

*А.М. Шевченко  
(м. Ізмаїл)*

**РОЗБУДОВА ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В  
ПІВДЕННІЙ УКРАЇНІ ТА ЙОГО РОЛЬ У ПОШИРЕННІ  
ЗЕРНОВОГО ЕКСПОРТУ  
в II половині XIX ст.**

Економічний розвиток України в кінці XIX – початку XX ст. завжди був у центрі уваги істориків як дореволюційного періодів, так і на сучасному етапі існування незалежної держави. Актуальним стає вивчення господарських особливостей окремих регіонів, до яких все частіше звертаються фахівці різного рівня. В наш час ряд дослідників починає приділяти більше уваги економічній історії Південної України у XIX ст. Серед них значної уваги набуло дослідження ролі залізничного транспорту в господарському розвитку новоросійських губерній. Так, Білімович А.Д. дослідив товарний рух на південноросійських магістралях<sup>1</sup>; Шаулов О.Л. проаналізував діяльність царського уряду щодо зменшення залізничних тарифів<sup>2</sup>; Богатчук С. приділила увагу розбудові відповідного транспорту в Україні у пореформений період<sup>3</sup>. Окремі праці присвячені вивченню внеску останнього в зростання зовнішньої торгівлі Північного Причорномор'я. Зокрема Янсон Ю.Е. вперше довів необхідність проведення залізничних шляхів до одеського порту<sup>4</sup>, Золотов В.А. визначив провідне місце південноросійських магістралей у розвитку зернового експорту<sup>5</sup>, Загоруйко В.А. висвітлив розбудову залізничного транспорту в Одеському районі та визначив його роль у поживленні місцевої торгівлі<sup>6</sup>. Частково діяльність південноукраїнських магістралей в кінці XIX – на початку XX ст. представлено у працях Жукова В.І., Лазанської Т.І., Реєнта О.П., В.Н. Станко та ін.<sup>7</sup>

Оцінюючи стан вивчення даної теми, слід зазначити, що окремі її аспекти потребують подальшого висвітлення. Актуальними залишаються проблеми дослідження розбудови залізничного транспорту й визначення місця магістралей у піднесенні південноукраїнської зовнішньої торгівлі. Значної уваги слід приділити причинам занепаду залізничних перевезень в умовах жорсткої конкуренції з водним транспортом та відповідної політики царського уряду наприкінці XIX ст. Виходячи з цього, автор робить спробу проаналізувати процес розбудови магістралей на Півдні України в пореформений період і визначити їх внесок у розвиток зовнішньої торгівлі сільськогосподарською продукцією, зокрема хлібом.

Утвердження капіталістичних відносин у Росії сприяло зростанню товарного землеробства на півдні імперії. Зростання оранки та виробництва зернових знаходилося в органічному зв'язку із створенням у степових губерніях України мережі залізниць, які відіграли значну роль у формуванні причорноморського сільськогосподарського району. Збільшення хлібного експорту з новоросійських губерній України в II половині XIX ст. поставило головним завданням будівлю транспортних доріг, які могли б забезпечити постійне постачання зерна до морських портів. Відсутність залізниць у пореформений період робило доставку зернових занадто дорогою. Через транспортні витрати вартість останніх значно зростала, що створювало додаткові перешкоди для їх експорту. На початку 1860-х рр. ціна однієї четверті хліба в Могилеві-Подільському в середньому становила 5,4 крб, тоді як у Лондоні за російську четверть давали 16,83 крб, що втричі більше ніж на Поділлі<sup>8</sup>. Висока вартість російського зерна значно знижувала його конкурентоспроможність на європейському сільськогосподарському ринку. Відносне зниження цін на нього могло відбутися тільки за рахунок будівництва транспортних зв'язків, що поєднували товарні землеробські райони з центрами експорту сільськогосподарської продукції. Росія була зацікавлена в створенні розвинутої системи залізниць та вітчизняного торговельного флоту, здатних обслуговувати зовнішню торгівлю імперії.

На початку 1860-х рр. уряд, оголосивши „сільськогосподарський експорт головним засобом покращення вексельного курсу”, звернув особливу увагу на будівництво залізничниць у країні, які повинні були обслуговувати вивіз насамперед зернових культур на зовнішні ринки<sup>9</sup>. Багато уваги приділялося Південній Україні, яка мала вигідне географічне положення, капіталістичне господарство й великі морські порти, що вели поживлену торгівлю з країнами Європи і Близького Сходу.

