

## **ЕКОНОМІЧНИЙ РОЗВИТОК УКРАЇНИ У ДРУГІЙ ЧВЕРТІ ХІХ СТ.**

*Аналізується економічний розвиток українських губерній у передреформений період. Акцентовано увагу на таких галузях промисловості як мануфактурна, машинобудівна, металообробна. Підкреслено, що утвердження товарно-грошових відносин впливало на національну самосвідомість значної частини українського етносу.*

**Ключові слова:** Україна, українські губернії, промисловість, мануфактура, селянин, кріпосництво, гужовий транспорт, залізниця.

У другій чверті ХІХ ст. в підросійській Україні розпочався промисловий переворот. Поступово долався економічний ізоляціонізм середньовічного натурального господарства, складались економічні умови формування української модерної нації. Товарно-грошове господарство, що приходило на зміну натуральному, сприяло розширенню економічних зв'язків між окремими регіонами українських земель, вносило зміни в соціальну структуру суспільства, сприяло формуванню інтелігенції, національної буржуазії, здатних генерувати ідеї національного відродження.

Мета цієї розвідки – показати економічні зміни в українських землях, що перебували під владою Російської імперії у передреформений період та їхній вплив на формування модерної української нації. Цю проблему так чи інакше розглядали у свої працях Т.Г.Гончарук, Г.І.Марахов, Б.Д.Лановик, Т.І.Лазанська та інші науковці.

В Україні існувало два види мануфактур – кріпосницька та капіталістична. У свою чергу кріпосницька мануфактура підрозділялася на вотчинну та посесійну. Вотчинна мануфактура ґрунтувалася на примусовій праці кріпосних селян і в основному носила натуральний характер. Посесійна мануфактура спиралася на працю селян, які були приписані для роботи на промислових підприємствах. На відміну від вотчинних, ці мануфактури створювалися в основному особами недворянського походження [1, 25]. Капіталістичні мануфактури належали переважно купцям, міщанам, та селянам, які звільнилися від кріпосної залежності. Засновані на вільнонайманій праці, ці мануфактури швидко зростали і працювали на ринок [2, 25]. Для забезпечення мануфактури робочими руками підприємці здійснювали різноманітні заходи: оголошували про прийом на роботу, завчасно укладали трудові угоди, прикріпляли робітників до підприємства. Феодальна вотчина втрачала натуральний характер і поступово перетворювалася на товарне господарство. Зростали обсяги товарної продукції та зв'язки з ринком [3, 16; 4, 227, 232].

Зрозуміло, що значна частина підприємств спиралася на кріпосну працю низької продуктивності, що послаблювало їхню конкурентоспроможність. Кріпосницькі промислові підприємства, засновані на примусовій праці, не витримували конкуренції з капіталістичним виробництвом і в 60-х роках перестали існувати [2, 28].

Збільшення кількості мануфактур, фабрик і заводів, що діяли на найманій праці, поява нових галузей промислового виробництва – усе це свідчило про

розвиток товарного виробництва. Товарно-грошове господарство руйнувало підвалини феодално-кріпосницької системи, сприяло економічному згуртуванню українського населення. У середині XIX ст. розвивалися такі галузі виробництва, як машинобудування, металообробка. Наприкінці 50-х років в Україні діяло 11 чавуноливарних і 32 залізобудовних заводів [5, 240-242].

Розвивалися суконна, тютюнова, складувна, паперова, харчова промисловості. Особливо слід виділити цукрову промисловість, яка забезпечувала 80% виробництва цукру в Російській імперії. У 40-і роки темпи розвитку цукрової промисловості дещо знизилися, але залишалися досить високими. Лише в 50-х роках розвиток цукрової промисловості значно збільшується. У 1857 р. в Україні вже діяло 218 цукрових заводів, що становило 70% від їхньої кількості в Російській імперії. У 1859-1860 господарському році цукрова промисловість України налічувала 228 заводів, з яких 113 припадало на Лівобережжя, а 115 – на Правобережжя. Загальна кількість цукрової продукції, виробленої заводами, склала близько 14 млн руб. Для порівняння, пиво-медоварні підприємства виробили продукції у цей період на суму 379,8 тис. руб., а підприємства тютюнової промисловості – на 1,6 млн руб. З 1844 р. політика уряду в цукровій галузі характеризувалася коливанням від помірно-протекціоністської до ліберальної, коли, незважаючи на зменшення мита на іноземний цукор та введення акцизу, уряд усіяко підтримував вітчизняного виробника, хоча безпосередньо не втручався у розвиток галузі [6, 12, 14-15].

