

Тетяна Водотика

**ТИПОЛОГІЯ МІСТ НАДДНІПРЯНСЬКОЇ
УКРАЇНИ В КОНТЕКСТІ ФОРМУВАННЯ
КУЛЬТУРИ ПІДПРИЄМНИЦТВА В ДРУГІЙ
ПОЛОВИНІ XIX – НА ПОЧАТКУ XX ст.**

Урбанізація була наріжним процесом модернізаційних перетворень у Наддніпрянській Україні другої половини XIX – початку XX ст.ст. «Міська культура» виникала в умовах інтенсивної комунікації у соціальному просторі міста. Різноманітні типи міст мали власні форми комунікації, соціального розшарування та етнічного складу населення. Динаміка процесів модернізації залежала від природних передумов, доступу до надрегіональних мереж комунікації, економічної політики уряду, а також активності місцевих еліт, в тому числі підприємців.

Міста України у пореформений період – простір співіснування традиції та індустріального модерну. Саме суспільство перебувало на марші змін, а у містах вони проявлялись у всій своїй суперечності, неоднозначності.

Наскільки багатоаспектним та глибоким явищем є місто, настільки варіативними є принципи його класифікації: за функціональним призначенням, господарським профілем, адміністративним критерієм, кількістю населення тощо. Наголосимо, що для кожного періоду можливою (навіть необхідною) є власна конкретно-історична класифікація міст, або комбінування вже усталених.

Найпростіша типологізація – поділ міст за розмірами – нині виявляється недостатньою. Першим виділив категорії міст за чисельністю населення географ В.Семенов-Тянь-Шанський. Було визначено п'ять груп: *крупні* (з населенням від 100 тис. до 1 млн. осіб), *великі* (від 40 до 100 тис. осіб), *середні* (від 10 до 40 тис. осіб); *малі* (від 5 до 10 тис. осіб); *містечка* (від 1 до 5 тис. осіб). Крім цього, В.Семенов-Тянь-Шанський розрізняв міста за ознаками суми річного торговельно-промислового обігу на одну людину на шість груп – від дуже жвавого до дуже слабкого. На підставі цього показника та інших ознак вчений визначив так звані «економічні міста»¹.

¹ Семенов-Тянь-Шанский В. Город и деревня в Европейской России // Записки Императорского РГО. Т.Х. Вып.2. – СПб, 1910.

Значний внесок в розробку типології міст України зробив український вчений І. Вологодцев у 1920-х рр. Він вперше проаналізував динаміку розвитку більшості міст України протягом пореформеного періоду та вплив на неї різних економічних факторів. Як окремі типи поселень виокремив міста та містечка. Міста поділив на 5 груп за кількістю населення (понад 100 тис., 50-100, 20-50, 10-20, менше 10 тис. осіб), аналогічно й містечка як проміжний етап між індустріальним містом та селом, характер занять жителів якого – точно не сільський, але ще не індустріальний (50-20 тис., 10-20, 5-10, 2-5, 1-2, менше 1 тис.). Що стосується якісної типології на основі даних про структуру зайнятості станом на 1897 р., дослідник виділив торгові міста (Бердичів, Умань), «гарнізонні» (Вінниця, Очаків), змішані адміністративно-торгово-промислові міста (Єлизаветград, Херсон). Він також першим звернув увагу на дисонанс між адміністративним статусом та фактичним рівнем розвитку міст. Хрестоматійним є приклад Юзівки, яка не мала юридичного статусу міста, але була ним фактично².

Радянський вчений П. Риндзюньський за кількістю населення розподілив усі міські поселення пореформеної Росії на власне міста та великі поселення без статусу міста, молоді та старі міста (аналогія з сучасними історичними та неісторичними містами) та за кількістю населення³.

Найбільш детальна розробка принципів типології міста у російськомовній історіографії належить Б. Миронову⁴. Автор на основі комбінації 22 показників рівня соціально-економічного розвитку виділив п'ять функціональних типів міст: аграрний, торговельний, промисловий, адміністративно-військовий та змішаний. У Російській імперії станом на 1850-і роки більшість міст ним була розділена на три категорії – високорозвинені, середньорозвинені та слаборозвинені. Щодо кінця ХІХ – початку ХХ ст.ст. (за переписом 1897 р.) дослідник, ідучи за цивілізаційною типологією, виділяє традиційні, індустріальні та постіндустріальні міста. Так, до першої групи Б. Миронов відніс 35,8% міст – в них провідними заняттями мешканців були сільське господарство, військова та адміністративна служба. До промислових (превалювання торгівлі, фінансів і промисловості) зарахував 63,7% і до постіндустріальних (sic!) з перева-

² Вологодцев И.К. Особенности развития городов Украины. – Харьков, 1930. – Вып. 2. – С.100-103.