В 1865 р. було створено урядово комісію, яка розробила програму розбудови залізничниць на найближчі 10 років. За той час запропоновувалося побудувати останні, які б поєднали Москву з Харковом, Києвом, Одесою, Севастополем<sup>10</sup>. У тому ж році було споруджено залізницю Одеса – Балта, що дозволило збільшити вивіз зерна з північних районів Херсонської губернії<sup>11</sup>. В 1867 р. завершено будівництво ділянки Одеса – Єлисаветград завдовжки 234 версти<sup>12</sup>. У 1869 р. було закінчено спорудження гілки Єлисаветград – Кременчук, що дозволило перевозити зерно з Полтави, Харкова, Кременчука до Єлисаветграда, а звідти – до одеського порту. У 1870 р. було частково відкрито рух залізницею Київ – Балта, а в 1871 р. вона довжиною у 622 версти повністю ввійшла в експлуатацію. Таким чином, у 1870 р. було утворено Одеську залізницю, яка мала такі гілки: Одеса – Балта, Балта – Єлисаветград, Єлисаветград – Кременчук, Бірзула –

---

Жмеринка, Тирасполь – Кишинів. У 1875 р. Одеській залізниці було передано гілку Кишинів – Бендери. В 1870 р. концесію на Одеську магістраль було передано РТТіП, яке відтоді отримало назву „Російське товариство торгівлі, пароплавства та Одеської залізниці”<sup>13</sup>.

У 1871 р. уряд дозволив будівництво Лозово – Севастопольської та Знам’янсько-Миколаївської магістралей, що сприяло поєднанню південних землеробських районів України з чорноморськими портами. Першу ділянку Лозово-Севастопольської залізниці до Олександрівська було відкрито в 1873 р., другу та третю гілки (до Мелітополя і Сімферополя) – у 1874 р. та останню до Севастополя – в січні 1875 р. У 1873 р. було завершено будівництво магістралі Знам’янка – Миколаїв. Тоді ж Товариство Харківсько-Кременчуцької залізниці було перейменовано в Товариство Харківсько-Миколаївської залізниці. У 1874 р. створено Товариство Фастівської залізниці, яке повинне було побудувати магістраль від Фастова через Смілу до Знам’янки Харківсько-Миколаївської залізниці з гілками на Черкаси. Рух на цій магістралі довжиною в 334 версти було відкрито у 1876 р.<sup>14</sup>

За допомогою залізниць, до середини 1870-х рр. усі губернії України були пов’язані між собою й, після розбудови Курсько-Київської та Курсько-Харківської магістралей – з центральними губерніями Росії, що позитивно відобразилося на зменшенні витрат на доставку вантажів і збільшило вивіз хліба за кордон. Вартість перевезення зерна зменшилася в Херсонській губернії на 15,2 млн крб, у Подільській – на 7,6 млн крб<sup>15</sup>.

Водночас у 1860–1870-ті рр. розгорнулося будівництво магістралей, що поєднали південно-східні райони України, зокрема Катеринославську губернію, з портами на Азовському морі. На початку 1868 р. уряд уклав договір з компанією Полякова на розбудову залізниць Курськ – Харків та Харків – Таганрог. Рух на цих магістралях було відкрито у 1869 р., що дозволило товарам з Південної України отримати вихід в Азовське море<sup>16</sup>.

Важливе військово-стратегічне значення мало спорудження залізниць у Бессарабії. Під час російсько-турецької війни в 1877 р. було побудовано магістраль від Бендер до р. Прут довжиною 300 верст. У 1879 р. її доведено до дунайського порту Рені й передано Товариству Південно-Західних залізниць. Включення плодючих придунайських земель у південноукраїнську магістраль мережу сприяло розвитку товарного землеробства в регіоні та його орієнтуванню на зовнішній ринок, що привело до зростання перевезень зерна залізницею до Одеського порту<sup>17</sup>.

До середини 1870-х рр. всі головні магістралі були побудовані. За наступний період 1874–1894 рр. загальна довжина залізниць у південних губерніях зросла, враховуючи Бессарабію, з 1741 до 3650 верст,

тобто в 2 рази. Якщо в 1874 р. довжина їх у Херсонській губернії становила 841 версту, то в 1894 р. вона досягла 1009 верст, у Таврійській та Катеринославській відповідно збільшилася з 321 до 512 і з 441 до 1331 версти. В 1894 р. загальна довжина залізниць у регіоні досягала 14,5% всієї її в імперії<sup>18</sup>.

