

ПІВДЕННО-ЗАХІДНІ АКЦІОНЕРНІ ТОВАРИСТВА І ЦУКРОБУРЯКОВЕ ВИРОБНИЦТВО В КИЇВСЬКІЙ, ВОЛИНСЬКІЙ, ПОДІЛЬСЬКІЙ ГУБЕРНІЯХ: ВЗАЄМОВПЛИВИ РОЗВИТКУ

У статті розкривається вплив Південно-Західних залізниць на прискорення розвитку цукробуряково-го виробництва в районах, прилеглих до обслуговування рейковим транспортом.

Ключові слова: цукровиробництво, цукровий буряк, Південно-Західні залізниці, експорт цукрової продукції.

70-80-ті рр. XIX ст. на українських землях у складі Російської імперії позначалися помітними змінами в соціально-економічному житті, а саме: в цілому завершився промисловий переворот, перехід від дрібного товарного виробництва до промислового, від ручної праці до застосування парових двигунів та системи машин. Докорінні зміни в економіці висунули перед суспільством три найважливіші проблеми – робочої сили, капіталів і сировини. Своєрідним каталізатором розвитку економічних процесів стало активне будівництво залізниць, що стимулювало розвиток кам'яновугільної, металургійної, машинобудівної та сільськогосподарської галузей; засобом прискорення виробничих процесів та міграції робочої сили, потужним важелем розвитку торгівлі [1].

Помітна зацікавленість до цукровиробництва серед українських поміщиків, а також у суспільстві в цілому, проявилася в 1840-х рр., коли граф Бобринський і торговий дім купців Семиренків та Яхненків за короткий час отримали великі прибутки. Цей період став поворотним у розвитку цукрової промисловості на правобережних українських землях, відтоді потенціал більшості поміщицьких господарств був направлений на розвиток цієї галузі, її організаційну побудову і технічне оснащення. У наступні десятиліття відбувався подальший розвиток цукровиробництва на Україні, як із збільшенням кількості заводів, так і розмірів виробництва. Із кінця 1870 р. до початку 1880 р. Західна Європа була вигідним ринком збуту цукру [2].

Перша цукроварня з'явилася на теренах України у 1882 р., а завдяки вдосконаленням у техніці обробки сировини у 1891 р. 153 великі українські цукроварні виробляли 207 млн. пудів цукру. Цукрові заводи в основному концентрувалися на Правобережжі.

У середньому по Російській імперії в 1845 р. одна цукроварня виробляла за рік продукт

на 18,2 тис. крб., в Україні – на 25,2 тис. крб. Домінуючою складовою у цьому процесі була Київщина, де одне підприємство давало продукції на 53,5 тис. крб., тобто втричі вище від середньої загальноімперської. Таким чином, Наддніпрянина посідала провідне місце в цій галузі промисловості. Розміщення цукроварень у Наддніпрянській Україні було нерівномірним. Із 183 підприємств, що діяли в 1848 р., 116 виробляли цукор на Правобережжі. По губерніях вони розташовувалися таким чином: на Київщині – 70 цукроварень, Поділлі – 36, Харківщині – 24, Полтавщині – 17, Волині – 10 і Херсонщині – 1 [13].

Отже, виробництво цукру в Російській імперії в середині XIX ст. досягло досить високого рівня – у 1845 р. 22 губернії імперії нараховували 216 діючих цукроварень, обсяг продукції яких становив 603,5 тис. пудів на суму 3959 тис. крб. За три наступні роки число цукроварень в імперії збільшилось: з 216 до 295; в Україні – із 116 до 183, тобто загальний приріст числа цукроварень по Російській імперії становив 36,6%, по Україні – 54,3%. Стосовно посівної площі, то в 1848 р. в цілому по державі буряками було засіяно 36,5 тис. десятин, у тому числі в Україні – 27,7 тис. десятин або 75,8%. Тільки Київщина мала під буряками 54,7% із загальноукраїнської площі; її буряковий клин майже вдвічі перевищував площу під буряками іншої частини держави (15,1 тис. десятин проти 8,8 тис. десятин). Як бачимо, до середини XIX ст. найбільшої концентрації цукрова промисловість досягла на Київщині, яка стала основним центром цукровиробництва в країні [4]. У 1848-1849 рр. в імперії працювало 295 цукрових заводів, з них в Україні 183, або 62% [5].