³ Риндзюньский П.Г. Крестьяне и город в капиталистической России второй половины XIX века: (взаимоотношения города и деревни в социально-экономическом строе России). – М., 1983. – С. 147-152.

⁴ Миронов Б.Н. Русский город в 1740 – 1860-е гг.: демографическое, социальное и экономическое развитие. – Л., 1990. – С.112-132.

жанням сфери послуг та інтелектуальних занять – 0,5% міст (С.-Петербург, Москва, Київ, Одеса)⁵.

З останнім важко погодитись, оскільки йдеться про осучаснення історії при застосуванні терміна «постіндустріальні» щодо міст зазначеного періоду. Наші підрахунки свідчать, що жодне з них не відповідало цій модерній категорії. По-друге, дані перепису не дозволяють виділити інтелектуальні заняття, ідучи за галузевим принципом. Так, до категорії «Учебная и воспитательная деятельность» в ньому віднесені особи з різним характером праці – фізичним (прибиральниці), допоміжно-технічним (обліковці, рахівники), інтелектуальним і т. п.

Прикладом конкретно-історичної типологізації міст підросійської України пореформеної доби є типологія Р.Лінднера. Аналізуючи поступ підприємництва, автор наголошує на відмінностях між історичними містами («міста, що склалися історично», виникли за часів Середньовіччя, принаймні до XVII ст.), імперськими містами («міста, що виникли в процесі освоєння нових територій імперською владою», засновані у XVII–XVIII ст. – Харків, Катеринослав) та робітничі селища («промислові поселення» – Юзівка)⁶. Даний варіант видається більш логічним і придатним для аналізу поступу модернізації.

Спроба поділити міста за економічною спеціалізацією належить В.Константиновій. За її оцінками, на початку 1860-х рр. серед південноукраїнських міст промислових було 7,89%, торгових – 7,89%, аграрних – 31,58%, адміністративно-військових – 26,32%, змішаних – 26,32%. На кінець XIX ст. аграрних міст було 4,88%, змішаних – 95,12%. З останніх В.Константинова виділяє промислові – 46,15%, сільськогосподарські – 23,08%, сервісні – 12,82%, адміністративно-військові – 10,26%, центри торгівлі, транспорту та фінансів – 2,56%. Послугуючись методологічними підходами Б.Миронова, В.Константинова на кінець XIX ст. зарахувала 82,93% міст Півдня України до індустріальних, 14,63% – до традиційних (доіндустріальних), і 2,43% – до «постіндустріальних» (Одеса)⁷.

Незаперечним є факт відмінних шляхів поступу типологічно різних міст – історичних (Київ, Харків, Бердичів, Бахмут, Кам'янець-Подільський), містах імперської епохи (Одеса, Миколаїв, Херсон,

⁵ *Миронов Б.Н.* Социальная история России периода империи (XVIII – начало XX в.). Генезис личности, демократической семьи, гражданского общества и правового государства. – СПб., 1999. – Т.1 – С.302-303.

⁶ *Лінднер Р.* Підприємці і місто в Україні, 1860-1914 рр. (Індустріалізація і соціальна комунікація на Півдні Російської імперії) / За ред. О.М.Доніка. – Київ – Донецьк, 2008. – С.19.

⁷ *Константинова В.М.* Урбанізація: південноукраїнський вимір (1861-1904 роки). – Запоріжжя, 2010. – С.251-275.

Катеринослав) і промислових поселень епохи капіталістичної індустріалізації (Олександрівськ, Луганськ, Юзівка). В частині історичних міст (Київ, Харків) модернізація була логічним продовженням їхнього географічного та адміністративного потенціалу, в інших нове утверджувалось після спроб «влити нове вино у старі міхи» (Бахмут). Частина історичних міст Чернігівської, Волинської, Бессарабської та Подільської губерній так і не дійшла до індустріальної модернізації. Аналогічна ситуація була з імперськими містами, хоча відсоток модернізованих міст в них був більшим – це Одеса, Миколаїв, Катеринослав, Бердянськ, Єлизаветград. Деякі імперські міста залишились осторонь від індустріального підприємництва – Ананьїв, Ольвіополь, Очаків, Новомосковськ, Слов'яносербськ. Зрозумілим був поступ підприємництва в індустріальних містах, які виникли в період модернізації (Олександрівськ, Луганськ), та промислових селищах типу Юзівки.

В контексті формування культури підприємництва індустріального типу доцільно створити окрему типологію, виходячи з динаміки поступу модернізаційних процесів. Так, можемо виділити *міста-піонери*, в яких формування індустріального суспільства йшло прискореними темпами, і це створювало умови для формування якісно нового підприємництва. Мова йде про Харків, Катеринослав, Одесу, Київ. У пореформену добу ці міста відзначались значною динамікою зростання, сформованою інфраструктурою підприємництва (банки, біржі), вагомою часткою зайнятих у торгівлі, промисловості та сфері послуг серед самодіяльного населення. Серед інших чинників прискорений поступ Одеси обумовлювався перш за все розвитком транспортної інфраструктури, Катеринослава - наявністю значної ресурсної бази, Києва та Харкова – традиціями, помноженими на успішне використання можливостей індустріального суспільства.