Збільшення мережі магістралей привело до зростання транспортування вантажів, зокрема зерна, до чорноморсько-азовських портів, що полегшало постачання товарів на зовнішні ринки. Після розбудови Одеської залізниці перевезення зерна на Півдні України за 1866–1867 рр. збільшилося вдвічі (з 6925 тис. до 12 079 тис. пудів)<sup>19</sup>. На початку 1870-х рр. Одеська магістраль займала третє місце в імперії, поступаючись Миколаївській та Варшаво-Віденській залізницям. 1873 р. Одеською залізницею було перевезено вже 69 576 тис. пудів – в 5,8 рази більше, ніж у 1867 р.<sup>20</sup> Загалом середньорічний зерновий вантажопотік магістралей до південних портів збільшився за 20 років у 6,5 рази: з 29 млн пудів в 1876 р. до 82,3 млн у 1884–1888 рр. та до 188,4 млн у 1894–1898 рр. В 1899 р. Південно-Західною залізницею було перевезено 81,2 млн пудів зерна, Катерининською – 18,3 млн, Курсько-Харківсько-Азовською – 33,8 млн, Харківсько-Миколаївською Південно-Східною – разом 135,7 млн. Загальна вага перевезеного зерна в 1899 р. становила вже 269 млн пудів<sup>21</sup>. Отже, абсолютна кількість останнього, відправленого магістралями, постійно зростала.

Разом з тим, збільшується питома вага вивезеного зерна залізницями саме до південних морських портів. У 1889 р. Курсько-Харківська-Азовська – вивезла туди 8642 тис. пудів його, що становило 76,4% всього перевезеного хліба магістраллю, Харківсько-Миколаївська залізниця перевезла до цих портів 10 897 тис. пудів (56%), а Південно-Західна – 43 221 тис. пудів зерна (68,2%). В 1890 р. зазначені магістралі перевезли його до південних портів відповідно 9219 тис.(80%), 15 234 тис.(70,9%), 47 328 тис. пудів (81,3%)<sup>22</sup>. У середньому питома вага зерна вивезеного туди з 1889 р. по 1890 р., зросла з 68,9% до 78,8%, що сприяло збільшенню його експорту з України. Таким чином, відбулося зростання питомої ваги залізниць у транспортуванні зерна до південних портів. Якщо в 1875 р. 57% всього його в Одесу було доставлено залізницями, то у 1879 р. питома вага останніх у цьому відношенні збільшилася до 71%, в 1880 р. – до 79%<sup>23</sup>.

Більшу частину зерна до магістралей постачали південноукраїнські губернії. У 1895 р. з Херсонської губернії 70,1 млн пудів було відправлено залізницями на експорт, з Таврійської губернії – 14 млн пудів; з Бессарабської – 26,6 млн<sup>24</sup>. В той же час південні магістралі отримували частину вантажу з інших залізниць. У 1888–1891 рр. Курсько-Київська щорічно

---

---

передавала до 1,5 млн пудів зерна, призначених у південні порти. Разом з усіх залізниць Росії було доставлено в чорноморсько-азовські порти у 1888 р. – 219 554 тис. пудів його, в 1890 р. – 149 443 тис. пудів. Основна частина зерна була перевезена південними залізницями: в 1888 р. з 219 554 тис. перевезених пудів зерна 212 654 тис. (97%) було доставлено південноукраїнськими магістралями<sup>25</sup>.

Важливо визначити структуру хлібного експорту, перевезеного залізницями до морських портів. У 1876–1880 рр. з 43,6 млн пудів привезеного зерна 31,1 млн становила пшениця, 5,1 – жито, 3,3 млн ячмінь і 4,1 – овес; у 1887–1890-х рр. доставка пшениці зросла до 74,5 млн пудів, жита – до 21,4 млн, ячменю – 15,4 та вівса – 16,3 млн – усього 127,6 млн, що в 2,9 раза більше, ніж у кінці 1870-х рр. В 1895–1900 рр. перевезення пшениці й ячменю зросли відповідно до 84,2 і до 26,1 млн пудів, а кількість жита та вівса скоротилася до 14,5 та до 12,5 млн пудів, що викликано зменшенням попиту за кордоном на ці зернові культури<sup>26</sup>.

