

С. В. Кульчицький

Індустріалізація

ІНДУСТРІАЛІЗАЦІЯ (від лат. *industria* – діяльність, старанність) – процес поширення в національних економіках стандартизованого виробництва матеріальних благ і послуг, заснованого на використанні систем робочих машин і механізмів. Розрізняють два етапи І.: перший – витіснення ремісн. виробництва, що базувалося на принципах ручної праці та мускул. енергії (тварин і людини), фабрично-завод. виробництвом, засн. на принципах роботи машин та енергії небіол. походження (пром. переворот); другий (власне епоха І.) – стрімкий розвиток промисловості, що використовувала спочатку парову, а згодом і електр. енергію та відповідні їй засоби транспорту (залізниці, пароплавство) й зв'язку (телеграф, телефон). Ознаками другого етапу є випереджал. зростання засобів виробництва (важкої промисловості) порівняно з виробництвом товарів кінц. споживання та послуг (харч. й легка промисловості); частки продукції та послуг, вироблених і наданих у фабрично-завод. промисловості та відповід. їй засобах транспорту й зв'язку, порівняно з часткою продукції та послуг, вироблених у с. госп-ві; частки насел., зайнятого у фабрично-завод. промисловості та відповід. їй засобах транспорту й зв'язку, порівняно з часткою насел., зайнятого у с.-г. виробництві. Завдяки розвитку промисловості відбувалося (з різними ступ. запізнення й глибиною в різних країнах) запровадження машин у с.-г. виробництво. Наслідком цього стала трансформація аграр. суспільства в індустр., згодом *постіндустріальне суспільство*. І. уможливив розвиток науки та капіталіст. відносин у країнах Зх. Європи. Вперше вона проявилася у Великій Британії – єдиній країні, де цілісну систему машин і механізмів створ. за допомогою ручної праці. Пром. революція почалася за наявності вільної робочої сили внаслідок вигнання селян із землі під час капіталізації с. господарства та розорення ремісників, які не витримували конкуренції з мануфактур. виробництвом; наявності коштів, вивезених із колоній, що могли знайти застосування в промисловості (перетворитися на капітал); прогресу у винаходах, особливо в бавовняному виробництві, позбавленому цехової регламентації. 1733 у Великій Британії виготовлений ручний ткац. верстат із ширяючим човником, 1738 – машина, яка пряла нитку без участі людських рук, 1771 – ватер, що приводив у рух цю машину за допомогою енергії води. Невдовзі виникла й перша у світі ф-ка – прядильня Р. Аркрайта. 1781 Дж. Ватт запатентував парову машину подвій. дії, яка дала змогу ф-ці позбутися залежності від водяної енергії. Пром. переворот завершився у серед. 19 ст.: 1850 країна давала половину світ. виплавки

чавуну, більше половини видобутку кам'яного вугілля, майже половину перероблення бавовняної сировини. Від поч. 1840-х до кін. 1860-х рр. обсяги вивозу машин із Великої Британії збільшилися вдесятеро. Тех. перевага промисловості забезпечила відповід. великобритан. товарам перемогу в конкурент. боротьбі в усіх регіонах світу. Проте від 1870–80-х рр. І. уповільнилася. Закуповуючи у Великій Британії переважно нове вдосконалене устаткування, Німеччина, США та ін. країни почали випереджати її за темпами розвитку промисловості. Тех. рівень виробництва у самій Великій Британії не зростав належ. темпами, оскільки капіталісти не були готові постійно здійснювати вартісну реконструкцію своїх підприємств, а вільні капітали використовували для створення підприємств у США та країнах Європи (зокрема через запровадження ними протекц. мит на ввіз товарів) і в колоніях. У 1890-х рр. більш дешеві нім. товари заповнили Велику Британію. Місц. підприємці почали вимагати від уряду запровадження *протекціонізму* та відмови від принципів вільної торгівлі, завдяки яким до того часу існувала великобритан. екон. гегемонія. У країні посилювалися тенденції до картелізації промисловості, що допомагало боротися з конкуренцією. [Вивіз капіталу](#) замість [вивозу товарів](#) особливо посилювався від 1880-х рр. (це відіграло гол. роль в І. ін. країн). До кін. 19 ст. експорт капіталу став однією з гол. доход. статей платіж. балансу Великої Британії. Попит на капітал активізував його мобілізацію за допомогою [акціонерних товариств](#). Оминаючи стадію картелів, деякі з них почали перетворюватися на могутні трести та концерни. Фінансисти й промисловці будували вовняні ф-ки в Нідерландах, сталеливарні заводи – у Бельгії та Росії. Великобритан. компанії вкладали капітали у залізничне будівництво в країнах Європи та Америки, субсидували розвиток мор. торг. комунікацій, одержуючи високі прибутки від фрахту та страхових премій.

