

ІСТОРІЯ УКРАЇНИ

УДК 331+338+94(477.65)«19/20»
DOI: 10.31651/2076-5908-2025-1-85-90

Ярослав ЧАБАН

аспірант кафедри всесвітньої історії Київського столичного
університету ім. Б. Грінченка, м. Київ, Україна
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3500-5341>
e-mail: y.chaban.asp@kubg.edu.ua

РОЛЬ МАКРОЕКОНОМІЧНОГО СЕРЕДОВИЩА У ФОРМУВАННІ РОБІТНИЧОГО СТАНУ ЄЛИСАВЕТГРАДА (60-ті рр. XIX – початок XX ст.)

Анотація. *Мета статті* – виділити основні елементи макросередовища на теренах Російської імперії в 60-х рр. XIX – на початку XX ст. та дослідити їх вплив на процес формування та утвердження стану промислового робітництва Єлисаветграда. **Наукова новизна.** В українській історіографії увага дослідників перш за все спрямована на найбільш індустріальні регіони – Донбас та Придніпров'я. Робітничі ж спільноти міст поза цим контуром фактично залишаються поза достатньою увагою істориків. Таким чином, в рамках нашого дослідження вперше комплексно розглянуто вплив макроекономічних чинників на процес формування робітничого стану Єлисаветграда, визначено, як широкі загальноімперські тенденції (промисловий переворот, транспортна революція, міжрегіональна економічна інтеграція, політика залучення іноземного капіталу та митний протекціонізм) впливали на динаміку цього процесу. **Висновки.** Вплив макроекономічного середовища Російської імперії та Наддніпрянщини другої половини XIX – початку XX ст. на формування робітничого стану Єлисаветградщини мав суперечливий характер. Транспортна революція із прокладанням залізниць, інтеграція із сусідніми індустріальними регіонами й політика залучення іноземних інвестицій сприяли успішному завершенню промислового перевороту в регіоні. Водночас жорсткий митний протекціонізм та бюрократичні перепони стримували економічну активність буржуазії й періодично провокували кризи, і, як наслідок – скорочення чисельності робітників й погіршення їхнього матеріального становища.

Ключові слова: макросередовище, економічне макросередовище, Єлисаветград, промисловість, робітники, промислові робітники, Ельворті.

Yaroslav CHABAN

PhD student, Department of World History, Kyiv Metropolitan
Borys Grinchenko University, Kyiv, Ukraine
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3500-5341>
e-mail: y.chaban.asp@kubg.edu.ua

THE ROLE OF THE MACROECONOMIC ENVIRONMENT IN THE FORMATION OF THE INDUSTRIAL WORKERS OF YELYSAVETGRAD (1860s – EARLY 20th CENTURY)

Abstract. *The purpose* of this article is to highlight the key elements of the macroeconomic environment within the Russian Empire from the 1860s to the early 1900s, and to examine their impact on the formation and establishment of the industrial working class in Elisavetgrad. **Scientific novelty.** In Ukrainian historiography, researchers' attention has traditionally focused primarily on the most industrialized regions - Donbas and the Dnieper region - while working-class communities in cities beyond these areas have largely remained understudied. Thus, this article for the first time comprehensively analyzes the influence of macroeconomic factors on the formation of the industrial workers of Elisavetgrad. It demonstrates how broader imperial trends - such as the industrial and transport revolutions, interregional economic integration, policies of foreign capital attraction, and customs protectionism - shaped the dynamics of this process. **Conclusions.** The influence of the macroeconomic environment of the Russian Empire and the Dnipro region in the second half of the 19th-early 20th century on the formation of the industrial workers of the Yelysavetgrad area was ambivalent. The transport revolution, including the construction of railways, integration with neighboring industrial regions, and the policy of attracting foreign investments contributed to the successful completion of the industrial transformation in the region. At the same time, rigid customs protectionism and bureaucratic obstacles limited the economic activity of the

bourgeoisie and periodically provoked crises, which, in turn, led to a reduction in the number of workers and the deterioration of their material conditions.

