



УДК 656.2:94(477.7)«18»

ИЩЕНКО А.О.,

Одеський державний економічний університет

Ищенко Алла Олександрівна (1985 р. н.). У 2006 році закінчила історичний факультет ОНУ імені І.І. Мечникова. У тому ж році вступила до магістратури ОНУ ім. І.І. Мечникова, а в 2007 р. – до аспірантури Одеського державного економічного університету.

ВПЛИВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НА РОЗВИТОК ВНУТРІШНЬОЇ ТОРГІВЛІ ПІВДНЯ УКРАЇНИ В ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ СТ.

У статті автор показує, що розвиток залізничного транспорту в другій половині ХІХ століття сприяв зростанню продуктивності сільського господарства Півдня України, налагодженню внутрішніх торговельних зв'язків, втягненню південного регіону Російської імперії в систему загальноросійського ринку.

В статье автор показывает, что развитие железнодорожного транспорта во второй половине ХІХ века повлекло повышение производительности сельского хозяйства Юга Украины, налаживание внутренних торговых связей, включение южного региона Российской империи в систему всероссийского рынка.

In article the author shows, that development of a railway transportation in second half ХІХ centuries has entailed increase of productivity of an agriculture of the South of Ukraine, adjustment of internal trading communications, inclusion of southern region of Russian empire in system of the All-Russia market.

Втягнутий у систему ринкових відносин південний регіон України в другій половині ХІХ ст. виступав вузловим осередком зовнішньої та внутрішньої торгівлі. Вигідне географічне положення регіону сприяло притоку вітчизняних та іноземних товарів, зосередженню значної кількості капіталів. Створення залізничної мережі, у свою чергу, вплинуло на розміщення продуктивних сил, внесло багато змін у географію промисловості, сільського господарства й торгівлі, прискорило процес суспільного розподілу праці, стимулювало швидке зростання міст.

Питання економічних перетворень, пов'язаних з появою залізниць, зберігає свою актуальність. Мета даного дослідження – прослідкувати, як вплинула поява залізничного виду транспорту на становище внутрішньоторгівельних відносин в другій половині ХІХ ст.

Дана проблема досліджена не в повній мірі, питання соціально-економічних відносин висвітлив М.С. Слабченко у своїй роботі «Матеріали до соціально-економічної історії» [1]. Питаннями розвитку ринкових відносин займався І.О. Гуржій [2]. Особливості промислового розвитку вивчав І.М. Бровер [3]. Пожвавлення торговельних відносин стало наслідком змін, що сталися в системі шляхів сполучення, а саме в розширенні мережі залізничних колій. І. Хижняков звернув увагу на умови, які створила залізниця для перевезення сільськогосподарських продуктів [4].

Південний регіон завжди виступав як пункт постачання товарів в інші губернії країни. Щось на зразок транзитного пункту, що, з одного боку, виступав як постачальник, з іншого, – як споживач.

Основу внутрішньої торгівлі України складали ярмарки, базари та постійна чи стаціонарна

торгівля. Ярмарки були особливо популярними в кінці XVIII – першій половині XIX ст. Вони були різними за розмірами та значенням, як правило, звичайні ярмарки тривали три дні (хоча були й такі, що затягувалися на декілька тижнів). Ярмаркова торгівля була тісно пов’язана з базарною торгівлею, що розвивалася в містах і

містечках. На ярмарки йшла закуплена на базарах невеликими частинами сільськогосподарська продукція, а з них направлялися промислові товари для роздрібного продажу на базарах. На прикладі Хрещенського ярмарку можна прослідкувати, які товари користувалися особливою популярністю (див. таблицю 1).

Таблиця 1

Продаж товарів на Хрещенському ярмарку в Одесі в 1830 р.

Назва товару	Привезено (руб)	Продано (руб)
Чай	9 027 000	558 475
Бавовняні матеріали	4 886 000	2 855 000
Холст	1 235 000	708 700
Полотно	878 750	544 750
Цукор	800 000	80 000
Коні	712 500	227 500

З наведеної таблиці видно, що зернова ж продукція до цього списку не потрапила, виходячи з цього, – особливою популярністю на ярмарку не користувалася. У цілому, товарів на Хрещенську ярмарку в 1830 р. було завезено на суму 1 425 625 руб, продано – на 8 492 268 руб [5].

У часи відсутності залізниць всі вантажі направлялися до місць призначення, тобто до Чорного моря, природнім шляхом: водним (по річках Дністер, Південний Буг, Дніпро) та сухопутним тим же прадавнім шляхом чумакування [6]. Валки чумаків, що переміщувалися губерніями, знищували на своєму шляху всю рослинність та переносили хвороби, особливо вірус чумки, яка вражала тварин і призводила до масового падежу домашніх тварин у сільських місцевостях [7]. Негативно позначився такий спосіб перевезення на обробці ґрунту: тварини, які поверталися, після тривалого перебування в дорозі були змучені, голодні, непридатні для роботи в господарствах селян.

