

УДК: 94 (477,7):656,2:332,1

КОНОВАЛОВ О.Л.,

Херсонський національний технічний університет.

Коновалов Олександр Львович (1982 р. н.) У 2004 р. закінчив історичний факультет і магістратуру Херсонського державного університету. З 2004 р. – здобувач кафедри українознавства Херсонського національного технічного університету. Тема наукових досліджень – “Розвиток промисловості та сільського господарства Півдня України в кінці XIX – на початку XX ст.”

ВПЛИВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НА РОЗВИТОК СІЛЬСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА ТА ПРОМИСЛОВОСТІ

У статті йде мова про особливості розвитку промисловості України в кінці XIX ст. і роль у цьому процесі залізничного транспорту. Звертається увага на поширення економічної кризи під час Першої світової війни.

The article deals with features of development of Ukrainian industry in the end of XIX century and the role of railway transport in this process. The much attention is given to delivery of economic crisis under time The First World War.

Історія розвитку залізничного транспорту взаємопов'язана з економічним піднесенням країни. В Україні з поступовим поширенням залізничної мережі промислові райони з'єднувалися з аграрними окраїнами, що сприяло поліпшенню товарного обігу, зміцнюючи внутрішній ринок.

Виникнення нових галузей виробництва, розвиток металургії, занепад натурального господарства та поширення капіталістичних відносин вимагали більш швидкого транспортування виробленої продукції, що міг забезпечити залізничний транспорт [10].

Основною культурою в сільському господарстві залишалася пшениця. З поширенням залізниць в Україні центр економічного життя перемістився у південний та південно-східний райони [15, с. 65].

Будівництво Катерининської залізниці сприяло розширенню посівів площ, розвитку товарного землеробства. В 80-90-х рр. XIX ст. у степових губерніях України (Херсонська, Катеринославська і Таврійська) посівні площі збільшилися з 5528,9 тис. десятин в 1883-1887 рр. до 8423,9 тис. десятин в 1898-1902 рр. Значно збільшилися посівні площі в Таврійській губернії. Якщо у 60-х рр. XIX ст. вони склали 17,9 % від загальної площі землі, то під кінець 80-х рр. – 63,6 %, тобто збільшилися в 3,5 рази [20, с. 204].

Основними причинами піднесення зернового виробництва в південних губерніях України був розвиток промисловості в центрі країни, що спричинив попит на хліб у південних губерніях. Зокрема, в Катеринославській губернії збір пшениці збільшився з 563 тис. тонн в 60-х рр. до 850,9 тис. тонн у 80-ті рр., тобто на 51 %. У Херсонській губернії – з 236 тис. тонн у 60-х рр. до

1111,2 тис. тонн в 80-х рр. щорічно, а в Таврійській – з 167,5 тис. тонн до 666,2 тис. тонн пшениці щорічно [11, с. 146]. Середньорічні збори зернових за цей період збільшилися з 2,3 млн тонн до 5 млн тонн [21, с. 208].

Промисловий переворот в країні позначився й на результатах сільськогосподарського виробництва. Застосування досконаліших знарядь праці та сільськогосподарських машин призвело до покращення якості обробітку ґрунту, ефективності під час збирання врожаю та його обмолоту. В результаті у 80-х рр. XIX ст. збільшилася врожайність жита на 15,4 % [7, с. 137]. Зросло виробництво зерна на душу населення (за винятком Чернігівської губернії). Протягом 60-90-х рр. XIX ст. воно підвищилося: в Південній Україні на 55 %, Правобережній Україні – на 30 %, на Лівобережжі – тільки на 10 %.

У 1871-1873 рр. хлібні вантажі склали 40,4 % вантажообігу української залізничної мережі. Лише з Правобережної України середньорічний вивіз зерна складав 320 тис. тонн. У 1880 р. Південно-Західною залізницею було перевезено 725,5 тис. тонн зерна, а в 1902 р. – 3120,6 тис. тонн зерна [10].

Із поширенням залізниць збір зернових культур на Правобережжі збільшився з 2464 тис. тонн до 4160 тис. тонн, на Лівобережній Україні – з 2272 тис. і до 3440 тис. тонн. Українське збіжжя також вивозилося в інші регіони країни. Так, у 1895 р. з 832 тис. тонн зерна 464 тис. тонн було вивезено з України. За підрахунками історика К. Завальнюка, лише до Білорусії залізницями було відправлено 107 тис. тонн (6710 тис. пудів) збіжжя. Більша його кількість надійшла з південних губерній [13, с. 147]. Загалом, Україна експортувала щорічно

зерно до Польщі, Білорусії та Литви у кількості понад 304 тис. тонн [8, с. 70].

