

Микола Москалюк



## РОЛЬ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В РОЗВИТКУ ПРОМИСЛОВОСТІ УКРАЇНИ У ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ – НА ПОЧАТКУ ХХ СТ.

*Стаття* присвячена ключовим проблемам становлення, розвитку та ролі залізничного транспорту в Україні у другій половині ХІХ – на початку ХХ ст.

*Ключові слова:* залізничний транспорт, Україна, торгівля, промисловість, губернія.

**В**иникнення і розвиток залізничного транспорту, як важливої галузі промислового виробництва, відіграло значну роль у соціально-економічному житті Російської імперії, в тому числі й України. Залізничне будівництво призвело до подальшого розширення зовнішньої торгівлі.

Над даною проблематикою дослідження працювали такі дослідники, як Є. Белінський [1], І. Гуржій [3], К. Завальнюк [15], О. Єлутін [4], С. Кульчицький [6] та інші. Їх праці базувалися на загальних аспектах розвитку торговельних відносин в Україні та окремих регіонах. Виходячи із цього, у статті передбачається детальніше дослідити особливості становлення та розвитку залізничного транспорту, його роль у забезпеченні збуту промислової продукції.

Зовнішня торгівля у Наддніпрянській Україні відбувалася за допомогою залізничного транспорту. Україна була однією з національних країн, в якій особливо широко розгорнулося нове залізничне будівництво. За розмірами і темпами спорудження залізниць вона мало чим поступалася перед Центральною Росією. Ріст залізничної сітки Наддніпрянщини характеризувався наступними особливостями. Перша залізниця в Росії, довжиною у 25 верст, була відкрита у 1838 р. Пізніше, через сім років, у 1845 р., збільшилася ще на 110 верст. З цього часу залізничне будівництво продовжувалося майже безперервно, поступово збільшуючи свою довжину [25, с. 182].

У 40-х роках ХІХ ст., за участю губернатора Новоросії Воронцова, був розроблений проект побудови залізниці від Одеси до Паркан (на Дністрі) й до Ольвіополя; передбачалося також проведення гілки до Балти. Далі залізницю мали намір продовжити до Кременчука. Проект ухвалений царем у 1850 р., але початок Кримської війни поклав край цій справі [13, арк. 3–51].

Друга половина 60-х – перша половина 70-х років ХІХ ст. були періодом найінтенсивнішого залізничного будівництва, коли фактично створений кістяк залізничної мережі як у Росії, так і в Україні [9, с. 13]. За період з 1866 р. до 1871 р. у Російській імперії збудовано в 1866 р. 728 верст залізниці; 1867 р. – 688; 1868 р. – 1141; 1869 р. – 1540 і 1870 р. – 1723 версти доріг [11, с. 83]. Зокрема, з 1899 р. для поїздів російсько-китайського і амурсько-усурійського напрямків вводилися спеціальні тарифи для перевезення вантажів. Однією із головних умов було перевезення доброякісної продукції [24, с. 1207–1208].

Одним із важливих підсумків діяльності російської держави у ХІХ – на початку ХХ ст. було створення залізничного транспорту, який став основою швидкого розвитку капіталістичної економіки Російської імперії. На початку ХХ ст. російські магістралі зв'язали важливі промислові й сировинні райони, з'єднавши центр Росії з портами Балтійського і Чорного морів, а також з тихоокеанським побережжям. Сітка залізниць, яка збільшилася до 1914 р. до 65 тис. верст, виступала міцним каталізатором соціально-економічних процесів у

країні й значною мірою визначала військово-стратегічний потенціал імперії [4, с. 25].

Про загальні темпи розвитку залізничного будівництва в Росії можна зробити висновки з даних:

*Таблиця 1*

Розвиток залізниць в Європейській Росії за п'ятирічками  
(у верстах) [7, с. 120]

Роки	Відкрилося залізниць упродовж п'ятирічок	Довжина залізниць до початку п'ятирічок
1861–1865	2055	1488
1866–1870	6659	3543
1871–1875	7424	10202
1876–1880	3529	17626
1881–1885	3074	21155
1886–1890	2864	24229
1891–1895	6643	27093
1896–1900	7978	33736
1901–1905	6532	41714

Як бачимо, ріст залізниць був нерівномірним, особливо великий приріст спостерігався у 90-ті роки XIX ст.

