

Микола Москалюк



## МАШИНОБУДІВНА ПРОМИСЛОВІСТЬ УКРАЇНИ У ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ – НА ПОЧАТКУ ХХ СТ.

*Стаття* присвячена ключовим проблемам дослідження основних тенденцій розвитку машинобудівної промисловості в українських губерніях Російської імперії у зазначений період.

*Ключові* слова: машинобудівна промисловість, машинобудування, губернія, Російська імперія, промисловий розвиток, підприємництво.

**М**ашинобудівна індустрія є однією із найважливіших галузей промисловості. Машина революціонізують виробництво в усіх галузях промисловості, сприяють індустріалізації країни, прискорюють розвиток ринкових відносин в сільському господарстві.

Означеній проблематиці свого часу приділяли увагу такі дослідники, як І. О. Гуржій [2], В. В. Крутіков [8], Ф. Є. Лось [9], Л. Г. Мельник [10], О. О. Нестеренко [11], А. П. Сегеда [15] та інші. Проте у своїх працях вони досліджували лише окремі аспекти розвитку машинобудування. Виходячи із цього, дана стаття передбачає детальніше охарактеризувати особливості становлення та розвитку машинобудівної промисловості в Україні і зробити певні узагальнення і висновки.

Перехід від мануфактури у машинобудівній промисловості Російської імперії, в тому числі України, відбувався паралельно в найрізноманітніших формах, відомих в інших галузях. Так, машинобудівні підприємства типу фабрики значною мірою виростили з капіталістичних механічних заводів-мануфактур, що існували з дореформених часів. Поміщицькі ливарні заводи-мануфактури, подібно до вотчинних суконних мануфактур, упродовж 60–70-х років ХІХ ст. припинили своє існування: одночасно зникла і більшість механічних майстерень, що існували при кріпосних мануфактурах. Разом з тим нерідко мали місце випадки, коли механічні майстерні типу вотчинної мануфактури перетворювалися на машинобудівні підприємства типу фабрики (наприклад, на базі механічної майстерні Смілянського цукробурякового заводу графа Бобринського виник великий машинобудівний завод) [7, с. 333].

Упродовж першої половини 60-х років поміщицька промисловість перебувала у стані кризи, викликаної перебудовою її соціальної структури в умовах її капіталістичного ринку. Це не могло не позначитися на становищі українського машинобудування. Його розвиток гальмували також конкуренція довізних машин та відсутність залізниць. За цих умов ряд поміщицьких машинобудівних заводів припинили своє існування (наприклад, заводи Потьомкіна, Довгорукої, Шмідта) [10, с. 133].

В Росії розвиток машинного виробництва набуває великого розмаху лише після реформи 1861 р. Однак і після реформи кріпосницькі пережитки і засилля іноземного капіталу тут гальмували розвиток машинного виробництва. Вітчизняне машинобудування й надалі залишалось найвідсталішою галуззю народного господарства Росії, в тому числі й українських губерній. Складні машини і верстати ввозили з-за кордону (в 1913 р. близько двох третин). Навіть найбільш розвинена промисловість сільськогосподарського машинобудування виробляла переважно прості машини і знаряддя [11, с. 31].

В силу умов, за яких формувалося вітчизняне машинобудування, великі машинобудівні заводи в Росії виникли і розвивались як універсальні

підприємства. Це означало, що навіть найбільші з них не мали чітко визначеного профілю і виробляли найрізноманітнішу продукцію; основний вид їх продукції був, як правило, багатопливим; залежно від ринкової кон'юнктури основний вид продукції часто змінювався взагалі. “Універсалізм” у випуску продукції, у свою чергу, великою мірою зумовлював надзвичайно строкатий склад верстатного устаткування на даних підприємствах, в якому переважали токарні верстати; застосування ж більш продуктивних спеціалізованих верстатів у багатопрофільному виробництві було не вигідним.

Тому за таких умов в Росії, в тому числі й Україні, налагодити випуск сучасних машин, які за своєю вартістю могли б конкурувати з іноземними машинами на доступному для останніх внутрішньому ринку країни, виявилось неможливим [7, с. 333–334].