Варто сказати, що на початку 70-х рр. XIX ст. в цілому по Україні залізними було перевезено майже 928 тис. тонн товарного зерна. В 1875 р. перевезення зерна Києво-Брестською залізницею досягло 72,94 % усієї кількості перевезень зернових продуктів [9, с. 74]. І якщо в першій половині XIX ст. основним постачальником було Лівобережжя, то в кінці 70-х рр. на перше місце виходять південні губернії України. Частка південних хлібоекспортних губерній України по перевезенню зернової продукції залізними значно перевищувала центральні райони Росії (Херсонська губернія – 95,5 %, Таврійська губернія – 91,5 %) [15, с. 73].

Із південноукраїнських губерній (Херсонська, Таврійська, Катеринославська) було вивезено 572,9 тис. тонн збіжжя протягом 1878, 1880, 1882 рр. Одночасно експорт південно-західних губерній (Київська, Подільська, Волинська) складав 496,8 тис. тонн хліба.

Активний експорт зерна відбувався через чорноморсько-азовські порти. Якщо в 1876-1880 рр. питома вага чорноморсько-азовських портів в експорті хліба дорівнювала 29,2 %, а балтійських – 52,1 %, то вже в 1893-1896 рр. південні порти вивозили 59 %, а балтійські – лише 33,1 % [8, с. 73]. У 1895 р. Україна вивезла через південні порти 2192 тис. тонн зерна з їх загального експорту в 3600 тис. т., через західний кордон – 496 тис. тонн із 724 тис. тонн та через балтійські порти – 144 тис. тонн із 1952 тис. тонн. [4, арк. 18].

Залізничні колії, що були підведені до українських портів: Одеси, Севастополя, Миколаєва, Маріуполя, значно полегшували доставку хліба на світові ринки [17, с. 25]. Одеса займала перше місце серед портів Росії за вивозом зерна, основна маса якого транспортувалася Південно-Західними Фастівською та Харківсько-Миколаївською залізницями [10]. Якщо в 1880 р. вивіз зерна з Одеси складав 8,9 % всього експорту Росії, а в 1882 р. – 10,5 %, то в 1885 р. – 20 %. Обороти її зовнішньої торгівлі становили відповідно 89,7 млн крб, 108,8 млн крб, 150,4 млн крб. Так, у найменш врожайний 1908 р. з Одеського порту було відправлено 756,2 тис. тонн зернового вантажу [5, с. 274].

До Миколаївського порту збіжжя доставлялося Харківсько-Миколаївською залізницею (63-65 % усього вантажу), гузовим транспортом (33-34 %) та водним шляхом (близько 2 %). З Миколаєва пшениця експортувалася у Великобританію, Францію, Австрію, Іспанію та Бельгію, жито – в Німеччину, Голландію, Норвегію [10].

На початку XX ст. роль залізниць у експорті товарної продукції сільського господарства змінюється. Це викликано подальшим розвитком ринкових виробничих відносин у сільському господарстві, що сприяло значному збільшенню посівів зернових культур. Якщо в 1889-1891 рр. виробництво зернових складало 3558 тис. тонн, то вже в 1903-1913 рр. – 17120 тис. тонн. У зв'язку із збільшенням виробництва зернових культур, в 1909-1913 рр. залізницями перевезено 6160 тис. тонн хлібних вантажів. У 1914 р. тільки Катеринославськими залізницями було перевезено до 11 млн тонн хліба із загальної кількості в 29,7 млн тонн різного вантажу [6, арк. 5]. Південними залізницями у 1912 р. перевезено 253 тис. тонн хліба із загальної кількості у 18,5 млн тонн вантажу. Залізничні в той же час займалися зберіганням збіжжя, для чого використовували елеватори, склади та зерносклади, що давало можливість покращити зберігання продукції під час перевезення [14, с. 238].

Якщо Південна Україна була основним регіоном з виробництва зерна, то Правобережна Україна, в першу чергу, Київщина і Поділля, а також Лівобережжя –

Харківська та Чернігівська губернії – були зосередженням цукрової промисловості, виробу якої значною мірою перевозилися залізничним транспортом.

Із розвитком виробництва, а також з поширенням залізничного будівництва в південних губерніях України підвищився попит на паливо. Із залученням іноземного капіталу зростає видобуток вугілля в Донецькому регіоні. Якщо в 1860 р. по Росії було видобуто 291,2 тис. тонн вугілля, а частка Донбасу складала 96 тис. тонн (32,8 %), то в 1900 р. – з 15,9 млн тонн вугілля на Донбас припадало 68,9 % [22, с. 121].

