

УДК 94:624] (477.63) „1881/1916”

**ВИВЧЕННЯ ІСТОРИЧНОГО ДОСВІДУ ПЕРІОДУ
МОДЕРНІЗАЦІЇ ПРОМИСЛОВОСТІ І РОЗВИТКУ БУДІВНИЦТВА
(1881-1916 рр.) У ПРИДНІПРОВ'І**

Перетокін Андрій, канд. іст. наук, доц.

Державний вищий навчальний заклад

«Придніпровська державна академія будівництва та архітектури»

Постановка проблеми. Перед незалежною Україною стоїть важливе і складне завдання модернізації промисловості і розвитку будівництва. Україна як європейська держава повинна забезпечувати високий рівень промислового виробництва, щоб бути конкурентоспроможною серед розвинених індустріальних країн. Розвиток будівництва і архітектури теж є одним із важливих завдань країни. Україна приваблює туристів із різних країн своїми історичними пам'ятками, а також сучасними досягненнями в галузі будівництва та архітектури. Цей чинник необхідно враховувати та приділяти йому увагу.

Мета дослідження. На сучасному етапі для України є корисним вивчення історичного досвіду періоду модернізації промисловості і розвитку будівництва (1881–1916 рр.) у Придніпров'ї. Саме у цей час в основних галузях економіки Придніпров'я утверджується фабрично-заводська система виробництва. Відбувається машинізація виробничих процесів, починають активно застосовуватися парові двигуни [1]. Важливо дослідити та проаналізувати цей історичний період.

Результати дослідження. Завершення промислового перевороту в чорній металургії і в галузях гірничої справи регіону до кінця 80-х рр. мало винятково важливе значення для швидких темпів капіталістичної індустріалізації. Однак справжній розквіт важкої індустрії регіону припав на останнє десятиліття XIX ст. і пов'язаний з промисловим піднесенням 90-х рр., яке не мало аналогів в історії господарства не тільки дореволюційної Росії, але й буржуазних країн Заходу. Модернізація промисловості України суттєво змінила місце та роль Придніпровського регіону в імперській економіці, перетворивши його в основну вугільно-металургійну базу країни.

Для подальшого розвитку цього процесу необхідна була концентрація величезних коштів. Незважаючи на значне надходження коштів в економіку, які дали викупні платежі селян, фінансів для здійснення повномасштабної індустріалізації все одно не вистачало. Ані російська, ані українська буржуазія ще не мали фінансів, достатніх для розвитку вітчизняної промисловості.

Міністр фінансів Російської імперії С. Ю. Вітте в доповіді цареві в 1900 р. повідомляв, що «загальна сума капіталів, які були залучені не тільки в акціонерну, промислову і торговельну справу, але й на потреби державного, міського, банківського та земельного кредиту», становила 11 млрд крб (із них близько половини надійшли з-за кордону), тоді, як у Німеччині і Франції ця цифра сягала 30 млрд крб [1].

У пореформеній Росії прискореними темпами розвивався капіталізм. Цей процес відбувався нерівномірно в галузевому та територіальному аспектах. В Україні, наприклад, протягом останніх трьох десятиліть XIX ст. кількість фабрик і заводів збільшилась майже на третину, а вартість виробленої промислової продукції – у 8 разів. Протягом 60–80-х рр. XIX ст. була створена велика кам'яновугільна промисловість України. Видобуток вугілля за 30 років з 1860 по 1890 рр. збільшився у 30 разів [2].

На початку 80-х рр. завершився промисловий переворот у найважливіших галузях господарства Півдня Росії – металургійній, гірничорудній, вугільній. У 90-х рр.

склалися два найбільших у Східній Європі і всій Російській імперії центри важкої промисловості – Донецький басейн і Дніпровський (Катеринославський) промислові райони [3].

Одночасно з розвитком вугільної промисловості відбувалося зародження та становлення чорної металургії. Вигідні природничо-географічні умови району: близькість до основних економічних центрів, до азовсько-чорноморських портів, наявність великих покладів кам'яного вугілля, руди, марганцю – сприяли формуванню нового і дуже важливого гірничопромислового району. Придніпровський регіон розвивався як система взаємопов'язаних галузей кам'яновугільної, залізорудної, металургійної та залізничного транспорту.