Отже, в економічному регіоні обслуговування Південно-Західних залізниць цукробурякове виробництво посідало перше місце, як по розмірах

товарообігу, так і по значенню, яке воно займало в економічному житті населення. Із 247 цукробурякових і цукрово-рафінадних заводів, що діяли в європейській частині Російської імперії 1890-1894 рр. у економічному районі тяжіння Південно-Західних залізниць було

розташовано 126 заводів, тобто більше 50% заводів всієї європейської частини імперії. В тому числі у Бессарабській і Херсонській губерніях знаходилось по одному заводу, а всі інші були зосереджені в Київській, Подільській і Волинській губерніях.

Таблиця 1

Площа посівів цукрового буряка в Російській імперії за 1885-1894 рр.

Роки	Південно-Західний край	Центральний район	Привіслівський край	Східна частина Сибіру	Всього в імперії
1885	165,7	85,2	48,6	-	299,5
1886	153,6	80,8	36,4	-	270,8
1887	126,4	73,5	31,2	-	231,1
1888	136,3	76,9	32,7	-	245,2
1889	135,6	79,3	32,8	-	247,7
1890	154,4	88,8	36,1	0,02	279,3
1891	147,1	97,0	36,9	0,20	281,3
1892	140,2	87,7	36,0	0,35	264,2
1893	169,5	98,5	37,7	0,23	305,2
1894	165,6	99,7	41,5	0,35	307,9

Наведені цифри показують, що цукробурякові заводи мали особливе значення для всього населення трьох південно-західних губерній, – зі справою цукроваріння в цих регіонах були пов'язані інтереси землевласників і орендарів, що вирощували і поставляли на заводи цукровий буряк і деяких промислових підприємств, продукція яких була задіяна в технологічному процесі цукроваріння.

Під кутом зору зацікавленості залізниць, як перевізних підприємств, діяльність цукрових заводів необхідно розглядати в двох площинах: по-перше, за сировинною базою, що транспортується залізницями до місць переробки і перевезення до місць виробництва цукру супутніх товарів, задіяних в технологічному процесі цукроваріння; по-друге – за обсягами виробництва готової продукції (цукру), яка транспортується від виробника до місць споживання.

Виходячи із цих засад, обсяг переробленого цукрового буряка був найважливішим фактором, який визначав потребу у використанні інших товарів, необхідних в технологічному процесі роботи заводів. Кількість одержаних для підтримки технологічного циклу товарів заводами, а саме: вапна, кістяного борошна, соляної і сірчаної кислоти, дров, кам'яного вугілля та інших складових, – перебували в прямій залежності від якості

отриманого цукрового буряка, а також від досконалості і стану обладнання на виробництві, – машин і агрегатів, задіяних при цукроварінні.

Заводами, розташованими в економічному регіоні тяжіння до ліній Південно-Західних залізниць, було перероблено в 1891-1892 рр. 147 950 628 пудів цукрового буряка, водночас, упродовж 1891 р. перевезення цукрового буряку склали тільки 5 632 907 пудів. Таким чином, по залізницях до заводів було перевезено всього 3,4% цукрового буряка від необхідної кількості для переробки. Статистичні дані про перевезення цукрового буряку Південно-Західними залізницями показують, що у своїй більшості вантаж надходив по залізниці на коротку відстань (50 верств), а перевезень на більш ніж 200 верств майже не було.

Так, у 1891 році перевезення цукрового буряку стосовно відстані мало такий вигляд:

До 50 верст	4,357.010 пудів
100	894,354
200	379,934
300	661
400	42
500	858

Незначні перевезення цукрового буряку залізничним транспортом на велику відстань пояснювалися насамперед особливостями та умовами постачання цукрових заводів. Більшість заводів

мали власні плантації для вирощування цукрового буряку або отримували сировину із сусідніх районів. У такому разі, майже всі цукрові заводи одержували цукровий буряк гужовим транспортом з найближчих околиць. Тому на залізницю припадало перевезення лише частини буряків, яку не могли забезпечити найближчі до заводу території.

Обслуговування Південно-Західними залізницями збирання цукрового буряку починалося в другій половині серпня і продовжувалося до вересня, а в окремих місцевостях – до середини жовтня. Таким чином, перевезення цукрового буряка на заводи збігалося в часі із настанням холодів.