Keywords: *macro-environment, economic macro-environment, Yelysavetgrad, industry, workers, industrial workers, Elworthy.*

Постановка проблеми. Протягом 60-х рр. XIX – на початку XX ст. Єлисаветградщина стала місцем стрімкого розвитку індустріальних процесів, характерних для ареалу Півдня, після початку модернізаційних перетворень на теренах Російської імперії. Традиційна галузь регіону – харчова промисловість, перш за все – мукомельна справа, що пройшла через машинізацію виробничого процесу, – почала доповнюватися появою та розростанням підприємств сільськогосподарського машинобудування.

В результаті, місто-центр субрегіону – Єлисаветград, – станом на 1913 р., являло собою унікальний, найбільш масштабний приклад повітового центру українських земель із розвинутою системою підприємств сільськогосподарського машинобудування. Така стрімкість промислового розвитку, що підтримувала ріст чисельності представників робітничого стану міста, стала можливою завдяки комбінації окремих аспектів макроекономічного середовища на теренах Російської імперії, що сформували системотворчий вплив на економічний устрій локальних спільнот її просторової периферії.

Аналіз останніх досліджень. Питання впливу макроекономічного середовища на промисловість та робітничий стан Єлисаветграда фрагментарно висвітлене представниками марксистської історіографії в рамках двох колегіальних праць – «Історії міст і сіл Української РСР» [1] та «Красная Звезда»: Краткий очерк истории Кировоградского ордена Трудового Красного Знамени завода сельскохозяйственных машин «Красная Звезда» [2], а в новітній історіографії – П. Босим [3]. Дослідження цих процесів в ареалі Півдня знайшло своє відображення в роботах Я. Верменич [4], Т. Водотики [5], Р. Лінднера [6], В. Константинової [7].

Мета статті – виділення основних елементів макросередовища на теренах Російської імперії в 60-х рр. XIX – на початку XX ст. і дослідження їхнього впливу на процес формування та утвердження стану промислового робітництва Єлисаветграда.

Виклад основного матеріалу. Ключовим явищем для формування промисловості та робітничого стану Єлисаветградщини був перебіг промислового перевороту, що завершився на теренах Російській імперії в останній третині XIX – на початку XX ст. З нашого погляду, цей процес став наріжним каменем процесу трансформаційних перетворень в імперському ареалі, що задавав тонус динаміці фундаментальних змін. Результатом стрімкого поступу у виробничій сфері економіки Російської імперії було утворення в її ареалі шести промислових регіонів, зокрема й Наддніпрянського (гірнична справа, металургія, машинобудування, хімічна і харчова промисловість) [8, с. 37]. За нашою оцінкою, частка промислового ареалу українських земель в 1879 р. складала 16,34% підприємств та 17,59% річного виробництва Європейської Росії, а в 1913 р. – вже 24,89% сумарної кількості підприємств 6 фабричних округів імперії. При цьому саме географічний простір Півдня, куди Єлисаветградщина входила в адміністративно-територіальному контексті в переддень Першої Світової війни стала головним промисловим регіоном, де знаходилося 37,4% всіх підприємств Наддніпрянщини, а власне Херсонська губернія – лідером за кількістю виробничої номенклатури – 668 підприємств* [9, с. 679–695; 10, с. 20–21].

Географічно-просторове розміщення ареалу Єлисаветградщини серед масштабних торгово-промислових ареалів Херсонщини, Катеринославщини й особливо Одещини, налагодження та реалізації тісних економічно-виробничих зв'язків з ними відіграли сприятливу роль для активізації та підтримки позитивної динаміки промислового розвитку. Так, в 1871–1909 рр. сумарна кількість фабрично-заводських та ремісничих підприємств в Олександрії зросла з 12 до 163, Бобринця – з 1 до 208, Новомиргорода – з 4 до 29, а їх сумарне річне виробництво збільшилося у 8,2 рази – до 1,7 млн руб. (оскільки статистика, що подавалася як додаток до звіту Губернатора, враховувала як фабрично-заводські, так і ремісничі підприємства, постільки їх кількість не може бути повною мірою репрезентативною) [11; 12]. При цьому місто-центр ареалу – Єлисаветград, – став головним повітовим населеним пунктом Наддніпрянщини за кількістю підприємств та обсягами річного виробництва: в 1908 р. – 45 підприємств та 8,7 млн [13], а в 1912 р. – 72 підприємства та 10,1 млн руб. [14, с. 76–77].

