>. У невеличкому містечку Вовчанську Харківської губернії на 1912 р. діяли пивоварні заводи, промисловий млин, товарні олійниці, холодильний і салотопний заводи та інші підприємства з переробки сільськогосподарської сировини<sup>146</sup>. В Юзівці, Горлівці, Краматорську та інших містах у регіоні паливно-металургійної промисловості з'явилася безліч підприємств, що переробляли сільськогосподарську сировину для прохарчування робітників і службовців та членів їхніх сімей. Ці міста й робітничі селища стали пунктами збуту свійської птиці, курячих яєць тощо. Продаж овочів і фруктів, решти продовольчих товарів, що завозилися з Харківщини й інших українських губерній, виражалася тут у мільйонних сумах.

Досить цікаві узагальнюючі дані, що відносяться переважно до цукрової, борошномельної й тютюнової промисловості українських губерній на початку XX ст., навів у часопису Всеросійського об'єднання промисловості й торгівлі К. Комаровський. Отже, у цих галузях харчового виробництва налічувалося в Київській, Харківській, Чернігівській і Полтавській губерніях 1904 промислових і торгових підприємств. Сума їхнього обороту в 1911 р. становила 329 405 тис. руб. Найчастіше це були досить великі підприємства. На кожне з них припадало у середньому на рік понад 173 тис. руб. обороту<sup>147</sup>. Лідером у цих галузях промисловості й була Київщина. Тут налічувалося 1223 підприємства з річним оборотом 131 544 тис. руб.<sup>148</sup> Для порівняння важливості харчової промисловості в перелічених тут губерніях наведемо такі факти. У 1810 підприємств з обробки тваринних продуктів, і виробів із корисних копалин, волокнистих речовин, хімічних продуктів товарів ремісничих майстерень і кустарних артілей річний оборот виражався цифрою 71 747 тис. руб.<sup>149</sup>, або 4,6 рази менше, ніж у підприємствах харчової промисловості зазначених тут губерній. На одне підприємство припадало у середньому 39,6 тис. руб. річного обороту<sup>150</sup>.

Наведені дані є ключовими для узагальненого з'ясування ролі та значення харчової промисловості на теренах усіх українських земель Російської імперії. У 1913 р. з 655,3 тис. промислових робітників під російської України в галузях харчової промисловості працювало 27,9% їх загальної кількості. Валова продукція становила 36,2% від усього промислового виробництва, а в абсолютних цифрах — 568 млн руб., що перевищувало вартість продукції надпотужного паливно-металургійного комплексу Донбасу й Придніпров'я на 189 млн руб.<sup>151</sup> Таким чином, економічний розвиток на українських землях Російської імперії в останній третині XIX — на початку XX ст. відзначався особливостями, які стали своєрідним відображенням тенденції формування як світового, так і російського капіталізму, що базувався на історичних традиціях бюрократичної державності. Останні ж тісно переплелися з феодално-кріпосницькими пережитками. Водночас Україна мала певні відмінності, пов'язані з її історичним минулим та господарськими традиціями. Це сприяло становленню й розвитку не тільки

важкої та машинобудівної промисловості, але й різноманітних галузей переробки сільськогосподарської продукції.

- 
- <sup>1</sup> Южно-русская сельскохозяйственная газета. — 1915. — 17 сентября.
- <sup>2</sup> *Боффа Д.* История Советского Союза. В 2 т. — Т. 1. — Москва, 1990. — С. 16.
- <sup>3</sup> Там же.
- <sup>4</sup> *Гиндин И.Ф.* Государственный капитализм в России домонополистического периода // Вопросы истории. — 1964. — № 9. — С. 76–77.
- <sup>5</sup> Там же. — С. 85.
- <sup>6</sup> *Менделеев Д.* К познанию России: С приложением карты России. — Санкт-Петербург, 1906. — С. 84.