Окрім того, незадовільний стан ґрунтових доріг і пов'язана з цим висока ціна за гужову доставку від плантації до залізничної станції відправлення і від станції призначення до цукропереробного заводу (що спонукало лобюванню гужових перевезень), – усе це перешкоджало активному розвитку залізничних перевезень цукрових буряків. Внаслідок таких обставин залізничним транспортом буряк перевозився лише на окремі заводи, що розміщувалися поряд із залізничними станціями.

У 1891 році цукровий буряк залізничним транспортом отримували наступні заводи:

Таблиця 2

Назва цукропереробного заводу	Залізнична станція	Відстань від заводу до станції (верст)	Ціна гужової оставки, коп. з пуда	Спосіб сполучення між заводом і станцією	Доставлено буряка по залізниці	Загальна кількість перероблен. буряка
П У Д І В						
Чорноморський	Попелюхи	4	1/2	Кінна-заліз. Дорога на відстані 4 верст	422,798	1.446.500
Браїлівський	Браїлів	2		Залізнична гілка 2 версти	1.712.958	1.700.000
Калинівський	Калинівка	1		Залізнична гілка 1 верста	247.560	1.044.000
Махаринецький	Козятин	9		Залізнична гілка 9 верст	529.680	2.064.00
Кожанський	Кожанка	1/5		Залізнична гілка 1/2 верст	16.500	1.667.800
Коровинецький	Михайленки	3		Залізнична гілка 3 версти	1.214.731	2.746.000
Шепетівський	Шепетівка	4	1	Ґрунтова дорога	469.619	720.000
Шпановський	Рівне	4	1	Ґрунтова дорога	288.984	1.439.000
Проскурівський	Проскурів	300 саж		Ґрунтова дорога	632.662	1.600.000
Збручанський	Волочиськ	2	1/2	Ґрунтова дорога	87.910	1.100.000

Співставлення обсягів перевезення цукрового буряку по залізниці за 1890-1893 рр. показує поступове їх зменшення:

1890 р. - перевезено 6 787 740 пудів
 1891 р. - -//- 5 632 907 -//-
 1892 р. - -//- 4 817 344 -//-

Зменшення обсягів перевезень майже рівномірно розподілилося між головними станціями призначення (див. табл. 3).

Усі цукрові заводи, що знаходилися в регіонах, прилеглих до Південно-Західних залізниць, за винятком Одеського цукрорафінадного заводу, були розташовані в трьох губерніях Південно-Західного краю, використовували щорічно: дров – 181 800 куб.саж.; домбровського і донецького

Таблиця 3

Станція	1890 р.	1891 р.	1892 р.
Попелюхи	509.614	422.798	-
Браїлів	1.582.712	1.712.958	947.861
Калинівка	438.900	247.560	253.310
Козятин	211.800	529.680	160.030
Кожанка	-	16.500	13.500
Михайленки	1.784.500	1.214.731	1.006.110
Шепетівка	432.686	409.919	364.350
Рівне	418.786	288.984	343.870
Проскурів	-	632.662	787.16
Волочиськ	547.159	87.910	-
Тростянець	-	-	143.057

кам'яного вугілля – до 7 мільйонів пудів і лігніту до 650 000 пудів.

Видобуток вугілля в Донбасі і його питома вага в кам'яновугільній промисловості всієї Росії збільшувалися таким чином: у 1860 р. у Донбасі було видобуто 6 млн. пудів вугілля із 18 млн. пудів по Росії (близько 33%), а в 1900 р. Донбас дав на гора 691,5 млн. пудів (більш як у 115 раз) із 995 млн. пудів по всій Росії, що становило 69,5% загальноросійського видобутку. Ще в 70-х рр. XIX ст., випередивши свого головного суперника – Домбровський вугільний басейн (у Польщі), Донбас на кінець XIX ст. зайняв перше місце в усій Російській імперії по розвитку кам'яновугільної промисловості [6].

В цілому слід сказати, що споживалося найбільше мінерального палива на цукрових заводах Київської губернії, водночас на заводах, розташованих в межах Волинської і Подільської губерній переважало опалення дровами.

Власники заводів у Київській губернії, закуповуючи дрова у лісовому господарстві інших губерній, платили за кубічний сажень з доставкою на завод 32-33 рублі, а в окремих випадках 37 р. 50 коп. При одержанні дров із лісів власника, контора маєтку виставляла заводу рахунок від 21 до 26 рублів за сажень. Водночас заводи Волинської губернії отримували дрова по 21-22 руб., а в окремих випадках – 15-18 руб. за кубічний сажень.