Виходячи з описаної вище динаміки розвитку промислового потенціалу, окремої уваги заслуговує питання успішності завершення промислового перевороту в ареалах Російської імперії, Наддніпрянщини та місця Єлисаветградщини й її міста-центру в цьому процесі. Наші підрахунки на основі матеріалів показників промисловості свідчать про слабку інтенсивність машинізації

* Зауважимо, що проаналізований корпус джерел охоплює лише обробну промисловість, оскільки добувна галузь не знаходилася в підпорядкуванні фабричної інспекції.

промислового виробництва в ареалі Російської імперії – 45,01% в 1894 р. та лише 51,01% в 1908 р. На землях 9 губерній Наддніпрянщини ситуація мало відрізнялася від імперського тренду – 45,85% та 48,98% відповідно [13; 15]. Інша картина відкривається, аналізуючи конкретні приклади міст Наддніпрянщини. Так, у 1908 р. на ресурсі двигунів різної конструкції працювали 74,07% підприємств Харкова, 75% – Херсону, 75,63% – Одеси, 81,25% – Катеринославу та 83,2% підприємств Києва* [13]. Рівень машинізації виробництва в Єлисаветграді нам вдалося обчислити більш точно – 70% всіх підприємств [16]. Такий показник став можливим за рахунок збільшення чисельності великих підприємств металообробки та машинобудування й перехід борошномельного виробництва на парову основу. Це створило додатковий імпульс для розвитку машинобудівних виробництв міста, що спеціалізувалися на інфраструктурі для парових млинів та обслуговували експлуатацію діючих агрегатів. Таким чином, Єлисаветград є прикладом міського ареалу українських земель, де відбувся один з найбільших ривків машинізації виробництва й розвитку підприємств важкої промисловості як серед губернських, так і серед повітових міст, хоча частка харчового виробництва (борошномельної справи) станом на 1908 р. залишалася стабільно високою – 44,44% всіх підприємств та 54,15% економічного еквіваленту виробництва [13]. Ця динаміка й сформувала тренд утвердження борошномельної промисловості та обробки металу (чавуноливарна справа й сільськогосподарське машинобудування) як галузей спеціалізації міста на зламі XIX – XX ст.

Успішне завершення промислового перевороту та позитивна динаміка розвитку сільськогосподарського машинобудування на теренах Єлисаветградщини стали можливими завдяки урядовим проєктам зі створення системи залізничного сполучення та підтримки привабливого інвестиційного образу, що слугував основною як для реалізації транспортної революції, так і для швидкого промислового розвитку. Так, прокладання залізничної магістралі на теренах Єлисаветградщини відбулося ще на першому етапі залізничного будівництва Наддніпрянщини (1865–1876 рр.), який був покликаний забезпечити трансфер товарного хліба й продуктів цукрового виробництва між регіонами та їх морський експорт. Введення в експлуатацію ділянки Балта-Єлисаветград в 1868 р. посилює регіональне значення міста як центру торгівлі, забезпечивши трансфер аграрної продукції Правобережжя, а з розширенням сітки залізниці – й Лівобережжя, через просторовий контур субрегіону. Наявність залізничної логістики, в поєднанні з високим аграрним попитом на робочі руки в ареалі Херсонської губернії, фактично зробило Єлисаветград головним осередком селянських сезонних міграцій Херсонщини, «північними воротами» до її аграрного середовища. Більшість відходників цілком однозначно шукали роботу в сільському господарстві, однак, з якоїсь з причин не знайшовши її, осідала в містах та використовувала в якості сезонного заробітку фабрично-заводську промисловість, поповнюючи середовище місцевого робітництва.