Індустріалізація в Російській імперії. В Росії до скасування кріпацтва 1861 не було умов для розвитку фабрично-завод. виробництва. Ні винаходи влас. інж. (зокрема на мануфактурі Р. Глінкова багатроверетенна самопрядил. машина з'явилася ще 1756, тоді як прядил. машина Дж. Гаргрівса почала працювати лише 1765; І. Ползунов майже на два десятиріччя раніше від Дж. Ватта побудував парову машину для безпосеред. приводу мех. агрегатів), ні закуповувані за кордоном зразки машин не змогли кардинально вплинути на тех. стан рос. промисловості – в ній панувала вотчинно-посесійна мануфактура, в основі якої – праця кріпосних селян. Ще в 1850-х рр. криза кріпосниц. господарства стала системною, але тільки поразка у Крим. війні 1853–56 змусила панівні кола Рос. імперії приступити до практич. дій зі скасування кріпосного права. Селян. реформа 1861 і низка бурж. реформ 1860–70-х рр. відкрили шлях для розвитку капіталіст. підприємництва – раніше воно існувало у вигляді купец. мануфактури та перебувало в пригніченому стані внаслідок конкуренції з боку вотчинно-посесій. мануфактури. Незважаючи на наявність багатьох залишків кріпосництва, капіталіст. підприємництво почало активно розвиватися в усіх своїх тех. формах – дрібного товар. виробництва, мануфактури й ф-ки. Царський уряд

активно сприяв залученню в економіку країни іноз. інвестицій, особливо для розбудови залізнич. мережі та зведення підприємств важкої промисловості. У 1860–70-х рр. Росія у знач. кількостях закуповувала за кордоном техніку для модернізації своєї промисловості й транспорту, але вже у 1880-х і, особливо, 1890-х рр. запровадила високі митні тарифи на імпорт з метою створити сприятливі умови для розвитку власних підприємств. За тарифом 1891 митне обкладання становило 33 % вартості товарів. 1896 мито на рейки сягнуло 50 %, на чавун – 75 % ціни товару. Якщо в 1860–70-х рр. велику роль у залізнич. буд-ві відіграла зарубіжна пром-сть (тоді було важливо створити первинну мережу в найкоротші строки), то вже у 1880–90-х рр. попит залізниць на вугілля, метал і машини задовольняла рос. пром-сть. Все це сприяло тому, що іноз. капітали почали надходити в Росію переважно у вигляді грош. інвестицій. Модернізація господарства мала досить високі темпи, тому відділити перший етап I. від етапу пром. перевороту в Росії практично неможливо, оскільки всі зміни відбувалися майже водночас (пром. революцію можна вважати завершеною уже до кін. 1880-х рр.). Наприкінці 19 ст. рос. економіка розвивалася на влас. тех. основі й за темпами зростання (1885–90 вони становили 5,8 %, 1890–95 – 7,6 %, 1895–1900 – 9,2 %) не поступалася найрозвиненішим країнам світу. Важка пром-сть розвивалася вдвоє вищими темпами, ніж легка. Загалом за орієнтов. підрахунками Нім. кон'юктур. інституту 1861–1900 продукція рос. промисловості зросла у 7, Німеччини – майже в 5, Франції – приблизно в 2,5, Великої Британії – більш ніж у 2 рази. 1900–13 виробництво пром. продукції в Росії збільшилося ще в 2 рази. Заг. чисельність робітн. класу у великій промисловості та на транспорті (включаючи робітників воєн. підприємств, водного транспорту й комунал. господарства) сягнула 4,5 млн осіб. Концентрація промисловості (за її рівнем Росія посідала перше місце у світі) зумовила утворення, поряд з синдикатами і картелями, монополіст. об'єднань вищого типу – концернів. Однак особливості чинного законодавства перешкоджали утворенню монополій з цілковитим вироб. злиттям підприємств – трестів. Разом з тим, дорев. Росія залишалася переважно аграр. країною. Частка с. господарства становила бл. 60 % заг. продукції нар. господарства. У валовій продукції промисловості на виробництво предметів споживання припадало дві третини, а на виробництво засобів виробництва – лише третина. За переписом 1897 міське насел. у 50-ти губерніях європ. частини Росії становило тільки 12,8 %, у 1914 воно зросло лише до 15 %. Приблизно третину пром. продукції наприкінці 19 ст. давало дрібне товарне виробництво (кустарно-ремісн. пром-сть). Упродовж 1860–1913 Рос. імперія збільшила випуск пром. продукції в 12 разів. Однак, незважаючи на випередження в темпах, вона не змогла наздогнати за валовими показниками жодну з розвинутих країн світу. 1913 Росія випускала пром. продукції в 2,5 рази менше ніж Франція, в 4,5 – ніж Велика Британія, в 5,9 – ніж Німеччина, у 8 – ніж США. Особливо помітним залишалось відставання за розмірами виробництва на душу насел.: у 10 разів менше ніж у Німеччині, та майже у 15 разів менше ніж у США. 1-а світова війна стала серйозним випробуванням для економік усіх воюючих країн. Слабка рос. індустрія до такого випробування виявилася зовсім непередготовленою. Потреби матеріал.-тех.

постачання рос. армії доводилося задовольняти здебільшого шляхом імпорту, переважно зі США (1913–17 імпорт амер. товарів зріс майже в 9 разів). 1913 зовн. заборгованість Росії становила 4,3 млрд рублів, за роки війни борг зріс ще на 7,2 млрд рублів. Окрім щорічного часткового погашення боргів, за позичені мільярди необхідно було сплачувати відсотки – сотні мільйонів рублів щороку.