У середині XIX ст. посилюється процес формування всеукраїнського (у межах всеросійського) внутрішнього ринку. У його орбіту включаються нові території, зростають економічні зв'язки з віддаленими районами України [4, 264]. Прикладом цьому може бути інтенсивна інтеграція Бессарабії, включеної до складу Росії у 1812 р. і господарство Півдня України.

Формування всеросійського ринку об'єктивно сприяло подоланню тих соціально-економічних відмінностей, які реально існували між окремими регіонами українських земель. Велику роль у процесі інтеграції українських земель відігравали ярмарки. У 40-х роках в Україні їх діяло 12 тис., у тому числі 178 великих і середніх. Найважливішими з них були Контрактовий у Києві, Введенський у Сумах, Хрещенський, Успенський, Покровський у Харкові, Петропавлівський у Катеринославі [7, 21].

У посиленні формування єдиного ринку, економічних зв'язків між окремими регіонами, важливу роль відіграє розвиток транспорту. Від його стану залежало подальше зростання продуктивних сил. Для України, де річкове судноплавство було розвинуто в середині XIX ст. слабо, а залізниць ще не було, проблема транспорту мала важливе значення. Основну роль відігравали перевезення сухоходом. У 40-50-х роках у Степовій Україні перевозки волами виявлялися у 2-3 рази дешевше, ніж кіньми. Важливим напрямком перевезень у середині століття став Новоросійський край, який швидко опановувався [8, 8]. У середині XIX ст. в Україні переважав гужовий транспорт. Чумаки перевозили 75% хліба, який вивозився з українських губерній за кордон через азовські та чорноморські порти до 640 тис. т щорічно [5, 309].

У дореформені десятиріччя було складено ряд проектів будівництва залізниць в Україні. Проте Кримська війна не дозволила їх реалізувати. Провідна

роль належала стратегічним шляхам – від Києва та від Харкова до Петербурга. Повільно розвивався річковий транспорт. У 1823 р. на Дніпрі з'явився перший пароплав. У 1838 р. створено Дніпровську судноплавну компанію. У Дніпровському басейні в 1852 р. налічувалося лише 7 пароплавів загальною потужністю 360 к.с. Після Кримської війни з'являються пароплавні товариства й компанії. У 1859 р. Дніпром і його притоками курсувало 17 пароплавів, серед них 3 пасажирських, решта – буксири. Зростав вантажообіг чорноморсько-азовських портів. Основна частина вантажообігу здійснювалася парусними суднами [5, 309]. Найбільшими портами в Україні були Херсон, Одеса, Миколаїв.

Розбудові парового суднобудування в Україні сприяло вигідне географічне розташування регіону: наявність портів Чорного та Азовського морів, багатих родовищ кам'яного вугілля, залізної руди, зростання ваги України у зовнішній торгівлі Російської імперії. Царський уряд сприяв суднобудівництву. У 1830 р. «для підтримки каботажного флоту на Чорному та Азовському морях було віддано купцям Херсонську верф» [10, 122]. У цьому ж році Микола I підписав указ про привілеї вітчизняних суден у каботажному плаванні [9, 29].

У 20-50-х роках цивільне суднобудування перебувало переважно у приватних руках. Для пасажирських і вантажних перевезень на Чорному та Азовському морях у 1827-1855 рр. суднобудівні верфі України будували: у Миколаєві – 16 пароплавів, Одесі – 1, у Київській губернії (м. Мошни) – 1, на Луганському ливарному заводі – 1. Крім того, у ці роки в Англії було придбано 28 суден [11, 108-115].