Завдяки встановленню залізничного сполучення з Одесою, Херсоном і Катеринославом, Єлисаветградщина стала частиною ширшої транспортної мережі, яка інтегрувала аграрний сектор регіону в економіку Північного Причорномор'я та індустріального Сходу й Південного Сходу й дозволила підтримувати динаміку індустріалізаційних тенденцій завдяки налагодженню сировинної логістики. Другою важливою роллю залізниці було суттєве розширення торговельного ареалу місцевих борошномельних підприємств за допомогою чорноморських та балтійських портів – у Константинополь та Александрію Єгипетську [3, с. 40–41], а для виробників сільськогосподарських машин – відкривати представництва в ареалі Сибіру – містах Челябінськ, Омськ, Петропавловськ (Акмолінська область), Семипалатинськ – та на Кавказі [14, с. 214–215; 17, арк. 1; 18, арк. 2, 4, 6, 8, 16, 20]. У цьому контексті видається закономірним, що перше акціонерне товариство Єлисаветграда – завод сільськогосподарських машин «Бургард Е. і К.», створене лише в 1867 р. – на етапі фіналізації підготовки до експлуатації нової залізничної гілки, а найбільше підприємство міста – завод британців Р. і Т. Ельворті, – починав діяльність лише в 1874 р. Таким чином, Єлисаветградщина та її місто-центр є прикладами того, як транспортний вимір модернізації створює сприятливі передумови для економічного розвитку, визначає потенціал міського осередку й інтенсифікує перенесення економічних центрів з «історичних міст» (в термінології Р. Лінднера) [6, с. 40] до нових міст Півдня як флагманів промислового поступу доби модернізації.

Звернемося до наступного сегменту макроекономічного середовища, що відігравав критичне значення як для реалізації транспортної революції, так і для завершення промислового перевороту й подальшої динаміки промислового розвитку – притоку іноземних інвестицій. Наочним маркером їх ролі в ареалі Російської імперії для нас слугують дописи на сторінках газети «Коммерсант» – одного з головних фінансово-економічних видань пізньоімперського періоду, де публікувалися, здебільшого, представники інтелігенції, буржуазії й урядових кіл. Так, характер викликів, з якими

* Підрахунки виконано лише на основі статистики підприємств, що подали дані фабричній інспекції, тому реальна частка підприємств на механічній основі, безперечно, є меншою.

зіткнулася імперія в епоху модернізації, змушував представників імперського естеблішменту визнавати, що без іноземного інвестування модернізаційні трансформації «здійснити ми зараз не в силах, і навряд зможемо в найближчому майбутньому» [19, с. 1]. При цьому власне російський капітал сприймався, перш за все в середовищі інтелігенції, як «дуже лякливий [такий,] що боїться йти першим й потрібно щоб хтось проклав йому дорогу» [20, с. 2]. На думку дописувачів, колосальні капіталовкладення іноземців створили економічну ситуацію, в якій «не можна серйозно говорити про російську нафтову промисловість чи про російську гірничу чи металургійну промисловість» [21, с. 1]. При цьому частота, з якою читачі імперської періодики економіко-фінансового профілю стикалися зі схвальною оцінкою практики іноземного інвестування, описами масштабів цього процесу вказує на намагання адміністрації провести своєрідну соціально-психологічну підготовку населення до нормального сприйняття цього явища як безальтернативного в імперських реаліях.