- <sup>7</sup> История СССР с древнейших времен до наших дней: В 2 сериях. В 12 томах. — Т. 6. — Москва, 1968. — С. 18.
- <sup>8</sup> *Зив В.С.* Иностраные капиталы в русской горнозаводской промышленности. — Петроград, 1917. — С. 10, 59, 61, 64, 77.
- <sup>9</sup> Горно-заводское дело. — 1916. — № 12. — С. 13173.
- <sup>10</sup> *Берлин П.* Русская буржуазия в старое и новое время. — Москва, 1922. — С. 199.
- <sup>11</sup> *Витте С.Ю.* Воспоминания. — Т. 1: 1849–1894 гг. — Москва, 1960. — С. 112.
- <sup>12</sup> Горно-заводское дело. — 1911. — № 7/8. — С. 1772; Історія міст і сіл Української РСР: У 26 т. Донецька область. — К., 1970. — С. 80.
- <sup>13</sup> Там само.
- <sup>14</sup> *Радциг А.* Влияние железных дорог на сельское хозяйство, промышленность и торговлю. — Санкт-Петербург, 1896. — С. 130, 138, 140.
- <sup>15</sup> Горно-заводское дело. — 1913. — № 31. — Табл. 1 (між стор. 7582–7583).
- <sup>16</sup> *Королевский С.М., Рубач М.А., Супруненко Н.И.* Победа Советской власти на Украине. — Москва, 1967. — С. 19.
- <sup>17</sup> *Нестеренко О.О.* Розвиток промисловості на Україні. — Ч. 2. — К., 1962. — С. 15–16.
- <sup>18</sup> Горно-заводское дело. — 1911. — № 43. — С. 3007.
- <sup>19</sup> Доклад графа С.Ю. Витте о дефицитности нашей железнодорожной сети (7 апреля 1910 г. в актовом зале Министерства путей сообщения) // Горно-заводское дело. — 1910. — № 15. — С. 536.
- <sup>20</sup> Там же. — 1911. — № 26. — С. 2331.
- <sup>21</sup> *Погребинский А.П.* Финансовая политика царизма в 70–80-х гг. Записка Н.Х. Бунге Александру II «О финансовом положении России» 20 сентября 1880 г. // Исторический архив. — 1960. — № 2. — С. 134.
- <sup>22</sup> Там же. — С. 135, 140.
- <sup>23</sup> *Шевелев Л.Е.* Царизм и буржуазия во второй половине XIX в. — Ленинград, 1981. — С. 143.
- <sup>24</sup> Там же. — С. 144–145.
- <sup>25</sup> Кризис самодержавия в России. 1895–1917. — Ленинград, 1984. — С. 45.
- <sup>26</sup> Горно-заводское дело. — 1910. — № 35/36. — С. 1046.
- <sup>27</sup> *Реснит О., Сердюк О.* Перша світова війна і Україна. — К., 2004. — С. 298.
- <sup>28</sup> *Шатан Е.* К задачам железнодорожного строительства на Юге России // Промышленность и торговля. — 1916. — № 10. — С. 293.

- <sup>29</sup> Там же.
- <sup>30</sup> Там же. — С. 294.
- <sup>31</sup> К вопросу о вагонном голоде // Бюллетень Харьковской каменноугольной и железоторговой биржи. — 1914. — № 9. — С. 107.
- <sup>32</sup> Горно-заводское дело. — 1911. — № 25. — С. 2279–2280.
- <sup>33</sup> Промышленность и торговля. — 1914. — № 7. — С. 361–362.
- <sup>34</sup> Горно-заводское дело. — 1911. — № 7/8. — С. 1772.
- <sup>35</sup> История рабочих Донбасса. В 2 т. Т. 1. — К., 1981. — С. 28.
- <sup>36</sup> Южнорусский горный листок. — 1880. — № 4. — С. 49–54.
- <sup>37</sup> Горно-заводское дело. — 1911. — № 7/8. — С. 1771–1773.