Наприкінці 60-х років і в 70-ті роки XIX ст. Наддніпрянська Україна одержує досить розвинену залізничну сітку. Залізничні шляхи з'єднували найголовніші промислові райони Наддніпрянщини із внутрішніми і зовнішніми ринками, даючи українському хлібові, цукру, продуктам тваринництва вихід на зовнішні ринки і забезпечуючи Наддніпрянську Україну текстилем та іншими виробами московської промисловості [7, с. 481]. Якщо в 1869 р. довжина залізничних колій в Україні дорівнювала 366 верстам, то через 10 років, у 1879 р. – уже 1057 верстам. Більшість із них простягалася з півночі на південь, до портів Чорного і Азовського морів. Ними підвозилися великі хлібні вантажі для подальшого перевезення морем за кордон [10, с. 119]. Переживаючи саме в 60–70-х рр. XIX ст. промисловий переворот, транспорт був важливим чинником, що забезпечував завершення промислового перевороту у промисловості й розчищав ґрунт для більш швидкого розвитку капіталізму в сільському господарстві [3, с. 96].

Кінець 60-х і 70-і роки XIX ст. були періодом найінтенсивнішого залізничного будівництва, коли фактично створено основний кістяк залізничної мережі Наддніпрянської України.

У 1863 р. новоросійським генерал-губернатором Коцебу був представлений проект будівництва залізниці від Одеси до Балти. Основна ідея цього проекту полягала у зацікавленості поміщиків у встановленні більш зручних і дешевих зв'язків портами з метою розширення ринку і посилення залізничним сполученням південних губерній, що мало б “благодієвний наслідок для занепадаючої торгівлі й промисловості Новоросійського краю” [19, арк. 263].

Після тривалої дискусії щодо напрямків Південної магістралі, царський уряд, у грудні 1864 р., виніс компромісне рішення про побудову засобами казни лінії від Москви до Києва і від Балти до Харкова. Питання про терміни зведення лінії Київ-Балта і Курськ-Харків не було розв'язане. Будівництво, в першу чергу лінії Балта-Харків повною мірою задовольняло інтереси лише одеської торговельної буржуазії та поміщиків Лівобережжя України [14, арк. 66–77; 88–92 зв.].

У травні 1866 р. почалися роботи, пов'язані з будівництвом залізниці від Балти через Ольвіополь до Кременчука. Будівництво було здано оптом підрядчику барону К. Унгерн-Штернбергу, який одержав право безмитного

доставу устаткування з-за кордону; йому були передані дві бригади робітників із штрафних солдат. У 1868 р. була закінчена ділянка Ольвіополь-Слисаветград, у 1869 р. уся лінія Балто-Слисаветградської залізниці (244,5 верст) була здана в експлуатацію. Будівництво її обійшлося казні у 9,95 млн крб. [22, арк. 692–696].

У 1866 р. казна почала будівництво і на лінії Київ-Балта, однак незабаром усі роботи щодо спорудження залізниці були передані у вигляді концесії компанії бельгійського капіталіста де-Врієра. Царський уряд надавав компанії ряд пільг (купівля на місці будівельних матеріалів, безмитний довіз устаткування тощо). Загальна підрядна сума за контрактом становила 14083 тис. крб. сріблом і 23168 тис. кредитних крб. [16, арк. 6–8].

У серпні 1868 р. Абазі й Унгерн-Штернбергу була видана концесія на будівництво Харківсько-Кременчуцької залізниці, капітал новоутвореного товариства становив 14,3 млн крб., з них  $\frac{1}{3}$  цієї суми створювалася через випуск акцій, а  $\frac{1}{4}$  – облігацій, гарантованих урядом у 5 % провартку. У червні 1871 р. дана залізниця довжиною у 243 версти була здана в експлуатацію [15, арк. 1–32].

Упродовж 1873–1875 рр. введена у дію військово-стратегічна Лозово-Севастопольська залізниця, побудована компанією капіталіста П. Губоніна. Були також проведені вітки до Катеринослава і Нижньодніпровська [23, арк. 514–577].

Кульмінаційним періодом залізничного будівництва Наддніпрянщини були 70-ті роки XIX ст. Тільки за п'ятнадцять років (1865–1880 рр.) були введені в експлуатацію лінії Одеса-Балта, Київ-Балта, Київ-Брест, Курсько-Київська і Курсько-Харково-Азовська залізниці, залізниця Харків-Миколаїв, залізниці Костянтинівка, Лозово-Севастопольська, Фастівська і Донецька, які становили близько 40 % всієї залізничної сітки, введеної в Україні в експлуатацію упродовж другої половини XIX ст. [1, с. 116].

Як свідчить конфігурація будованої мережі, найближчою метою залізничного будівництва у той період було спорудження залізничних магістралей, які б задовольняли потреби торгово-промислового обігу [1, с. 118].