З 1884 р. спостерігається поступове зменшення питомої ваги вантажу із залізниць до південних портів. Це пояснюється конкуренцією з боку більш дешевого водного транспорту і переміщенням центру товарного хліборобства імперії в південні степові райони, близькі до портів, які водний транспорт безпосередньо обслуговував. У 1884 р. питома вага залізниць у перевезенні зерна до Одеси становила 51,2%, в 1889 р. вона впала до 43,4%, у 1893 р. – до 31,73%, в 1897 р. – 31%. Аналогічна ситуація спостерігалася у Миколаєві: в 1882–1884 рр. магістралями було доставлено 58,5% останнього, у 1889 р. – 50,3%. В 1893 р. до міста було привезено 48 млн пудів його, з них 22,4 млн (46,67%) – залізницями. До Маріуполя в кінці 1880-х – початку 1890-х тільки третина зерна доставлялася за допомогою залізничних доріг<sup>27</sup>.

Наприкінці 1880-х рр. залізниці поступово втрачають провідну роль у транспортуванні його внаслідок переміщення товарного землеробства в степові губернії України. Через близьке розташування від портів вони не мали потреби у великих магістралях для перевезення зерна. Південні райони постачали до морських портів 83% всього його з відстані до 500 верст від них<sup>28</sup>. Занепад залізниць поступово сприяв розвитку водного транспорту. Навігаційні тарифи перевезень водою були набагато нижче за залізничні. Це змушувало останні під час навігації зменшувати плату. Так, Фастівська, за вагон зерна під час навігації вимагала 58,83 крб за провіз до Миколаєва й 70,22 крб – до Одеси. Із закінченням навігації плата піднімалася відповідно до 79,12 та до 90,51 крб за вагон<sup>29</sup>. Встановлення низьких тарифів робило залізничні компанії збитковими. Щоб витримати конкуренцію, вони все частіше вдавалися до

державних позик. На початку 1880-х рр. із 37 російських компаній тільки 5 не мали боргів перед державою. В той час загальна сума боргів залізничних компаній в імперії становила 1100 млн крб.<sup>30</sup>

Російський уряд намагався повернути панівну роль залізничних сполучень у перевезенні зернового вантажу. Головними напрямками його діяльності став викуп державою приватних магістралей і введення єдиних тарифів на доставку останнього. В 1881 р. держава купила Харківсько-Миколаївську залізницю, у 1891 р. до останньої перейшли Курсько-Харківсько-Азовська, в 1893 р. – Донецька, у 1894 р. Лозово-Севастопольська, в 1895р. – Південно-Західна й у 1897 р. – Фастівська магістралі<sup>31</sup>. Ще в 1881 р. уряд розробив програму встановлення впливу держави на залізничні тарифи приватних компаній, однак незабаром відхилив цей проект. 1884 р. Ростовський комітет мануфактур першим попросив уряд ухвалити рішення про встановлення єдиних дешевих тарифів на магістралях у зв'язку з посиленням конкуренції з боку американського зерна. В березні 1889 р. було видано закон про монопольне право уряду встановлювати останні на залізницях<sup>32</sup>. У кінці XIX ст. проведено три розгляди тарифів на перевезення зерна та інших товарів. 1889 р. запроваджено подвійну система тарифів – для зовнішнього і внутрішнього транспортування. Однак було збережено 900 їх для зовнішнього вивозу<sup>33</sup>. В 1893 р. тарифна ставка перевезення зерна до 200 верст для внутрішнього сполучення становила 5,9 коп., для зовнішнього – 7,67 коп. за пуд. На дальні відстані тарифи були такі: перевезення зерна до 300 верст коштувало 9,15 коп. за пуд, до 500 верст – 12,1 коп., до 1000 верст – 19,34 коп., до 1500–2000 верст – відповідно 23,44 та 27,54 коп. за пуд. Новий тариф знизив плату за доставку зерна: наприклад, плата за перевезення вагону його з Одеси до станції Попелюхи зменшилася з 59,48 крб до 50,31 крб. Загальне зниження їх повинно було щорічно становити суму в 3 022 505 крб., тоді як за тарифами 1889 р. – тільки 1 663 тис. крб.<sup>34</sup> Зменшення його також сприяло зростанню закупівлі зерна в найближчих районах від морських портів, тим самим сприяючи розвитку товарного хліборобства на Півдні України. Зниження тарифів не зачепило Курсько-Азовсько-Харківську, Катерининську й Лозово-Севастопольську залізниці. Офіційно уряд пояснив, що зниження останніх на цих магістралях, враховуючи їх заборгованість перед державою, приведе до значного зниження прибутків імперії, тому вони повинні „відпрацювати” свої борги. Новий розгляд тарифів 1896–1897 рр. не вніс суттєвих змін. Уряд не бажав зменшувати прибутки, отримані від високих оподаткувань хліботорговців, тому в 1901 р. знову відмовив у проханні Ростовського комітету мануфактур про зменшення тарифів, пояснюючи, що це привело б до зменшення прибутків

держави ще на 400 тис. крб.<sup>35</sup> Відповідна політика російського уряду кінця ХІХ – початку ХХ ст. перешкоджала піднесенню другорядних залізниць, чим гальмувала зростання вантажів і перевезення зерна на цих магістралях до морських портів.