На іншому полюсі були *міста-аутсайтери*, які не змогли скористатись можливостями пореформеного періоду у повній мірі. Фактично у традиційному суспільстві залишились Бердичів, Луцьк, Дубно, Рівне. Ці міста характеризуються мінімальним зростанням населення за пореформений час, домінантою ремесла та примітивної торгівлі у структурі зайнятості, браком модерних інфраструктурних проектів.

Поміж цими крайніми точками існувала значна кількість міст, які поєднували як традиційні, так й індустріальні риси. Співвідношення традиційного та індустріального обумовлювалось становищем міста як локального (адміністративного) центру (Житомир, Херсон), центру певної галузі (Олександрівськ, Бахмут, Єлизаветград), економічного центру (Миколаїв, Луганськ).

Почнемо розгляд типів міст із «піонерів модернізації». Чи не найкращі умови для розвитку підприємництва були в Одесі, найбіль-

шому місті України упродовж другої половини XIX – початку XX ст. Численні праці з історії міста полегшують і одночасно ускладнюють виділення типологічних рис міста. Специфіка підприємництва обумовлювалась морським портом, включеністю до європейських і світових ринків. Модернізація в Одесі мала чи не найбільш системний характер в Україні, охоплюючи усі ключові сфери, – торгівлю, промисловість, фінанси, освіту і культуру, інфраструктуру і сферу послуг. Очевидно, що з інших міст України аналогічні риси мали Київ і Харків.

Населення Одеси було традиційно поліетнічним – за переписом 1897 р. українці склали щонайменше 9,3%, росіяни – 49,0% (фактично значно менше), євреї – 30,8%, німці – 2,5%, поляки – 4,3%, греки – 1,2%, вірмени – 0,3%, болгари – 0,1%, татари – 0,3% і т. п.⁸ Загалом відсоток іноземців у підприємницькому середовищі складав 12% (у Москві та Санкт-Петербурзі – 6-7%)⁹.

Модернізації Одеси у значній мірі сприяли залізниці. У 1865 р. відкрився рух до Балти, 1870 р. місто отримало зв'язок з Єлизаветградом і Крюковим, 1876 р. – Києвом, а згодом і з столицею імперії. На середину XIX ст. Одеса впевнено посіла місце головного чорноморського порту, при чому з часом роль порту лише посилювалась. За 1860-1901 рр. на реконструкцію порту лише держава витратила 10 млн. крб., що дозволило суттєво його модернізувати – до існуючих двох гаваней додалися ще дві, з'явилися нові склади, подовжено мол, поглиблено гавані. На початок XX ст. Одеса стала другим портом Росії після Петербурга – до 25% імперського експорту і до 10% імпорту¹⁰. Порт продовжував складати основу економіки міста і був визначальним фактором специфіки бізнесу. Природно, що підприємство в сфері торгівлі завжди посідало виняткове місце. Так, у власне Одесі за переписом 1897 р. у торгівлі було зайнято 14% самодіяльного населення¹¹.

За підрахунками П.Герлігі, за 1859-1914 рр. кількість фабрично-заводських закладів (з числом робітників більше 15) збільшилась з 53 до 420 (у 7,92 разу), чисельність працюючих на них з 1,0 тис. до 18,7 тис. (відомості за 1910 р.) або у 18,7 разу, а обсяг продукції з

⁸ Чорний С. Національний склад населення України в XX сторіччі. Довідник. – К., 2001. – С.24-27.

⁹ Шацillo М.К. Иностранцы в составе российского предпринимательства // Иностранное предпринимательство и заграничные инвестиции в России: Очерки. – М., 1997. – С.15-23.

¹⁰ Самойлов Ф.О. Одеса на зламі століть (кінець XIX – початок XX ст.) : історико-краєзнавчий нарис. – Одеса, 1998. – С.90-110.

¹¹ Первая Всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. – Т.47. – Ч.1. – Город Одесса. – СПб., 1904. – С.133.

3,4 млн до 100 млн або у 29,41 разу¹². За цей час дещо змінилась структура виробництва. Практично до кінця XIX ст. домінували галузі з переробки сільгосппродуктів, але розвивались й нові – виробництво плугів, білого заліза, цегли, хімікатів, фарби, паперу, рибних консервів.