Форми та способи урядової діяльності, спрямованої на залучення іноземних інвестицій, не обмежувалися виключно прямим трансфером капіталу. Однією з подібних практик, що носила відверто імперативний характер, а з іншого боку була засобом накопичення фінансового ресурсу всередині імперії, стало введення охоронного мита в промисловості, що програвала конкуренцію іноземному виробникові на внутрішньому ринку без втручання державних механізмів [22, с. 60–61]. Так, найбільші регулювання митного тарифу імперський уряд запроваджував у чавуноливарній, машинобудівній, рейкопрокатній, текстильній галузях та нафтопереробці [23, с. 10]. У 1885–1890 рр. митне обкладання досягло 29%, а в 1891–1900 рр. – біля 31% [23, с. 11]. Подібні заходи дали свої результати у формі акумуляції капіталу, однак жорсткий митний протекціонізм мав й серйозні негативні наслідки, наносячи економічні збитки підприємствам на експортній сировині або приводячи до колапсу промислового виробництва в періоди дезорганізації та розриву традиційних логістичних ланцюгів доставки сировини. Типовим прикладом такої турбулентності є т. зв. «вугільні кризи», що перманентно відбувалися в 1888–1913 рр. через неможливість шахт Донбасу чи низьку пропускну здатність залізничної інфраструктури задовольнити попит промислових споживачів. У результаті, фабрично-заводські підприємства в різних частинах Російської імперії змушені були призупиняти виробництва та розраховувати частину робітників. В Єлисаветграді подібні періоди ставали «чорними роками» для промисловців та місцевого робітництва в 1905 й особливо в 1912 рр., що спровокувало сплеск безробіття та пролонгованого масового банкрутства підприємств [24, с. 3; 25, с. 4]. Таким чином, державний протекціонізм мав доволі суперечливий вплив як на промисловість Єлисаветградщини, так і на виробничу сферу решти локальних середовищ Російської імперії. З одного боку, він стимулював підприємців переносити виробництво в контури держави, а з іншого – створював перепони для адаптації та нормальної їх діяльності на імперському ґрунті. За подібних обставин лише перспектива швидкої окупності капіталовкладень і стабільної прибутковості стимулювала бізнес проявляти толерантність до економічних і бюрократичних перепон в ареалі імперії.

Підрахунки українського історика К. Кононенка свідчать про те, що інвестиційний потенціал Російської імперії цілком задовольняв відповідні очікування іноземних підприємств. Так, за період 1870–1900 рр. закордонні компанії вклали в імперську економіку 911 млн руб. (1870 р. – 26,5 млн руб., 1880 р. – 97,7 млн руб., 1890 р. – 214 млн руб.) [26, р. 159]. Відповідно до консервативної візії, сумарний акціонерний вклад в імперську економіку оцінювався в діапазоні 1,5–2,2 млрд. руб. станом на 1915 р. При цьому в 1893–1899 та 1909–1913 рр. іноземні інвестиції в промисловість становили більше половини всіх вкладень, а в 1903–1905 рр. – 81% [27, с. 253]. Така ж ситуація характерна для залізничного будівництва – з 3,3 млрд. руб., вкладених у вдосконалення імперської логістики, біля 2,7 млрд. (80,26%) реалізовано на основі закордонних позик [28, с. 1]. Найбільшими інвесторами в економічний сектор Російської імперії виступили Франція, Велика Британія, Німеччина, Бельгія та США. Сумарна частка закордонних інвестицій у промисловість протягом 1885–1915 рр. досягала 60% [27, с. 254].

Українські землі Наддніпрянщини були одними з головних точок прикладання іноземних інвестицій в рамках імперського ареалу. За оцінками економіста В. Голубничого, в переддень революційних подій 1917 р. іноземний капітал, вкладений в промисловість Наддніпрянщини, сумарно налічував біля 450 млн золотих руб. Рівень іноземного контролю в основних галузях промисловості складав більше половини всього фінансово-виробничого ресурсу – для прикладу, в гірничо-рудній промисловості – 98%, металургії – 90%, машинобудуванні – 88%, хімічній промисловості – 81%, вугільній промисловості – 63%. У структурі іноземних інвестицій за національною ознакою домінував французький капітал (50%), меншою мірою – бельгійський (33%), німецький (10%), англійський (5%), американський (1%) [29, с. 6]. Маємо констатувати, що в тих регіонах, де фабрично-заводська промисловість була мало представлена, притік закордонного фінансування, форм організації та способу виробничого процесу сприймався як своєрідний *modus operandi*, єдиний шанс на стрімкий економічний ривок та відхід від абсолютної