Залізнична сітка в Україні розвивалася більш високими темпами, ніж в цілому в Росії.

Таблиця 2

Залізнична сітка у Наддніпрянській Україні в 70–80-і роки XIX ст. [6, с. 105]

Роки	Будівельна довжина (у верстах)		Перевезено вантажів (у млн пудів)	
	Росія	Україна	Росія	Україна
1870	10097	1920	607	65,5
1875	17896	3813	1340,8	172,7
1880	21407	4965	1955,7	296,3

Наприкінці 80-х років у Наддніпрянській Україні була створена ціла система залізниць. Вони сполучали між собою найбільші міста Наддніпрянщини й промислові райони Донбасу, Придніпров'я і Кривий Ріг, Україну і різні райони Росії [2, с. 240].

У першу чергу будувалися експортні лінії. При цьому враховувалося, що для Росії, як держави переважно землеробської, дуже важливо, по можливості, здешевити доставку відпусного хліба до балтійських і чорноморських портів найкоротшими напрямками [1, с. 119].

Усі експортні лінії, за винятком стратегічних, спрямовувалися з внутрішніх хліботоргових районів до портів, а будівництвом кількох широтних ліній одночасно намагалися відкрити вихід хлібові через західний сухопутний кордон. Безсумнівно, ці напрямки відбивали еволюцію поміщицьких господарств до нових товарно-грошових відносин, які вимагали не тільки нової техніки ринку,

але незрівнянно більш місткого як зовнішнього, так і внутрішнього ринків збуту сільськогосподарського виробництва [1, с. 119].

Здійснення цієї програми залізничного будівництва у Наддніпрянщині відбувається у другій половині 60-х років XIX ст. Після закінчення в 1863 р. Одесько-Парканської залізниці постало питання про економічну необхідність залізничного сполучення від портів до головних сільськогосподарських районів виробництва товарного хліба [1, с. 119].

У багатьох випадках при транспортуванні вантажів з верхів'їв Дніпра до чорноморських портів товари обвозилися сухопутним шляхом і нижче порогів завантажувалися на судна. Дане перевезення обходилося настільки дорого, що при сплаві великих партій товару витрачалося коштів більше, ніж робилося збитків під час аварій суден на порогах. А випадки ці були непоодиноким явищем. Тільки за двадцять років (1852–1872 рр.) через дніпровські пороги пройшло 6,1 тис. плотів, з них розбито близько 2 % [12, арк. 423].

Встановлення прямого залізничного сполучення Києва і південно-західних губерній з розвинутими промисловими районами центру і Москвою було початком розвитку транспортних залізничних зв'язків Наддніпрянської України з Росією. У районі тяжіння Курсько-Київської залізниці були розташовані найбільш економічно розвинуті й густонаселені повіти Курської, Харківської, Полтавської і Чернігівської губерній з виробництвом цукрового буряку, пшениці, гречки, тютюну, конопель та інших цінних технічних культур [1, с. 121].

За 1901–1911 рр. вантажообіг по залізницях Наддніпрянської України зріс на 81,6 %. У 1913 р. залізницями Наддніпрянщини було перевезено 104 млн тонн вантажів. Важливу роль залізничний транспорт регіону відігравав у міжнародних торгових зв'язках: через прикордонні станції Волочиськ, Радзивиллів, Унгени і Новоселицю. Лише у 1913 р. було доставлено в сусідні держави 256 тис. тонн вантажів [5, с. 411].

У 1871 р. новоствореному акціонерному товариству Харково-Миколаївської залізниці була передана казенна лінія від Єлисаветграда до Крюкова із з'єднуючою віткою між Крюковом і Кременчуком. У 1873 р. дана залізниця була продовжена від станції Знам'янка до Миколаєва. Харківсько-Миколаївська залізниця була наскрізною експортною лінією, яка упродовж 1014 верст прорізувала місцевість з розвиненим товарним сільськогосподарським виробництвом і мала величезний вплив на розвиток продуктивних сил цього району. Так, за даними Полтавського земства, за час експлуатації залізниці ціна однієї десятини орної землі зросла з 30–35 крб. до 100 крб., а вартість всієї землі Полтавщини збільшилася на суму понад 290 млн крб. [21, арк. 33–34].