Індустріалізація СРСР у роки 1-ї та 2-ї п'ятирічок. Створюючи комуніст. систему виробництва й розподілу, більшовики орієнтувалися на докорінну модернізацію продуктив. сил країни. В. Ленін у січні 1920 доручив голові Головернерго Вищої ради нар. господарства [Г. Кржижановському](#) розробити на найближчі 10–20 р. план електрифікації нар. господарства всієї країни. Для складання плану створ. Держ. комісію з електрифікації Росії (див. [ГОЕЛПРО План](#)). Під електрифікацією розуміли тех. реконструкцію нар. господарства на новітній енергет. основі. Однак СРСР, на відміну від дорев. Росії, не мав можливості форсувати І. ні за рахунок зарубіж. позик (унаслідок невизнання більшовиками боргів царського уряду та Тимчас. уряду ін. країнам), ні шляхом залучення приват. інвестицій (за винятком невеликої кількості концесій, які передбачали використання зарубіж. капіталу для розвитку виробництва). Закупівлю закордон. техніки СРСР здійснював лише шляхом торг. імпорту, тому швидкий поступ І. можна було забезпечити тільки вдаючись до примусу та репресій. Гол. внутр. джерелом фінансування плану ГОЕЛПРО могли б стати селян. кошти, мобілізов. тим же способом, який РКП(б) застосовувала під час воєн. дій 1918–20 – продрозверсткою. Однак вимушена заміна продрозверстки продовол. податком у березні 1921 відсунула виконання плану ГОЕЛПРО у невизначене майбутнє. Наслідком цього нереалізов. плану став досвід довгострок. планування, використаний під час розроблення планів перших п'ятирічок. Курс на І. СРСР формально задекларов. і оголошений «ген. лінією» партії у грудні 1925 на 14-му з'їзді ВКП(б). Більшовики запевняли насел., що за 1-у п'ятирічку буде побудований екон. фундамент соціалізму та забезпечене стрімке зростання нар. добробуту, проте насправді І. здійснювалася тоді фактично лише в інтересах воєн. промисловості. Щодо фінансування й постачання всю пром-сть країни поділено на дві групи – «А» (виробництво засобів виробництва) та «Б» (виробництво товарів споживання). Групі «А», яка обслуговувала інтереси воєн. промисловості, виділяли осн. кошти, групу «Б» фінансували за залишк. принципом. Ресурси зведеного фінанс. балансу за 4 р. і 3 місяці 1-ї п'ятирічки (1928–32) становили 120,1 млрд рублів: вироб. нагромадження (прибуток та амортизація) – 25,4, податок з обороту – 42,3, мобілізація ресурсів насел. – 21,5, соц. страхування – 12,4, емісія – 4,0, ін. джерела – 14,5 млрд рублів. У 2-й п'ятирічці (1933–37) реал. вартість рубля істотно знизилася внаслідок інфляції. В дохід. частині зведеного фінанс. балансу п'ятирічки акумульовано 427,7 млрд рублів: вироб. нагромадження – 76,9, податок з обороту – 212,2, мобілізація коштів насел. – 44,6, соц. страхування – 32,5, різні доходи держ. господарства – 28,3, ін. джерела – 33,2 млрд рублів. Сукупні витрати у нар. госп-ві збільшилися з 80,3 (1-а п'ятирічка) до 214,6 млрд рублів.

Більше половини цих ресурсів у 1-й і майже половину у 2-й п'ятирічці використала пром-сть, переважно важка. Витрати на упр. й оборону зросли з 9-ти до 69,8 млрд рублів. Однак реал. витрати на оборону були істотно вищими, оскільки продукцію, спожиту в цій галузі, не обкладали податком з обороту. Соціально-культурні витрати зросли з 23,9 до 112,7 млрд рублів. Зменшення частки коштів, витрачених на нар.-госп. та оборонні потреби, з 74,4 % у 1-й п'ятирічці до 66,4 % в 2-й свідчить про деяке збільшення фонду споживання. Проте зведений фінанс. баланс обох п'ятирічок вказує, що осн. ресурси СРСР підпорядк. одній меті – створенню важкої промисловості, яка зрештою була досягнута. Пром-сть, будівництво, транспорт і зв'язок дали 1926–27 госп. року чистої продукції на 8,8 млрд рублів, 1937 – 62,4 млрд рублів (у цінах 1926–27 госп. року). Питома вага індустр. галузей у нац. доході зроста відповідно з 37,6 до 64,8 %. За цим показником СРСР вже не відрізнявся від США, Німеччини, Великої Британії. Якісно змінилося співвідношення між виробництвом засобів виробництва та виробництвом предметів споживання, що також визначає рівень І. країни. Якщо 1928 частка продукції групи «А» в складі валової продукції великої промисловості СРСР становила 44,5 %, а групи «Б» – 55,5 %, то до кін.1-ї п'ятирічки продукція великої промисловості вже на 53 % складалася з предметів вироб. призначення й на 47 % – з предметів споживання. Реал. співвідношення між групами «А» і «Б» спотворювали особливості мобілізації фінанс. ресурсів у бюджет. Після кредит. реформи 1930 їхнім осн. джерелом став податок з обороту, закладений у ціну товарів і послуг вибірково: по максимуму – у легкій та харч. пром-стях, по мінімуму – у галузях важкої промисловості. В ціну продукції, призначеної для потреб армії, податок з обороту взагалі не закладали. Отже, реал. вартість спожитих насел. товарів і послуг була істотно нижчою, ніж показували дані держ. статистики, а реал. вартість продукції й послуг, спожитих важкою пром-стю та військ. відомством, – вищою. Функціонування нар. господарства СРСР повністю визначали потреби важкої індустрії, галузей воєн. промисловості, які вона обслуговувала, й армії. Керівники ВКП(б) створили наскрізь мілітаризов. економіку, підпорядк. командам з центру, що дало їм змогу зосереджувати в потрібні строки й у потрібному місці значні ресурси. У липні 1929 політбюро ЦК ВКП(б) ухвалило осн. настанови на п'ятирічку нар. комісаріату військ. і мор. справ: Червона армія не повинна поступатися за чисельністю своїх військ імовір. противникам на найголовнішому театрі воєн. дій, а за технікою – переважати їх у 2–3-х вирішал. видах озброєнь (артилерія, літаки, танки). За 1-у п'ятирічку вироб. потужності артилер. заводів СРСР збільшилися вшестеро, випуск літаків – у 4,5 раза. Також створ. танк. пром-сть, здатну виробляти щороку тисячі танків. У роки 2-ї п'ятирічки почалося форсоване будівництво н.-д. установ, КБ і підприємств воєн. промисловості. За п'ятирічку випуск бойових літаків зріс у 7,5 раза, артилер. і стрілец. озброєння – вчетверо, танків – більш ніж удвічі (1938 на озброєнні Червоної армії було 15 тис. танків). У зіставленні з рівнем 1913, прийнятим як базовий, індекс фіз. обсягу пром. продукції становив 1937 у СРСР 820, тоді як у США – 154, Німеччині – 119, Великій Британії – 110, Франції – 101. За обсягом виробництва пром. продукції СРСР з 5-го місця у світі, яке він