Центром тяжіння підприємництва Правобережжя був Київ. За переписом 1897 р. це було третє місто України (247,7 тис.). Перевагою промислового підприємництва став транспортний вузол, який був найбільшим перевалочним пунктом цукру і серцевиною економіки цілого регіону, розвинута міська інфраструктура, доступність кредиту, наявність кваліфікованих кадрів, місткий міський ринок. Інтенсивна міграція до міста підприємців Правобережжя та іноземців привела не лише до появи нових форм бізнесу, а й до виникнення перших в імперії монополій (Синдикат цукрозаводчиків 1887 р.), формування сприятливого бізнес-клімату, прискорених урбанізації та індустріалізації, створення підприємницької еліти¹³. Так, Київ упродовж останньої чверті XIX ст. став «цукровою столицею імперії», що підкреслило його надрегіональне значення¹⁴.

За 1874-1897 рр. суттєві зміни відбулись у структурі зайнятості киян: зросла на 11,7% частка зайнятих у фінансовій сфері, на 6,96% – в індустріальному виробництві і на 7,13% – у сфері послуг. Вражає прискорене зростання питомої ваги зайнятих у промисловості (з 3,3% до 23,18%), передусім в її індустріальних галузях – з 1,52% до 8,43%¹⁵. Київ посів передове місце у фінансовому світі Правобережжя та України. У 1912-1913 рр. київські банки проводили 30% операцій всіх банків Підросійської України, випередивши одеські (15-16%), харківські (12-15%) і катеринославські (11%).

Промотором підприємництва був також Харків. Цьому сприяли залізниці, зосередження банківського і промислового капіталу, діяльність в місті Союзу гірничих промисловців Півдня Росії, наявність потужного інтелектуального капіталу, інвестиції західного капіталу тощо.

Однак, до появи Харківського паровозобудівного заводу у 1896 р. сучасної індустрії в місті не було. За 1900-1914 рр. обсяг промислового виробництва збільшився з 14,6 до 24,6 млн. крб. По 20%

¹² Герлігі П. Одеса. Історія міста, 1794 – 1914. – К., 1999. – С.192.

¹³ Донік О.М. Купецтво України в імперському просторі (XIX ст.): Монографія. – К., 2008. – С.256-259.

¹⁴ Лінднер Р. Підприємці і місто в Україні: 1860-1914 рр. – С.34.

¹⁵ Водотика Т.С. Динаміка підприємництва у містах Наддніпрянщини у другій половині XIX ст.: за матеріалами демографічних переписів міст і Першого загального перепису населення Російської імперії 1897 р. // Український історичний журнал. – 2013. – № 4.

давали машинобудування та металообробка, по 5% - поліграфічна, обробка мінералів та хімічна галузі. Така економічна структура підприємництва була типовою для найбільших міст Наддніпрянщини: у Києві та Одесі машинобудування та металообробка давали по 10% обсягу промисловості і лише у Катеринославі – 60%¹⁶. Натомість в Харкові успішно розвивалася харчосмакова промисловість, в якій на початку ХХ ст. працювало до 30% промзакладів та 20% робітників і яка давала від 32% (1902 р.) до 41% (1913 р.) загальної вартості промисловості Харкова¹⁷. Проте модернізація підприємництва відбувалась передусім за рахунок торгівлі. Так, наприкінці ХІХ ст. Харків став міжрегіональним центром торгівлі. У 1881 р. було відкрито біржу, 1902 р. – перші в Україні біржі вугілля та металу тощо¹⁸.

Модернізація підприємництва усіх (за винятком Катеринослава) міст Наддніпрянщини відбувалась за рахунок торгівлі. Хоча протягом другої половини ХІХ ст. – початку ХХ ст. роль торговців серед підприємців зменшилась на користь промисловців та фінансистів, але першістю вони не поступались.

Отже, складовими формули успішного поступу міст-лідерів були інфраструктура (порт, залізниця), наявність природних ресурсів (у випадку Катеринослава), вплив історичних традицій торгівлі та ремесла (Київ, Харків), статус адміністративного та інтелектуального центру. В розвитку міст умовно другого ешелону ці фактори також відіграли свою роль, але не комплексно.

Показовий еволюційний шлях пройшов Здолбунів (статус міста – з 1903 р.). Поштовх до розвитку підприємництва у місті дали залізниця. 1873 р. через нього пройшла гілка Київ – Брест, згодом місто перетворилося на стратегічний залізничний вузол. Міське підприємництво розвивалось переважно в сфері обслуговування залізниці. Втім, були популярними й інші сфери застосування підприємницьких зусиль (цегельні, лісопилки, типографії). Ривок у розвитку міста та його підприємницького потенціалу підтверджує демографічна динаміка – за 1897 – 1910 рр. населення міста збільшилось з 4,7 до 10 тис. чол¹⁹.