Сільськогосподарське машинобудування з'явилося в Росії ще на початку XIX ст., але до 60-х років розвивалося повільно. Пояснюється це тим, що феодальне господарство мало переважно натуральний характер і ґрунтувалося на ручній техніці і безкоштовній кріпосній робочій силі. За даними міністерства земельних справ, уже наприкінці 70-х років у Росії було 340 підприємств, переважно дрібних, які виготовляли сільськогосподарські машини і знаряддя з загальним річним виробництвом на суму близько 3 млн крб. [11, с. 31–32].

У розвитку машинобудування в другій половині XIX ст. було два найбільш сприятливі періоди: друга половина 70-х – початок 80-х років, друга половина 90-х років. Для першого періоду характерним було зростання виробництва сільськогосподарських машин, технічного устаткування для харчової промисловості. У другому виникають транспортне машинобудування, суднобудування, верстатобудування, а також виробництво устаткування для важкої промисловості [15, с. 78].

Упродовж 70–80-х років швидко зросло машинобудування. Із 109, діючих у 1892 р. в Україні, 79, або 71 %, збудовані саме в цей період. Частина з них були вже значимі підприємствами. У 80-х – на початку 90-х років Україна перетворилася в один з головних районів сільськогосподарського машинобудування країни. В 1894 р. на її заводах вироблено машин на 6,6 млн крб. проте політика царизму, залишки кріпацтва гальмували розвиток індустріалізації в Україні й Росії, зумовлювали вузькість власної технічної бази і засилля іноземного капіталу в машинобудуванні [13, с. 4].

Починаючи з 80-х років Україна займає перше місце по виробництву сільськогосподарських машин. До цього центром їх виробництва були привіслянські і прибалтійські губернії. Це переміщення було зв'язано з тим, що південні губернії стали основним центром землеробського капіталізму, а також і тим, що тут швидко розвивалася кам'яновугільна і металургійна промисловість [2, с. 33].

Найважливішими центрами сільськогосподарського машинобудування в Україні були Київ, Харків, Одеса, Єлисаветград, Олександрівськ, Херсон, Миколаїв. Майже всі великі заводи сільськогосподарського машинобудування належали іноземним капіталістам: Гельферіх-Саде, Мельгозе в Харкові, Фільверту і Дедіну в Києві, Гену в Одесі, Ельворті в Єлисаветграді, Леппу і Вільману в Олександрівську. Сільськогосподарські машини і знаряддя, вироблені на заводі Гена, збувались у південних губерніях України, Криму і на Кавказі [2, с. 32–33].

Інтенсивний розвиток товарного зернового господарства вимагав більш широкого застосування машин та інших землеробських знарядь. Тому на території Херсонщини виникають підприємства сільськогосподарського машинобудування. В Дніпровському повіті ще в 1887 р. виник Каховський завод

сільськогосподарських знарядь підприємця Гуревича, у Бериславі – завод Іванушкіна [6, с. 25].

В Україні у 1890 р. діяло 70 заводів, які виробили на 2,6 млн крб. сільськогосподарських машин. Кількістю заводів і обсягом їх виробництва виділялись південноукраїнські губернії, на які в названий рік припадало 40 % сільськогосподарських машин, вироблених в усій Російській імперії. Чимало сільськогосподарських машин і знарядь з України вивозилось у центральні і приволзькі губернії Росії, на Кавказ, а також у Сибір. В свою чергу Україна постачалась сільськогосподарськими машинами і знаряддями, які вироблялись в інших районах імперії [2, с. 33–34].

Поворотним моментом в історії вітчизняного машинобудування в Російській імперії і українських губерніях є початок 90-х років, коли швидко почала розвиватись металургія – база важкої індустрії. В цей час у степових районах України, головним чином в Таврійській і Херсонській губерніях, після побудування залізниці, почався прискорений розвиток зернового (переважно пшеничного) господарства, що працювало на внутрішній і зовнішній ринок. У зв'язку з цим збільшується попит на сільськогосподарські машини [11, с. 32].

Зростання продукції сільськогосподарського машинобудування в цілому по Російській імперії в першій половині 90-х років характеризує таблиця 1:

Таблиця 1

**Сільськогосподарське машинобудування в Російській імперії в першій половині 90-х років [11, с. 32]**

Роки	1890	1891	1892	1893	1894/95
Кількість підприємств	181	191	188	217	192
Сума виробництва (в тис. крб.)	5080	4675	5762	8068	9607

Єдиною галуззю промисловості країни, яка інтенсивно розвивалася і в період кризи, залишалось сільськогосподарське машинобудування. Якщо у 1900 р. по всій Росії було випущено сільськогосподарських машин на суму 10445 тис. крб., у тому числі в українських губерніях на суму 6453 тис. крб. (61 %), то у 1908 р. продукція сільськогосподарського машинобудування збільшилася до 38311 тис. крб., з них на Україну припадало 23559 тис. крб., тобто 61,5 % [9, с. 8].