Цукровим заводам, що знаходились на відстані 20-30 верств від залізничних станцій, кам'яне вугілля коштувало в середньому по 25-27 коп. за пуд. Найбільшу ціну за вугілля (40 коп./пуд) платили Цибулівський цукровий завод, розташований на відстані 12 верств від станції Монастирище, і Почапінський, розташований на відстані 40 верств від станції Звенигородка. Ці заводи витрачали мінеральне паливо винятково для горен у кількості не більше 2-х вагонів на рік.

Цукрові заводи розташовані уздовж Південно-Західних залізниць були головними, а в окремих випадках навіть єдиними споживачами мінерального палива. Тому доречно зупинитись на підсумках перевезення кам'яного вугілля по Південно-Західних залізницях і розмірах споживання цього палива за окремими станціями.

Упродовж 1889-1891 років перевезення кам'яного вугілля Південно-Західними залізницями складало:

Таблиця 4

Спосіб перевезення / (пуд)	1889 р.	1890 р.	1892 р.
Місцеве сполучення	2.106.237	2.056.079	2.152.967
Вивезення	333.253	20.364	25.657
Ввезення	6.082.594	6.078.311	6.904.687
Транзит	1.115.497	1.143.491	724.529
Всього	9.677.581	9.298.245	9.807.840

У наведених статистичних даних відображено перевезення кам'яного вугілля місцевих сполучень – ввезення, вивезення та транзит. Наприклад, місцевим сполученням було відправлено одеськими станціями у 1889 р. – 2 044 151 пуд, 1890 р. – 1 982 760, а в 1891 р. – 2 077 118 пудів. Таким чином, усі інші станції Південно-Західних залізниць відправили місцевим сполученням у 1889 р. – 62 186 пудів, 1890 р. – 73 319, а в 1891 р. – 75 849 пудів вантажів.

У районах, що межують із Південно-Західною залізницею, кам'яне вугілля видобувалося в межах Катеринопільської Лісової Дачі, що знаходиться у Звенигородському повіті Київської губернії. Тут на гора видобували якісне буре кам'яне вугілля (лігніт) винятково для потреб Ольховецького цукрового заводу. Проте збільшення видобутку бурого вугілля не передбачалося, а тому й не використовувалися залізничні перевезення.

Отже, мінеральне паливо надходило до Південно-Західних залізниць із трьох основних пунктів: копалень Донецького і Домбровського басейнів та Одеси. До Одеси спочатку прибувало кам'яне вугілля з Дону, Кавказу (Тквібульські копальні), а також з Англії. Окрім того, вугілля доставлялося через прикордонні пункти (Граєво, Волочиськ, Радзівілів і Унгени). Постачання кам'яного вугілля із Австрії і Пруссії було незначним і не мало вадливого значення для забезпечення промислових підприємств регіону мінеральним паливом. Завезене із Пруссії та Австрії вугілля використовувалося в основному для потреб в районі прикордонних станцій. Із завезеного в 1891 р. через Граєво 51 442 пудів вугілля, 44 548 пуди було використано в цьому ж пункті, а 1 220 пудів австрійського вугілля залишилося для внутрішніх потреб станції Волочинська.

Наприклад, через прикордонні станції прибуло кам'яного вугілля (в пудах):

	1889 р.	1890 р.	1891 р.
Волочинськ	6.136	1.849	1.220



Радзівів 25.957 18.597 12.487
 Граєво 58.321 59.903 51.442
 Унгени 600 -----

Отже, прикордонні перевезення імпорто-ного вугілля були незначними і не мали важливого значення для промислового розвитку. Два-три вагони вугілля на рік розподілялися між найближчими станціями.

Станції головної лінії забезпечувалися кам'яним вугіллям із усіх трьох джерел – Донецьких

і Домбровських копалинь, а також із Одеси. Найвіддаленішою станцією, на яку доставлялося кам'яне вугілля із Одеси була станція Голендри. Вугілля із Одеси на головній лінії не мало домінуючого значення і доставлялося в значно менших обсягах порівняно із вугіллям, що прибувало із Донецьких і Домбровських копалинь. Значні обсяги мінерального палива, із переважанням Домбровського вугілля, отримували станції, розташовані на дільниці Бірзула – Козятин.