Певні зрушення в географії залізничної сітки відбуваються вже в 70-х роках. Так, у доповідній записці департаменту залізничних шляхів Міністерства фінансів зазначається, що залізнична сітка добре продумана, тобто пристосована для розвитку торгівлі й промисловості країни, і є питанням першочергової важливості, особливо при географічному становищі Росії з її неосяжними просторами [1, с. 123]. У зв'язку з цим, в доповідній записці підкреслювалося, що “наші губернські міста, ярмарки, заводська і мануфактурна промисловість не складає центрів, на яких можна ґрунтувати майбутній розвиток російських сил і які можна приймати в розрахунок при проведенні залізниць в імперії” [18, арк. 28].

Ці зрушення і зміни в розташуванні залізничної сітки знайшли своє відображення у новому залізничному будівництві, яке особливо інтенсивно розгорнулося при спорудженні залізничної сітки Донбасу. Були приєднані до сітки нові кам'яновугільні шахти, створювалися нові виходи з Донбасу [1, с. 123].

Залізничне будівництво створило нові умови збуту і розвитку продуктивних сил Донбасу – нової вугільно-металургійної бази. Значного поширення набуває тут залізничне будівництво в 70-х і першій половині 80-х рр. XIX ст. У цей час вступили в експлуатацію дві основні магістралі, що обслуговували Донбас, – Донецька і Катеринославська залізниці. Крім цих ліній, Донбас і Придніпров'я обслуговувалися Курсько-Харківсько-Азовською, Харківсько-Миколаївською, Лозово-Севастопольською і Фастівською залізницями [1, с. 123]. Така мета і визначила напрям колій Донецької залізниці. У 1878 р. були збудовані вітки Зверєво-Микитівка, Дебальцеве-Луганськ, Дебальцеве-Краматорськ, Ступки-Бахмут і в наступному 1879 р. – Попасна-Лисичанськ, Хацетівка-Кринична, Кринична-Ясинувата. Ці вітки прорізували в різних напрямках внутрішню частину Донецького басейну і з'єднували на вузлових пунктах на станції Криничній – з Курсько-Харківсько-Азовською залізницями [1, с. 124].

З введенням в експлуатацію Донецької залізниці закінчувався цикл найбільш інтенсивного залізничного будівництва 1868–1878 рр. Приріст залізничних колій у Наддніпрянській Україні становив 3 тис. верст, або 38 % всієї сітки, зданої в експлуатацію упродовж другої половини XIX ст. У цей період відбулося з'єднання двох головних артерій торговельно-промислового і пасажирського руху: 1) від Москви, через південно-західні губернії – до Києва з вітками до Ризького і Лібавського портів; 2) від Москви, через Харків – до чорноморських портів з віткою до Азовського моря, яка проходила через Донецький басейн. Як показує напрям збудованих залізниць, своїм першочерговим завданням залізнична програма переслідувала мету з'єднати рейковим сполученням між собою найважливіші райони Наддніпрянської України, зокрема, з азово-чорноморськими і прибалтійськими портами [1, с. 124].

Із закінченням будівництва Катеринославської залізниці завершується спорудження найголовніших залізничних магістралей і починається будівництво побічних ліній. Ці невеликі за довжиною побічні вітки сполучали значні економічні області з головними лініями, втягуючи в район обміну головних колій найбільш об'ємні й малоцінні вантажі, сприяючи піднесенню нових, ще не освоєних районів. До таких залізниць належить лінія Ромни-Кременчук, споруджена у 1887 р. За своєю конфігурацією залізниця утворювала своєрідний чотирикутник між Києвом, Кременчуком, Харковом і Ворожбою. Раніше, до появи в цьому районі залізничного сполучення, частина хліба з Полтавської губернії, яка засівала до 3,8 млн десятин зернових, транспортувалася тільки гужовим транспортом на відстань 100–150 верст на північ до станцій Курсько-Київської і Лібаво-Роменської залізниць і на південь до Харково-Миколаївської залізниці та причалів Дніпра [17, арк. 103].

У 1890-х роках відбувається дальший розвиток транспортної сітки. На відміну від раніше збудованих магістралей, нові лінії доповнювали і розвивали існуючу сітку залізниць і сприяли піднесенню продуктивних сил нових, ще не освоєних районів.

До 80-х років XIX ст. майже вся залізнична сітка Наддніпрянщини належала акціонерним товариствам, хоч держава витратила величезні суми на її будівництво. Система управління акціонерних компаній стала суперечити інтересам держави. Казна стає на шлях викупу цих залізниць до закінчення терміну концесій [1, с. 126].