Жмеринка виникла з двох сіл 1865 р. завдяки будівництву залізниці Київ – Балта (рух потягів розпочато 08.06.1870 р.). У вересні 1871 р. вступила до ладу гілка Жмеринка – Волочиськ, у 1892 р. – Жмеринка – Могилів-Подільський. 1903 р. вокзал і станцію оглянув Микола II і надав чималі фінансові й адміністративні пільги новоут-

¹⁶ История города Харькова XX столетия. – Харьков, 2004. – С.17.

¹⁷ Там само. – С.19.

¹⁸ *Беліков Ю.А.* Купецтво Харківської губернії (друга половина ХІХ – початок ХХ ст.): дис...канд. істор. наук: 07.00.01. – Харків, 2003. – С.71-72.

¹⁹ *Чорний С.* Національний склад населення України в ХХ сторіччі. – С.10.

вореному місту з 9 тис. населення. А вже 1913 р. у Жмеринці мешкало 27,2 тис. чоловік, діяло 9 промзакладів (завод сільгоспмашин і чавунно-ливарний, дві цегельні, лісопилка) і 36 майстерень, де працювало 129 робітників²⁰.

Здолбунів та Жмеринка були не єдиними містами, які активно розвивались завдяки статусу залізничного вузла. Аналогічним шляхом проходив розвиток Козятина, Богодухова, певною мірою Олександрівська. Зауважимо, що залізниця для сприяння модернізації мала пройти безпосередньо через місто. Скажімо, прокладена за 7 км від Куп'янська залізниця сприяла розвитку залізничного селища Куп'янськ-Вузловий, практично не вплинувши на розвиток власне Куп'янська. Транспортні можливості не завжди використовувались підприємцями. Так, Новгород-Сіверський так і залишився підприємницькою провінцією попри наявність з кінця XIX ст. залізниці та пристані на Десні. Водночас Чернігів, Плухів і Березна впродовж початку XX ст. опікувались підвищенням ефективності впливу залізниць на міський бізнес. Наприклад, міська дума Березни протягом 1900-1914 рр. використовувала різноманітні способи (лобісти, звернення до міністерства, здобуття підтримки з боку земства і сусідніх міст тощо) заради проходження залізниці через місто²¹.

Природні ресурси обумовлювали характер підприємництва не лише у робітничих селищах, а й у середніх за розміром містах. Про труднощі пореформеної перебудови міського підприємництва свідчить історія Бахмута, найстарішого міста губернії. За 1857-1868 рр. кількість промзакладів у місті зменшилась з 14 до 6. Падіння обсягів промисловості склало 82,64%²². Процвітання у місто принесла сіль. Після відкриття 1876 р. найбільших у світі покладів кам'яної солі і появи 1878 р. залізниці розпочався модерний шахтовий видобуток кам'яної солі. 1885 р. він склав 70% загальноросійського, до прибуткової справи долучився іноземний капітал²³. Бахмут є прикладом модернізації підприємництва на базі давніх традицій, але з використанням індустріальних технологій.

Численними є приклади більш чи менш органічного поєднання специфіки дореформеного розвитку та індустріального потенціалу підприємництва.

²⁰ Містечка Східного Поділля: Краєзнавчі нариси. Вінниця, 2001. – С. 115-120.

²¹ Чорний Д.М. По лівий бік Дніпра: проблеми модернізації міст України (кінець XIX – початок XX ст.). – Харків, 2007. – С.108-109.

²² Надібська С.Б. Соціально-економічний розвиток міст Південної України в 1861–1900 рр. (за матеріалами Херсонської та Катеринославської губерній). Дисертація. – Одеса, 2005. – С.171.

²³ Татаринів С.Й. Роль греків у промисловості Бахмута у II половині XIX – на початку XX ст. / Режим доступу: <http://istoki.org.ua/node/76>

Індустріальним центром Полтавщини був Кременчук (локальний економічний центр). Вигідне розташування міста на перехресті старовинних торговельних шляхів та Дніпра було використано в роки капіталістичної модернізації. 1869 р. відкрився рух потягів через місто і споруджено 1873 р. залізничний міст через Дніпро. 1914 р. в місті було 95 промзакладів з майже 6 тис. працюючих. Швидкими темпами розвивались торгівля, фінансова справа. За 1860-1897 рр. населення Кременчука зросло з 24 тис. до 63 тис. З 1892 р. в місті запрацював телефон, з грудня 1899 р. бельгійське акціонерне товариство відкрило трамвайну мережу²⁴. Кременчук є прикладом міста, в якому органічно поєдналися традиції дореформеного економічного розвитку та інновації. Стартові можливості не були втрачені, а потенціал міста завдяки індустріальному підприємництву примножився.