- <sup>38</sup> Центральний державний історичний архів України, м. Київ (Далі — ЦДАК України), ф. 2161, оп. 1, спр. 208, арк. 110.
- <sup>39</sup> *Погребинский А.П.* Указ. соч. — С. 134.
- <sup>40</sup> Там же.
- <sup>41</sup> Там же.
- <sup>42</sup> Южнорусский горный листок. — 1890. — № 4. — С. 52.
- <sup>43</sup> *Крутіков В.В.* Буржуазія України та економічна політика царизму в пореформений період. — Дніпропетровськ, 1992. — С. 93.
- <sup>44</sup> Там само.
- <sup>45</sup> Історія міст і сіл Української РСР. Донецька область. — С. 19–20.
- <sup>46</sup> История рабочих Донбасса. — Т. 1. — С. 30.
- <sup>47</sup> Горно-заводское дело. — 1913. — № 27/28. — С. 7446.
- <sup>48</sup> ЦДАК України, ф. 2161, оп. 1, спр. 200, арк. 110.
- <sup>49</sup> Там само, спр. 147, арк. 43.
- <sup>50</sup> Там само, спр. 198, арк. 28.
- <sup>51</sup> Горно-заводское дело. — 1912. — № 47/48. — С. 6310–6311.
- <sup>52</sup> Государственная дума: Четвертый созыв: Сессия 1. — Стб. 1345.
- <sup>53</sup> Экспорт за границу продуктов горной и горнозаводской промышленности Юга России... — С. 92.
- <sup>54</sup> Горно-заводское дело. — 1913. — № 13/14. — С. 7062–7063.
- <sup>55</sup> Там же. — 1914. — № 5. — С. 8455.
- <sup>56</sup> Там же. — 1910. — № 51/52. — С. 1493–1496.
- <sup>57</sup> *Королевский С.М., Рубач М.А., Супруненко Н.И.* Указ. соч. — С. 14.
- <sup>58</sup> Історія міст і сіл Української РСР. Донецька область. — С. 440.
- <sup>59</sup> Там само. — С. 392.
- <sup>60</sup> Горный журнал. — 1906. — № 12. — С. 321.
- <sup>61</sup> Історія міст і сіл Української РСР. Донецька область. — С. 440.
- <sup>62</sup> Экономическое положение России накануне Великой Октябрьской социалистической революции: Документы и материалы. Март–октябрь 1917 г. — Ч. 2. — Москва–Ленинград, 1957. — С. 21.
- <sup>63</sup> ЦДАК України, ф. 2161, оп. 1, спр. 140, арк. 2.
- <sup>64</sup> *Нестеренко О.О.* Вказ. праця. — С. 9.
- <sup>65</sup> *Бовыкин В.И.* Динамика промышленного производства в России (1896–1910 гг.) // История СССР. — 1983. — № 3. — С. 48.
- <sup>66</sup> Там же.
- <sup>67</sup> *Королевский С.М., Рубач М.А., Супруненко Н.И.* Указ. соч. — С. 14.
- <sup>68</sup> ЦДАК України, ф. 575, оп. 1, спр. 73, арк. 51.
- <sup>69</sup> Там само, арк. 61.

- <sup>70</sup> Там само, арк. 61–62.
- <sup>71</sup> Там само, арк. 51, 133, 326.
- <sup>72</sup> Там само.
- <sup>73</sup> Там само, ф. 575, оп. 1, спр. 73, арк. 5, 14, 133, 326; ф. 422, оп. 635, спр. 20, арк. 63, 74; оп. 642, спр. 199, арк. 22 зв.
- <sup>74</sup> Державний архів Луганської області, ф. 2, оп. 1, спр. 6, арк. 229–233.
- <sup>75</sup> Харьков торговый / Авт. сост. Н.Л. Зотова, М.В. Чехунов. — Х., 1999. — С. 41.