домінації аграрності. Приклади таких міст, як Катеринослав, Олександрівськ, Кривий Ріг, Маріуполь та Єлисаветград, що в дореформений період мали відчутну частку аграрності в структурі економіки, слугують прямим підтвердженням цього висновку. Станом на 1913 р., домінуюча частка аграрного машинобудування Єлисаветграда – найбільш трудомісткої галузі міста – належала саме іноземним промисловцям, а в структурі 3-х акціонерних і пайових товариств міста з іноземними фундаторами, що сумарно інвестували в галузь 8,9 млн. руб., 89,89% належало англійському та 10,11% – німецькому капіталам [30, с. 281–282]. За нашими підрахунками, лише на цих підприємствах локалізувалося 43,33% всіх робітників міста станом на 1913 р., при цьому щонайменше 33,3% з них – на заводі Акціонерного товариства «Р. і Т. Ельворті» [14, с. 77; 30, с. 281–282]. Таким чином, притік іноземного капіталу в ареалі Єлисаветградщини мав вирішальну роль для завершення промислового перевороту на теренах її міста-центру та формування, утвердження стану фабрично-заводського робітництва й підтримання позитивної динаміки його кількісної репрезентації.

Висновки. Вплив макроекономічного середовища, що сформувалося в ареалі Російської імперії та українських земель Наддніпрянщини в другій половині XIX – на початку XX ст., на формування та утвердження робітничого стану Єлисаветградщини та її міста-центру мав неоднозначний характер. Такі його аспекти, як перебіг транспортної революції з проведенням залізничного полотна через просторовий контур субрегіону, налагодження та підтримка тісних взаємовпливів з індустріальними регіонами-сусідами й урядова політика залучення іноземного капіталу дозволили успішно завершити промисловий переворот на теренах цього ареалу. Однак жорсткий митний протекціонізм і надмірна бюрократизація в комунікації між владою та буржуазією створювали перепони для її нормальної діяльності, що призводило до кризових періодів у робітничому середовищі Єлисаветградщини й проявлялося у скороченні кількості промислового робітництва та погіршенні матеріального становища його представників.