посідав 1928, перейшов 1932 на 3-є, а 1937 – на 2-е. За роки I. пром.-вироб. фонди в СРСР оновилися майже повністю. Перехід від переважно ручної праці до широкого використання машин і механізмів забезпечив високі темпи зростання продуктивності праці.

Індустріалізація Лівобережної та Південної України. Першим вагомим поштовхом до I. Лівобереж. та Пд. України стало залізничне будівництво. Первинну мережу залізнич. шляхів в Україні створ. за рахунок імпорту матеріалів і техніки. Вона стала передумовою для розвитку фабрично-завод. промисловості. У конфігурацію залізниць добре вписувалися водні магістралі, тому Дніпро був з'єднаний притоками та каналами з водними системами Балтій. бас. – Зх. Двіною, Німаном і Віслою. Це сприяло тому, що за чотири пореформених (після 1861) десятиліття перевезення товар. вантажів тер. України зросло більш ніж у 10 разів. Поява первин. залізнич. мережі у поєднанні з розвитком пароплавства зумовили завершення до поч. 1890-х рр. пром. перевороту на транспорті. 1890 на ріках України використовували 220 пароплавів сукуп. вантажопідйомністю 1,2 млн пудів. Важливим елементом транспорт. системи були азово-чорномор. порти, які з'єднували Рос. імперію з країнами Чорномор. бас. і Середземномор'я. Після закінчення Крим. війни 1853–56 царський уряд ініціював створення приват. Рос. товариства пароплавства та торгівлі, в наступні десятиліття виникли й ін. пароплавні компанії. Істотну роль у створенні безпосеред. передумов для I. України відіграла кам'яновугільна пром-сть. Власне, повномасштабна I. розпочалася з бурхливого розвитку вуглевидобування, який став можливим після прокладення залізниць. 1872 у Донбасі з'явилася перша акц. компанія «Гірниче і промислове товариство на Півдні Росії», заснована за участі франц. капіталу. До 1900 у Донбасі вже діяло 20 вуглевидобув. компаній з іноз. капіталом (без урахування рудників металург. компаній). Панівну роль відігравав капітал дрібних франц. рантьє, сконцентров. франц.-бельг. банками. Від заснування кам'яновугіл. рудників іноз. капіталісти переходили до комплекс. експлуатації природ. багатств Донбасу – створення підприємств з видобутку заліз. руди та побудови металург. заводів. Після виявлення великих рудних запасів О. Польш організував 1881 АТ з видобутку заліз. руди. 1900 видобуто 210 млн пудів високоякіс. заліз. руди в р-ні Кривого Рогу й до 10-ти млн пудів марганц. руди в р-ні Нікополя (нині обидва – Дніпроп. обл.). Вагому роль у створенні металург. промисловості Донбасу відіграв англ. підприємець Дж. Юз, який заснував Новорос. товариство кам'яновугіл., залізороб. та рейкового виробництва. З метою забезпечити розгортання нової галузі промисловості, уряд надав товариству казенні землі з вугіл. родовищами і зобов'язався виплачувати Дж. Юзу впродовж 12-ти р. премію в розмірі 50 копійок за кожен пуд вироблених рейок. Після того, як уряд почав обкладати великим митом імпорт металург. продукції, іноз. капіталісти виявили ще більшу зацікавленість у розгортанні металург. заводів на Пд. Росії. 1900 17 металург. заводів виплавили тут 92 млн пудів чавуну. Попит залізнич. господарства на паровози за наявності по суті заборон. мита