- <sup>76</sup> О сельскохозяйственном машиностроении в Харьковской губернии // Горно-заводское дело. — 1911. — № 16. — С. 270.
- <sup>77</sup> Там же.
- <sup>78</sup> ЦДІАК України, ф. 575, оп. 1, спр. 73, арк. 18, 61–62, 103.
- <sup>79</sup> *Реснт О.П., Сердюк О.В.* Вказ. праця. — С. 76.
- <sup>80</sup> Горно-заводское дело. — 1912. — № 16. — С. 4897.
- <sup>81</sup> *Полферов Я.Я.* Сельскохозяйственные машины и орудия, их производство и ввоз в Россию в связи с пересмотром торговых договоров. — Пг., 1914. — С. 1.
- <sup>82</sup> Бюллетень ... — 1915. — № 14. — С. 167.
- <sup>83</sup> *Рижева Н.* Історія суднобудування на теренах України (від давніх до новітніх часів). — К., 2008. — С. 347–348.
- <sup>84</sup> Там само. — С. 352–354, 369, 377, 382.
- <sup>85</sup> Там само. — С. 367, 385–386.
- <sup>86</sup> *Шляхов О.Б.* Судновласники і моряки Азово-Чорноморського басейну (90-ті рр. XIX ст. — 1914 р.). — Дніпропетровськ, 2003. — С. 19–21.
- <sup>87</sup> Государственная дума: Стенографический отчет: Сессия первая. — Санкт-Петербург. — Ч. 2. — Стб. 263.
- <sup>88</sup> Русское судоходство. — 1900. — № 214. — С. 75.
- <sup>89</sup> *Барац Л.Г.* О введении свободных гаваней в России. Доклад областному съезду Юго-Западного края по вопросам экспорта в Киеве 17–21 февраля 1914 г. — К., 1914. — С. 24.
- <sup>90</sup> *Шавров Н.А.* О мерах для развития русского торгового мореходства в связи с развитием отечественного судостроения при современном экономическом положении России. — Москва, 1895. — С. 5.
- <sup>91</sup> Там же.
- <sup>92</sup> ЦДІАК України, ф. 575, оп. 1, спр. 73, арк. 2–10.
- <sup>93</sup> Там само, арк. 5–6.
- <sup>94</sup> Там само, арк. 13–15.
- <sup>95</sup> Там само.
- <sup>96</sup> *Остапенко С.С.* Персидский рынок и его значение для России. — К., 1913. — С. 122–123.
- <sup>97</sup> ЦДІАК України, ф. 575, оп. 1, спр. 73, арк. 18–19.
- <sup>98</sup> Там само, арк. 25–44.
- <sup>99</sup> Там само, арк. 27.
- <sup>100</sup> Там само, арк. 40.
- <sup>101</sup> Там само, арк. 50–90.
- <sup>102</sup> Там само, арк. 51–89.
- <sup>103</sup> Там само, арк. 103–105.
- <sup>104</sup> Там само, ф. 442, оп. 634, спр. 641, арк. 3.
- <sup>105</sup> Там само.
- <sup>106</sup> *Нестеренко О.О.* Вказ. праця. — С. 9–10.

- <sup>107</sup> Там само. — С. 9.
- <sup>108</sup> ЦДАК України, ф. 442, оп. 636, спр. 391, арк. 16 зв.
- <sup>109</sup> Подольский хозяин. — 1915. — № 1. — С. 6.
- <sup>110</sup> Ежегодник Департамента земледелия. 1914. — Петроград, 1915. — С. 190.
- <sup>111</sup> Там же.
- <sup>112</sup> История городов и сел Украинской ССР. Харьковская область. — К., 1976. — С. 282, 548.
- <sup>113</sup> Промышленность и торговля. — 1911. — № 2. — С. 73.
- <sup>114</sup> Еженедельник Департамента земледелия. 1914. — С. 185.
- <sup>115</sup> Киевская земская газета. — 1914. — 6 июня.