Після Кримської війни державні заводи Російської імперії будували переважно військові кораблі, бо цивільне суднобудування вважалось малоперспективним. Розвиток торговельного флоту йшов за рахунок придбання суден за кордоном. Приватне суднобудування в країні орієнтувалося на спорудження суден малого каботажу. Недооцінка великого каботажу, обмеженість коштів, будівництво таких суден у зарубіжних країнах гальмувало розвиток вітчизняного суднобудування. Росія була чи не єдиною країною Європи, де морському комерційному суднобудівництву не приділялося належної уваги [12, 788].

17 травня 1856 р. флігель-ад'ютант, капітан першого рангу М.Аркас та статський радник М.Новосельський надіслали міністру фінансів прохання про заснування на Чорному морі Російського акціонерного товариства пароплавства і торгівлі (далі – РТПіТ), основною метою якого мало бути прискорене формування на Півдні України парового торгового флоту. Уряд підтримав цю ініціативу. РТПіТ створив власну судноремонтну і суднобудівну бази. Йому передали за умовами безоплатної аренди Лазаревське Адміралтейство у Севастополі, де розпочалося будівництво суднопідйомного елінгу вантажопідйомністю 3 тис. т. В Англії, у фірми Мортон, засновники РТПіТ закупили необхідні механізми і конструкції. Будівництво елінгу тривало з 1856 по 1861 рр. [9, 30].

У середині ХІХ ст. починається будівництво шляхів сполучення: з'являється перша залізниця, будуються шосейні дороги, споруджуються нові канали, розширюється пароплавне сполучення на Чорному та Азовському морях [4, 244, 264]. У результаті мережа транспортних сполучень об'єднала економічно розрізнені райони України в єдиний економічний простір. На околицях імперії

з'явилося більше можливостей для розгортання підприємницької діяльності [13, 7, 173].

Утвердження капіталістичних відносин у промисловості й сільському господарстві, господарська спеціалізація районів, розширення внутрішнього ринку, розвиток внутрішньої і зовнішньої торгівлі, будівництво шляхів сполучення – усе це розхитувало господарську замкнутість окремих районів України, сприяло єдності економічного життя українського народу, етнічній консолідації, створювало підстави для націєтворення.

Про діяльність купецтва говорять посвідчення на підприємницьку діяльність. Посвідчень першої гільдії та першого і другого класу другої гільдії, що стосувалися великих торгових і промислових закладів, в Україні нараховувалося 4222, або 17,8% від їхнього загального числа в Європейській Росії. Посвідчень третього-п'ятого класів власникам середніх і дрібних підприємств було видано 13812, або 22,8%. Найбільш активним у підприємницькій діяльності ставало купецтво південних губерній України (видано 5249 посвідчень) та Правобережжя (видано 4761 посвідчення) [13, 80].

Початком помітного зростання кількості репрезентантів української національної буржуазії слід вважати середину XIX ст., що пов'язано з процесом становлення капіталістичних відносин. Царська влада повільно змінювала свою політику щодо підприємців, прагнучи залучити до інвестування більшість буржуазії.

Представниками нової української буржуазії були такі славетні родини, як Тарновські, Терещенки, Яхненки, Самиренки. Їхня приватна ініціатива спрямовувалася в певні сфери суспільного життя. Освічені люди отримували можливість займатися наповненою змістом суспільною діяльністю. А якщо ця діяльність наповнювалася конкретним національним змістом, то на порядок денний поставала проблема фінансової підтримки українського національного руху. Фінансова база українського відродження передбачала не лише наявність у певних членів українського суспільства вільних коштів, а насамперед українофільські погляди, моральну свідомість, національну самоповагу. Вихід на історичну арену різних типів меценатів можна вважати частиною українського національного відродження як націотворчого процесу, перетворення етнічно-мовної спільноти на самосвідому політичну й культурну еліту [14, 13, 15].