Список літератури

1. Історія міст і сіл Української РСР. Т. 11. Кіровоградська область. Київ: АН УРСР, 1972. 816 с.
2. Безтака П., Линовиченко С., Портнов Д. «Красная Звезда»: краткий очерк истории Кировоградского ордена Трудового Красного Знамени завода сельскохозяйственных машин «Красная Звезда». Дніпропетровськ: Промінь, 1974. 128 с.
3. Босий П. Роберт Пірс Ельворті. Кіровоград, 2012. 342 с.
4. Верменич Я. Південна Україна на цивілізаційному пограниччі. Київ: Ін-т історії України, 2015. 482 с.
5. Водотика Т. Модернізаційні та урбанізаційні процеси на Півдні України (друга половина XIX – початок XX ст.). *Регіональна історія України*. 2016. № 10. С. 201–220.
6. Лінднер Р. Підприємці і місто України, 1860–1914 рр. (індустріалізація і соціальна комунікація на Півдні Російської імперії). Донецьк: ВД «Кальміус», 2009. 504 с.
7. Константинова В. Урбанізація: південноукраїнський вимір (1861–1904 рр.). Запоріжжя: АА ТанDEM, 2010. 593 с.
8. Бойцун М. Робітничий рух і національне питання в Україні: 1880–1920. Ч. 1. Київ: Rosa-Luxemburg-Stiftung в Україні; Арт книга, 2017. 222 с.
9. Орлов П. Указатель фабрик и заводов Европейской России с царством Польским и вел. кн. Финляндским: мат. для фабрично-заводской статистики. Санкт-Петербург: Тип. бр. Пантелеевых, 1881. 753 с.
10. Свод отчетов фабричных инспекторов за 1913 г. Санкт-Петербург: Тип. В. Ф. Киршбаума, 1914. 317 с.
11. Ведомость № 2. О фабриках и заводах в Херсонской губернии за 1871 год. *Обзор Херсонской губернии за 1871 год. Приложение к Всеподданнейшему отчету*. Херсон, 1872.
12. Ведомость о фабриках, заводах промышленных и кустарных заведений в Херсонской губернии за 1909 год. *Обзор Херсонской губернии за 1909 год. Приложение к Всеподданнейшему отчету*. Херсон, 1909.
13. Варзар В. Список фабрик и заводов Российской империи (составлен по официальным сведениям Отдела Промышленности Министерства Торговли и Промышленности). Санкт-Петербург: Тип. В. Киршбаума, 1912. 720 с.
14. Ежегодник «Голоса Юга»: адрес-календарь и справочная книга по г. Елисаветграду и Елисаветградскому уезду (города Вознесенск, Новомиргород, Бобринец, Ольвиополь). Елисаветград: Изд. газ. «Голос Юга», 1913. 328 с.
15. Орлов П., Будагов С. Указатель фабрик и заводов Европейской России: мат. для фабрично-заводской статистики / составили по официальным сведениям Департамента торговли и мануфактур П. Орлов и С. Будагов. 3-е изд. Санкт-Петербург: Тип. В. Киршбаума, 1894. 850 с.
16. Фабрики, заводы и рудники Южной России: справочно-иллюстрированная альбом-книга. Екатеринослав: Изд. Н. И. Гаврилова, 1911. 254 с.
17. Державний архів Кіровоградської області. Ф. 331. Оп. 1. Спр. 24.
18. Державний архів Кіровоградської області. Ф. 331. Оп. 1. Спр. 16.
19. Иностранные капиталы в России. *Коммерсант*. 1911, 1 бер. С. 1.
20. Озеров И. Иностранные капиталы и промышленный класс. *Коммерсант*. 1913, 28 січ. С. 2.

21. Москва, 18 октября 1913 г. *Коммерсант*. 1913, 18 жовт. С. 1.
22. Водотика Т. Простір можливостей: Україна в добу заліза та пари. Київ: Кліо, 2018. 240 с.
23. Лазанська Т. Історія підприємництва в Україні (на матеріалах торгово-промислової статистики XIX ст.). Київ: Інститут історії України НАН України, 1999. 282 с.
24. Депутация. *Голос Юга*. 1905, 18 груд. С. 3.
25. Последние известия. Угольный кризис. *Коммерсант*. 1912, 22 груд. С. 4.
26. Kononenko K. Ukraine and Russia. A History of the Economic Relations Between Ukraine and Russia (1654–1917). Milwaukee: The Marquette University Press, 1958. 259 p.
27. Миронов Б. Российская империя: от традиции к модерну. Т. 1. Санкт-Петербург: Дмитрий Буланин, 2014. 896 с.
28. Наши железные дороги и иностранный капитал. *Коммерсант*. 1913, 20 квіт. С. 1.
29. Голубничий В. Три лекції про економіку України. Мюнхен: Україна і Діаспора, 1969. 25 с.
30. Кандуров Д. П. Фабрично-заводские предприятия Российской империи (исключая Финляндию) / ред. Ф. Шобер. Петроград: Тип. т-ва под фирмой «Электротипография Н. Я. Стойковой», 1914. 1612 с.