Способи будівництва і експлуатації залізничного транспорту об'єктивно відбивали економічну політику царизму, який, прискорюючи будівництво залізниць системою державних замовлень, різного роду урядовими пільгами, субсидіями, гарантіями, пристосувався до нових відносин. Такий напрям політики царського уряду в умовах капіталістичного розвитку країни закономірно викликав величезний розмах грюндерства, організацію всляких

акціонерних товариств, атмосферу ажіотажу і спекуляції. У жодній із нових галузей господарства спекуляція і корупція не досягли таких нечуваних хижацьких розмірів, як на залізницях [1, с. 127].

Інтенсивне будівництво залізниць у Росії, в тому числі й в Наддніпрянщині, яке поглинуло величезні капітали, почалося після реформи 1861 р. З 1865 по 1875 р. середньорічний приріст залізничної сітки в Україні становив 340 верст, з 1890 по 1897 р. – близько 274 верст, а за 30 років (1865–1895) мережа залізниць перевершила 7 тис. верст, тобто зросла більше, ніж у 30 разів [1, с. 127].

З другої половини 1860-х років, у зв'язку із дефіцитом бюджету, царизм переходить від практики казенного будівництва до організації приватнокапіталістичного підприємництва. Так, більша частина позики 1866 р. була надана залізничним концесіонерам. Російські капіталісти, фінансисти, представники верхівки бюрократії побачили велику вигоду від залізничного будівництва. Уряд у більшості випадків не здійснював розвідувальних робіт на лінії майбутньої залізниці й приймав на віру розрахунки вартості залізниці, зроблені самими залізничними ділками. Надзвичайно збільшивши вартість будівництва, підприємці мали можливість робити великі знижки банкірам з метою більш легкої реалізації капіталу. До того ж, залізничні спекулянти і ділки нерідко будували дорогу на один облігаційний капітал, залишивши всі акції за собою [8, с. 152–153].

Проте, з другої половини 1870-х років, невеликі залізничні товариства починають об'єднуватися, тобто відбувається процес концентрації залізничних підприємств. Підприємства позбавляються конкуренції, скорочуються видатки на управління [8, с. 158].

Упродовж 1860–70-х років будівництво залізниць здійснювалося: 1) державою; 2) акціонерними компаніями; 3) за рахунок держави через концесіонерів, які обов'язково засновували акціонерні товариства; 4) видача концесій шляхом конкуренції; 5) видача концесій на ім'я акціонерних товариств. Зазначені способи залізничного будівництва в Росії відрізнялися між собою і системою фінансування. Але всі вони вимагали надзвичайно великих капіталовкладень [1, с. 127].

Таким чином, незважаючи на величезні зусилля, уряду та значні пільги, які надавалися акціонерним компаніям, йому так і не вдалося залучити до будівництва залізниць, як внутрішній, так й іноземний капітал. Тому виконання широкої програми залізничного будівництва, окресленої в 1862 р., яке передбачалося здійснити не за рахунок казни і внутрішніх коштів, а за рахунок припливу іноземного капіталу, не було втілено в життя. Упродовж 1865–1897 рр. у Наддніпрянщині були поширені три способи залізничного будівництва: 1) казенне; 2) акціонерними компаніями; 3) залізничними товариствами [1, с. 128].

Наприкінці 1860-х років фактично припиняється державне будівництво і уряд переходить до необмеженої підтримки акціонерних капіталістичних товариств, застосовуючи концесійну систему спорудження залізниць. Залучення приватних капіталів у будівництво залізниць було неминуче пов'язане з великою фінансовою підтримкою з боку казни. Царський уряд, надаючи акціонерним товариствам концесії на ту чи іншу залізницю, гарантував їм прибутки на акції і облігації залізничних позик, а також брав на державний рахунок всі їх збитки. Концесії видавалися з випуском акцій і облігацій під гарантією уряду, тобто із забезпеченням підприємцем певного відсотку прибутку на капітал акціонерних товариств. Ці гарантії полягали в тому, що за рахунок державних коштів уряд надавав безперервну фінансову допомогу акціонерам, гарантуючи суму найменшого прибутку від експлуатації залізниць і компенсуючи їм гарантований

річний прибуток. Розмір гарантії був досить високим (5 % на вкладений капітал) і тривалим – на 80 і більше років [1, с. 129].

Галуззю, в яку поміщики вкладали коштів небагато, проте споживали максимально, стало розширення залізничної мережі. Транспортні проблеми були причиною відокремлення та ізольованості, гальмували розвиток підприємництва. Тому ще до скасування кріпацтва найбагатші родини шукали можливість для вкладання коштів у будівництво залізниці з Києва до Одеси. У 1858 р. Ксаверій Браницький, який мешкав у Франції, запропонував створити товариство на 50 тис. акцій по 500 франків кожна. Сам він брав 10 тис. акцій і намагався зацікавити Потоцьких, Воронцових і Ротшильдів [26, с. 214].