- <sup>116</sup> Промышленность и торговля. — 1912. — № 14. — С. 47.
- <sup>117</sup> ЦДАК України, ф. 442, оп. 636, спр. 510, арк. 3.
- <sup>118</sup> Очерки и материалы по истории рабочего вопроса в сахарной промышленности. — К., 1922. — Вып. 1. — С. 13.
- <sup>119</sup> Там же. — С. 15.
- <sup>120</sup> Там же.
- <sup>121</sup> Горно-заводское дело. — 1915. — № 4. — С. 10343.
- <sup>122</sup> Ландо В.М. Крестьянские плантации в свекловичном хозяйстве Украины. — К., 1920. — С. 6.
- <sup>123</sup> ЦДАК України, ф. 730, оп. 1, спр. 417, арк. 70–83.
- <sup>124</sup> Известия особого совещания по продовольственному делу. — 1917. — № 1. — С. 76; Вестник сахарной промышленности. — 1915. — № 34. — С. 179–181.
- <sup>125</sup> Реєнт О., Сердюк О. Вказ. праця. — С. 73.
- <sup>126</sup> Гордієнко Г. Хліб наш насущний. — Філадельфія, 1979. — С. 26.
- <sup>127</sup> Экономическая жизнь Подолии. — 1914. — № 22. — С. 50.
- <sup>128</sup> ЦДАК України, ф. 442, оп. 636, спр. 391, арк. 17.
- <sup>129</sup> Лященко П.И. Зерновое хозяйство и хлеботорговые отношения России и Германии в связи с таможенным обложением. — Петроград, 1915. — С. 230.
- <sup>130</sup> Лященко П.И. Хлебная торговля на внутренних рынках Европейской России. — Санкт-Петербург, 1912. — С. 96, 108, 121.
- <sup>131</sup> Земщина. — 1910. — 30 августа (12 сентября).
- <sup>132</sup> Там же.
- <sup>133</sup> Известия Особого совещания по продовольственному делу. — 1917. — № 2. — С. 41.
- <sup>134</sup> Вестник финансов, промышленности и торговли. — 1885. — № 8. — С. 474–478.
- <sup>135</sup> Известия по внешней торговле. — 1917. — № 2. — С. 46, 306; Промышленность и торговля. — 1914. — № 19. — С. 306.
- <sup>136</sup> Ежегодник Министерства финансов. — Петроград, Вып. 1915 г. — С. 152–153, 566–567.
- <sup>137</sup> Кун.Е. Развитие нашего таможенного обложения в последние десятилетия. — Петроград, 1917. — С. 3.
- <sup>138</sup> Первый съезд областного комитета: Журналы и доклады под ред. М.Н. Соболева. — Х., 1913. — С. 32.
- <sup>139</sup> Там же.
- <sup>140</sup> Киевская земская газета. — 1914. — 29 августа.
- <sup>141</sup> ЦДАК України, ф. 442, оп. 634, спр. 641, арк. 4.
- <sup>142</sup> Вестник Всероссийской выставки 1913 г. в Киеве. — 1913. — № 10. — С. 150.
- <sup>143</sup> Экономическая жизнь Подолии. — 1914. — № 1. — С. 8.

- <sup>144</sup> Русский мельник. — 1916. — № 4/5. — С. 177.
- <sup>145</sup> Там же. — 1913. — № 5. — С. 367–368; № 7. — С. 540; *Лященко П.И.* Хлебная торговля на внутренних рынках Европейской России. — С. 188.
- <sup>146</sup> История городов и сел Украинской ССР. Харьковская область. — К., 1976. — С. 282.
- <sup>147</sup> Промышленность и торговля. — 1912. — № 14. — С. 49.
- <sup>148</sup> Там же.
- <sup>149</sup> Там же.
- <sup>150</sup> Там же.
- <sup>151</sup> *Решет О., Сердюк О.* Вказ. праця. — С. 64.