Таблиця 5

Отримання кам'яного вугілля станціями головної лінії Південно-Західних залізниць (тис. пудів)

Головні станції отримання вугілля	1889 рік			1890 рік			1891 рік			Всього прибуло		
	Сорт (місцевість постачання) вугілля									1889 рік	1890 рік	1891 рік
	Одеське	Домбровське	Донецьке	Одеське	Домбровське	Донецьке	Одеське	Домбровське	Донецьке			
Бірзула	7,9	-	-	9,1	-	2,4	11,0	-	0,6	7,9	11,5	11,6
Борщі	-	30,9	-	-	1,2	-	-	-	0,6	30,9	1,2	0,6
Абамеліково	3,9	-	5,4	0,6	-	11,4	3,5	-	11,4	9,3	12,0	14,9
Кодима	1,2	-	15,1	-	-	17,4	-	-	14,4	16,3	17,4	14,4
Попелюхи	2,5	-	10,2	1,5	1,9	13,3	1,4	-	9,6	12,7	16,7	11,0
Рудниця	-	-	-	-	-	-	-	-	-	--	-	-
Крижопіль	19,5	1,2	25,3	8,1	-	29,5	6,4	-	32,5	46,0	37,6	38,9
Вапнярка	15,6	14,4	26,5	14,3	-	49,2	17,6	139,3	-	56,5	63,5	156,9
Юрківська	2,5	-	0,6	2,6	-	1,8	2,4	-	4,8	3,1	4,4	7,2
Рахни	5,0	182,1	55,0	5,3	253,9	54,9	1,5	122,4	74,8	242,1	361,8	212,2
Ярошенки	-	-	9,6	-	12,0	7,8	1,4	-	15,8	9,6	19,8	17,2
Жмеринка	0,6	-	2,4	-	1,8	-	-	0,6	4,8	3,0	1,8	5,2
Браїлів	2,4	-	-	-	-	1,8	-	-	3,6	2,4	1,8	3,6
Гнівань	4,3	147,2	19,6	4,4	372,9	16,8	1,2	7,8	6,9	171,1	394,1	15,9
Вінниця	10,8	14,0	28,4	6,6	27,0	28,8	5,4	22,9	20,0	53,2	62,4	48,3
Калинівка	1,2	17,0	36,4	1,3	12,2	14,0	1,4	-	17,8	54,6	27,5	19,2
Голендри	1,2	55,9	6,6	0,6	173,4	7,8	0,8	33,0	8,4	63,7	181,8	42,2
Козятин	-	9,6	-	-	145,7	26,4	-	-	9,2	9,6	172,1	9,2

Одержання вугілля північнішими станціями головної лінії було зовсім незначним і паливо надходило лише на ті станції, які знаходилися поряд із цукровими заводами.

Усі цукрові заводи, розташовані у прилеглих до ліній Південно-Західних залізниць викорис-

товували вапно відоме як Браїлівське. Кілька заводів, розташованих у районі Фастівської залізниці, окрім Браїлівського вапна, одержували і Криворізьке, що видобувалося біля станції Інгулець. Браїлівське вапно отримало свою назву від містечка Браїлів, що розташоване в



Подільській губернії Вінницького повіту, в околицях якого у великих масштабах проводилося видобування і переробка покладів вапнякового каменю. Згодом вапно видобували на околицях містечка Станіславчик (станція Жмеринка), міста Летичів (станція Деражня) і в районі станцій Сербіновці, Попелюхи, Кодима і деяких інших.

Таблиця 6
Перевезення вапна
по Південно-Західних залізницях (в пудах)

Вид перевезень	1889 р.	1890 р.	1892 р.
Місцеве сполучення	1808697	2112622	2194100
Вивіз	1237615	1469731	1018811
Ввезення	35315	25123	24606
Транзит	2503	3382	63
Всього	3.120.112	3.610.858	3.237.580

Збільшення перевезення вапна у місцевому сполученні, при одночасному, хоч і незначному зменшенню ввозу, показує, що в регіоні, прилеглому до Південно-Західних залізниць поступово збільшувалось виробництво вапна і постачан-

ня ним споживачів у місцевостях, що були наближені до залізничних станцій. Стосовно зменшення вивозу, то це пояснюється скороченням попиту на Браїлівське вапно цукровими заводами, розташованими в районі Фастівської залізниці, де замість Браїлівського вапна збільшувалося використання вапна виробництва Криворізького басейну. Основні станції Південно-Західних залізниць по відправленню вапна представлено в табл. 7.