В наступні роки виробництво сільськогосподарських машин ще більше зросло. У 1900 р., за далеко неповними даними, їх було вироблено більше як на 12 млн крб., причому на Україну припадало 65 підприємств, в яких було зайнято 5640 робітників, з сумою виробництва в 6909 тис. крб. У 1908 р. було вироблено сільськогосподарських машин на 38 млн крб. і в 1911 р. на 50,3 млн крб. У 1913 р. в Росії було вже 820 підприємств, включаючи і дрібне “кустарне” виробництво, з яких лише в новоросійських губерніях було зосереджено 157 [11, с. 32–33]. Проте на початку ХХ ст. Росія займала четверте місце в світі по виробництву машин, обігнавши навіть Францію, причому значення машинобудування в промисловому виробництві Росії було більш важливим, ніж у великих розвинутих індустріальних країнах [12, с. 67].

Найбільшого поширення сільськогосподарське машинобудування набуло в Таврійській губернії, де працювало 54 заводи з виробництвом машин і знарядь на 8768 тис. крб. В Херсонській губернії виробництвом сільськогосподарських машин було зайнято 38 підприємств з сумою виробництва в 8571 тис. крб. Відповідні дані по Катеринославській губернії були такі: заводів – 39, продукції на суму 7255 тис. крб.; по Харківській губернії: заводів – 24, продукції на суму 4064 тис. крб. і т. д. [11, с. 33].

Переміщення центра сільськогосподарського машинобудування з північно-західного промислового району на південь Росії, в Україну, супроводжувалося

посиленням концентрації промислових підприємств. Це видно з таких даних за 1912 р. (без майстерень):

Таблиця 2

**Сільськогосподарське машинобудування в Україні у 1912 р. (без майстерень) [11, с. 33]**

	Кількість підприємств		Кількість робітників		Сума виробництва в тис. золот. крб.	
	абсолютна	в %	абсолютна	в %	абсолютна	в %
Україна	138	47	16808	59	23534,5	55
Росія	156	53	12168	41	19070,3	45
Разом	294	100	28976	100	42604,8	100

У 1912 р. в Україні була зосереджена основна частина великого сільськогосподарського машинобудування імперії: з 826 підприємств сільськогосподарського машинобудування, які були в імперії, на Україну припадало 177, або 21 %, але вартість їхньої продукції становила 53 %. Проте і в цій галузі промисловості Україна була відсталою, порівняно з більш розвиненими західними країнами [1, с. 247].

Промислове піднесення в країні у 1910–1911 рр. вплинуло на подальший розвиток промисловості на Запоріжжі. В 1914 р. тут налічувалось 657 підприємств. Особливого розвитку набуло виробництво сільськогосподарських машин і знарядь. На той час близько 45 % продукції сільськогосподарського машинобудування, що вироблялося в Україні, давали заводи Олександрівська, Бердянська, Токмака, Мелітополя. Проте питома вага промислової продукції не перевищувала й 11 % народного господарства краю [5, с. 24–25].

Швидкий розвиток сільськогосподарського машинобудування мав велике суспільно-економічне значення для розвитку України. Поміщицькі господарства України також поступово перетворювались в капіталістичні фабрики зерна, де працювало багато тисяч вільнонайманих робітників. Малоземельне і безземельне селянство остаточно розорялось, “розселянювалось” і величезними масами йшло шукати роботу [11, с. 34].

Друге місце, після виробництва сільськогосподарських машин, в Україні займало транспортне машинобудування, яке було зосереджене в Харкові, Луганську, Миколаєві і в деяких інших містах.

