



e-ISSN 3083-6018

СОЦІАЛЬНИЙ РОЗВИТОК: економіко-правові проблеми

<https://www.eu-scientists.com/index.php/sdel>



Історія технологій перевезення вантажів у портах України (друга половина XIX століття)

Антоніна О. Дорошева ¹ *

¹ Відокремлений структурний підрозділ «Дунайський інститут водного транспорту Національного транспортного університету» (Україна). Доцент кафедри судноводіння та експлуатації технічних систем на водному транспорті, канд. іст. наук, доцент.

* Автор-кореспондент, e-mail: dorosheva.21.12@gmail.com

СТАТТЯ

АНОТАЦІЯ

Дослідниця

DOI:

[10.70651/3083-6018/2025.7-8.21](https://doi.org/10.70651/3083-6018/2025.7-8.21)

Авторське право

© 2025 автора



Цей твір
ліцензовано на
умовах Ліцензії
Creative Commons
«Із Зазначенням
Авторства –
Некомерційна 4.0
Міжнародна»
(CC BY-NC 4.0).



У статті досліджується вплив розвитку транспортної інфраструктури на економічне зростання південних приморських міст України у XIX столітті. Актуальність теми зумовлена необхідністю розуміння історичних процесів, які сформували роль цих міст як важливих торговельно-виробничих центрів, що мали значний вплив на економіку регіону та країни загалом. Мета дослідження полягає у виявленні основних чинників, що сприяли перетворенню Одеси, Миколаєва та Херсона на ключові транспортні вузли, інтегровані в загальнодержавну та міжнародну торговельно-транспортну мережу. Дослідження базується на ґрунтовному аналізі архівних документів, офіційних звітів та наукових праць, що дало змогу з'ясувати значення транспортної інфраструктури в розвитку цих міст. Розглянуто як загальні тенденції розвитку транспортних мереж, так і конкретні політичні та економічні ініціативи, які впливали на їхню розбудову. Особлива увага приділено ролі міського самоврядування та земств у розвитку транспортних шляхів, зокрема залізниць, та їхньому впливу на зовнішню торгівлю. У ході наукового дослідження було з'ясовано, що ефективна транспортна мережа, яка об'єднувала залізничні, морські та річкові магістралі, стала вирішальним чинником економічного піднесення регіону. Політика міського самоврядування, підкріплена підтримкою земств, сприяла розбудові залізниць, що забезпечило інтеграцію міст у ширший економічний контекст. Отримані результати підтверджують важливість злагодженої транспортної інфраструктури для економічного розвитку міст та регіону загалом. Аналіз підтверджує, що транспортні зміни були не лише ключовими для торгівлі та промисловості, але й сприяли загальному соціальному та економічному прогресу. У другій половині XIX століття Одеса, Херсон та Миколаїв вирізнялися розвиненою портовою інфраструктурою та високими прибутками, що відігравали важливу роль у житті Південного регіону та імперії в цілому.

КЛЮЧОВІ СЛОВА

транспортна інфраструктура, порт, приморські міста, Одеса, Миколаїв, Херсон, залізничні магістралі.



e-ISSN 3083-6018

SOCIAL DEVELOPMENT: Economic and Legal Issues

<https://www.eu-scientists.com/index.php/sdel>



History of the Development of Cargo Transportation Technologies in the Context of Ukrainian Ports (Second Half of the XIX Century)

Antonina Dorosheva  ¹ *

¹ Separated Structural Unit "Danube Institute of Water Transport of National Transport University" (Ukraine). Associate Professor at the Department of Navigation and Operation of Technical Systems in Water Transport, PhD in History, Associate Professor.