Отже, наведені дані засвідчують помітне збільшення видобування вапнякового каменю в районах, прилеглих до Південно-Західної залізниці. Переважна більшість станцій, які відправляли вапно, нарощували об'єми перевезень, водночас, окремі станції або не відправляли вапно зовсім, або ж відправляли в незначній кількості.

Водночас установлено, що більшість заводів користувалася гужовою доставкою вапна. У багатьох випадках, навіть у віддаленій перспективі, не можна було очікувати заміни гужової доставки вапна залізничним перевезенням. Це зумовлювалося тим, що більшість цукропереробних заводів знаходилася поряд із покладами вапнякового каменю, і заводи самостійно займалися випалюванням вапна.

Таблиця 7

Основні станції відправл.	1889 рік			1890 рік			1891 рік		
	Відправлено пудів								
	Місце сполучення	Вивіз	Всього	Місце сполучення	Вивіз	Всього	Місце сполучення	Вивіз	Всього
Кодима	345.772	610	346.382	457.214	7.460	464.674	407.699	24.650	432.349
Попелюхи	81.045	-	81.045	53.381	-	53.381	86.906	1.830	88.736
Крижопіль	4.976	-	4.976	25.914	-	12.379	41.918	-	41.918
Вапнярка	-	-	-	12.379	-	12.379	41.918	-	41.918
Юрківка	-	-	-	3.514	-	3.514	85.873	-	85.873
Ярошенки	-	610	610	17.444	2.420	19.864	35.572	9.036	44.608
Жмеринка	467.583	742909	1.210.492	420.213	808.918	1.229.231	457.690	562.200	1.019.890
Браїлів	178.738	600	179.338	190.438	600	191.038	153.514	-	153.514
Сербіновці	381.671	396.663	778.334	525.050	384.990	910.040	435.697	240.140	675.237
Деражня	246.250	109.960	356.210	295.326	176.219	471.545	228.197	140.410	268.607
Кишинів	51.156	80	51.236	46.680	-	46.680	59.518	-	59.518

Перевезення цукру-рафінаду Південно-Західною залізницею (тисяч пудів):

	1889 р.	1890 р.	1891 р.
У місцевому сполученні	1.169,2	1.177,2	1.482,1
Вивезення	549,9	553,0	390,0
Ввезення	813,3	770,2	478,2
Транзит	206,0	359,2	509,1
Всього	2.738,4	2.859,6	2.860,0

Ці дані показують, що перевезення рафінаду у місцевому сполученні збільшився, а вивіз зменшився, водночас транзит збільшувався.

Відправлення цукру-рафінаду зі станцій Південно-Західних залізниць, у районі яких розташовані цукрорафінадні і цукрові заводи із рафінадними відділеннями, складала:

Таблиця 8

Назва заводу	Станція відправ.	1889 р.		1890 р.		1891 р.	
		Місце сполучення	Вивіз	Місце сполучення	Вивіз	Місце сполучення	Вивіз
Одеський	Одеса-Застава	132.041	172.095	72.345	50.201	196.878	3.617
Чорномінський	Попелюхи	93.186	3.285	75.700	17.743	62.556	-
Гніванський	Гнівань	484.475	82.963	500.664	216.079	708.064	136.753
Уладівський	Калинівка	82.222	2.969	67.486	12.669	80.395	194
Шепетівський	Шепетівка	97.872	65.110	119.351	52.240	106.505	25.079
Житинський	Рівне	151.719	172.814	166.988	168.150	156.912	147.765

Із наведених у таблиці даних випливає, що при коливаннях у розмірі щорічних відправлень цукру-рафінаду в місцевому сполученні, в 1891 р. помічається посилене скорочення вивозу на інші залізниці. Для з'ясування цього явища необхідно звернути увагу на відправлення із Південно-Західних залізниць на інші залізниці цукрової продукції. Виявляється, що вивіз розподілявся так:

Відправлено на станції заліниць

	1889 р.	1890 р.	1891 р.
Закавказької	31.537	52.163	46.889
Курсько-Київської	8.297	9.874	3.430
Лібаво-Роменської	20.522	5.874	8.337
Грязе-Царицинської	169.691	160.407	705
Фастівської	27.987	21.877	21.864
Харківсько-Миколаївської	39.174	58.994	62.883
Лозово-Севастопольської	12.217	4.250	3.149
Привіслінських	28.99	20.545	40.404
Варшаво-Тираспольської	24.346	30.939	30.976
Польських	44.280	23.291	27.317
Санкт-Петербурзько-Варшавської	71.519	48.335	63.329
Івангород-Домбровської	9.119	11.105	4.653
Риго-Динабургської	35.193	41.793	-----
Московсько-Брестської	-----	24.123	13.575