Перші пореформені десятиріччя особливих якісних зрушень у машинобудівній промисловості не принесли. Створення на Півдні металургійної бази спричинилося до поживлення і машинобудівної промисловості. Споруджується ряд великих підприємств на акціонерних засадах, у тому числі й на кошти іноземних фірм. Всього упродовж 90-х років на Півдні виникло понад 20 великих підприємств машинобудування і металообробки. Загальний обсяг виробництва цієї галузі у вартісному вираженні збільшився наприкінці XIX ст. в українських губерніях до 57,2 млн крб., а кількість робітників – до 38,7 тис. чол., тобто, порівняно з 1885 р. – відповідно в 7,6 і 3,4 рази. Найбільшими заводами за кількістю робітників були Харківський паровозобудівний (3,6 тис. чол.), Миколаївський суднобудівний (2,3 тис.) і механічний (1,8 тис.), Київський Гретера і Криваненка (950 чол.) та ін. [7, с. 345].

Наприкінці XIX ст. в Україні з'являються перші великі підприємства транспортного машинобудування: Харківський і Луганський паровозобудівні заводи [14, с. 168]. У 1896 р. приступило до спорудження паровозобудівного заводу в Луганську Російське товариство машинобудівних заводів Гартмана,

одним із засновників якого був відомий німецький підприємець Г. Гартман, власник великого паровозобудівного заводу в Темниці. Успішне введення в експлуатацію основних цехів заводу дозволило налагодити виробництво локомотивів: 23 травня 1900 р. виготовлений перший паровоз. Безперервне нарощування виробничих потужностей дозволило до кінця року випустити ще 47 локомотивів, а також значну кількість тендерів, парових котлів, димогарних труб і т. п. Таким чином, підприємство з самого початку зайняло одне із провідних місць у вітчизняному паровозобудуванні, відзначаючись високим рівнем технічної оснащеності, широким застосуванням електрики, серійного виробництва [8, с. 19].

Харківський паровозобудівний завод виробляв за місяць від 10 до 12 товарних паровозів. Найбільшу кількість паровозів (201) завод випустив у 1899-1900 рр. З часу заснування заводу, тобто з 1895 р., по червень 1912 р. завод випустив 1846 паровозів. Луганський завод з 1900 по 1911 рік виготовив 1451 паровоз. У 1915 р. продукція цих заводів становила 40 % від усього випуску паровозів у Росії [11, с. 35-36].

Варто зауважити, що якщо упродовж 60-х років було збудовано лише 4 заводи, то упродовж 70-х років – 23 і у першій половині 80-х років – 9 машинобудівних заводів [10, с. 135].

Відбувається розвиток машинобудування в Донецькій області. Наприкінці XIX ст. в Горлівці, Дебальцево, Дружківці, Костянтинівні, Краматорську, Харцизку, Юзівці побудовані великі металообробні підприємства [3, с. 19].

Також соціальна структура машинобудівної промисловості була досить різноманітною.

Таблиця 3

**Власники механічних заводів (1884 р.) [10, с. 136]**

Власники	Кількість заводів		Вартість продукції (тис. крб.)	
	абс.	%	абс.	%
Акціонерні товариства	9	12,9	3125	54,6
Іноземці-капіталісти	33	48,9	1526	26,7
Купці, міщани	14	20,7	573	10,1
Поміщики	7	10,3	234	4,1
Німці-колоністи	3	4,4	145	2,5
Технічна інтелігенція	2	2,9	115	2
Всього	68	100	5718	100

Отже, у ході технічної революції на середину 80-х років відбулася повна перебудова соціальної структури машинобудівної промисловості України.

Внаслідок швидкого зростання машинобудування Україна за вартістю продукції цієї галузі на середину 80-х років дає близько 17 % загальноросійського виробництва. Тут утворюються два райони машинобудування всеросійського значення: Херсонсько-Катеринославський (8,5 % загальноросійського виробництва) і Київсько-Харківський (6,5 загальноросійського виробництва) [10, с. 141].

Машинобудівні заводи України виробляли устаткування для різних галузей промисловості. У 1881 р. в Києві був заснований машинобудівний завод А. Гретера і О. Криваненка. Упродовж 1888-1898 рр. вартість виробленої ним продукції зросла з 315 тис. до 1600 тис., або у 5 разів. Завод виготовляв машини, апарати та цілий ряд іншого устаткування для цукрової і лісопильної промисловості. У 1896 р. фірма В. Фінцера і К. Гашкера побудувала у

Краматорську великий машинобудівний завод, який виробляв обладнання для вугільних шахт, металургійних, цукрових і хімічних заводів [2, с. 32–33].

У 1862 р. на Звіринці Київської губернії засновуються механічні майстерні, які в 1895 р. були переведені в район вокзалу і перетворені у великий південно-російський машинобудівний завод, що виробляв котли, машини для цукрової та спиртогорілчаної промисловості та ін. У 1897 р. тут працювало 800 робітників [4, с. 398].