* Corresponding Author, e-mail: dorosheva.21.12@gmail.com

ARTICLE INFO

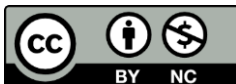
ABSTRACT

Research Article

DOI:

[10.70651/3083-6018/2025.7-8.21](https://doi.org/10.70651/3083-6018/2025.7-8.21)

Copyright © 2025
by author



This is an open access journal and all published articles are licensed under a Creative Commons Attribution—NonCommercial 4.0 International (CC BY-NC 4.0)



The article examines the impact of the development of transport infrastructure on the economic growth of the southern coastal cities of Ukraine in the nineteenth century. The relevance of the topic lies in the need to understand the historical processes that shaped the role of these cities as important trade and production centers, which had a significant impact on the economy of the region and the country as a whole. The purpose of the study is to identify the main factors that contributed to the transformation of Odesa, Mykolaiv, and Kherson into key transport hubs integrated into the national and international trade and transport networks. The study employs a qualitative analysis of archival documents, official reports, and scholarly papers to explore the importance of transport infrastructure in the development of these cities. Both general trends in the expansion of transport networks and specific political and economic initiatives that influenced their development are considered. Particular attention is paid to the role of municipal governments and zemstvos in the construction of transport routes, including railways, and their impact on foreign trade. The research shows that an efficient transport network, which combined rail, sea, and river routes, was crucial for the economic growth of the region. The policies of city governments, supported by the zemstvos, promoted the development of railways, ensuring the integration of cities into the broader economic context. The findings emphasize the importance of a well-coordinated transport infrastructure for the economic development of both the cities and the region as a whole. The analysis confirms that improvements in transport were not only essential for trade and industry, but also contributed to overall social and economic progress. In the second half of the nineteenth century, Odesa, Kherson, and Mykolaiv were cities with well-developed port infrastructure and substantial profits, playing a major role in the life of the southern region and the empire as a whole.

KEYWORDS

transport infrastructure, port, coastal cities, Odesa, Mykolaiv, Kherson, railway lines.

1. Вступ

Друга половина XIX століття в Україні стала періодом інтенсивного розвитку транспортної інфраструктури, особливо у портових містах півдня країни – Одесі, Миколаєві та Херсоні. Саме тоді відбулася масштабна розбудова залізничного та портового господарства, що стало одним із ключових чинників економічного зростання регіону. Необхідність розширення транспортних шляхів була зумовлена прагненням підвищити ефективність перевезення сільськогосподарських і промислових вантажів до портів Чорного та Азовського морів. Це, своєю чергою, зміцнило позиції українських портів на світових ринках, особливо в аграрній сфері.

Розвиток залізниць швидко перетворився на стратегічний напрям, який не лише покращив сполучення між різними економічними районами імперії, але й пришвидшив торгівлю та підвищив конкурентоспроможність портових міст. Так, запровадження нових технологій у перевезеннях прискорило економічний розвиток, що забезпечило підвищення вантажообігу та активізацію міжнародної торгівлі. Однак, в міру зростання конкуренції на світовому ринку зерна, зокрема з боку США, інфраструктурні трансформації стали ще більш актуальними.

Сьогодні, в умовах глобалізації та інтеграції України в міжнародну економіку, важливо звертатися до попереднього досвіду, адаптуючи успішні практики минулого до сучасних реалій. Вивчення історичного досвіду розвитку транспортних технологій дозволяє виявити ефективні підходи до покращення транспортної інфраструктури. Це сприяє кращому розумінню того, як історичні рішення вплинули на формування економічного ландшафту та які уроки можуть бути враховані в сьогоденні умовах. В умовах сучасних трансформацій в Україні, дослідження історії транспортного розвитку стає не лише важливим академічним завданням, а й практичним інструментом для формування стратегій стійкого розвитку міст і регіонів.

2. Огляд літературних джерел

Питання розвитку транспортних технологій у Південній Україні в другій половині XIX століття знайшло відображення у вітчизняних наукових дослідженнях. Дослідження С. Надибської [5] розкривають залежність розвитку міст Півдня України від портових операцій, які давали можливість вирішувати поточні господарчі питання. Це – розбудова міста, втілення життєво важливих комунікаційних споруд (водогін, каналізація, телеграфний та телефонний зв'язок), охорона народного здоров'я, відкриття нових навчальних закладів та поширення благодійної діяльності.