Зазначимо, що на післяреформний період припадає підприємницька діяльність родини Терещенків. Засновником імперії Терещенків був Артем Якович (?-1873), який, скориставшись указом 1803 р. «Про вільних хліборобів», викупився з кріпацтва і став займатися дрібною торгівлею. Пізніше до справи прилучився його сини Микола (Нікола), Федір та Семен. Справжній підприємницький успіх до них прийшов під час Кримської війни, коли Терещенки постачали для армії ліс, провіант тощо. Нові можливості для збагачення відкрилися перед підприємливими людьми і під час реформи 1861 р. Ними сповна скористалися Терещенки. Вони заходилися активно скуповувати маєтки, будувати цукроварні та інші промислові заклади.

Посівши найвищі сходинки в ієрархічній структурі суспільства та досягнувши вершин фінансового процвітання, Терещенки залучилися до традиційних занять представників аристократичного світу: меценатства та

колекціонування творів мистецтва і старожитностей. За розмахом своєї меценатської діяльності Терещенки не поступалися московським купцям Третьяковим. До того ж їхнє художнє зібрання було безцінним [13, 133, 209].

Унаслідок промислового розвитку з'являється нова українська буржуазія, яка значною мірою сприяла національному розвитку українського народу. Головним представником фірми братів Яхненків і Симиренка був Кіндрат Михайлович Яхненко. Він успадкував її у 1843 р., після смерті батьків. Уже у 20-і роки Яхненки і Симиренко володіли капіталом у 6-7 тис. руб. Але справжній розквіт і славу фірма здобула в 40-х роках, коли почала вкладати свої капітали у цукрову промисловість [13, 187-188, 190]. Їхні підприємства, зосередившись на якісному покращенні виробництва і використовуючи передову техніку та більш продуктивну найману працю, успішно конкурували з поміщицькими.

Родина Яхненків-Симиренків зробила величезний внесок в економічне процвітання краю та були видатними меценатами національної культури. На суспільні погляди та свідомість Василя Федоровича Симиренка вплинула зустріч з українськими вченими, громадівцями Ф.Кістяківським та П.Чубинським, особливо близькі стосунки склались у нього з В.Антоновичем, який став головним посередником у його громадській праці, спрямованій на розвиток освіти, науки і культури [15, 13].

Дворяни нерідко віддавали в оренду свої підприємства більш енергійним представникам інших станів. Так Ізраїль Бродський узяв в оренду у поміщика Роговського Лебединський цукровий завод на Черкащині та модернізував його<sup>1</sup>. Одночасно Бродський орендував Матусівський цукровий завод генерала Орлова у Чигиринському повіті. Купці другої гільдії П.Лепп і А.Вальман заснували у Катеринославському повіті ливарний і машинобудівний заводи [13, 120, 126].

У середині XIX ст. більш інтенсивно формується українська національна буржуазія недворянського походження. Вона була зацікавлена передусім у власному збагаченні. У цілому її інтереси не відрізнялися від інтересів буржуазії інших націй. Проте в процесі капіталістичного розвитку української буржуазії доводилося дедалі частіше конкурувати в підприємницькій діяльності з капіталістами Росії, які мали більші капітали й значний практичний досвід. У цій боротьбі українська буржуазія поступово починала усвідомлювати свої національні інтереси спочатку в особі окремих її представників, а згодом і більш широкого загалу.

Зазначимо, що царський режим насамперед відстоював імперські інтереси, проте не міг не враховувати потребу промислового розвитку окраїн, їхніх природних багатств. Пряме втручання держави в економічний розвиток, політика протекціонізму (охоронні тарифи, державні замовлення, кредитування) сприяла розвитку металургійної та машинобудівної галузей України, зокрема, південних регіонів. Ця політика посилилась після Кримської війни. Держава надавала підприємцям допомогу шляхом держзамовлень, субсидій, премій, пільгових тарифів тощо. Однак у цих умовах розвиток приватної ініціативи нижчих станів був обмежений. Царський уряд доклав усі зусилля для створення ідеальних умов для підприємницької діяльності дворянства та іменитих купців [13, 8, 147, 220].

---

<sup>1</sup> Після дворічної оренди Роговський продав завод Бродському.