Отже, помічаємо зменшення кількості відправлень на залізницях: Грязе-Царицинську, Лібаво-Роменську, Лозово-Севастопольську і Курсько-Київську, тобто на залізницях, які безпосередньо не межували із Південно-Західною. Стосовно залізниць, що межували із Південно-Західною, то вивіз на них цукру-рафінаду в цілому збільшувався.

Отже, перевезення в місцевому сполученні і вивіз на інші залізниці мали тенденцію до збільшення. Стосовно ввезення і транзиту, то тут спо-

стерігаються незначні коливання, проте і цей вид перевезень з часом нарощувався.

Таблиця 9

Перевезення цукру-рафінаду на відстань

Відстань	1889 р.	1890 р.	1891 р.
До 50 верст	59.502	65.118	104.375
100	365.182	282.660	304.952
200	257.873	268.136	305.104
300	370.914	526.947	345.104
400	546.145	561.258	689.196
500	590.865	483.218	430.915
600	90.834	216.418	165.318
700	263.602	132.685	95.213
800	107.717	36.983	30.459
900	3.612	243.132	349.527
1000	34.384	744	3.923
Більше 1000	17	2.999	9.601

Таблиця 10

Перевезення цукру-піску по Південно-Західних залізницях

	1889 р.	1890 р.	1891 р.
	тисяч пудів		
У місцевому сполученні	5.448,8	5.519,2	7.118,2
Вивезення	2,481,6	3,549,1	3.542,9
Ввезення	557,1	195,0	796,3
Транзит	1.563,9	1.473,3	2.113,1
Всього	10.051,4	10.736,6	13.570,5

Перевезення цукру-піску по Південно-Західних залізницях відбувалися як із районів, де знаходилися цукрорафінадні і цукробурякові заводи, так і до Одеси – з метою вивезення за кордон. Станціями, у районі яких розташовані заводи, що займалися виготовленням рафінаду, в 1889-1891 рр. було отримано таку кількість цукрового піску:

Таблиця 11

Назва цукрового заводу	Станція до заводу	1889 р.			1890 р.			1891 р.		
		Місце сполучення	Вивіз	Всього	Місце сполучення	Вивіз	Всього	Місце сполучення	Вивіз	Всього
Одеській	Одеса-Застава	2447562	21131	2468693	24196798	30045	2449723	2166856	135892	2302748
Чорноминській	Попелюхи	147	-	147	-	-	-	356	-	356
Соколовський	Кріжопіль	173	1220	1393	46	-	505174	-	-	-
Гніванський	Гнівань	432809	600	433409	505174	-	-	554138	-	554138
Уладовський	Калинівка	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Шепетівський	Шепетовка	-	-	-	63	-	63	-	-	-
Житинський	Рівне	-	49	49	99520	-	99520	7764	-	7764
Соболевський	Гайсин	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Тростянецький	Тростянець	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Левадський	Проскурів	10739	-	10739	8786	-	8786	6266	-	6266

Як видно із цієї таблиці, тільки Гніванський та Одеський цукрорафінадні заводи переробляли цукровий пісок, що доставлявся по залізниці. Гніванський завод меншу частину цукрового піску отримувал за залізничним транспортом, а більша його частина доставлялася на підводах з навколишніх цукробурякових заводів. Інші ж заводи переробляли у рафінад свій цукровий пісок.

Оцінюючи перевезення цукрового піску до Одеси з метою вивезення за кордон, можна помітити, що вони мали набагато більше значення, ніж місцеві перевезення цукрового піску на рафінадні заводи. Одеськими залізничними станціями Одеса-товарна, Одеса-порт і Одеса-пересип було отримано цукрового піску (тисяч пудів):

	1889 р.	1890 р.	1891 р.
У місцевому сполученні	2.187.192	2.157.532	4.078.258
Вивезення	495.245	95.812	127.110
Всього	2.682.437	2.253.344	4.605.368

Одеський ринок забезпечувався цукром із заводів, розташованих у районі Південно-Західних і Фастівської залізниць. Із заводів, що знаходилися у Харківській губернії і Царстві Польському, цукор в Одесу не доставлявся.

