

УДК 94(477.43/.44):33

Вірстюк В. Л.,
*магістрант Навчально-реабілітаційного закладу
вищої освіти «Кам'янець-Подільський державний інститут»*

Михайлик А. О.,
*кандидат історичних наук, доцент,
доцент кафедри професійної та спеціальної освіти
Навчально-реабілітаційного закладу вищої освіти
«Кам'янець-Подільський державний інститут»*

ВПЛИВ РИНКОВИХ ВІДНОСИН НА РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ ПОДІЛЬСЬКОЇ ГУБЕРНІЇ В ПОРЕФОРМЕННИЙ ЧАС

Статтю присвячено значенню ринкових відносин та інтенсифікації аграрного виробництва Поділля для розвитку транспортної системи краю після реформ Олександра II. Характеризуються основні транспортні шляхи, якими товарна продукція краю реалізовувалася за його межі. Визначаються зміни, які відбулися в торгівельній сфері регіону під впливом дії ринкового механізму. На конкретних прикладах проілюстровано позитивні зміни, які відбулися в транспортній системі в пореформений час. Однак, внутрішня політика Російської імперії щодо українських територій захищала, насамперед, економічні інтереси царизму, та зовсім не дбала про українські регіони, в тому числі й Поділля.

Ключові слова: *Подільська губернія, транспортна система, ринкова економіка, реформи.*

Протягом другої половини XIX – початку XX ст. на території Подільської імперії, і в Україні загалом, прискорився розвиток ринкових відносин, який призвів до підвищення ефективності та продуктивності господарювання, збільшення товарності аграрного виробництва не лише великих поміщицьких, але й селянських господарств. За таких умов надзвичайно важливим завданням є не лише виробництво, але й реалізація продукції, яка перетворюється на впливовий чинник економічного розвитку регіону. Важливість якісних шляхів сполучення за ринкових умов на території України підвищувалася розвинутою спеціалі-

зацією її регіонів, яка, на думку П. Теличука, була найхарактернішою рисою розвитку пореформеного сільського господарства українських територій [1, с. 11]. Отже, налагодження якісного транспортного сполучення між ними було таким завданням, від вирішення якого значною мірою залежала динаміка та характер економічного розвитку України.

Торгівельні шляхи сполучення були об'єктом дослідження багатьох науковців. Загальну динаміку розвитку залізничного транспорту Російської імперії, в тому числі й на території України, дослідили А. Білімович [2] та А. Радциг [3]. Працею більш вузького, регіонального спрямування є монографія П. Андреева [4].

Серед сучасних українських істориків названа проблема вивчалась такими дослідниками, як А. Філінюк, Т. Ігнат'єва [5], Ю. Хоптяр [6], А. Гуменюк [7], І. Жалоба [8], С. Богатчук [9] та іншими. Незважаючи на це, роботи, яка б повною мірою з'ясувала вплив шляхів сполучення на економіку Подільського краю в умовах дії ринкових відносин та висвітлила їх значення для поступу капіталізму в регіоні, досі не створено.

Головними товарами, що вироблялись на території Поділля і реалізовувались за його межі на початку ХХ ст. продовжували залишатися зерновий хліб, цукор, спирт, висівки, яйце, птиця, лісові матеріали [10, с. 11].

У пореформений час на території Подільської губернії утворилась мережа пунктів, де у великих розмірах зосереджувалась торгівля хлібом. Ці пункти, як правило, були розташовані на зручних для транспортування водних, а з 70-х р. – і залізничних магістралях. На території Подільського краю такими містами були Балта, Могилів-Подільський, Ямпіль, Ярмолинці та інші. Найбільш значним торговим центром Подільської губернії на всьому протязі ріки був Могилів-Подільський. За свідченням В. Гульдмана, в II-й половині ХІХ ст. там мешкали всі значні торговці хлібом, коло діяльності яких охоплювало не лише все подільське Придністров'я, але й всю верхню Бессарабію [11, с. 154].

В залежності від погодних умов кожного року судноплавство Дністром тривало приблизно з середини березня до середини листопада.

Саме водним шляхом на територію Поділля потрапляла велика кількість лісу з Галичини та Буковини, переважна частина

якого використовувалась у цукроварінні та гуральництві. Так, лише через Ісаковецьку митницю у 1867 р. було привезено лісоматеріалів вартістю 181348 руб., у 1890 р. ця цифра зросла до 1028125 руб. [12, с. 96].