Специфіку Маріуполя визначала найчисельніша в Україні громада кримських (приазовських) греків. Так, у 1897 р. вони склали 5,11% населення міста²⁵. Греки займалися ремеслами, володіли дрібними кустарними підприємствами по переробці сільгосппродукції, рибними заводами. Родина купців-греків Хараджаєвих займалась хлібною торгівлею, експортом збіжжя, володіла вітрильниками і пароплавами, вкладала гроші у будівництво, шахти, виробництво будматеріалів. Її представники очолювали біржовий комітет, були відомими меценатами і благодійниками²⁶. Проте греки-підприємці відзначались консервативністю і важко «вписувались» в індустріальну модернізацію, а тому попри значний досвід, капітали та ділові зв'язки втрачали лідерські позиції у міському підприємстві²⁷.

Наприкінці XIX ст. Маріуполь став промисловим та торговим центром завдяки зведенню 1882 р. залізниці до Донбасу, Олександрівська (1904 р.) і Великого Токмака (1914), а 1889 р. – морського порту. У 1897-1899 рр. у місті на донецькому вугіллі і керченській руді розпочали роботу металургійні заводи, сільськогосподарського машинобудування та ливарний²⁸. Отже, завдяки вигідному географічному розташуванню і наявності зручних модерних комунікацій Маріуполь на початок XX ст. склався як провідний центр промисловості, внутрішньої і зовнішньої торгівлі, став морськими воротами Донбасу.

²⁴ Нарис історії Кременчука: Наукове видання. – Кременчук, 1995. – С.23-36.

²⁵ Чорний С. Національний склад населення України в XX сторіччі. – С.22.

²⁶ Греки России и Украины. – СПб., 2004. –С.216-218.

²⁷ Новікова С.В. Внесок греків в економічний розвиток Північного Приазов'я (середина XIX – початок XX ст.). Дисертація. – К., 2005. – С.94-113.

²⁸ Греки России и Украины. – С.210.

Специфічною є історія підприємницького поступу в Луганську, історію якого до 1887 р. визначав казенний Луганський ливарний завод. Заснований 1795 р. чавуноливарний завод виробляв гармати і боєприпаси, а з середини XIX ст. – сільгоспмашини, обладнання для цукрових заводів, суден, млинів, шахт тощо. У 1887 р. був закритий через технічну відсталість. З 1870-х років на тлі кризи містоутворюючого заводу починається індустріальне промислове піднесення завдяки будівництву залізниць – 1874 р. Луганськ-Дебальцево, 1884 р. – Катерининської залізниці (з'єднала Донбас з Придніпров'ям), 1897 р. Луганськ отримав вихід до Азовського моря, 1911 р. дістав залізничне сполучення з Харковом. Економічний бум кінця XIX – початку XX ст. суттєво прискорив розвиток міста, і за 1897–1914 рр. населення зросло втричі. У 1895 р. на базі ливарного став до ладу Луганський патронний казенний завод, а 1900 р. – паровозобудівний завод Г.Гартмана. 1896 р. бельгійці ввели до ладу завод посуду і 1897 р. – ливарно-механічний.

Показовим був поступ культури підприємництва Миколаєва, який з кінця 1850-х рр. у значній мірі почався «з чистого аркуша» внаслідок перетворення військового міста у цивільне. Через припинення військового кораблебудування і демілітаризацію міста на рубежі 1850-1860-х рр. промисловість пережила глибоку кризу. Її подоланню сприяло перетворення Миколаєва на відкритий порт 1862 р. і відведення місцевою владою землі під промислове будівництво. Відкриття 1873 р. залізниці перетворило його на транспортний вузол.

За 1860 – 1880-і рр. кількість підприємств зростає у п'ятеро. Провідними галузями стали суднобудування (31,5% продукції) та борошномельна промисловість (31%). Зберігалась стимулююча дія на економіку військового кораблебудування, відновленого в останню чверть XIX ст. На початку XX ст. кораблебудування відродилося, впевнено посівши перше місце за обсягами виробництва (69%)²⁹.

Відмінними рисами миколаївського підприємництва були специфічний компонент соціального складу підприємців – відставні військові (звертали свою увагу на дрібні напівкустарні заклади або невеликі заводи), експортна орієнтація порту та наявність відповідної підприємницької інфраструктури. Часто підприємцям треба було знаходити спільну мову не лише з міською владою, а й з адміралтейством та апаратом генерал-губернатора. Приклад Миколаєва ілюструє успішне поєднання зусиль міської влади та підприємництва, що мало наслідком процвітання міста. З іншого боку, традиції військового суднобудування з часом посприяли ще більшому зростанню підприємництва, не «замкнувши» місто в собі.

²⁹ *Надубська С.Б.* Соціально-економічний розвиток міст Південної України в 1861-1900 рр. – С.87-88.