Транспортування товарів через мережу сухопутних шляхів мало ряд перешкод. Найвні шляхи сполучення знаходилися в поганому стані. Перевозити важкі вантажі було практично неможливо. Про шляхи на Півдні України Олександрійський поміщик В. Крейц писав: «...Не можна ж вважати шляхами сполучення ті поштові, чумацькі і міжселищні шляхи, по яких рухаються наші пошти, транспорти, торгівля і взагалі все зовнішнє життя й інтереси кожного – шляхи, які близько півроку непрохідні від грязі, грузькості, на яких часто нема ні мостів, ні гребель, які ремонтуються або, вірніше, вичищаються і зарівнюються тільки перед ревізією губернатора і, нарешті, на яких найменша річка або струмок під час танення снігів становить непрохідну перешкоду і затримує транспорти не на дні, а на цілі тижні» [8]. Труднощі в перевезеннях змушували прилаштовуватися до погодних умов, і тому ярмарки, як правило, проводили взимку та влітку.

Стационарна чи постійна торгівля деякий час знаходилася в тісному зв’язку з ярмарковою. Остання забезпечувала запасами товарів магазини, харчевні тощо. Та вже в другій половині XIX ст. постійна торгівля набула значного розвитку і навіть протистояла ярмарковій.

Внутрішнє положення країни в другій половині XIX ст. мало свої специфічні риси, особливо в аграрній сфері. Розширюються площі під посіви зернових (за рахунок скорочення пасовищ для випасу худоби в зв’язку зі скороченням частки тваринництва в господарствах південного регіону), відповідно, зростає питома вага вирощеної сільськогосподарської продукції, та ростуть ціни на зернову продукцію. Поряд з розширенням орних запашок на Півдні України зростає кількість ділянок, засаджених цукровим буряком. Зацікавлення землевласників та орендаторів у вирощуванні цукрових було пов’язане з тим, що цукрова промисловість в регіоні в другій половині XIX ст. займала перше місце як за розмірами, так і за значенням, яке вона мала в економічному житті населення. Ще одна особливість аграрного сектору південного регіону пов’язана зі сприятливими природно-кліматичними умовами, які дозволяли займатися вирощуванням фруктових дерев та виноградників. Зібрані фрукти та перероблене вино виступали товаром, який переправлявся до інших губерній України: Київської, Волинської та інших, де відчувалася нестача свіжих фруктів. Винна продукція була орієнтована не лише на внутрішній ринок, але й виступала предметом експорту.

Зрушення в сільському господарстві та торгівлі було спричинено змінами у сфері транспорту. Перші залізниці з’явилися в Росії значно пізніше, ніж в інших країнах Європи, що гальмувало процес розширення ринкових відносин [9]. Та з появою перших колій стали очевидними переваги цього виду транспорту. Для того, щоб задовольнити потреби внутрішнього ринку та експортерів, потрібно було розширити

мережу залізничних сполучень. Через недостатню облаштованість портів хліб не можна було своєчасно вантажити. Погана якість сухопутних доріг перешкоджала вчасному та якісному постачанню продукції до місць призначення, що перешкоджало стабільному внутрішньому товарообігу. Розширення ж залізничних мереж дозволило задовольнити потреби національних товаровиробників і споживачів.

Введення в експлуатацію на Півдні перших запланованих колій Одеса – Паркани, Одеса – Балта розширили можливість підвезення продукції в напрямку одеського порту. Виникає запитання: чому постійно наголошується саме одеський порт, адже на Півдні України, крім Одеси, портові гавані були облаштовані в Миколаєві, Севастополі тощо. Дискусії з приводу того, який порт є найбільш зручним для налагодження торговельних відносин, велися в XIX ст. З точки зору географічного розміщення, Одеса займала найвигідніше положення. З усіх портів Чорного моря її затока і рейд найбільше врізається в материк, а, відповідно, він найближчий до хліборобних місцевостей, які з давніх давен склали район одеської хлібної торгівлі [10].

Налагодження транспортних мереж дуже вплинуло на становище внутрішнього ринку. Саме залізниці забезпечували необхідні умови не лише для перевезення, але й зберігання товарів сільського господарства та промисловості. Для досягнення останньої умови залізниці отримали дозвіл відкривати приміщення під склади на залізничних станціях, кількість яких особливо зростає в 90-х рр. XIX ст. [11]. Зібрана в магазинах (складах) продукція сільського господарства збувалася на ринки при безпосередній участі комерційних агентств. Впродовж 1885 р. Одеське комерційне агентство отримало для продажу 2 171 938 пуд різних сортів зерна. З минулого року залишилося в магазинах агентства 312 025 пуд; разом агентство мало хліба для продажу 2 483 362 пуд. Із них впродовж 1885 р. продано 1 909 036 пуд, і залишок на складах станом на 1 січня 1886 р. складав 420 600 пуд [12]. Поміщицькі і селянські господарства збували зерно скупникам в особі комерційних агентств, а ті реалізовували товар на внутрішньому ринку. Були створені умови й для збереження товарів під час перевезення їх залізницею. Для особливо вибагливих продуктів (свіжих фруктів, вина) спроектували і ввели в експлуатацію вагони, спеціально обладнані, які забезпечили термічні умови, що дозволило перевозити зазначену продукцію під час спекотного літа і зимових морозів [13]. Перевага залізничного транспорту в

перевезенні свіжих фруктів у внутрішні райони країни над гужовим та річковим очевидна: товар, що швидко псується потребує якомога швидшого перевезення, що могла забезпечити лише залізниця. Продукція потрапляла на ринок в гарному стані, а це підвищувало авторитет залізничного виду транспорту.