на імпорт змусив чимало великих маш.-буд. заводів освоїти паровозобудування, зокрема в Україні з'явилися спеціалізов. Харків. (нині [«Завод ім. В. Малишева»](#)) і Луган. (згодом Ворошиловгр. паровозобуд. завод, нині «Луганськтепловоз») паровозобуд. заводи. Пром. піднесення в Росії 1890-х рр. базувалося переважно на прискорених темпах залізнич. будівництва. 40 % підприємств, які існували 1900, були збудовані за попереднє десятиліття, причому в Катеринослав. і Полтав. губ. такі підприємства склали більше половини заг. кількості, у Таврій. губ. – 50 %. Попит с. господарства на машини зумовив швидкий розвиток відповід. галузі машинобудування. У 1890-х рр. укр. губернії забезпечували понад половину заг.-імпер. випуску с.-г. машин. У Катеринослав. губ. діяло 33 підприємства с.-г. машинобудування, у Таврій. – 19, Херсон. – 16. Від серед. 1860-х рр. в Україні швидко розвивалася цукр. пром-сть. Тех. переворот у цій галузі пов'язаний із заміною вогньових технологій перероблення цукр. буряку паровими. Останній вогньовий завод проіснував у Черніг. губ. до 1876. На поч. 1880-х рр. цукр. пром-сть України дала 88 % заг.-рос. виробництва цукру. 1887 засн. Синдикат цукрозаводчиків із правлінням у Києві, що об'єднував виробників понад 90 % цукру в імперії й регулював ціни в інтересах цукрозаводчиків. Екон. криза 1900–03 призвела до монополізації промисловості. Найбільш могутні монополії в замаскованій формі синдикатів (контор із продажу) з'явилися в галузях важкої промисловості. 1902 уряд затвердив статут металург. синдикату – товариства для продажу виробів рос. металург. заводів. 1909 пром. піднесення рос. економіки відновилося. Його передумовами стали розширення внутр. ринку країни внаслідок проведення Століпін. аграр. реформи, відносно великі врожаї (за винятком 1911), які забезпечили знач. експорт зернових, приток у пром-сть іноз. (переважно франц.) капіталу, широке переозброєння армії та флоту. Висока кон'юнктура позначилася передусім на кам'яновугіл. промисловості Донбасу: 1910 вуглевидобуток склав 1 млрд пудів, 1913 – 1,5 млрд пудів. За цей час питома вага Донбасу в кам'яновугіл. промисловості імперії зросла з 67 % до 74 %. Гол. споживачами донец. вугілля були залізниці, металургія та цукр. заводи. У металургії, на відміну від 1890-х рр., нових підприємств не виникло, а весь приріст виплавки чорних металів отримано за рахунок розширення діючих заводів і більш ефектив. використання наяв. потужностей. Перед 1-ю світ. війною вони забезпечували виплавлення 2/3 чавуну в імперії. Роль і значення України в заг.-рос. виробництві машин майже не змінилися. Як і раніше, тут виготовляли осн. частку продукції транспорт. й с.-г. машинобудування. Паровозобудівні заводи в Харкові та Луганську не могли працювати на повну потужність і здійснили часткове переналаштування цехів на випуск продукції, що мала ринк. попит. Заходи, які вживав царський уряд для зміцнення обороноспроможності імперії, сприяли швидкому розвитку суднобудування. 1911 виник завод Рос. акц. суднобуд. товариства у Миколаєві. Найбільшими центрами машинобудування були Катеринослав., Херсон. і Харків. губернії. 1913 у них на підприємствах машинобудування й металооброблення працювало 53 тис. осіб. Харч. індустрія розвивалася уповільненими темпами, але її частка в заг.-рос. виробництві становила, зокрема, від 80 до 85 % виробництва цукру. В сезон цукроваріння

1913–14 діяли 210 цукр. заводів (переважно у Київ., Поділ. і Харків. губ.), які виробили 1,1 млн т цукру. У промисловості відбувався поступ. перехід від парових машин до парових турбін, ДВЗ, електродвигунів. 1910 у Донбасі діяла одна врубова машина, 1913 – 120, однак перед 1-ю світ. війною частка механізов. видобутку вугілля складала лише 1,7 %. На шахтах все ще використовували обушки, кирки, лопати. Продуктивність праці донец. шахтаря вдвічі поступалася продуктивності праці нім. гірника. У передвоєнні роки концентрація виробництва в укр. промисловості істотно підвищилася. 1910–14 кількість підприємств, де працювало понад 1 тис. робітників, зросла із 37-ми до 42-х. Найбільші серед них – Дніпров. металург. завод (нині [«Дніпровський металургійний комбінат ім. Ф. Дзержинського»](#); понад 10 тис. робітників), Микол. суднобуд. завод «Наваль» (нині [«Чорноморський суднобудівний завод»](#); понад 9 тис.), Олександрів. пд.-рос. завод (нині [«Дніпропетровський металургійний завод ім. Петровського»](#); до 9-ти тис.), кам'яновугіл. рудник АТ «Уніон» обл. Макіївки (нині місто Донец. обл.; 8700), Петров. металург. завод (нині [«Єнакіївський металургійний завод»](#); 8400). У 1914 на підприємствах України (без гірничодобув. промисловості) з числом робітників понад 500 зосереджено 45,3 % пром. пролетаріату (1910 – 39,8 %). 1-а світова війна підірвала укр. пром-сть. Підпр-ва, які не працювали на задоволення потреб фронту, закривалися або скорочували обсяг виробництва, ті з них, що мали замовлення армії, також не могли нормально функціонувати внаслідок труднощів із постачанням палива та сировини, незадовіл. транспорт. обслуговування, нестачі робітників. Улітку 1915 створ. чотири особливі наради – з оборони, палива, перевезень і продовольства. Особлива нарада з оборони здійснювала нагляд за казен. та приват. підприємствами, які працювали на потреби фронту. В Україні чотири районні наради – у Києві, Одесі, Катеринославі (нині Дніпропетровськ) та Харкові – контролювали роботу 1130-ти підприємств (майже 400 тис. робітників). Після окупації Польщі Донбас залишився єдиним великим постачальником вугілля в імперії. Його видобуток тут вдалося збільшити з 1540 млн пудів 1913 до 1740 млн пудів 1916, однак не за рахунок підвищення продуктивності праці (вона впала майже вдвічі), а за рахунок залучення некваліфіков. робочої сили. Воєнні замовлення сприяли появі нових підприємств, особливо у великих містах, що мали розвинуту індустр. інфраструктуру, напр., в Одесі 1915–16 з'явилися десятки великих підприємств маш.-буд. профілю, серед них – авіац. завод А. Анатри. Частка машинобудування та металооброблення в пром. виробництві Одеси збільшилася з 12 % 1914 до 44 % 1917. Заг. чисельність пром. робітників в Україні зросла з 655-ти тис. 1913 до 893-х тис. 1917 (у важкій промисловості – з 440-а тис. до 636-ти тис.) осіб. На підприємствах істотно збільшилася частка жін. праці та праці підлітків, зокрема серед робітників у промисловості кількість жінок зросла з 5-ти тис. 1914 до 133-х тис. 1917. На шахтах і металург. заводах працювало 1917 бл. 100 тис. військовополонених, а також десятки тисяч робітників, завербованих у Китаї.