У південних містах України ринок формувався як осередок зосередження продукції, призначеної переважно для експорту. Це відчутно впливало на економічне життя міст. Л. Цибуленко у своїх роботах підкреслює, що важливим напрямком роботи інститутів влади Одеси, Миколаєва та Херсона була їх діяльність щодо розвитку транспортних мереж і портових комплексів, що стимулювало розвиток міст [15; 16]. Стаття О. Петрученко формує цілісне уявлення про роль і участь «Товариства Південно-Західних залізниць» у радикальній реструктуризації залізничного транспорту у 1878–1900 рр. [8].

Таким чином, на сучасному етапі державотворення, відбувається переосмислення історичного досвіду розбудови транспортної інфраструктури. Історики намагаються розглядати зазначену проблематику з урахуванням регіональних особливостей та історичних реалій сьогодення.

3. Постановка завдання

Завданням дослідження є проаналізувати розвиток транспортної інфраструктури південних приморських міст України в другій половині XIX століття, зокрема Одеси, Миколаєва та Херсона. Розглядається, як будівництво залізниць та розширення портових споруд сприяли економічному зростанню цих міст, їх включення до загальнодержавної та міжнародної торговельно-транспортної мережі, а також їх перетворенню на значні торговельні та промислові

центри. У статті також розглянуто роль місцевих і державних органів влади в реалізації інфраструктурних проектів та їх вплив на економіку регіону.

4. Методи та матеріали

Методологія дослідження спирається на якісні методи аналізу, передусім на історико-порівняльний та історико-системний підходи. Джерельну основу становлять архівні матеріали, офіційні звіти, а також вторинні джерела, у тому числі наукові публікації та краєзнавчі дослідження.

Архівні документи дають безпосередні відомості про будівництво залізниць і портів, доті як наукові праці допомагають побачити ширший контекст економічних і суспільних змін. Історико-порівняльний аналіз дозволяє виявити, як спільні риси, так і відмінності у розвитку Одеси, Миколаєва та Херсона, а історико-системний підхід – оцінити значення транспортної інфраструктури у їх інтеграції в загальнодержавну та міжнародну мережу. Така комбінація методів дає змогу комплексно простежити вплив транспортних перетворень на економічний розвиток та соціальні процеси в регіоні.

5. Результати та обговорення

У другій половині XIX століття в південних приморських містах України, зокрема в Одесі, Миколаєві та Херсоні, спостерігався інтенсивний розвиток портової інфраструктури та міського господарства. Наявність портових споруд, експлуатація яких складала найбільшу статтю прибутків приморських міст, вимагала від місцевої влади реалізації таких проектів, як механізація портів, будівництво нових причалів, складських приміщень, поглиблення фарватерів тощо. Так, у другій половині XIX століття, завдяки зусиллям представників міської влади, Міністерства внутрішніх справ й губернатора в Одеському порту була побудована естакада, Нафтогавань, впроваджується електричне освітлення та ін. У Миколаєві було відкрито комерційний порт, побудована митниця, запроваджена такі елементи спеціалізованої інфраструктури, як велика причальна система, мережа складських приміщень, плавучі елеватори тощо. У Херсоні були здійснені роботи щодо поглиблення та розширення суднохідного каналу, проритого у протоці Рвач, поглиблення гирл Дніпра.

Одночасно з розвитком портової інфраструктури в середині XIX століття розпочалося й активне будівництво залізниць, покликаних поєднати сільськогосподарські райони центральних та південних територій із портами Чорного й Азовського морів. Вперше питання прокладання залізничних шляхів постало ще у 1836 році, коли стала очевидною невідповідність між потребами господарства в сучасній транспортній мережі та її фактичним станом. Водночас пріоритетною залишалася проблема облаштування доріг у самих містах. Так, у 1858 році в Одесі було створено державний комітет залізничних шляхів. Усвідомлюючи значення залізничного сполучення як для розвитку внутрішнього ринку, так і для активізації морської зовнішньої торгівлі, де провідне місце посідала Одеса, комітет розробив низку проектів будівництва залізниць для південних губерній Російської імперії. Основною метою впровадження нових шляхів сполучення стало прискорення доставки вантажів до морських портів.