Показовим прикладом міста, яке стало виразним галузевим центром завдяки діяльності підприємців, є Єлизаветград. Унікальність його полягає в тому, що це неперторне місто було органічною складовою експортно-орієнтованого господарства степової України і Херсонщини зокрема. Його оптові ярмарки відігравали помітну роль в експорті, зв'язках з Москвою, Нижнім Новгородом, Києвом, Одесою, Херсоном, Бердичевом, Варшавою, Лівобережжям і Правобережжям України. За 1861-1913 рр. населення міста зросло втричі. Промисловому розвитку сприяла, по-перше, демілітаризація міста (з 1829 р. – центр військових поселень) і відновлення у 1865 р. у статусі повітового центру, спорудження мережі залізниць (1868-1869 рр. зв'язок з Одесою, Харковом, Донбасом та водним шляхом по Дніпру через Кременчук), по-друге, перетворення на центр регіону інтенсивного розвитку капіталізму в сільському господарстві. На початку ХХ ст. Єлизаветград мав 227 промзакладів з 2 тис. робітників, але лише на 5 з них працювало більше 50 чоловік. Отже, промисловий бізнес переважно зосереджувався на дрібних мануфактурах, у ремеслі. У 1913 р. діяло вже 64 фабрично-заводських заклади (переважно дрібні) з 4,3 тис. робітників і 12 млн. крб. продукції. Завод Ельворті виглядав гігантом із 2,5 тис. робітників і саме він визначав обличчя міста в якості чільного центру сільськогосподарського машинобудування³⁰.

Багато з міст-аутсайдерів не використали стартових можливостей для індустріального поступу у пореформену добу. Приклад Бердичева найбільш показовий. Розквіт його припадає на першу половину ХІХ ст., коли місто було осередком торгівлі сільгосппродуктами. Залізничне сполучення (з 1870 р.) знецінило Бердичів як торговий центр через переміщення шляхів руху сільгосптоварів, конкуренцію з боку нових центрів, згортання ярмаркової та гуртової торгівлі³¹. Бердичів став типовим взірцем єврейського містечка (штетла). Перепис 1897 р. зафіксував 77,08% євреїв – найбільше серед міст Підросійської України. Для порівняння, в Одесі 1897 р. євреї склали 30,83%³². Вкорінені у традиційне міське життя євреї не змогли вписатись у модернізаційні процеси, продовжуючи займатися звичним дрібним підприємництвом. Так, за переписом 1897 р. 40% євреїв було зайнято у торгівлі, 20% – у ремеслі, 5% були власниками невеликих підприємств. Бердичів є яскравим прикладом того, що далеко не

³⁰ Місто і люди. Єлизаветград. Енциклопедія. Кіровоград, 2004. – С. 15; Дмитрієв І.А. 1908 г. фабрично-заводская промышленность Елизаветграда в 1907 году. Елизаветград, 1908. – С. 56.

³¹ Горобчук А.П. Бердичів. Історія міста від заснування до сьогодення. – Житомир, 2012. – С.17-39.

³² Чорний С. Національний склад населення України в ХХ сторіччі. – С.8-34.

завжди традиційне підприємництво має потенціал модернізуватися, поступ індустріального підприємництва відбувався не на базі традиційних укладів міст, а за рахунок залучення до виробництва нових ресурсів і районів.

Балта відома зі шкільних підручників з приводу побудови у 1865 р. першої в Україні залізниці Одеса – Балта. Місто стало значним торгово-ремісничим центром через вигідне розташування на шляху між чорноморськими портами та Поділлям, Волиню, Київщиною. Залізниця забезпечила зв'язок з Одеським портом південно-західних районів України. Але подальший розвиток залізничної мережі роль Балти зменшив. Залізниця не вплинула на модерний поступ міста. На рубежі XIX–XX ст. економічний характер міста практично повернувся у «дозалізничну» добу з пануванням дрібнокустарного і ремісничого виробництва, хоча населення за 1861–1897 рр. зросло з 13,9 тис. до 23,3 тис. Єврейське населення (1897 р. – 56,35%) займалося переважно оптовою та роздрібною торгівлею і ремеслами³³. Отже, Балта нагадувала скоріше традиційне єврейське містечко, ніж індустріальний центр.

Губернський Чернігів не був промотором модерного підприємництва. Так, за 1860 – 1913 рр. населення зросло у 2,76 рази. Якісні ж темпи модернізації поступалися і цьому порівняно повільному зростанню. 1913 р. у промисловості було зайнято 1,76% населення Чернігова. Значно жвавіше розвивалася торгівля, чому сприяли залізничне сполучення з Києвом і пароплавне Десною. Якщо 1901 р. у Чернігові було 428 крамниць, то 1910 р. – 734. За переписом 1897 р. торгівлею було зайнято 8,1% самодіяльного населення. Для порівняння зазначимо, що у сільському господарстві було зайнято 1,74%, на залізниці та пароплаванні – 3,59%, у банківській сфері – 1,03% і т. п.³⁴

Як окремих тип розглянемо приватновласницькі міста Волині. У власності польської шляхти знаходились Рівне, Дубно, Заслав, Острог, Старокостянтинів та 118 дрібних містечок. До речі, аналогічний правовий статус на Київщині мали у 1860-х рр Бердичів та Липовець, на Поділлі – Ямпіль. Проте міста Волині складали 62,5% від загальної кількості приватних міст Правобережжя, їх питома вага серед волинських міст становила 41,7%³⁵.