В 1857 р. виникло акціонерне «Головне товариство залізничних шляхів» і почалося дієве будівництво залізниць в центральних губерніях Російської імперії, в тому числі й на території України в її складі. До кінця 70-х рр. XIX ст. таке будівництво велося переважно приватними компаніями за підтримки уряду. Це був час справжньої залізничної лихоманки. Але з початку 80-х років держава знову взяла залізничне будівництво в свої руки і викупило більшу частину вже збудованих колій.

Ще у 1865 р. на території Правобережної України було збудовано першу залізничну колію, яка з'єднала хлібне Поділля (м. Балту) з головними південним воротами імперії – Одесою. Ще через рік, у 1866 р., барон Унгерн-Штенберг розпочав будівництво поперечних колій з заходу на схід, щоб з'єднати містечко Балту з Єлісаветградом, а далі – з лінією Одеса-Харків [13, с. 234]. У 1892 р. було встановлено зв'язок з Бессарабією і Галичиною, а відтак – з Австрією, на відтинку Жмеринка – Могилів. 1 січня 1895 р. залізниця перейшла у державну власність.

В кінці XIX – на початку XX ст. все більше торгівців обирало саме цей спосіб вивозу товарів, хоча доставка, наприклад, четверті хліба в Одесу коштувала підприємцю 2 руб. 25 коп. – на 25 коп. дорожче, ніж водним транспортом [11, с. 190]. Так, у 1887 р. з території Подільської губернії було вивезено 11574374 пуди зернового хліба. З цієї кількості залізничним шляхом було відправлено 10702122 пуди і лише 872252 пуди – водним [11, с. 193]. У середньому, протягом 80–90-х рр. лише 8–10 відсотків подільського збіжжя потрапляло в Одесу водним шляхом – рікою Дністер, решта – за допомогою залізниці [4, с. 79].

На кінець XIX ст. Південно-Західна залізниця виходить на перше місце в Російській імперії за кількістю перевезеного вантажу (у 1893 р. – 402506 тис. пуд.) та кількістю валового прибутку за це перевезення (у тому ж 1893 р. – 22601 тис. руб.). Її частка у загальній кількості перевезень приватними залізницями в цей період становила біля 13 відсотків, у той час як прибуток Південно-Західної залізниці складав біля 15 відсотків загального прибутку залізниць імперії [3, с. 260].

Починаючи з 80-х років вагоме місце у зовнішній торгівлі Поділля займали продукти птахівництва, зокрема яйце, що відповідало загальному зростанню експорту продуктів птахівництва Російської імперії наприкінці XIX ст. У 1898 р., реалізувавши на міжнародному ринку на 40 млн. руб. Такої продукції, Росія, за цим показником, впевнено посіла перше місце в світі [14, с. 216]. З території Подільського краю та інших територій у 1890 р. через Гусятинську митницю було вивезено яєць на 1204949 руб. Із загальної суми вивозу за межі губернії (не рахуючи хліба) в 2165994 руб. Ввезено було на територію губернії товарів на суму 1259611 руб., головним чином це лісовий матеріал (на 1028125 руб.), що імпортувався з Галичини через Ісаковецьку митницю [15, с. 33].

Велике значення транспорту для економічного розвитку Поділля пояснюється ще й постійним збільшенням товарності зернового хліба. За підрахунками О. Попова, обсяги торгівлі збіжжям на Україні загалом за 25 років, що передували Першій світовій війні, зростали швидше, ніж саме виробництво зерна [16, с. 25].

На початку XX ст. до великих землевласників Поділля з Одеси і Миколаєва приїжджали комісіонери заможних хлібо-торговельних фірм і прямо на місці укладали угоди, враховуючи доставку збіжжя, станційні витрати та ін. Незважаючи на помітний розвиток хлібної торгівлі, в досліджуваний період на території Подільської губернії не існувало офіційних бірж чи біржових комітетів. Було лише декілька приватних на зразок бірж у дрібних скупників, причому «Цими біржами є залізничні станції в момент прибуття потягів. Купці збираються на станцію і тут, отримавши повідомлення з Одеси і Підволочиська, перекупувають під час зупинки потягу один у одного дублікати на хліб» [17, с. 20].

Зауважимо, що на території Російської імперії залізниці будувалися не стільки з економічних, а, насамперед, з військових міркувань. Через це їх колії часто не відповідали основним напрямкам товарного руху. Гілка Жмеринка-Новоселиця – тому типовий приклад. Зерновий хліб мав спочатку вирушити у північно-східному напрямку, до Жмеринки, а вже потім – у південному, до Одеси.