Кошти Товариства взаємного страхування цукрових фабрик, де головним акціонером був Владислав Браницький, були вкладені в п'ять проектів, що реалізовувалися упродовж найближчих кілька років. Залізничні лінії відповідали інтересам великих маєтків, через які проходили, чи з якими межували. Більшість великих виробників зерна чи буряків, завдяки зв'язкам з державною адміністрацією, змогла одержати дозвіл на прокладання ліній з певними відхиленнями, що давало змогу транспортувати продукцію, якщо маєтки розташовувалися далеко від станцій [26, с. 214]. Вкладання коштів в акції залізниць давало поміщикам подвійну користь – безпосередні дивіденди і непряму вигоду – пожвавлення торгівлі, спрощення реалізації виробленої продукції.

Урядову гарантію одержували всі без винятку залізничні компанії. При цьому казна не зупинялася перед гарантуванням високого прибутку і баришів від основного капіталу з розрахунком на перебільшену вартість будівництва залізниць, а урядові органи, у повній відповідності з цією програмою, майже зовсім не втручалися у справи акціонерних компаній, звільнялися від будь-якого контролю і керівництва ним, від права викупу залізниць у казну тощо. Діючі статuti залізничних товариств не регулювали їх взаємовідносини з урядом, зокрема, обов'язки і відповідальність визначалися лише в загальних рисах і навіть розмір будівельного капіталу окреслювався за вказівкою акціонерів [1, с. 130].

Затвердження концесій на спорудження залізниць було пов'язане з великими труднощами і величезними хабарами на підкуп впливових осіб. “У міністерствах шляхів сполучення, фінансів, залізничному комітеті, – писав чиновник міністерства фінансів, – залишився доступ тільки різним пронирливим ділкам з великими гаманцями для одержання концесій на будівництво залізниці хоча б на місяць. Почалися небувані у Росії явища: концесіонерами залізниць... стали різні неукы-пройдисвіти” [18, арк. 23].

Товариства-власники залізниць, не маючи ніяких стимулів, зовсім не турбувалися про їх рентабельність. Навпаки, збитковість залізниць була навіть вигідна їм, оскільки уряд гарантував високі прибутки акціонерам і всі збитки брав на себе. Все це призводило до зростання колосальних збитків і заборгованості залізниць державі [1, с. 134].

На характері залізничного господарства позначилися поспішність та інші види залізничного будівництва у період його найбільшого розмаху. Залізниці приносили величезні прибутки. У таких умовах магнати залізничного капіталу були зацікавлені в тому, щоб почати експлуатацію залізниць по можливості в більш короткі терміни і до мінімуму скоротити початкові витрати, забезпечуючи максимальний прибуток на вкладений капітал [1, с. 135]. При такому значенні залізниць витрати з боку держави, навіть дуже значних капіталів, є заходом повністю продуктивним й у тих випадках, коли проєктовані залізничні лінії не обіцяють на перших порах виявитися прибутковими. Хоча ми і маємо вже обширну сітку рейкових сполучень, але при величезних відстанях немало

знайдеться навіть у європейській Росії місцевостей, зовсім позбавлених удосконалених шляхів сполучення. А між тим, коли у країні залізниці вже порозказали відомі її області, недолік таких же шляхів в інших місцевостях почувається з особливою силою і місцевості не тільки припиняють свій розвиток, а навіть занепадають [17, арк. 75].

Розвиток залізничної сітки Наддніпрянщини показано у таблиці 3.

Таблиця 3

Залізниці Наддніпрянської України (1891 р.) [8, с. 161]

Назва залізниці	Довжина колій (верст)	Основний капітал (в млн крб.)	Рухомий склад			Число робітників
			паровозів	товарних вагонів	вантажопідійомність (тис. пуд.)	
<i>Казенні</i>	2580	184,9	929	19690	12496,6	32172
Катеринославська	497	24,5	171	4456	2983,7	5436
Курсько-Харково-Азовська	766	60,1	287	5610	3357,6	8439
Лібаво-Роменська	274	58,8	289	5226	3357,6	10026
Харково-Миколаївська	1043	41,5	182	4398	2797,7	8374
<i>Приватні</i>	4992	230,8	1196	24852	16473,8	42273
Донецька	676	31,7	137	3132	2052,9	4714
Курсько-Київська	439	30,1	83	1516	914,6	4235
Лозово-Севастопольська	643	38	202	3274	2128,9	5894
Південно-Західна	2900	120	715	15560	10479,3	24825
Фастівська	334	11	59	1370	898,1	2605
Всього	7572	415,7	2125	4452	28970,4	74445