Питома вага вітчизняного обладнання на підприємствах металургійної промисловості була меншою, що пояснюється недостатньо високим рівнем розвитку машинобудування в країні в цілому, відставання цієї галузі в технічному та організаційно-економічному відношенні від передових країн Заходу, обмеженістю капіталовкладень та ін. І все ж, однак, період економічного піднесення 90-х рр. характеризувався бурхливими темпами розвитку машинобудування, що дозволило приблизно на 75 % забезпечити потреби внутрішнього ринку в машинах за рахунок вітчизняного виробництва [8, с. 19–20].

Разом з тим, внутрішня структура машинобудування України була відсталою, виробництво машин для важкої промисловості незначне. Таке становище було прямим результатом непослідовної і суперечливої політики царського уряду, який проявляв інтерес тільки до галузей промисловості, що належали поміщикам (цукробурякова, винокурна, борошномельна). Що ж до інших галузей машинобудування, то незначні мита на довізні машини не могли захистити місцевих виробників від конкуренції іноземних підприємств. Це зрозуміло, оскільки всі машинобудівні заводи виникли і розвивались як універсальні підприємства без чітко вираженої спеціалізації виробництва. За таких умов машинобудування наприкінці XIX ст. виявилось неспроможним створити власну технічну базу, озброїти машинною технікою інші галузі промисловості і сільського господарства [15, с. 79].

Промислове піднесення також мало місце в машинобудуванні та металообробці напередодні Першої світової війни. Проте щодо основних якісних показників, то особливих зрушень у цій галузі не відбулося. Всього в Україні у 1913 р. нараховувалося 450 машинобудівних і металообробних підприємств, на яких працювало 57 тис. робітників. Вони виробляли валової продукції на 239 млн крб., в тому числі по машинобудуванню – на 128 млн крб. Це становило 20,2 % всієї продукції машинобудування та металообробної промисловості Російської імперії [7, с. 394].

Переважну частину машинобудівної продукції, як і раніше, виготовляли сільськогосподарське і транспортне машинобудування. Напередодні Першої світової війни підприємства, розташовані в Україні, виготовляли понад 50 % сільськогосподарських машин і 40 % паровозів [7, с. 394].

Таким чином, останнє десятиліття XIX ст. характеризується створенням двох важливих підрозділів машинобудівної промисловості України – транспортного і виробничого машинобудування. залізничний транспорт в результаті успішного розвитку машинобудування був обладнаний пересувним складом вітчизняного виробництва. Вугільна промисловість Донбасу в значній мірі була оснащена машинами, механізмами і шахтним обладнанням, виготовленим на заводах Півдня. Обладнання підприємств цукрової та інших галузей обробної промисловості України виготовлялося, в основному, на машинобудівних заводах регіону [8, с. 19]. Суднобудівна і судноремонтна промисловість України була сконцентрована в Миколаєві, Одесі і Києві. Перед Першою світовою війною виникло кілька нових суднобудівних заводів. Серед них – “Россуд” у Миколаєві [7, с. 394].

Недостатню кількість устаткування випускала машинобудівна промисловість для таких важливих галузей народного господарства України й Росії, як гірничо-металургійна та хімічна [11, с. 36].

Розвиток машинобудування в українських губерніях гальмувався не тільки кріпосницькими пережудитками і політикою іноземних колонізаторів, але й дешевизною робочої сили. Селяни, що розорялися, продавали свою робочу силу на таких умовах, які ледве забезпечували їм напівголодне існування. А це стримувало широке застосування підприємцями машинного виробництва, так як ручна праця обходилась їм дешевше і приносила більше прибутків. Проте закони ринкового виробництва робили свою справу. Гонитва за максимальним зиском змушувала підприємців вводити машину, а машинне виробництво посилювало конкуренцію, погіршувало становище робітників і, отже, посилювало суперечності ринку.

Таким чином, розвиток машинобудування в українських губерніях Російської імперії призвів до серйозних соціально-економічних наслідків. Основи ринкових відносин розширялись, зростав суспільний поділ праці, витіснялись форми особистої залежності робітників, основою виробництва ставала вільнонаймана праця. Виникали нові і розвивалися старі промислові центри, відбувався стихійний процес усупільнення виробництва.