Табл. 1

Роки	Група «А»	Група «Б»	Уся пром-сть
1921–28	659	101	760
1928	355	60	415
1930	600	62	662
1931	979	74	1053
1932	1338	143	1481
1933	1214	141	1355
1934	1457	178	1635
1935	1445	164	1609

Індустріалізація УРСР. Обсяги капіталовкладень в осн. пром.-вироб. фонди УСРР 1921–35 і їх розподіл за групами «А» і «Б» (у млн рублів) див. у Табл. 1. Наведені офіц. статист. дані свідчать, що пром-сть безперервно отримувала необхідне фінансування, однак не відображають того, що це робилося за рахунок інфляц. випуску паперових грошей і різкого зниження життєвого рівня насел. через запровадження непрямого оподаткування товарів нар. споживання та послуг (податок з обороту). За офіц. статист. даними середньоріч. темп пром. зростання у роки 1-ї п'ятирічки (крім її першого року) становив 15,7 %. Це були високі темпи, однак вони не збігалися з плановими (відправний варіант – 18 %, оптимал. – 22 %) і тим більше із задекларов. Й. Сталіним: 37,7 % у середньому за три роки, починаючи від другого року п'ятирічки. Легенда про дострок. виконання 1-ї п'ятирічки підкріплювалася тим, що її останній 1932–33 госп. рік став першим роком 2-ї п'ятирічки. Зіставлення натурал. показників першого п'ятиріч. плану з обсягами виробництва, досягнутими 1932, свідчить: виконати п'ятирічку не вдалося за багатьма позиціями. У 2-й п'ятирічці (1933–37) запроєктовані досить помірні середньорічні темпи зростання пром. продукції – 13–14 %. Це ліквідувало гостроту нар.-госп. диспропорцій. Припинення індустр. гонки дало змогу приділити увагу освоєнню нової техніки, підготовці кваліфіков. кадрів. З-ди, що безпосередньо спеціалізувалися на виготовленні воєн. продукції, були в УСРР поодинокими, як правило, дорев., оскільки нові будували лише на тер., яку тоді вважали недоступ. для ворожої авіації. Однак підприємств, що становили інфраструктуру воєн. промисловості, споруджували тут навіть більше, ніж на Уралі або у Центр. Росії. У СРСР налічувалося 35 об'єктів цивіл. промисловості, у спорудження або реконструкцію кожного з яких до 1936 вкладено не менше 100 млн рублів. Їхнє розміщення по регіонах див. у Табл. 2.

Табл. 2

Регіон	Кількість об'єктів	Сукупні капіталовкладення (в млн рублів)
Україна	12	2783
Урал	6	2396
Центр. Росія	6	948
Сибір	3	1152
Середня Азія та Казахстан	3	478
Пн. Зх.	2	384
Поволжя	2	339
Закавказзя	1	110

За кількістю об'єктів вартістю понад 100 млн рублів УРСР істотно переважала будь-який рад. регіон, а за освоєними капіталовкладеннями до неї наближався тільки Урал. Підпр-ва-гіганти в УРСР (у дужках – освоєні кошти в млн рублів): Запоріж. металург. комбінат (нині [«Запоріжсталь»](#); 369), *«Макіївський металургійний завод»* (295), завод [«Азовсталь»](#) (292), *«Новокраматорський машинобудівний завод»* (291), Криворіж. металург. завод (нині [«Криворіжсталь»](#); 252), Дніпров. металург. завод (240), Ворошиловгр. паровозобуд. завод (216), Дніпров. алюмінієвий комбінат (нині [«Запорізький виробничий алюмінієвий комбінат»](#); 169), *«Нижньодніпровський трубопрокатний завод»* (160), Комунар. металург. завод (нині [«Алчевський металургійний комбінат»](#); 149), *«Харківський тракторний завод»* (100). Переважна більшість (8 з 12-ти) цих пром. гігантів належала до металургії, оскільки галузь машинобудування не була такою капіталомісткою. Через це, зокрема, Харків, в якому побудовано особливо багато об'єктів машинобудування, представлений у списку лише одним підприємством. Від нульового циклу будували лише 5 підприємств, а 7 заводів, включаючи Новокраматор. маш.-буд., де реконструкцію вели водночас із спорудженням нового підприємства, побудовані до революції. Але й новобудови розміщували в місцях зосередження ін. підприємств відповід. профілю. Визначити динаміку співвідношення між пром-стю та с. госп-вом у заг. продукції нар. господарства неможливо. Ціни на с.-г. продукцію були занижені, а на продукцію промисловості – завищені. Неможливо також виявити реальні співвідношення між пром. продукцією, яка надходила до вироб. споживання, та продукцією нар. споживання. Статист. облік будували таким чином, щоб наперед виключити можливість появи узагальнюючого показника. Відпускна ціна на однакову продукцію залежала від сфери її реалізації: була максимальною (з великим відсотком податку з обороту) у сфері нар. споживання, й мінімальною (чи взагалі без податку з обороту) для галузей воєн. промисловості та безпосередньо для армії. Статист. дані свідчать, що 1928–37 у валовій продукції великої промисловості УРСР зросла питома вага машинобудування та металооброблення – з 13,6 до 29,8 %, хім. індустрії – з 2,9 до 7,0 %, електроенергетики – з 1,0 до 3,1 %; натомість знизилася