Російський уряд усіляко підтримував підприємців російського походження. Російські підприємці серед населення України, що жило з прибутків від капіталів, у середині XIX ст. становили 38,6%, українські – 29,1%, польські – 9%, єврейські – 15,7%. Торгівлею та торгово-кредитними операціями займалося 16,2% росіян, 13,4% українців, 1% поляків і 63,7% євреїв. У цей час у промисловому виробництві Півдня і Правобережжя різко зростає чисельність росіян. На Правобережжі російським дворянам за низькими цінами було продано 500 тис. дес. землі відібраної у поляків [13, 169, 175]. Лише на Лівобережжі українці та представники інших національностей могли конкурувати в підприємстві з росіянами.

Промисловий переворот сприяв формуванню робітничого класу. Одним із проявів цього процесу протягом першої половини XIX ст. було заробітчанство. Чисельність селян, які через розорення своїх господарств змушені були йти на заробітки, напередодні реформи 1861 р. становила сотні тисяч. В умовах кріпосництва розорення селянства мало риси первісного нагромадження, але специфічного, оскільки селянин звільнявся від засобів виробництва, але не ставав особисто вільним, залишаючись у залежності або від поміщика, або від імперської держави. Селяни-заробітчани поповнювали населення міст, особливо Південної України, наймаючись на купецькі та казенні промислові підприємства [16, 53].

Особливістю формування промислового пролетаріату України було те, що він поповнювався не лише за рахунок місцевого населення, але й у значній мірі за рахунок вихідців з російських губерній. Відбувалася своєрідна робітнича колонізація українських земель представниками російського походження [16, 54]. Національна строкатість робітників України накладала відбиток на сприйняття нових модерних ідей, впливала не лише на характер згуртування робітників, а й гальмувала пробудження національної самосвідомості.

У середині XIX ст. робітники поділялися на дві основні групи: вільнонаймані й кріпосні. Переважна маса робітників-кріпаків працювала в суконній, горілчаній, цукровій, полотняній, паперовій, селітроварній і скляній промисловості. На підприємствах, що належали поміщикам у більшості випадків використовувалася праця кріпаків. Протягом цього періоду число вільнонайманних робітників неухильно зростає, а число кріпаків – скорочується. Загальна кількість робітників напередодні реформи 1861 р., зайнятих на промислових підприємствах і в ремісничих закладах України становила 135 тис. осіб [3, 97-98]. Незважаючи на наявність значних груп робітників-кріпаків у цукровій, суконній, полотняній, паперовій і деяких інших галузях, вільнонаймана праця в промисловості України напередодні селянської реформи була переважаючою. Її питома вага дорівнювала 54% [16, 55, 56].

Особливістю українського робітничого класу передреформеної доби був його тривалий зв'язок із сільським господарством. У передреформені десятиріччя головним джерелом формування робітничого класу в Україні було селянство. Лише пізніше машинна індустрія цілком відривала робітників від землі.

У середині XIX ст. в сільському господарстві України панівною залишалася панщинна система господарства. Поміщицьке землеволодіння складало: у Лівобережній і Слобідській Україні – 68-70%, у Правобережній – 75%, у Південній Україні – 68%. Наприкінці 50-х років 34,5 тис. державних селян володіли більше ніж 86 тис. дес. землі. Значним землевласником залишалася держава. Розшарування

### Випуск 35

селянства на заможних та бідняків підривало основи кріпосницької системи господарства. Заможна верхівка села все більше виходила з-під залежності поміщика, а зубожілі селяни, позбавлені засобів виробництва, неспроможні були виконувати панщину й дедалі більше ставали непридатними для феодально-кріпосницької експлуатації. Напередодні реформи 1861 р. на Правобережній Україні серед поміщицьких селян панщинних кріпаків було 97,4%, у Лівобережній – 99,3%, Південній – 99,1%. Найбільше від поміщицького гноблення страждало селянство Правобережної України, яке експлуатовалося польськими поміщиками [17, 330, 334].

У 1847-1848 рр. проведено інвентарну реформу поміщицьких селян Правобережжя. За інвентарними правилами, земля, що була в користуванні селян, закріплювалася за ними, регламентувалися повинності селян на користь поміщика. Тяглові селяни повинні були відбувати на тиждень 3 дні з упряжкою і 1 жіночий день панщини, інші селяни – 2 дні чоловічих і 1 жіночий. Городники за користування садибою і присадибною ділянкою платили оброк або відробляли 24 дні панщини на рік. Натуральні податки скасовувались. За додаткові повинності селяни мали одержувати платню [17, 335].