### Список використаних джерел

1. Голобуцький В. О. Економічна історія Української РСР: дожовтневий період / В. О. Голобуцький. – К.: Вища шк., 1970. – 298 с. 2. Гуржій І. О. Україна в системі всеросійського ринку 60-90-х років XIX ст. / І. О. Гуржій. – К.: Наук. думка, 1968. – 192 с. 3. *История городов и сёл Украинской ССР. Донецкая область.* – К.: Институт истории Академии наук УРСР, 1976. – (Серія книг “Історія міст і сіл Української РСР”: у 26 т. / голов. редкол.: П. Т. Тронько (голова) [та ін.]). – 1976. – 812 с. 4. *История* Киева: в 2 т. / [за ред. В. О. Голобуцького, О. К. Касименка]. – К.: Академія наук Української РСР, 1959. – Т. 1. – 802 с. 5. *История* міст і сіл Української РСР. Запорізька область. – К.: Інститут історії Академії наук УРСР, 1970. – (Серія книг “Історія міст і сіл Української РСР”: у 26 т. / голов. редкол.: П. Т. Тронько (голова) [та ін.]). – 1970. – 765 с. 6. *История* міст і сіл Української РСР. Херсонська область. – К.: Інститут історії Академії наук УРСР, 1972. – (Серія книг “Історія міст і сіл Української РСР”: у 26 т. / голов. редкол.: П. Т. Тронько (голова) [та ін.]). – 1972. – 688 с. 7. *История* народного господарства Української РСР: у 3 т. 4 кн. / [за ред. І. І. Лукінова, Т. І. Дерев’янкина, М. С. Герасимчука, В. О. Голобуцького, П. О. Хромова, В. П. Чугайова]. – К.: Наук. думка, 1983. – Т. 1. – 464 с. 8. Крутіков В. В. Буржуазія України та економічна політика царизму в пореформений період / В. В. Крутіков. – Дніпропетровськ: В-во ДДУ, 1992. – 172 с. 9. Лось Ф. Є. Соціально-економічний розвиток України і становище робітничого класу в період імперіалізму / Ф. Є. Лось // Робітничий рух на Україні в період імперіалізму: зб. статей. – К., 1961. – С. 6–36. 10. Мельник Л. Г. Технічний переворот на Україні у XIX ст. / Л. Г. Мельник. – К.: В-во Київського університету, 1972. – 240 с. 11. Нестеренко О. О. Розвиток капіталістичної промисловості і формування пролетаріату на Україні в кінці XIX і на початку XX ст. / О. О. Нестеренко. – К.: Держполітвидав УРСР, 1952. – 180 с. 12. *Предпринимательство* и предприниматели России. От истоков до начала XX века. – М.: “Российская политическая энциклопедия” (РОССПЭН), 1997. – 344 с. 13. *Робітничий рух на Україні* (1885–1894 рр.): зб. докум. і матеріалів. – К.: Наук. думка, 1990. – 440 с. 14. Сарбей В. Г. Національне відродження України: в 15 т. / В. Г. Сарбей. – К.: Видавничий дім “Альтернативи”, 1999. – Т. 9: Україна крізь віки. – 1999. – 336 с. 15. Сегеда А. П. Розвиток і зміни в структурі найважливіших галузей промисловості України в 90-х роках XIX ст. / А. П. Сегеда // *Історія народного господарства та економічної думки Української РСР: Республіканський міжвід. зб. наук. праць.* – 1982. – Вип. 15. – С. 77–81.

**Николай Москалюк**

**МАШИНОСТРОИТЕЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ УКРАИНЫ ВО ВТОРОЙ  
ПОЛОВИНЕ XIX – НАЧАЛЕ XX В.**

*Статья* посвящена ключевым проблемам исследования основных тенденций развития машиностроительной промышленности в украинских губерниях Российской империи в указанный период.

*Ключевые* слова: машиностроительная промышленность, машиностроение, губерния, Российская империя, промышленное развитие, предпринимательство.

**Mykola Moskalyuk**

**UKRAINE ENGINEERING INDUSTRY IN THE SECOND HALF OF THE 19TH  
EARLY 20TH CENTURY**

*The article* is devoted to the key problems of research major trends in the engineering industry Ukrainian provinces of the Russian Empire during this period.

*Key words:* engineering industry, mechanical engineering, province, Russian Empire, industrial development, entrepreneurship.