питома вага чорної металургії – з 15,1 до 12,2 %, кам'яновугіл. промисловості – з 9,6 до 4,9 %, харчосмак. – з 38,5 до 21,8 %. Це дає уявлення про тенденцію, але не показує справжньої ваги галузі в нар. госп-ві. Незмінні ціни 1928, в яких обчислювали обсяг валової продукції, були по-різному «незмінні» у різних галузях. По-перше, в машинобудуванні, де відбувалося прискорене оновлення продукції, нова продукція йшла в статист. звітність за інфляц. ціною, оскільки ін. не існувало. По-друге, галузі відрізнялися одна від одної за питомою вагою товарів нар. споживання, які обкладали високим податком з обороту. В підсумку, в структурі промисловості штучно збільшувалася частка галузей, які спеціалізувалися здебільшого на виробництві товарів нар. споживання. За статист. даними, пром-сть брала більшу участь у задоволенні потреб кінц. споживача, ніж насправді. Сама пром-сть, як і вся командна економіка, задовольняла потреби суспільства лише в тих рамках, які встановлювали керівники країни. Маніпулювання цінами, здійснюване під виглядом науково обґрунтов. ціноутворення, позбавляло цінові показники об'єктив. основи. Тому й статист. показники, засн. на цінах, передусім показник валової продукції, мали обмежену інформ. вагу навіть для тих, хто визначав екон. політику та ухвалював директивні рішення. Проте й спотворені показники рад. статистики відображають колосал. зрушення в промисловості, зумовлені курсом на здійснення форсов. I. Співвідношення між великою та дрібною пром-стю в заг. пром. виробництві УСРР–УРСР (у %) див. у Табл. 3.

Табл. 3

Види пром-сті	Роки	
	1925–26	1938
Велика пром-сть		
Кількість підпр-в	0,6	8,6
Кількість робітників	43,2	83,0
Валова продукція	68,7	92,5
Дрібна пром-сть		
Кількість підпр-в	99,4	91,4
Кількість робітників	56,8	17,0
Валова продукція	31,3	7,5

На поч. форсов. I. майже третину пром. продукції давала дрібна пром-сть, представлена кустарно-ремісн. закладами й окремими товаровиробниками – ремісниками та кустарями. 1928 цей сектор ще переважав за кількістю зайнятих осіб, наприкінці 1930-х рр. перевага у виробництві пром. продукції належала вже фабрично-завод. секторові, що засвідчило докорінну модернізацію промисловості. Динам. зміни у великій промисловості в співвідношенні між групами «А» та «Б» (у %) див. у Табл. 4.

Табл. 4

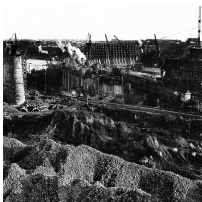
Роки	Група «А»	Група «Б»
1927–28	50,8	49,2
1932	58,4	41,6
1937	68,0	32,0

В 1927–28 госп. році цінові співвідношення певною мірою ще враховували ринк. пропорції, однак уже наприкінці 1930-х рр. вони стали цілком штучними (їх визначала держава на влас. розсуд), тому реал. падіння питомої ваги групи «Б» значно більше, ніж свідчать статист. дані. Форсов. І. здійснювали за рахунок колосал. обмеження задоволення життєвих потреб населення. Відірваність від кінц. споживача зробила вироб. пропорції всередині групи «А» самодостатніми («внутр. замкнений кругообіг»). Рік у рік нарощували видобуток вугілля, щоб виплавляти більше металу. Метал йшов на виробництво машин, використовуваних у вуглевидобутку та металургії, а також у воєн. промисловості, що розвивалася особливо стрімкими темпами, проте переважно за межами УРСР. Зумовлений високими темпами нового капітал. будівництва тех. прогрес у промисловості майже не позначався на матеріал. добробуті населення.