В 1860–1890-ті рр. зростання зернового експорту було неможливим без створеної мережі залізниць у Степовій Україні. Залізничний та водний транспорт сприяв розвитку капіталістичного ринкового господарства на півдні України й створив усі необхідні умови для швидкого вивозу зерна до морських портів, а звідти – на світовий ринок. У сучасних умовах, коли Україна намагається стати повноправним членом світової спільноти, розбудова потужної системи транспортних комунікацій значно б сприяла активізації її зовнішньоекономічних зв'язків.

<sup>1</sup> *Билимович А.Д.* Товарное движение на русских железных дорогах. – Киев, 1902. Приложение, таблица № 17 – 18.

<sup>2</sup> *Шаулов О.Л.* Железнодорожная тарифная политика царизма в 1860–1890-е гг. на примере перевоза хлебных грузов / Автореф. дисс... канд. ист. наук. / Ростов – на – Дону, 1972. – 25 с.

<sup>3</sup> *Богатчук С.* Залізничний транспорт в Україні. // Історія України. – 1999. – № 8. – С. 11–12 /.

<sup>4</sup> *Янсон Ю.Е.* Статистическое исследование о хлебной торговле в Одесском районе. – СПб, 1870. – 412 с.

<sup>5</sup> *Золотов В.А.* Хлебный экспорт России через порты Черного и Азовского морей. Ростов-на-Дону, 1966. – 256 с.

<sup>6</sup> *Загоруйко В.А.* По страницам Одессы и Одесщины (1861–1895). – Одесса, 1960. – 123 с.

<sup>7</sup> *Жуков В.И.* Города Бессарабии 1861–1900 (социально-экономический очерк). – Кишинев, 1961. – 256 с.; Лазанська Т.І. Історія підприємництва на Україні. – К., 1999. – 282 с.; Реєнт О.П., Сердюк О.В. Перша світова війна і Україна. – К., 2004. – 473 с.; Історія Одеси. – Одеса, 2002. – 560 с.

<sup>8</sup> *Янсон Я.Е.* Указ. соч. – С. 373.

<sup>9</sup> *Золотов В.А.* Указ. соч. – С. 35.

<sup>10</sup> Там же. – С. 37.

<sup>11</sup> Історія Одеси. – С. 142.

<sup>12</sup> *Загоруйко В.А.* Указ. соч. – С. 26.

- 13 Там же.
- 14 *Золотов В.А.* Указ. соч. – С. 39.
- 15 *Шаулов О.Л.* Указ. соч. – С. 13.
- 16 *Золотов В.А.* Указ. соч. – С. 43.
- 17 *Жуков В.И.* Указ. соч. – С. 141.
- 18 *Богатчук С.* Вказ. праця. – С. 12.
- 19 *Янсон Я.Е.* Указ. соч. – С. 240.
- 20 *Золотов В.А.* Указ. соч. – С. 44.
- 21 *Билимович А.Д.* Указ. соч., таблиця № 18.
- 22 *Золотов В.А.* Указ. соч. – С. 43 – 44.
- 23 Історія Одеси. – С. 142.
- 24 *Билимович А.Д.* Указ. соч., таблиця № 17.
- 25 *Блиох И.С.* Влияние железных дорог на экономическое состояние России. – СПб, 1878. – Т I. – С. 40–41.
- 26 *Золотов В.А.* Указ. соч. – С. 49/
- 27 Там же. – С. 49–50.
- 28 *Загоруйко В.А.* Указ. соч. – С. 32.
- 29 *Шаулов О.Л.* Указ. соч. – С. 15.
- 30 Указ. соч. – С. 17.
- 31 *Китанина Т.М.* Хлебная торговля России. 1875–1914 (Очерки государственной политики). – Л., 1978. – С. 89.
- 32 *Шаулов О.Л.* Указ. соч. – С. 15.
- 33 Там же. – С. 18.
- 34 Там же. – С. 18.
- 35 *Китанина Т.М.* Указ. соч. – С. 143.