У 1862 році, за сприяння генерал-ад'ютанта П. Коцебу, було розпочато будівництво залізничної гілки Одеса – Паркани (на Дністрі), яке здійснював барон Унгерн-Штернберг. Уже наступного року розпочалася прокладка лінії Балта – Одеса, завершена в 1865 році [12, арк. 102; 13, арк. 5]. До 1869 року завершили зведення всієї магістралі, що простягалася від Крюкова до Одеси й мала відгалуження від станції Роздільна на Тирасполь [5, с. 255–256]. Загальна довжина залізниці становила 633 версти. У господарському плані ця транспортна артерія забезпечила зв'язок Бессарабської, Подільської, Київської та Полтавської губерній із Чорним морем, а також річками Дністром і Дніпром.

Наприкінці 1870-х років в Одесі розгорнулася інтенсивна діяльність, спрямована на забезпечення міста залізничним сполученням з окремими регіонами та центрами імперії. У 1870 році концесію на будівництво Одеської залізниці отримало Російське товариство пароплавства і торгівлі (РТПіТ) [11, арк. 34], яке мало особливий правовий статус і не підпорядковувалося «Товариству Південно-Західних залізниць», створеному в цей період [8, с. 184]. Уже в 1876 році

було введено в експлуатацію лінію Одеса – Київ, що відкрило для міста прямий шлях на північ. Крім того, ця залізнична магістраль поєднала Одесу з Харковом та Лівобережною Україною.

Від 7 липня 1880 року в Одесі почала функціонувати залізньо-кінна міська лінія, яка забезпечила мешканцям можливість селитися в районах, розташованих далі від центру. Ініціатором будівництва залізньо-кінної дороги був член Одеської міської управи К. Чижевич, який за допомогою І. Шметова, М. Параскева, О. Скараманга, Д. Бернгарді та І. Кольмана розробив необхідний проект. Для нагляду за здійсненням поточних робіт було сформовано товариство Одеської залізниці [14, арк. 1]. 11 листопада 1875 року було укладено угоду про будівництво дороги між зазначеними особами та міським управлінням, але робота не розпочиналася 4 роки. Утворене підприємство для розбудови залізньо-кінної дороги було передане французу П. Бонне, з яким міська дума у 1879 році уклала нову угоду. Саме П. Бонне вдалося завершити роботу у 1880 році. 11 квітня 1880 року він передав підприємство французькому банкіру Е. Отле, який в свою чергу продав його «Бельгійському акціонерному товариству залізньо-кінної дороги в Одесі». Функціонування міської дороги стимулювало активну забудову передмість господарськими спорудами та приватними оселями, а також сприяло розвитку економічних контактів між промисловими районами міста.

У 1890-х роках в історії портових міст Півдня України розпочався якісно новий етап розвитку. Протягом тривалого часу російська імперія утримувала провідні позиції на світовому ринку зерна, однак наприкінці XIX століття лідером у його експорті до Європи стали Сполучені Штати Америки. З метою повернення втрачених позицій на європейському ринку центральна влада імперії разом із місцевими адміністраціями активізували зусилля, спрямовані на модернізацію портової інфраструктури та розвиток транспортних шляхів. Будівництво нових залізниць, що поєднували Одесу з економічними районами країни, сприяло зміцненню її ролі як одного з головних портових центрів. Вантажообіг одеського порту зростав щороку, а зовнішній обіг у 1893 році сягнув 129 млн. крб. [7, с. 175; 16, с. 45]. Такі показники стимулювали міське самоврядування Одеси до розширення залізничної мережі. Ще у 1885 році було висунуто проект залізничного сполучення з Південною Бессарабією, відомою своїми сільськогосподарськими й промисловими ресурсами, однак через нестачу коштів його реалізація виявилася неможливою. У 1890-х роках до цієї ідеї повернулися знову: спеціально створена комісія (1894 р.) підтвердила доцільність прокладання колії у напрямку Південної Бессарабії, але й цього разу брак фінансування змусив відкласти її здійснення.