Оскільки побудована у початковий період мережа залізничних шляхів не опиралася на вітчизняну промислову базу, всі сталеві рейки, рейкові скріплення, хрестовини, стрілки та інші компоненти залізного полотна до 1880-х років постачалися фірмами Англії, Бельгії, Франції та Німеччини. На відміну від країн Західної Європи і Сполучених Штатів, в яких одночасно з будівництвом залізниць розвивалася металургійна промисловість, у Росії було споруджено 20 тис. залізниць із дуже незначною участю вітчизняних металургійних заводів. Продуктивність російських металургійних заводів становила всього 25 млн пудів чавуну, причому частка гірничопромислового Уралу, розташованого осторонь основних районів інтенсивного залізничного будівництва, становила 18 млн пудів чавуну, майже стільки, як виплавка такої маленької країни, як Люксембург, тоді як промисловість Англії давала понад 900 млн пудів у рік [20, арк. 8].

У 1861 р. був даний дозвіл на безмитний ввіз металу і металевого устаткування. Разом з іншими протекціоністськими заходами уряду і окремими заводами – все це негативно позначилося на розвитку важкої промисловості Росії. Міністр шляхів сполучення змушений був визнати: “Якщо за кордоном, особливо в Англії, Бельгії і Німеччині, будувалися завдяки російським замовленням численні заводи, вирости навіть гірничо-заводські міста, у нас був штучно підірваний розвиток промисловості на власних матеріалах. У Росії



виникли переробні й механічні заводи в міністерствах, які не мали ні російських руд, ні російського палива і забезпечували природний розвиток металургійного виробництва на Уралі і в Донецькому басейні” [20, арк. 10].

Отже, залізничне будівництво було основним змістом економічної політики царизму у другій половині XIX ст., який не без підстав вважав, що озброєння країни удосконаленими шляхами сполучення головним ланцюгом її економічного і технічного прогресу. Ця політика в питаннях залізничного будівництва, яка проводилася в інтересах союзу поміщиків і переслідувала воєнно-стратегічні цілі царизму, об’єктивно відбивала інтереси капіталістичного розвитку країни. Саме паровий залізничний транспорт стає необхідною умовою і супутником нового, прогресивнішого способу виробництва [1, с. 140].

Залізниці забезпечували транспортні зв’язки між різними економічними районами Наддніпрянської України, відкривали нові ринки для промисловості, нові сировинні джерела з ринками робочої сили і збуту продуктів, самі були великими підприємствами.

Залізниці Наддніпрянщини за своїм призначенням можна умовно розділити на дві групи: 1) залізниці, які обслуговували промисловість; 2) залізниці, які вели до портів і оптових пунктів на західному сухопутному кордоні [1, с. 140].

Залізничне сполучення повністю змінило транспортні зв’язки Наддніпрянської України, розширило розміри ринку, наблизило райони збуту і споживання продуктів, сприяло спеціалізації сільського господарства і було могутнім фактором розвитку продуктивних сил. Завдяки залізницям Наддніпрянська Україна виходить на загальноросійський і зовнішній ринки, утворюються нові економічні й культурні центри.

Сполучаючи окремі райони Наддніпрянської України між собою й Україну з Росією, залізниці сприяли також розвитку внутрішнього ринку, а також посиленню зв’язків із зовнішнім світом [2, с. 240].

Таким чином, залізничний транспорт відіграв революційну роль у суспільно-економічних перетвореннях в Україні. Він прискорив розвиток ринкових відносин.