³³ Містечка Східного Поділля: Краєзнавчі нариси. Вінниця, 2001. – С.67-70.

³⁴ Нікітін Ю.О. Зміни в становищі сільського й міського населення Київської та Чернігівської губерній після селянської і міської реформ 60-70 років XIX ст. Дисертація. – К., 2004. – С. 51-97.

³⁵ Прищепя О.А. Правові та економічні аспекти розвитку приватновласницьких міст Волині у другій половині XIX – на початку XX ст. – Режим доступу: <http://histans.com/JournALL/xix/5/16.pdf>

Приватновласницький статус міст гальмував модернізацію. Так, власники міст зберігали право власності на землю, збирання податків з промзакладів і торгівлі. Мешканці платили й державні податки. Податковий тягар суттєво звужував внутрішній ринок і темпи накопичення капіталу. Неврегульованість юридичних та економічних прав призводила до конфліктів між власниками міст та державною адміністрацією, міським самоуправлінням і городянами. Лише у 1893 р. усі 5 приватновласницьких міст обрали органи громадського управління. Але міські думи, позбавлені нерухомості, не могли ефективно захищати підприємців та стимулювати їх. Скажімо, у 1912 р. власник Рівного гальмував спорудження міської електростанції, лобіюючи власний проект³⁶.

З іншого боку, власники міст самі виступали підприємцями. Маємо на увазі польських князів – Сангушків, Заславських тощо. Так, у Славуті працювала передова за оснащенням суконна фабрика, дві папірні князів Сангушків. Славута за обсягом виробленої продукції більш ніж у 10 разів випереджала свій повітовий центр Заслав (у тому числі завдяки Києво-Берестейській залізниці). Прокладання залізниць змінило географію центрів торгівлі. Втратили лідерство в торгівлі Острог, Новоград-Волинський, Старокостянтинів, Кременець. Відповідно зросла роль Дубна та Здолбунова.

У продовження теми приватновласницьких міст показовою є історія Білої Церкви – вотчини Браницьких. Вирішальну роль у її поступі зіграла залізниця Фастів – Знам'янка (1876 р.). Граф Ф. -К. Браницький уклав договір з єврейською громадою про її переселення до Білої Церкви. Місто швидко зростає (з 12,1 тис. 1860 р. до 70 тис. 1914 р.) і на початку ХХ ст. перетворюється в один з найбільших торгових і промислових центрів губернії³⁷. Торгове та промислове підприємництво міста було зав'язане на сільське господарство. Біла Церква, поряд зі Шполою та Смілою, була одним з найбільших ринків сезонних робітників, що теж було бізнесом для дрібних підприємців, агентів власників цукроварень, будівництв тощо.

Феноменом Катеринославської губернії була наявність робітничих селищ. Вони не мали статусу міст, але за рівнем розвитку промисловості випереджали багато з них. Мова йде про Юзівку, Горлівку, Троїцько-Харцизьку слободу тощо.

Аналіз різних шляхів поступу міст є ілюстрацією дискретності, нерівномірності модернізаційних перетворень. Тип міста (порт, залізничний вузол, центр видобутку солі чи машинобудування, адміністративний центр чи аутсайдер індустріалізації) формував відповідну

³⁶ Там само.

³⁷ Чернецький Є. Історія Білої Церкви: події, постаті, життя. – Біла Церква, 2012. – С.12-34; Юхименко П. І., Гай А. І., Репрінцев Е. В. та ін. Біла Церква: Шлях кризь віки. – Біла Церква, 1994. – С. 384.

атмосферу. Ця атмосфера не могла не вплинути на характер підприємництва (яке, врешті, і було рушійною силою перетворень).

Наголосимо, що тип міста для доби модернізаційних перетворень визначається не механічним набором ознак (часто результати можуть бути неочікуваними та сумнівними – як-то приклад із постіндустріальним статусом Одеси наприкінці XIX ст.). Розмір та адміністративний статус також не можуть бути достатніми характеристиками (рівень розвитку губерньського Чернігова не порівняти із селищем Юзівка).

Ключовим завданням є визначити становище міста в координатах індустріальної модернізації, його (не) успішний рух на шляху від традиційного до модерного. Врешті, тип міста визначався не лише набором зовнішніх ознак (вигідне географічне розташування, наявність залізниці та ярмарку тощо). Саме підприємницький потенціал актуалізував сприятливі умови, а часом навіть виступав промотором їх формування.