**Развитие капитализма в Украине**

**Реферат по история Украины выполнил Королёв И. В.**

**Крымская академия природоохранного и курортного строительства (КАПКС)**

**АРК Крым, г. Симферополь,**

**Развитие промышленности.**

На протяжении 60-80-х годов в XIX ст. в Украине завершился промышленный переворот, то есть переход от мануфактур к машинной индустрии, самыми характерными признаками которой было использование в производстве паровых двигателей, системы машин и станков.

Основным промышленным топливом стал каменный уголь.

Большие капиталистические предприятия - заводы и фабрики - для повышения производительности труда начали использовать достижения науки и техники. Экономическое развитие Украины в то время определяли прежде всего, отрасли тяжелой промышленности - угольная, железорудная, металлургическая, машиностроительная. Интенсивнее всего развивался Донецко-Криворожский железорудный бассейн – главная угольно металлургическая база Украины.

Со времени реформы 1861 г. добыча каменного угля в Украине выросла более чем в 115 раз и составляла в 1900 году 691,5 млн. пудов (более половины общеимперской добычи). В конце 90-х годов Украина давала свыше половины общеимперской выплавки чугуна (92 млн. пудов) и немного меньше половины железа и стали (59 млн. пудов).

За последние два десятилетия XIX ст. в Екатеринославской и Херсонской губерниях возникло 17 больших металлургических заводов. Некоторые из них были построены на средства иностранных капиталистов: английских - завод Джона Юза с рабочим поселком Юзовка (ныне Донецк); бельгийских Днепровский завод в поселке Каменском (ныне Днепродзержинск); французских - Гданцевский завод возле Кривого Рога. Русские капиталисты стали собственниками заводов: Брянского - возле Екатеринославля, Дружковского и Донецко-Юрьевского в Донбассе.

С 1888 по 1894 гг. в Украине было организовано 22 иностранных акционерных компаний суставным капиталом почти 63 млн. рублей. Французский, бельгийский, английский и немецкий капиталы в значительной мере захватили ключевые позиции в каменноугольной, железорудной и металлургической промышленности Украины. Из иностранцев на многих заводах формировались административно-управленческий персонал, инженерно-технические работники, мастера и даже часть квалифицированных рабочих.

В результате реформ 60-70 годов значительный толчок для развития на основе капиталистических производственных отношений получили традиционные в Украине отрасли промышленности, связанные с сельским хозяйством. В первую очередь это касалось сахарной промышленности, где хозяйничали украинские, русские, польские и еврейские капиталистические предприниматели: Терещенко, Харитоненко, Бобринский, Хряков, Браницкий, Потоцкий, Бродский, Гальперин, Фишман, Гинзбург.

Благодаря завершению технического переворота, концентрации производства на больших предприятиях, общее количество сахарных заводов в Украине с начала 60-х к середине 90-х гг. уменьшилось с 247 до 153, а рабочих наоборот увеличилось с 38 тысяч до 78 тысяч. Производство сахара .на них выросло в 14 раз: с 1,6 млн. до 23 млн. пудов (84% производства всей Российской империи).

Чтобы не допускать снижения цен на внутреннем рынке, наибольшие сахарозаводчики Украины объединились в сахарный синдикат - первое в Российской империи капиталистическое монопольное объединение, которое возникло в Киеве в 1887 г. Уже через 5 лет в его подчинении находилось свыше 90% действующих заводов в Украине.

В конце XIX ст. возникли большие предприятия транспортного машиностроения: Харьковский и Луганский паровозостроительные заводы. До 1900 г. они построили 233 паровоза. В то время длина железной дороги в Украине достигала 8417 км. Первой была открыта железная дорога (1865 г.) длинною 219 верст, соединившая Балту и Одессу. После, в интересах помещиков, занимавшихся экспортом хлеба, железные дороги строились в направлении азово-черноморских портов. А открытие в 1884 г. Екатерининской железной дороги, соединившей Донбасс с Криворожьем, было вызвано прежде всего потребностями развития тяжелой промышленности.

Царское правительство, в ведении которого находилось все железнодорожное строительство, руководствовалось в Украине колонизаторскими и военно стратегическими соображениями. Его не интересовали нужды местной экономической жизни. Производство железнодорожных рельсов, которое в Украине составляло свыше трех четвертых от общеимперского, преимущественно обслуживало Российскую империю с самыми длинными в мире железнодорожными магистралями. Все самые главные большие железные дороги направлялись к центрам России и Прибалтики.

Преследовалась цель сохранить односторонний, фактически колониального характера товарообмен, сложившийся между Украиной и Россией. Ведь только 15% промышленных предприятий в Украине производили готовую продукцию, а все остальные поставляли сырье для изготовления такой продукции в России. Поэтому готовые товары, привозимые из России, стоили дороже, чем сырье с Украины.

Таким образом, накопление капиталов в России происходило за счет неэквивалентной торговли ее с Украиной. Да и регулирование цен за провоз грузов по железным дорогам было таким, что выгоднее было промышленную и сельскохозяйственную продукцию вывозить по железным дорогам за пределы Украины, чем развозить ее своим потребителям.

Колониальным аграрно-сырьевым придатком к промышленно развитым центральным и западным провинциям Австро-Венгерской империи оставались подвластные ей западноукраинские земли Восточной Галиции, Северной Буковины и Закарпатья.

Новую сельскохозяйственную технику и наемный труд использовали и зажиточные крестьяне. В конце XIX ст. из всего сельского населения западноукраинских земель таких насчитывалось: в Восточной Галиции – свыше 11%, в Северной Буковине - свыше 8%. Вместе с тем, почти половина крестьянских хозяйств считалась бедняцкими. Нечего было ожидать от них товарной продукции: собранного урожая не хватало даже для прокорма собственной семьи крестьянина-бедняка.

Под властью Российской империи процесс социального расслоения украинского крестьянства в условиях капиталистического развития был еще более разительным. В конце XIX ст. зажиточные крестьяне в Украине составляли около четверти всего сельского населения, сосредоточив в своих руках около 40% крестьянских земель и свыше 50% рабочего и продуктивного скота. Хозяйства некоторых крестьян-богатеев (особенно на Юге Украины) достигли размеров значительных помещичьих имений - в тысячу десятин земли и даже больше. В среднем на один крестьянский двор приходилось 10 десятин, а на одно дворянское поместье - 507 десятин. Свыше половины крестьянских хозяйств, земельная собственность которых так и не превышала 5 десятин, считались бедняцкими.

Чтобы улучшить свою жизнь, крестьяне-бедняки нанимались к более зажиточным односельчанам, шли работать в помещичьи экономии. Многие из них вообще оставляли свои дома и временно или навсегда нанимались на фабрики и заводы. В конце XIX ст. в Украине насчитывалось до двух миллионов сельскохозяйственных работников.