І. зх. областей УРСР здійснювали під час відбудови нар. господарства, що розпочалася від кін. 1944. До 1-ї світової війни ці укр. землі залишалися переважно аграр. окраїнами слабо розвинутої в пром. відношенні Австро-Угорщини. Підпр-в було обмаль, вони займалися майже виключно переробленням на місці корис. копалин та ін. природ. багатств. При цьому осн. масу сировин. ресурсів транспортували для наступ. перероблення за межі укр. земель або експортували у необробленому вигляді. Капіталісти не створювали на укр. землях Австро-Угорщини високотехнол. вироб-в з огляду на відсутність кваліфіков. робочої сили. В найрозвиненішій порівняно з ін. зх.-укр. землями Сх. Галичині тільки 4 % насел. працювало в пром. виробництві. Становище тут не змінилося й у міжвоєн. період, коли зх.-укр. землі опинилися в складі Польщі, Румунії та Чехо-Словаччини. В ході відбудови нар. господарства окупов. нацистами 1941–44 тер. СРСР Й. Сталін поставив завдання ліквідувати індустр. відсталість приєднаних 1939–40 до СРСР зх.-укр. земель (у центрі уваги – Львів і Львів. обл.). У грудні 1944 Держ. комітет оборони СРСР ухвалив рішення про І. Львова. На розвиток цього рішення РНК УРСР тоді ж створила Раду допомоги зх. областям. 7 травня 1945 РНК УРСР і ЦК КП(б)У прийняли постанову «Про заходи по відбудові і дальшому розвитку господарства Львівської, Станіславської, Дрогобицької, Тернопільської, Волинської, Чернівецької областей на 1945 р.». У ній конкретизовані завдання щодо відбудови та реконструкції традиц. для Зх. України галузей промисловості (нафтогаз. – на Львівщині, лісової, лісопил. і лісохім. – у р-ні Карпат, легкої – на Буковині, соледобув. – на Закарпатті). Водночас передбачене створення нових для краю галузей – маш.-буд., приладобуд., металооброб. та ін. У законі про п'ятиріч. план відбудови й розвитку нар. господарства СРСР на 1946–50 завдання перетворення Львова на великий індустр. центр

виділено окремим рядком. Проблема відсутності кваліфіков. робочої сили розв'язана за допомогою організації добровільно-примус. переселення в край інж.-тех. персоналу та кваліфік. робітників з центр., сх. і пд. областей УРСР і решти регіонів СРСР. У роки повоєн. п'ятирічки до зх. областей прибуло понад 90 тис. робітників, техніків, інж., які приїздили на постійне проживання разом із сім'ями. 1945–46 у Львові розміщено демонтовані в різних регіонах СРСР заводи – електроламп., телегр. апаратури, інструментал., с.-г. машин; 1949 дав першу продукцію завод автотранспорту, почалося спорудження великого автобус. заводу (див. [«Автотранспортувач»](#), [«Іскра»](#), [«Львівський автобусний завод»](#)). 1948 завершено будівництво найбільшого на той час у СРСР і Європі магістрал. [газопроводу Дашава–Київ](#) (1951 продовжено до Москви). На кін. 4-ї п'ятирічки в зх. областях уже працювало 70 заводів і ф-к з кількістю робітників на кожному понад 300, а також сотні дрібних і середніх підприємств. До кін. 1945 у Львові запрацювали всі підприємства, які існували до війни, 1947 місто вийшло на довоєнні показники, а 1950 довоєн. рівень виробництва був перевищений у 3,4 раза. Галуз. структура промисловості зх. областей зазнала якіс. змін. Продукція машинобудування та металооброблення перевищила в 4-й п'ятирічці довоєн. рівень у Рівнен. обл. – у 12, Терноп. – у 18, Львів. – у 19, Волин. – у 20 разів. У повоєнні роки відкрите невелике за пром. запасами родовище вугілля у Львів. і Волин. обл. – до 1,5 млрд т. 1949 у *Львівсько-Волинському кам'яновугільному басейні* закладені перші вугіл. шахти, 1954 видобуте перше вугілля. Почалося спорудження [Добротвірської теплової електростанції](#), а також *Теребле-Ріцької гідроелектростанції* у Закарп. області. 1950 геологи відкрили найбільше в СРСР *Роздольське родовище сірки*, на базі якого створ. гірничо-хім. комбінат. 1951–55 випереджал. темпи розвитку промисловості в зх. областях зберігалися, однак порівняно з усіма ін. регіонами УРСР у пром. відношенні вони залишилися найменш розвинутими.

Фотоілюстрації



Рекомендована література

1. Розвиток народного господарства Української РСР. 1917–1967. Т. 1–2. К., 1967;
2. Кульчицький С. В. Участь робітників України у створенні фонду соціалістичної індустріалізації. К., 1975;
3. Його ж. Внутренние ресурсы социалистической индустриализации СССР (1926–1937). К., 1979;

4. История Украинской ССР. Т. 4–5. К., 1983;
5. Баран В. Україна 1950–1960-х рр. Л., 1996;
6. Литвин В. Україна: міжвоєнна доба (1921–1938). К., 2003;
7. Гриневич В. А. та ін. Радянський проект для України // Україна і Росія в істор. ретроспективі. Т. 2. К., 2004.

Бібліографічний опис:

Індустріалізація / С. В. Кульчицький // Енциклопедія Сучасної України [Електронний ресурс] / Редкол.: І. М. Дзюба, А. І. Жуковський, М. Г. Железняк [та ін.] ; НАН України, НТШ. – К. : Інститут енциклопедичних досліджень НАН України, 2011. – Режим доступу:

<https://esu.com.ua/article-13372>

2001-2025 © Ця енциклопедична стаття захищена авторським правом згідно з чинним законодавством України ([докладніше](#)).