Законом від 11 червня 1891 р. було встановлено мито на ввіз вугілля через Чорне та Азовське моря, по 6 коп з пуда. Ці конкретні дії з боку уряду захистили донецьке вугілля від конкуренції з боку іноземного, яке раніше переважало серед інших видів палива [15, с. 139]. Найбільше вугілля експортувалося через чорноморські порти, насамперед, Маріуполь [10].

Розвиток промисловості та залізничне будівництво різко підвищили попит на метал. У 80-х рр. XIX ст. основним районом видобутку залізної руди став Криворізький басейн. Спостерігалось збільшення її видобутку з 368 тис. тонн в 1891 р. до 3360 тис. тонн в 1900 р., виплавка чавуну – з 13,4 до 91,6 тис. тонн [20, с. 210]. Якщо в 1875 р. із загальної кількості продукції металургійних заводів Росії на Уралі було виплавлено 72 %, в центрі Росії – 14 %, в Польщі – 8 % і на Півдні – 2,5 %, то в 1897 р. на Уралі – 36 %, в центральних районах Росії – 10 %, Польщі – 12 %, а на Півдні – 41 % [12, с. 216]. Виробництво чавуну в Південній Росії у 1900-1901 рр. випередило його виробництво на Уралі вдвічі, порівняно з Польщею – майже в 5 разів.

Залізничний транспорт України був також основним споживачем палива, що видобувалося у Донецькому басейні. Донецьке кам'яне вугілля успішно конкурувало з англійським, яке ввозилося в Україну [3, арк. 21]. Утворений у 1904 р. кам'яновугільний синдикат “Продвугілля” контролював до 60 % продажу кам'яного вугілля Донбасу [18, с. 121]. Питома вага використання вугілля залізницями України з Донецького кам'яновугільного басейну збільшується з 24,9 % в 1900 р. до 28 % в 1913 р. З 27 млн тонн різного вантажу в 1909 р. на Катеринославську залізницю в цілому припадає 11 млн тонн кам'яного вугілля [10].

Із самого початку Першої світової війни залізничний транспорт Росії, в тому числі і України, у зв'язку з інтенсивністю перевезень, виявив нездатність обслуговувати та задовольняти потреби воєнного часу. В 1915 р. на залізничному транспорті, особливо на Правобережній Україні, внаслідок воєнних дій спостерігався хаос. Зміни напрямків вантажопотоків ускладнювали роботу залізничного транспорту. Залізничні не справлялися з обсягом перевезень, не вистачало потягів. У результаті, з вересня 1915 р. і до лютого 1916 р. з Донецького кам'яновугільного басейну не було вивезено 4 млн тонн вугілля. І це незважаючи на те, що Донецький кам'яновугільний басейн, у зв'язку з Першою світовою війною, став єдиним постачальником мінерального палива. Негативно впливала на роботу залізниць і недостатня кількість потягів. Однією з причин такого становища було скорочення чисельності робітників у зв'язку з мобілізацією [19, с. 120]. Внаслідок цього вже в серпні 1914 р. багато підприємств почали відчувати гостру нестачу вугілля. Становище ускладнювалося посиленням споживання вугілля залізничним транспортом, який обслуговував потреби армії. Так, якщо в 1913 р. воно складало 26,7 %, в 1914 р. – 31,8 %, в 1915 р. – 40,2 %, то вже в 1916 р. – 43,2 %. Інші споживачі вугілля відчували паливний голод [1, арк. 58].

Надзвичайно великою проблемою на залізницях була нестача вагонів, викликана політикою синдикату “Продвагон”. Вона полягала у штучному стримуванні синдикатом їх виробництва. Як наслідок, уже в другій половині 1914 р. непереважені вантажі складали 84 тис. вагонів, а в першому півріччі 1916 р. – близько 127 тис. вагонів. Багато вантажів розкрадалося, адже вагони не охоронялися [16, с. 110]. І хоча подекуди почала діяти служба охорони, більше 1500 потягів з важливими вантажами військового призначення в 1915 р. зникли і не були знайдені.

Транспорт виявив нездатність одночасно обслуговувати потреби армії і цивільного сектора. Неспроможність залізничного транспорту впоратися з перевезеннями воєнного часу була наслідком технічної відсталості транспортного господарства. Одна з причин – незначні капіталовкладення в цей вид транспорту. Царський уряд, у першу чергу, звертав увагу на виконання завдання військового значення.