Щоправда в його роботі спостерігалися й недоліки. Дорожнеча під час будівництва вплинула на підвищення тарифного плану перевезень, піднялися ціни на земельні ділянки в районі проектування залізничних колій. У Феодосії чутки про проект будівництва Московсько-Феодосійської дороги породили бум у розпродажі будівель за неймовірними цінами. Порожні будинки оцінювалися в декілька десятків тисяч. За місце з примітивними спорудами просили 50 000 руб сріблом. Десятина землі в околицях міста коштувала близько 10-12 тис. [14]. Щоб запобігти спекулюванню, управління Південно-Західної залізниці боролося з урядовою політикою. Це досягалося через об'єднання залізниць, що уніфікувало господарство, збільшувало мережу й прибутки, запровадивши єдиний тариф. Вже в 1870 р. об'єдналися три українські залізниці під назвою «Общество Юго-Западных железных дорог» [15], що дозволило вирішити не лише внутрішні проблеми, але й наблизитися до кордонів Німеччини та Польщі, створивши умови для налагодження торговельних відносин із сусідніми країнами.

Ще один недолік в роботі залізниці був пов'язаний з нерозбудованістю мережі залізничних колій. Території, через які не пролягали залізничні шляхи, підвозили до вузлових станцій товари гужем, а потім вантажили їх у вагони. Невигідність такого способу перевезення змусила товаровиробників звертатися до уряду з проханням створення під'їзних залізничних колій, що значно полегшило б і умови перевезення [16, с. 184].

Не дивлячись на деякі недоліки в роботі залізничного транспорту, його поява позитивно вплинула на господарство та торгівлю. Можливість перевезення сільськогосподарської продукції у великих кількостях сприяла розширенню посівних площ, відповідно, зростає продуктивність; швидкість та мобільність дозволила транспортувати найвибагливіші продукти харчування в різні пори року. Новий вид транспорту дав можливість перевозити важкі вантажі на далекій відстані. Це, у свою чергу, допомогло налагодити внутрішньо-торгівельні зв'язки та втягнуло Україну в систему загальноросійського ринку. Стабілізація на внутрішньому ринку активізувала діяльність купців з їх орієнтацією на зовнішній ринок.

ЛІТЕРАТУРА

1. Слабченко М.С. Матеріали до економічно-соціальної історії України XIX ст.: В 2 т. – Т II. – Одеса: Держвидав України, 1927. – 278 с.

2. Гуржій І.О. Розвиток товарного виробництва і торгівлі на Україні. – К.: Вид-во АН УРСР, 1962. – 204 с.
3. Бровер І.М. Україна на переломі до промислового капіталізму: соціально-економічні нариси й матеріали. В 2 т. – Т. 1. – Харьков: Пролетар, 1931. – 215 с.
4. Хижняков И. О мерах, принятых Управлением Юго-Западных железных дорог к развитию и упорядочению перевозок свежих фруктов. – К., 1894. – 15 с.
5. Журнал министерства внутренних дел. Кн. 1. – Ч. 2. – СПб.: типография медицинского департамента министерства внутренних дел, 1830. – С. 8.
6. Проект новой Одесско-Вознесенско-Киевской железной дороги как единственное средство возвратить Одессе ея торговый район и поправить дивиденд Одесской железной дороги. – Одесса: Товарищество, 1875. – С. 1.
7. Труды комитета по устройству железно-конных и паровых дорог в Херсонской губернии. – Одесса: типография Л. Нитче, 1867. – С. 141.
8. Гуржій І.О. Вказ. праця. – С. 81.
9. Шмаров И. Железные дороги в Новороссийском крае // Одесский Вестник – 1864. – № 134. – 20 июня.
10. Проект новой Одесско-Вознесенско-Киевской железной дороги... – С. 14.
11. Слабченко М.Є. Вказ. праця. – С. 175.
12. Государственный архив Одесской области. – Ф. 2. – Оп. 3. – Спр. 1469. – Арк. 10.
13. Хижняков И. Указ. соч. – С. 4.
14. Современная хроника // Одесский Вестник – 1860. – № 17. – 16 февраля.
15. Витте С.Ю. Воспоминания: В 3 т. – Т. 1 – М.: Соцэкгиз, 1960. – С. 177.
16. Фабричная и заводская промышленность в районе Юго-Западных железных дорог. Вып. 1. – К.: Типография Кульженка С.В., 1894. – С. 184.

Рецензент – д.і.н., проф. П.М. Тригуб.

Надійшла до редколегії 20.11.2007 р.