Як пункт вивозу цукру за кордон, Одеса мала вирішальне значення серед інших російських пунктів експорту. Експорт з Одеси цукрової продукції перевищував об'єми вивозу через усі інші митниці Російської імперії.

Таблиця 12

Вивезення цукрової продукції за кордон

Вид цукрової продукції	1889 р.		1890 р.		1891 р.	
	Через Одесу	Весь вивіз із Росії	Через Одесу	Весь вивіз із Росії	Через Одесу	Весь вивіз із Росії
Білий цукор-пісок	508 2585	720 3 390	355 879	54 2 350	64 3 291	124 5 977
Жовтий	488 209	499 433	-	649 6	006 211	840 348
Рафінад	565 85	983 1 146	060 99	563 915	016 88	708 1 251

Зменшення експорту цукрової продукції з Одеси у 1890 році пояснюється збільшенням мита на цукор в Італії і кризою цукрового виробництва, яка у цей час виникла у Італії, внаслідок чого були припиненні роботи на багатьох великих італійських рафінадних заводах. Стосовно патоки, то об'єми перевезень цієї продукції по Південно-Західних залізницях взагалі був незначним, вони не перевищували 800 000 пудів на рік [7].

Отже, велика розгалуженість Південно-Західних залізниць забезпечувала інтенсивний розвиток цукрової промисловості на теренах України, яка стала стратегічно важливою галуззю переробної промисловості. За допомогою залізничного сполучення повністю забезпечувалися потре-

би внутрішнього ринку та експорт продукції цукрової промисловості. Характерно, що на економічні регіони, які обслуговувалися акціонерними Південно-Західними залізницями (українські губернії), припадало 80% загального обсягу цукрової продукції, а Київщина була центром цукробурякового виробництва всієї Російської імперії.

У наш час цукробурякове виробництво посідає помітне місце в агропромисловому комплексі України і відзначається соціально-економічною значимістю на загальнодержавному рівні. Цукробурякове виробництво є найважливішою стратегічною галуззю України під кутом зору забезпечення внутрішніх потреб і використання експортного потенціалу країни.

Джерела та література

1. Бойко О.Д. Історія України / О.Д. Бойко. – К., Видавництво центр «Академія», 2001. – С.266-267.
2. Криськов А. Цукровиробництво в губерніях Правобережної України у XIX ст. / А. Криськов, О.Чехіра // Українська наука: минуле, сучасне, майбутнє: Щорічник. – Випуск 16. – Тернопіль: Економічна думка ТНЕУ, 2011. – С. 131-137.
3. Довжук І.В. Цукрова промисловість Наддніпрянської України в середині XIX століття / І.В. Довжук // Збірник наукових праць Запорізького державного університету. – Вип. 19. – Запоріжжя, 2005. – С. 100-102.
4. Воблий К.Г. Нариси з історії російсько-української цукробурякової промисловості / К.Г. Воблий. – Т.1. – К.: Вид. Всеукраїнської Академії Наук, 1928. – С. 164-169.
5. Сведения о свеклосахарной промышленности в России, собранные в 1849 г. – СПб., 1852. – С. 84.
6. Рибалко І.К. Історія України. Частина 2: Від початку XIX ст. до лютого 1917 року: [Підручник для істор. фак. вищих навч. закладів]/І.К. Рибалко. – Харків: Основа, 1997. – С. 177-197.
7. Производство продуктов обложенных акцизом // Юго-Западные железные дороги. – К., 1895. – Вып. 1. – С. 1-51.

Александр Кривописин

Юго-Западные акционерные общества и свеклосахарное производство в Киевской, Волынской, Подольской губерниях: взаимовлияние развития

В статье рассматривается влияние Юго-Западных железных дорог на развитие свеклосахарного производства в местностях тяготения к региону обслуживания железнодорожным транспортом.

Ключевые слова: сахаропроизводство, сахарная свекла, Юго-Западные железные дороги, экспорт сахарной продукции.

Aleksandr Krivopishin

South-Western Joint Communities and Sugar-Beet Production in Kyiv, Volyn, Podil Provinces: Mutual Influences

The article represents the influence of South-Western railways on the speed-up of sugar beet production development in the regions adjacent to those with rail transport service.

Key words: sugar beet production, sugar beet, South-Western railways, export of sugar produce.