## Список використаних джерел

1. *Белінський С. Ф.* Розвиток залізничного транспорту України в період промислового капіталізму (друга половина XIX ст.) / С. Ф. Белінський // Нариси з соціально-економічної історії України дожовтневого періоду. – 1963. – С. 114–141.
2. *Голобуцький В. О.* Економічна історія Української РСР: Дожовтневий період / В. О. Голобуцький. – К.: Вища шк., 1970. – 298 с.
3. *Гуржій І. О.* Україна в системі всеросійського ринку 60–90-х років XIX ст. / І. О. Гуржій. – К.: Наукова думка, 1968. – 192 с.
4. *Елютин О. Н.* Российское железнодорожное хозяйство под огнем критики (1870–1880-е годы) / О. Н. Елютин // Вестник Московского университета. – Серия 8. История. – 2001. – №6. – С. 25–50.
5. *Історія народного господарства Української РСР:* у 3 т. 4 кн. / [за ред. І. І. Лукінова, Т. І. Дерев’янкіна, М. С. Герасимчука, В. О. Голобуцького, П. О. Хромова, В. П. Чугайова]. – К.: Наукова думка, 1983. – Т. 1. – 464 с.
6. *Кульчицький С.* До історії виникнення залізничного транспорту на Україні / С. Кульчицький // Економіка Радянської України. – 1963. – № 2. – С. 102–106.
7. *Лященко П. И.* История народного хозяйства СССР: в 2 т. / П. И. Лященко. – М.: Госполитиздат, 1956. – Т. 2: Капитализм. – 728 с.
8. *Мельник Л. Г.* Технічний переворот на Україні у XIX ст. / Л. Г. Мельник. – К.: В-во Київського університету, 1972. – 240 с.
9. *Мельник Л. Г.* Формування робітничого класу на Україні / Л. Г. Мельник. – К.: Вища шк., 1988. – 104 с.
10. *Нариси історії України* / [під ред. К. Гуслистого, Л. Славіна, Ф. Ястребова]. – К., 1944. – 215 с.
11. *Наша железнодорожная политика по документам архива комитета министров. Исторический очерк* / [составил Н. А. Кислинский]. – СПб.: Издание канцелярии комитета министров, 1902. – Т. 2. – 324 с.
12. *Російський державний історичний архів у м. Санкт-Петербурзі* (далі – РДА у м. Санкт-Петербурзі). – Ф. 174. – Оп. 1. – Спр. 5. – 450 арк. – 1873–1873 рр.
13. *РДА у м. Санкт-Петербурзі.* – Ф. 207. – Оп. 1. – Спр. 20. – 256 арк.
14. *РДА у м. Санкт-Петербурзі.* – Ф. 219. – Оп. 1. – Спр. 5946. – 280 арк.
15. *РДА у м. Санкт-Петербурзі.* – Ф. 219. – Оп. 1. – Спр. 6104. – 155 арк.
16. *РДА у м. Санкт-*

Петербургзі. – Ф. 219. – Оп. 1. – Спр. 6163. – 408 арк. 17. *РДІА* у м. Санкт-Петербурзі. – Ф. 265. – Оп. 2. – Спр. 363. – 142 арк. 18. *РДІА* у м. Санкт-Петербурзі. – Ф. 268. – Оп. 3. – Спр. 61. – 50 арк. 19. *РДІА* у м. Санкт-Петербурзі. – Ф. 446. – Оп. 26. – Спр. 10. – 325 арк. 20. *РДІА* у м. Санкт-Петербурзі. – Ф. 446. – Оп. 28. – Спр. 3. – 49 арк. 21. *РДІА* у м. Санкт-Петербурзі. – Ф. 446. – Оп. 29. – Спр. 12. – 120 арк. 22. *РДІА* у м. Санкт-Петербурзі. – Ф. 1263. – Оп. 1. – Спр. 3048. – 700 арк. 23. *РДІА* у м. Санкт-Петербурзі. – Ф. 1263. – Оп. 1. – Спр. 3408. – 608 арк. 24. *Сборник* приказов и циркуляров по Екатерининской железной дороге изданных с 1899 по 1904 гг. – Екатеринбург, 1908. – 1282 с. 25. *Струмилин С. Г.* Очерки советской экономики / С. Г. Струмилин. – Москва – Ленинград: Госиздат., 1928. – 498 с. 26. *Темірова Н. Р.* Поміщики України в 1861–1917 рр.: соціально-економічна еволюція / Н. Р. Темірова. – Донецьк: ДонНУ, 2003. – 319 с.

**Николай Москалюк**

**РОЛЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В РАЗВИТИИ  
ПРОМЫШЛЕННОСТИ УКРАИНЫ  
ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX – НАЧАЛЕ XX В.**

*Статья* посвящена ключевым проблемам становления, развития и роли железнодорожного транспорта в Украине во второй половине XIX – начале XX века.

*Ключевые* слова: железнодорожный транспорт, Украина, торговля, промышленность, губерния.

**Mykola Moskalyuk**

**THE ROLE OF RAILWAY TRANSPORT IN THE DEVELOPMENT OF INDUSTRY  
OF UKRAINE IN THE SECOND HALF OF  
THE 19TH – AT THE BEGINNING OF THE 20TH CENTURY**

*The article* presents the key problems of the formation, development and the role of the railway transport in Ukraine in the second half of the 19th and early 20th centuries.

*Keywords:* railway transport, Ukraine, trade, industry, province.