Тривалість промислового піднесення і високі темпи виробництва продукції були пов'язані зі зростанням залізничного будівництва, яке приблизно із середини 90-х рр. набуло значних масштабів. За десять років було побудовано 21 396 верст залізничних колій. Це склало більше третини всієї залізничної мережі Російської імперії на початок ХХ ст.

Вигідні казенні замовлення, субсидії, інтенсивний приплив іноземних капіталів, політика протекціонізму, яку проводив царський уряд, – все це створювало монополію для вітчизняного виробника.

Сума іноземних капіталів, вкладених у промисловість Росії, зросла з 245 млн до 975 млн крб, тобто майже в 4 рази, за період з 1895 по 1901 р. За останнє десятиріччя ХІХ ст. вклади французьких та німецьких капіталістів зросли приблизно втричі, англійських – майже в 4 рази, а бельгійських – у 12 разів. У 1900 р. іноземні капітали головним чином вкладалися в гірничорудну та металургійну промисловість. Наприкінці ХІХ ст. в Україні набуває поширення акціонерне засновництво на базі вже розроблених рудників, що належали індивідуальним власникам. На акціонерні виробництва припадало 75 відсотків всього добутого в Донецькому басейні кам'яного вугілля. В Україні 80...90 % усіх акціонерних капіталів гірничої промисловості належали іноземцям [4].

Модернізаційні процеси в економіці України – швидкий темп розвитку індустрії, високий рівень концентрації виробництва, значний вплив іноземного капіталу – суттєво змінили місце та роль Придніпровського регіону, який швидко перейшов на капіталістичні рейки й бурхливо розвивав промислове виробництво. Великі зміни відбувалися під впливом технічних та соціальних успіхів сучасного промислового розвитку. Велику роль відігравали іноземні інвестиції, новітні технології, які прийшли в Придніпровський регіон. Нові заводи, які працювали на сировині південної гірничозаводської промисловості, – чавуноливарні, механічні, трубопрокатні, машинобудівні та ін. – базувались на іноземних капіталах. Такими сучасними підприємствами керували іноземні та вітчизняні інженери й техніки, які мали освіту та досвід. Наслідком розвитку капіталістичних відносин було надзвичайно швидке зростання міського населення.

У Катеринославській губернії на той час працювало всього 813 заводів; 110 заводів були пов'язані з металом, його обробкою та виготовленням металевих виробів, а 28 з них виготовляли метал. Кількість робітників, які працювали в цій галузі виробництва, свідчить, що вона була однією з найбільш потужних у регіоні. У Катеринославській губернії на той час працювало в промисловості 69 411 робітників, з них 51 289 робітників були задіяні у виробництві металу та виготовленні металургійної продукції, а 39 444 робітники виробляли метал [5].

За концентрацією виробництва в основних галузях промисловості Україні належало перше місце порівняно з іншими регіонами Росії. У 1901 р. на 12 великих

металургійних заводах (із 16 діючих) було зосереджено 96 відсотків усіх робітників південної металургії.

Розвиток промисловості впливав на такі важливі галузі як будівництво та архітектура. Житлові новобудови виникли завдяки залученню державою приватних осіб, яких заохочували кредитуванням, виплатою премій за готову продукцію, наданням безкоштовних земельних ділянок та коштів на приватне залізничне будівництво.

У цей час на Катеринославщині почалися промислові розробки донецького кам'яного вугілля та криворізької залізної руди. Катерининська залізниця, відкрита у 1873 році, зв'язала Катеринослав з Донецьким кам'яновугільним та Криворізьким залізорудним басейнами, а річка Дніпро сприяла перетворенню міста з провінціального на індустріальний центр чорної металургії. Природно, що епоха бурхливого промислового зростання аж ніяк не була однорідною. З будівництвом залізниці в історії міста почався період, який можна визначити як період «індивідуальних проєктів розвитку», або як «період спонтанного розвитку», в ході якого відбувалося осмислення того, що відбувається з містом, і визначення принципів його подальшого зростання.