Однак уведення інвентарних правил не заспокоїло селянство. Антикріпосницька боротьба селян у 40-х роках набула масового, наступального характеру. Селяни боролися проти кріпацтва, за визволення з-під влади поміщиків, за землю і волю, за те, щоб стати вільними виробниками. У 1850-1854 рр. на Лівобережній Україні відбулося 13 селянських виступів, у Новоросії – 7, на Правобережній Україні у 1850-1851 рр. відбулось 47 селянських виступів [18, 132]. Повстання продемонстрували поміщикам, царському уряду силу селян, козаків, військових поселенців у боротьбі за соціальні права. Вони розхитували основи феодального ладу, наближали його падіння. Також вони будили громадську думку в Україні, сприяли формуванню визвольних революційних ідей, збагатили традиції визвольної боротьби мас проти гнобителів.

Уже за царювання Миколи I створювались «таємні комітети», які мали вирішити селянське питання. Але організований опір поміщиків змусив царя відмовитись від реалізації будь-яких проектів у селянському питанні. Але далекозоріші поміщики побоюючись, щоб селяни не почали розкріпачуватися самі (тобто за допомогою революції) подавали до уряду різні проекти звільнення селян, піклуючись у першу чергу, щоб через скасування кріпацтва поліпшити своє матеріальне становище.

Однак потреба подальшого розвитку продуктивних сил країни змусили царський уряд вдатися до скасування кріпосного права. Поборниками звільнення селянства від кріпосницького гноблення, захисниками його інтересів були представники політичних організацій та гуртків.

Виступи селян були зі співчуттям зустрінуті в передових громадських колах. У боротьбу включалися студенти Київського університету та інших навчальних закладів. У студентських аудиторіях проходили летючі збори, на яких обговорювалося питання про участь студентів у селянських заворушеннях [2, 31].

Селянський рух, що охопив у 40-50-х роках Російську імперію, супроводжувався піднесенням національно-визвольних рухів у Польщі, Україні, Литві й Білорусії. Наприкінці 50-х – на початку 60-х років у Росії склалась

революційна ситуація. Визвольний рух в Україні в цей час мав свої особливості: українці терпіли не тільки жорстоке соціальне, а й національне гноблення, їх душив і грабував не тільки царизм і українські поміщики, а також поміщики польські й російські. Відсутність належної консолідації, імперська політика царизму заважала українським, російським і польським селянам, міському населенню, трудовій інтелігенції, які страждали від гніту самодержавства і кріпосницьких порядків, об'єднати сили в боротьбі за національні вимоги [20, 23-25].

Таким чином, у процесі капіталістичного розвитку Україна все глибше втягувалась у Російську імперську систему. Проте утвердження товарно-грошових відносин впливало на національну самосвідомість значної частини українського етносу. Долався середньовічний ізоляціонізм, відбувалися структурні зміни у складі населення. Нова різночинна інтелігенція та кращі представники національної буржуазії стали носіями українського національного відродження.

Проблема має подальші перспективи дослідження, передусім що стосується економічного розвитку міст та містечок Наддніпрянщини у першій половині XIX ст.