References

1. History of Cities and Villages of the Ukrainian SSR. (1972). Vol. 11. Kirovohradska oblast. Kyiv [in Ukrainian].
2. Beztaka, P., Lynovychenko, S., Portnov, D. (1974). “Krasnaia Zvezda”: A brief history of the Kirovohrad Red Banner of Labor agricultural machinery plant. Dnipropetrovsk [in Ukrainian].
3. Bosyi, P. (2012). Robert Pears Elvorti. Kirovohrad [in Ukrainian].
4. Veremnych, Ya. (2015). Southern Ukraine on the Civilizational Frontier. Kyiv [in Ukrainian].
5. Vodotyka, T. (2016). Modernization and Urbanization Processes in Southern Ukraine (second half of the 19th – early 20th century). *Rehionalna istoriia Ukrainy [Regional History of Ukraine]*, 10, 201–220 [in Ukrainian].
6. Lindner, R. (2009). Entrepreneurs and the City of Ukraine, 1860–1914: Industrialization and Social Communication in the South of the Russian Empire. Donetsk [in Ukrainian].
7. Konstantinova, V. (2010). Urbanization: The Southern Ukrainian Dimension (1861–1904). Zaporizhzhia [in Ukrainian].
8. Boitsun, M. (2017). The Workers’ Movement and the National Question in Ukraine: 1880–1920, part 1. Kyiv [in Ukrainian].
9. Orlov, P. (1881). Index of Factories and Plants of European Russia with the Kingdom of Poland and the Grand Duchy of Finland: Materials for Factory and Plant Statistics. St. Petersburg [in Russian].
10. Summary of Factory Inspectors’ Reports for 1913. (1914). St. Petersburg [in Russian].
11. Vedomost’ No. 2: On factories and plants in the Kherson Governorate for 1871. (1872). *Review of the Kherson Governorate for 1871. Appendix to the Most Loyal Report*. Kherson [in Russian].
12. Vedomost’ on factories, industrial and artisan establishments in the Kherson Governorate for 1909. (1909). *Review of the Kherson Governorate for 1909. Appendix to the Most Loyal Report*. Kherson [in Russian].
13. Varzar, V. (1912). *List of Factories and Plants of the Russian Empire*. St. Petersburg [in Russian].
14. Yearbook of the “Voice of South”. (1913). Address-calendar and reference book for the city of Yelysavetgrad and Yelysavetgrad Uyezd (cities of Voznesensk, Novomyrhorod, Bobrynets, Olviopol). Yelysavetgrad [in Russian].
15. Orlov, P., Budagov, S. (1894). Index of Factories and Plants of European Russia: Materials for Factory and Plant Statistics. 3rd ed. St. Petersburg [in Russian].
16. Factories, Plants, and Mines of Southern Russia: Illustrated Reference Album-Book. (1911). Katerynoslav [in Russian].
17. State Archive of the Kirovohrad Region. Fund 331. Inv. 1. File 24 [in Russian].
18. State Archive of the Kirovohrad Region. Fund 331. Inv. 1. File 16 [in Russian].
19. Foreign Capital in Russia. (1911, March 1). *Kommersant*, 1 [in Russian].
20. Ozerov I. Foreign Capital and the Industrial Class. (1913, January 28). *Kommersant*, 2 [in Russian].
21. Moscow, October 18, 1913. (1913, October 18). *Kommersant*, 1 [in Russian].
22. Vodotyka, T. (2018). A Space of Possibilities: Ukraine in the Age of Iron and Steam. Kyiv [in Ukrainian].
23. Lazanska, T. (1999). The History of Entrepreneurship in Ukraine (Based on Commercial and Industrial Statistics of the 19th Century). Kyiv [in Ukrainian].
24. Deputy Delegation. (1905, December 18). *Golos Yuga [Voice of the South]*, 3 [in Russian].
25. Latest News: Coal Crisis. (1912, December 22). *Kommersant*, 4 [in Russian].
26. Kononenko, K. (1958). Ukraine and Russia: A History of the Economic Relations Between Ukraine and Russia (1654–1917). Milwaukee: The Marquette University Press.
27. Mironov, B. (2014). The Russian Empire: From Tradition to Modernity. Vol. 1. St. Petersburg [in Russian].
28. Our Railways and Foreign Capital. (1913, April 20). *Kommersant*, 1 [in Russian].
29. Holubnychyi, V. (1969). Three Lectures on the Economy of Ukraine. Munich [in Ukrainian].
30. Kandurov, D. P. (1914). Factory and Plant Enterprises of the Russian Empire (Excluding Finland). Petrograd [in Russian].

Надійшла до редакції / Received: 19.02.2025
Схвалено до друку / Accepted: 21.04.2025