За підрахунками О. Попова, перед Першою світовою війною Україна на 70 відсотків більше вивозила, ніж увозила (за вартістю товарів). Значне місце в українському експорті належало Поділлю. Використовуючи українську сировину для вивозу за кордон, уряд імперії прагнув перетворити Україну на ринок фабричної продукції промислових губерній Росії. Прибутки українських губерній з початку XX ст. до 1914 р. становили значно більший відсоток, ніж казенні державні видатки Російської імперії [16, с. 25].

Україна в складі Російської імперії помітно поступалася найбільш розвинутим європейським країнам за рівнем розвитку інформаційних технологій. За умов індустріального суспільства пошта, телеграф, телефон, радіо перетворюються на могутній чинник ціноутворення, зокрема в аграрній сфері, який практично не був розвинутий в Україні на початку XX ст. Значно обмежував конкурентоспроможність українського зерна слабкий розвиток елеваторної системи.

Отже, в умовах економічних реалій Російської імперії був неможливим гармонійний та пропорційний розвиток всіх галузей сфери виробництва та розподілу українських територій. Це свідчить, насамперед, про економічні передумови та необхідність створення української держави, без якої сільське господарство, промисловість і торгівля, навіть за умов родючої землі й придатного клімату, не могли успішно конкурувати з розвинутими країнами світу. Саме це підтверджує приклад густонаселеного і порівняно економічно розвинутого Поділля.

Список використаних джерел та літератури:

1. Теличук П.П. Економічні основи аграрної революції на Україні. Київ: Вид-во Київського університету, 1973. 189 с.
2. Билимович А.Д. Товарное движение на русских железных дорогах. Киев: Императорский университет Св. Владимира, 1902. 456 с.
3. Радциг А. Влияние железных дорог на сельское хозяйство, промышленность и торговлю. СПб.: Деп. ж/д М-ства пути сообщений, 1896. 267 с.

4. Андреев П. Юго-Западные железные дороги. – К. : Тип. С. В. Кульженко, 1896. 594 с.
5. Філінюк А. Г., Ігнат'єва Т. В. (2007). Торговельно-економічні зв'язки Право бережної України в умовах інкорпорації та геополітики Російської імперії (кінець XVIII – 50-ті роки XIX ст.): монографія. Кам'янець-Подільський: Кам'янець-Поділ. Держ. Ун-т, РВВ, 296 с.
6. Хоптяр Ю. А. Налагодження судноплавства по Дністру в межах Подільської губернії (60–90-ті рр. XIX ст.). *Матеріали Х подільської історико-краєзнавчої конференції*. Кам'янець-Подільський, 2000. С. 269–275.
7. Гуменюк А. О. Вплив транспортної системи у Правобережній Україні на урбанізаційні процеси (60–90-ті рр. XIX ст.). *Наук. Праці КПДПУ: Історичні науки*. Кам'янець-Подільський, 2003. С. 189–197.
8. Жалоба І.В. Дністер як транспортна артерія у 50-х рр. XIX ст. Галичина. *Науковий і культурно-просвітний краєзнавчий літопис*. Івано-Франківськ, 2000. Ч. 4. С. 84–89;
9. Богатчук С. С. Залізничний транспорт України у другій половині XIX – на початку XX ст. (соціально-економічний аспект): Автореферат дис. Канд. Іст. наук. К., 2000. 223 с.
10. Ярошевич А. И. Юго-Западный край как производительная среда. К., 1912. 125 с.
11. Гульдман В. К. Подольская губерния. Опыт географическо-статистического описания. Каменец-Подольск, 1889. 510 с.
12. Мазурок О. С. З історії економічних зв'язків західноукраїнських земель з Україною і Росією в II пол. XIX ст. *Український історичний журнал*. 1971. № 5. С. 93–96.
13. Бовуа Даніель. Битва за землю в Україні 1863–1914. Поляки в соціо-етнічних конфліктах. Київ: Критика, 1998. 334 с.
14. Ковалевский В. И. Россия в конце XIX века. СПб.: Брокгауз-Ефрон, 1900. 970 с.
15. Обзор Подольской губернии за 1890 г. (Приложение к ежегодным отчетам Подольского губернатора). Каменец-Подольск: Тип. Под. губ. Правления, 1891. 213 с.
16. Олександр Попов. Хлібна торгівля України. Харків: Рух, 1927. 178 с.
17. Заметки о хлебной торговле. Экономическая жизнь Подолии. 1913. № 8–9. С. 18–27.