### **Література**

1. Лазанская Т.И. Государственные крестьяне Украины в период кризиса феодально-крепостнической системы. – К., 1989. – 125 с.
2. Марахов Г.И. Социально-политическая борьба на Украине в 20-40-е годы XIX века. – К.: Вища школа, 1979. – 145 с.
3. Гуржій І.О. Зародження робітничого класу України (кінець XVIII – перша половина XIX ст.). – К., 1958. – 24 с.
4. Дерев'янкін Т.І. Історія народного господарства Української РСР: Економіка досоціалістичних формацій. – К.: Наук. думка, 1983. – 467 с.
5. Лановик Б.Д., З.М.Матисякевич. Україна і світ. Історія господарства від первісної доби і перших цивілізацій до становлення індустріального суспільства. – К.: Генеза, 1994. – 368 с.
6. Буравченко Р.В. Історичні умови становлення та розвиток цукрової промисловості в Україні (XIX – початок XX ст.): автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. іст. наук: спец. 07.00.01 «Історія України». – Черкаси, 2006. – 20 с.
7. Гончарук Т.Г. Торгівля України першої половини XIX ст.: історія вивчення.: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня док. іст. наук: спец. 07.00.01 «Історія України». – Одеса, 1998. – 42 с.
8. Слабеев И.С. Торгово-транспортный (чумацкий) промысел и его роль в социально-экономическом развитии Украины в XVIII – первой половине XIX в.: автореф. дис. на получение науч. степени канд. ист. наук: спец. 07.00.01 «История Украины». – К., 1960. – 18 с.
9. Рижева Н.О. Морське суднобудування в Україні (XIX – поч. XX ст.) / Н.О.Рижева // Науковий вісник Ізмаїльського державного гуманітарного університету. – 2004. – Вип. 17. – с. 29 – 32.
10. Русское судоходство. Торговое и промышленное на реках, озерах и морях. Ежемесячный журнал. – СПб, 1894-1901. – 1896. – №175. – С.122 – 134.
11. Залесский Н.А. «Одесса» выходит в море. (Возникновение парового мореплавания на Черном море. (1827-1855 гг.)). – Л., 1987. – 246 с.
12. Дмитриев Н.И., В.В.Колпычев. Судостроительные заводы и судостроение в России и за границей. – СПб., 1909. – 867 с.
13. Лазанська Т. Історія підприємництва в Україні (на матеріалах торгово-промислової статистики XIX ст.). – К.: Ін-т історії України НАН України, 1999. – 282 с.
14. Суровцева І.Ю. Меценатство в Україні другої половини XIX – початку XX ст.: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. іст. наук: спец. 07.00.01 «Історія України». – Донецьк, 2006. – 19 с.



### **Випуск 35**

15. Курінна Т.М. Розвиток благодійності на середньому Подніпров'ї (кінець XVIII – початок XX ст.): автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. іст. наук: спец. 07.00.01 «Історія України». – Черкаси, 2004. – 18 с.

16. Мельник Л.Г. Промисловий переворот в Росії і на Україні. – К., 1969. – 68 с.

17. Лановик Б.Д., З.М. Матисякевич. Економічна історія України і світу. – К.: Вікар, 2004. – 486 с.

18. Гуржій І.О. Боротьба селян і робітників України проти феодално-кріпосницького гніту (з 80-х років XVIII століття до 1861 року). – К.: Радянська школа, 1958. – 168 с.

19. Іванова Л.Г., Р.П. Іванченко. Суспільно-політичний рух 60-х років XIX століття в Україні: до проблеми становлення ідеології. – К.: Міжнар. ін-т лінгвістики і права, 2000. – 349 с.

20. Общественно-политическое движение на Украине в 1856-1862 годах: материалы и документы. – К.: АН УРСР, 1963. – 387 с.

#### **Довжук И.В. Экономическое развитие Украины во второй четверти XIX в.**

*Анализируется экономическое развитие украинских губерний в дореформенный период. Акцентируется внимание на таких отраслях промышленности как мануфактурная, машиностроительная, обработка металла. Подчеркнуто, что утверждение товарно-денежных отношений влияло на национальное самосознание значительной части украинского этноса.*

**Ключевые слова:** *Украина, украинские губернии, промышленность, мануфактура, крестьянин, крепостничество, гужевого транспорт, железные дороги.*

#### **Dovzhuk I.V. Economic development of Ukraine in 20-50th of the XIX-th century.**

*Economic development of the Ukrainian provinces in a period before reforms is analyzed. The attention is paid on such fields of industry as a manufactory, machine-building, treatment of metal. It is underlined that claim of commodity-money relations influenced on national consciousness of considerable part of Ukrainian ethnoses.*

**Key words:** *Ukraine, Ukrainian provinces, industry, manufactory, peasant, serfdom, cart transport, railways.*

Рецензент: **Біловолов Ю.Г.**, док. істор. наук, професор.

Стаття подана  
23.03.2012