У 1899 році Одеське міське самоврядування представило проект залізничної лінії, яка мала з'єднати Петербург, Київ та Одесу. Реалізація цього задуму дозволяла скоротити транспортний шлях майже на 400 верст і створити найкоротший маршрут між Фінською затокою та Чорним морем. З огляду на стратегічну важливість такого сполучення міська влада, заручившись підтримкою Одеського біржового комітету та Комітету торгівлі й мануфактури, звернулася з клопотанням до Міністерства шляхів сполучення та Міністерства фінансів щодо втілення проекту Київ – Одеса через Голту й Вознесенськ.

З метою посилення транспортних зв'язків Одеси з Донецьким кам'яновугільним басейном муніципальна влада порушила питання щодо будівництва залізничної лінії, яка мала пролягати від Одеси через Вознесенськ, Новоукраїнку, Новомиргород, Черкаси, с. Красне, Крути до Москви, а також від Вознесенська до станції Долинська Харківсько-Миколаївської залізниці [15, с. 98]. Представники міського самоврядування усвідомлювали ключове значення розвинутої інфраструктури, насамперед транспортної системи, для піднесення міського господарства та докладали значних зусиль для її вдосконалення.

Розбудова транспортної інфраструктури перебувала в центрі уваги й Миколаївської міської думи та управи. Уже в 1867 році органи самоврядування міста звернулися з клопотанням про спорудження залізничної лінії, яка мала б з'єднати Миколаїв із Кременчуком, однак уряд відмовив у реалізації цього проекту. Водночас наприкінці 1860-х років було відкрито залізницю Миколаїв – Єлисаветград, а у 1873 році почала діяти Харківсько-Миколаївська магістраль. Вона надала Миколаєву певні переваги у порівнянні з Одесою, адже місто стало кінцевим пунктом великого залізничного шляху, що з'єднував Балтійське та Чорне моря. Завдяки зручному розташуванню цієї дороги всі регіони імперії, розташовані вище станції Знаменка, отримали можливість доставляти вантажі на 260 верст ближче до чорноморських портів, ніж це було раніше, коли єдиним маршрутом залишався напрямок через Харків на Одесу [6, с. 19].

Після цього експорт із Миколаєва почав швидко зростати. Так, у 1876 році через Харківсько-Миколаївську залізницю було перевезено 658 тис. чвертей зерна, а вже у 1878 році з миколаївського порту вивезено 3,406 тис. чвертей, що становило понад 30 % загального обсягу хлібного експорту чорноморських портів [9, с. 33]. Того ж року відбулося розширення й поглиблення морського фарватеру між Очаковом і Миколаєвом. У результаті в 1878 році обсяг експорту хліба склав 35 млн пудів, тоді як у 1865 році порт переробив лише 6,2 млн пудів. За відносно короткий час Миколаїв, що спеціалізувався на вивезенні зерна та руди, вийшов на третє місце серед експортних центрів Російської імперії, поступаючись лише Одесі та Санкт-Петербургу [17, с. 12]. Необхідно зазначити, що, не зважаючи на наявний прорив у діяльності Миколаївського порту, відставання від Одеського було очевидним. Це яскраво демонструють показники імпортно-експортних операцій по європейським митницям за 1873 році, де митні збори Миколаєва менші за Одеські у 217 разів.

Розвиток залізничного сполучення Миколаєва з різними регіонами країни спонукав міську владу якомога швидше вирішити питання про створення власної міської залізниці. У цей час активно велися пошуки інвесторів, і вже влітку 1897 року Бельгійське акційне товариство заснувало в місті залізно-кінну дорогу, яка з'єднала Базарну площу з Військовим ринком.

У 1890-х роках спостерігалось подальше зростання Миколаївського торгового порту. Прокладання нових залізничних магістралей забезпечило приєднання до торговельного простору міста північних, центральних і східних регіонів України. На початку ХХ століття Миколаїв перетворився на один із найбільших чорноморських портів, що спеціалізувався на вивезенні зерна, руди та вугілля. Основними іноземними партнерами міста були судовласники з Англії, Греції та Норвегії [10, арк. 2–42]. Експорт пшениці через Миколаївський порт перевищував аналогічні показники Одеси: на нього припадало близько 30 % загального хлібного експорту чорноморських портів. Подібні результати стали можливими завдяки наявності розвиненої спеціалізованої інфраструктури — розгалуженої причальної системи, численних складських приміщень, залізничних під'їзних шляхів та плавучих елеваторів.