У 80-ті рр. XIX ст. у Катеринославі з'явилися дуже важливі новобудови, які мали велике значення для розвитку промисловості в Придніпров'ї. Залізничний вокзал Катеринослава був спроектований архітекторами О. А. Верховцевим та В. В. Зруйновим і збудований у 1884 р. Він вважався найбільшою громадською будівлею України на той час.

У Катеринославі 18 травня 1884 року відбулася важлива подія. У цей день пройшов перший потяг по найбільшому в Європі залізничному мосту, який поєднав правий і лівий береги Дніпра. Завдяки самовідданому ентузіазму О. Поля, двоярусний 15-пролітний залізничний міст довжиною в півтора кілометра і вагою в 9 525 тонн був збудований за проєктом видатного інженера, відомого спеціаліста в галузі будівельної механіки, академіка М. А. Белелюбського (1845–1922). Будівництво залізничного мосту обійшлося казні в 4 млн. крб. Вражаюча споруда – двоярусний міст через Дніпро в Катеринославі – отримала золоту медаль на Всесвітній виставці у Парижі в 1889 році. У сучасній Україні цей міст є пам'яткою інженерного мистецтва національного значення. Як стверджують дослідники, на початок XX ст. пропускна спроможність мосту складала 90 потягів на добу. Вугілля, руда, будівельний ліс, хліб, чавун, залізо, сіль, каміння – основні вантажі, що перевозили по ньому, а також через міст їхали до Харкова, Москви, Петербурга, Ростова, у Крим і на Кавказ. Але головним було те, що залізниця з мостом сприяла розвитку металургійної і металообробної промисловості в Придніпров'ї [6].

Висновок. Для виконання важливого і складного завдання, яке стоїть перед сучасною Україною, необхідно використовувати історичний досвід періоду модернізації промисловості і розвитку будівництва (1881–1916 рр.) в Придніпров'ї. Для модернізації промисловості і розвитку будівництва, зокрема залізничної мережі, залучалися іноземні інвестиції та новітні технології. Перевага надавалася розвитку основних галузей промисловості, а саме: кам'яновугільній, залізорудній, металургійній, а також будівництву промислових підприємств, мостів, залізничних станцій. Вигідні казенні замовлення, субсидії, приплив іноземних капіталів, політика протекціонізму, яку проводив царський уряд – все це допомагало створити сприятливі умови для вітчизняного виробника. Вивчення та запозичення історичного досвіду допоможе нашій країні досягти високого рівня промислового виробництва, бути конкурентоспроможною, забезпечити європейський рівень якості продукції, розвивати сучасне будівництво та архітектуру.

Список використаних джерел

1. Шляхов О. Б. Україна на шляху до індустріального суспільства (друга половина XIX – початок XX ст.) : моногр. Дніпропетровськ : Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту, 2010. 244 с.
2. Історія Української РСР: у 8-ми т. 10 кн. Гол. ред. Ю. Ю. Кондуфор. Київ, 1977–1979. Т. 3, 4.
3. Чекушина Ю. М., Перетокін А. Г. Промисловий розвиток та інженерне підприємництво Донецько-Придніпровського регіону (1880–1917 рр.). Дніпропетровськ: НГУ, 2013. 119 с.
4. Перетокін А. Г. Аналіз відображення стану фабрично-заводської промисловості Катеринославщини в галузевій пресі на початку XX століття. *Придніпров'я : історико-краєзнавчі дослідження*: зб. наук. пр. Ред. кол.: С. І. Світленко (відп. ред.) та ін. Дніпропетровськ : Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту, 2006. С. 189–194.
5. Состояние фабричной и заводской промышленности Екатеринославской губернии в 1899 году. *Горнозаводской листок*. 1900. № 18. С. 44–78.
6. Ватченко А. Ф., Шевченко Г. И. Днепропетровск : путеводитель. Днепропетровск : Промінь, 1979. 248 с.