Транспортна криза була результатом загальноросійської економічної кризи, тому що економічна розруха охопила всі галузі народного господарства. Особливо негативно вплинула війна на сільське господарство. У 1917 р. розміри посівних площ під зернові культури скоротилися проти 1914 р. майже на 21 %. У зв'язку з перевагою в цей період воєнних перевезень, зменшується відсоток перевезень хліба. В результаті цього

ціни на хліб підвищувалися. Нестача вугілля, господарська розруха й анархія виробництва призводили до катастрофічного занепаду харчової промисловості. Особливо потерпіли від нестачі палива цукрові заводи. Недопоставки вугілля залізницями призводили до величезних втрат цукрової сировини. Так, у 1915 р. загинуло 72,5 тис. тонн цукрових буряків. За роки війни кількість цукрових заводів в Україні скоротилася на 26 %, а випуск цукру – на 56 % [1, арк. 17].

Вищенаведені факти підкреслюють вирішальну роль залізничного транспорту в забезпеченні безперервного функціонування промислових підприємств як завдяки постачанню сировини, так і перевезенню готової продукції. Свідченням цього є швидкий економічний розвиток у позакризові часи таких великих регіонів України, як Донецький вугільно-металургійний, Криворізький залізрудний, Нікопольський марганцевий та Південно-Західний цукровий і Південний хліборобний, сполучених залізницями. Виникнення та поширення залізничного транспорту сприяли подальшій капіталізації сільськогосподарського виробництва та збільшенню його продуктивності. Залізниці забезпечували зв'язки України із зовнішнім світом і промисловими центрами Російської імперії. Усе це складало єдиний загальноросійський ринок, що не виключало формування власного національного ринку.

ЛІТЕРАТУРА

1. ЦДДА у м. Києві. – Ф. 692. – Оп. 1. – Спр. 2681.
2. ЦДДА у м. Києві. – Ф. 278. – Оп. 1. – Спр. 254.
3. Там само. – Оп. 1. – Спр. 189.
4. ЦДДА у м. Києві. – Ф. 285. – Оп. 1. – Спр. 118.
5. Матеріали по обследованию железных дорог Юго-Западной железной дороги. – СПб., 1910. – 320 с.
6. Статистика перевозки грузов малой, большой и пассажирской скорости по Северо-Донецкой дороге за 1912 год. – Харьков, 1913. – 124 с.
7. Анфимов А.М. Экономическое положение и классовая борьба крестьян Европейской России. 1881-1904 гг. – М.: Наука, 1984. – 232 с.
8. Билимович А.Д. Товарное движение на русских железных дорогах. – К., 1902. – 142 с.
9. Блюх И.С. Влияние железных дорог на экономическое состояние России. – СПб., 1878. – Т. 5. – 305 с.
10. Богатчук С.С. Залізничний транспорт України у другій половині XIX – на початку XX ст. Дис. на здобуття наукового ступеня кандидата історичних наук. – К., 2000. – 189 с.
11. Бойко Я.В. Заселение Южной Украины. 1860-1890 гг. – Черкассы: “Сіач”, 1993. – 256 с.
12. Витчевский В. Торговая, таможенная и промышленная политика России со времен Петра Великого до наших дней / Перев. с нем. А.В. Браузе / Под ред. Ю.Д. Филиппова. – СПб., 1909. – 362 с.
13. Завальнюк К.В. Українсько-білоруські торговельні зв'язки (XIX ст.). – Дис. на здобуття наукового ступеня канд. іст. наук. – К., 1998. – 186 с.
14. Золотов В.А. Хлебный экспорт России через порты Черного и Азовского морей в 60-90 годы XIX в. – Ростов-на-Дону, 1966. – 250 с.
15. Измestyeva Т.Ф. Россия в системе европейского рынка: конец XIX – начало XX в. – М.: МГУ, 1991. – 192 с.
16. Кошик А.К. Рабочее движение на Украине в годы первой мировой войны и Февральской революции. – К.: Наукова думка, 1965. – 323 с.
17. Ломоносов Ю. Современные задачи пассажирского движения на Русской сети с точки зрения паровозной службы // Инженер. – 1903. – № 10. – С. 332-342.
18. Лось Ф.Е. Формирование рабочего класса на Украине. – К.: Госполитиздат, 1955. – 135 с.
19. Нестеренко О.О. Розвиток капіталістичної промисловості і формування пролетаріату на Україні, – К.: Держполітвидав УРСР, 1952. – 180 с.
20. Соловьёва А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. – М.: Политиздат, 1975. – 315 с.
21. Теплицкий В.П. Реформа 1861 року і аграрні відносини на Україні (60-90 рр.). – К.: Видав. АН УРСР, 1959. – 307 с.
22. Шигапин Г.И. Военная экономика в первую мировую войну 1914-1918 гг. – М.: Наука, 1956. – 332 с.
23. Железнодорожное дело. – Санкт-Петербург, – 1885. – № 5.