У 1894 році Бельгійське акціонерне підприємство – «Анонімне товариство корабельних верфей, майстерень й ливарень в Миколаєві», розпочинає роботу по устрою корабельної верфі та механічних майстерень в Миколаївському порту. Це товариство підпорядковувалось діючим законам імперії та сплачувало всі податки передбачені для такого роду підприємств [4, с. 66]. В 1897 році товариству вдалося запустити механічний завод в Миколаєві («Наваль» або Французький завод). Відкриття заводу дало місту великі прибутки та нові робочі місця.

Зростання міських прибутків завдяки оподаткуванню товарів, що вивозилися через Миколаївський порт, а також надходженням від надання інших портових послуг створило можливість приділяти більше уваги благоустрою міста. На початку ХХ століття більшість вулиць і тротуарів уже було забруковано, встановлено понад тисячу газових та електричних ліхтарів. Збільшилася кількість кам'яних та багатопверхових будинків, що свідчило про зміну міського середовища. У 1897 році бельгійська компанія завершила будівництво кінної залізниці, яка забезпечила сполучення між окремими районами Миколаєва.

Великою проблемою Херсона була відсутність залізничної мережі. Ще в 80-х рр. ХІХ століття Херсонське громадське управління в особі міського голови В. Терещенка запропонувало проект з'єднання залізничним шляхом Херсона з Миколаєвим з продовженням цієї лінії до однієї з станцій Лозово-Севастопольської залізниці. З таким ж проектом виступала губернська адміністрація та Херсонське й Таврійське земства. Але пропозицію було відхилено. У 1893 році новий міський голова І. Волохін знову порушив це питання перед міністром шляхів сполучення. Здійснення зазначеного залізничного шляху було визнано російським урядом бажаним, але далі справа не просуvalася. У 1898 році в черговий раз було відкладено розгляд цього питання.

Оскільки залізниця були найбільш важливою сферою комунікацій не лише для окремого міста, а й для всієї губернії в цілому, то питаннями розбудови мережі відповідних шляхів сполучення займалися не лише міські та державні органи управління, а й земства. Участь останніх у розвитку залізниць почалася ще у 1865 році, коли губернські збори затвердили проект пана К. Чижевича щодо будівництва залізних доріг у Херсонській губернії, виділили на це кошти й створило два спеціальних комітети, що відповідали за проведення необхідних робіт (один в Одесі на чолі з К. Чижевичем, інший в Миколаєві (голова – Б. Глазенап)) [1, с. 488].

Треба зазначити, що загальний показник прибутків у 1890-х рр., як Миколаєва так й Херсона, зріс більш ніж у 2 рази порівняно з кінцем 1870-х рр. XIX століття. Наявна розгалужена портово-транспортна інфраструктура обумовила той факт, що зазначені міста мали найвищі прибутки серед всіх міст Херсонської губернії, не враховуючи Одесу. Так, у 1898 році надходження до Миколаєва склали 36 % від загальної суми прибутків міст губернії, а Херсона – 18,1 %. Разом 54,1 % (табл. 1).

Таблиця 1. Прибутки міст Херсонської губернії у 70–90-х рр. XIX ст.

Назва міста	1879 р.			1898 р.
	Прибутки звичайні	Прибутки незаплановані	Всього	Всього
Херсон	106 101	56 337	162 438	351 118
Олександрія	26 094	56 647	51 742	50 571
Новомиргород	10 275	4 613	14 888	51 683
Ананьєв	42 622	–	42 662	41 684
Берислав	8 528	10 460	18 988	34 594
Бобрінець	19 073	2 331	21 404	60 336
Григоріополь	15 476	453	15 929	26 322
Дубоссари	9 738	1 083	10 821	16 303
Овідіополь	15 652	103	15 755	32 068
Миколаїв	237 023	78 831	315 854	696 148
Очаків	12 650	5 122	17 772	39 291
Тирасполь	41 651	20 176	61 827	112 139
Єлисаветград	72 574	87 866	160 440	266 090
Вознесенськ	33 088	2 217	35 305	53 553
Ольвіополь	9 790	8 004	17 794	–
Нова Прага	7 163	829	7 992	8 911
Новогеоргіївськ	6 652	3 217	9 869	17 127
Маяк	14 305	3 476	17 781	27 560
Березівка	–	–	–	27 189
Всього	668 462	310 772	999 234	1 930 604

Джерело: систематизовано автором, за даними заведеними у [2; 3].

Міста Півдня України в другій половині XIX століття набувають статусу своєрідних пунктів, які обслуговували залізничний транспорт. Серед інших, до категорії таких міст (залізничних станцій) потрапили Одеса, Херсон, Миколаїв, що сприяло збільшенню робочих місць [5, с. 256–257].

6. Висновки

Отже, важливим стимулом у подальшому економічному розвитку Півдня України стало налагодження високоефективної транспортної інфраструктури, що включала в себе мережу шляхів сполучення. Політика міського самоврядування суттєво сприяла перетворенню таких міст, як Одеса, Миколаїв і Херсон, у ключові транспортні вузли. Ці вузли з'єднували залізничні, морські та річкові магістралі в єдину інтегровану систему, яка відігравала вирішальну роль у процесі становлення міст як важливих торговельно-виробничих центрів. Розуміючи значимість розгалуженої системи доріг і транспортної інфраструктури не лише для економіки окремих міст, а й губернії в цілому, земства надавали вагому підтримку міській владі у розбудові залізниць. Таким чином, розвиток транспортної інфраструктури був не тільки засобом покращення можливостей для торгівлі і промисловості, але й важливим фактором загального економічного піднесення регіону.

References

1. Khersonska gubernska zemska uprava. (1875). *Sbornik Khersonskogo zemstva* [Collection of Kherson Zemstvo], No. 5 (May), Otdelenie II. Kherson: Tipografiia N. O. Vashchenko.
2. Khozyaistvennyi departament Ministerstva vnutrennikh del. (1882). *Otchet o denezhnykh oborotakh gorodskikh kass za 1879 g.* [Report on the cash turnover of city funds for 1879] (pp. 48–50). St. Petersburg: Tipografiia Ministerstva vnutrennikh del.
3. Khozyaistvennyi departament Ministerstva vnutrennikh del. (1902). *Otchet o denezhnykh oborotakh gorodskikh kass za 1898 g.* [Report on the cash turnover of city funds for 1898] (pp. 28–29). St. Petersburg: Tipografiia Ministerstva vnutrennikh del.
4. Matveev, V., et al. (Eds.). (1989). *Nikolaevu 200 let. 1789–1989 gg.: Sbornik dokumentov i materialov* [Nikolaev 200 years. 1789–1989: Collection of documents and materials]. Kyiv: Naukova dumka.
5. Nadybska, S. B. (2001). Uchast mist Pivdennoi Ukrainy u rozvytku transportu u druhii polovyni XIX st. [Participation of cities of Southern Ukraine in the development of transport in the second half of the 19th century]. *Zapysky istorychnoho fakultetu Odeskoho natsionalnogo universytetu im. I. I. Mechnykova*, (11), 253–260.
6. Nesterovskii, B. A. (1972). *Ogni na prichalakh. Ocherki istorii Nikolaevskogo morskogo porta* [Lights on the piers: Essays on the history of the Nikolaev seaport]. Odesa: Mayak.
7. Ostanin, V. (2024). Budivnytstvo zaliznychnykh kolii na pivdni Ukrainy u 1860-kh – 1970-kh rokakh ta yikh znachennia dlia ekonomiky rehionu [Construction of railway tracks in southern Ukraine in the 1860s–1970s and their importance for the regional economy]. In O. O. Nikolaenko (Ed.), *Aktualni pytannia istorychnoho rozvytku Ukrainy i svitu ochyma molodi: Zbirnyk materialiv Vseukrainskoi studentsko-uchnivskoi naukovo-praktychnoi konferentsii* (Kharkiv, May 17, 2024, pp. 171–176). Kharkiv: Kharkivskiy natsionalnyi pedahohichnyi universytet im. H. S. Skovorody. <https://dspace.hnpu.edu.ua/handle/123456789/18430>
8. Petruchenko, O. (2023). Uchast “Tovarystva Pivdenno-Zakhidnykh Zaliznyts” (1878–1916) u radykalnii restrukturyzatsii tekhnichnykh zasobiv peresuvannia (ostania tretyna XIX st.) [Participation of the “Society of Southwestern Railways” (1878–1916) in radical restructuring of technical means of movement (last third of the 19th century)]. *Istoriia nauky i biografiystyka*, (1), 180–195. <https://doi.org/10.31073/istnauka202301-09>
9. Shevchenko, A. M. (2007). Rozbuda pivdennoukrainskykh morskyykh portiv u druzii polovyni XIX st. [Development of southern Ukrainian seaports in the second half of the 19th century]. *Naukovyi visnyk Izmail'skoho derzhavnogo humanitarnoho universytetu*, (22), 31–35.
10. State Archives of the Mykolaiv Region. (1896). *Svideniia o prikhode parokhodov iz-za granitsy (22 aprelia 1896 g. – 5 fevralia 1896 g.)* [Information on the arrival of steamships from abroad (April 22, 1896 – February 5, 1896)] (F. 216, Op. 1, Spr. 936).
11. State Archives of the Odesa Region. (1865–1867). *O sooruzhenii zheleznykh dorog v Novorossiiskom krae* [On the construction of railways in the Novorossiisk region] (Fond 1, Opys 223, Sprava 30). State Archives of the Odesa Region.
12. State Archives of the Odesa Region. (1867). *O khode tovgovli i dvizhenii sudokhodstva v 1867 r.* [On the state of trade and navigation in 1867] (Fond 1, Opys 17, Sprava 81). State Archives of the Odesa Region.
13. State Archives of the Odesa Region. (1867–1873). *O sooruzhenii zheleznykh dorog v Novorossiiskom krae* [On the construction of railways in the Novorossiisk region] (Fond 1, Opys 223, Sprava 31). State Archives of the Odesa Region.
14. State Archives of the Odesa Region. (1873). *Ob ustupke obshchestvu Odesskoi zheleznoi dorogi 38 des. 573 kv. s. gorodskoi zemli pod ustroistvo vetvi zheleznoi dorogi ot magazina za Tiraspol'skoi tamozhnei k Odesskomu portu* [About the transfer of 38 desyatins 573 sq. sazhen of city land to the Odessa Railway Society for the construction of a railway branch from the warehouse behind the Tiraspol customs office to the Odessa port] (Fond 1, Opys 17, Sprava 81). State Archives of the Odesa Region.
15. Tsybulenko, H. V., & Tsybulenko, L. O. (1991). Transportni systemy u rozvytku kooperatyvnoho ta munitsypal'nogo pidpriemnytstva na Pivdni Ukrainy [Transport systems in the development of cooperative and municipal entrepreneurship in southern Ukraine]. *Pivdennyi arkhiv: zbirnyk naukovykh prats: Istorychni nauky*, (1), 95–107.
16. Tsybulenko, L. O. (2003). *Orhany samovriaduvannia Odesy, Mykolaieva, Khersonu u rozbudi munitsypalnoi zemelnoi ta vyrobnychoi vlasnosti v kintsi XIX – na pochatku XX st.* [Self-government bodies of Odesa, Mykolaiv, Kherson in the development of municipal land and production property at the end of the 19th – beginning of the 20th century]. Kherson: Aylant.
17. Vybornyi, P. (1973). *Nikolaev: Putevoditel'* [Nikolaev: Guide] (2nd ed., rev. and enl.). Odesa: Maiak.