

УДК 352.07:94(477.62-2)"18/19"

**С. В. Новікова**

### **ВПЛИВ ІНОЗЕМНОГО ПІДПРИЄМНИЦТВА НА УРБАНІЗАЦІЙНІ ПРОЦЕСИ В УКРАЇНСЬКОМУ НАДАЗОВ'Ї (ОСТАННЯ ЧВЕРТЬ XIX – ПОЧАТОК XX СТ.)**

*У статті на основі дослідження діловодної документації органів місцевого врядування міст українського Надзав'я – Маріуполя та Бердянська, статистичних матеріалів і матеріалів періодичних видань висвітлено вплив іноземного підприємництва на урбанізаційні процеси в регіоні в останній чверті XIX – на початку XX ст. Досліджено ступінь впливу індустріалізації на демографічні процеси та розвиток міст Маріуполя і Бердянська у зазначений період. Виявлено, що головними містоформуючими чинниками у досліджуваній період крім торгівлі стали такі галузі, як промисловість і транспорт. Виявлено, що на відміну від багатьох українських міст, де урбанізація значною мірою була спричинена індустріалізацією, у Маріуполі та Бердянську цей процес мав свою специфіку, пов'язану з розвитком цих міст саме як міст-портів та постійною присутністю в регіоні іноземних громадян (колоністів, купців, підприємців). Серед них переважали греки, німці, італійці, бельгійці, французи, піддані Великої Британії. Саме ці іноземні громадяни і були провідною рушійною силою та ініціаторами впровадження у місцеве міське життя багатьох досягнень міської культури власних країн.*

*Доведено, що іноземні підприємці мали значний вплив на урбанізаційні процеси в містах регіону, а також брали активну участь у розвитку транспорту і системи зв'язку, оскільки саме вони були власниками переважної більшості великих торговельних і промислових підприємств, які відігравали провідну роль в економічному житті регіону та на загальнодержавному рівні. Цей вплив особливо помітно позначився в урбанізації не тільки власне самих міст, а й прилеглих до них районів, призвів до розширення міської території, ускладнення архітектурно-планувальної структури, збільшення щільності забудови, модернізації усіх сфер міського життя, значного підвищення якості міського середовища та урбаністичної культури.*

*Але крім позитивних результатів вплив іноземних підприємців на урбанізаційні процеси мав і негативні наслідки. Цьому сприяла політика царського уряду, спрямована на всебічну протекцію іноземних фірм. Така політика значною мірою ускладнювала процес розвитку місцевого дрібного та середнього бізнесу, від якого у європейських країнах традиційно залежало створення переважної більшості робочих місць і фінансування місцевих бюджетів, а також призводила до того, що іноземний бізнес нехтував місцевими інтересами. Саме тому вже на початку XX ст. відбувається стрімке зростання соціальних проблем і соціальної напруги в регіоні.*

**Ключові слова:** українське Надзав'я, іноземне підприємництво, індустріалізація, урбанізація, міське середовище.

DOI 10.34079/2226-2830-2024-14-38-48-61

Вивчення участі іноземних підприємців у різних сферах економічного та суспільного життя українських міст у період XIX – початку XX ст. вже декілька десятиліть є одним з усталених напрямів досліджень не лише вітчизняних, а й зарубіжних дослідників. Значну увагу науковців привертала і продовжує привертати

тема іноземного впливу на економічний розвиток українських земель як в цілому, так і в регіональному вимірі. Велика кількість з них присвячена діяльності іноземних підприємців на Півдні та Південному Сході України, оскільки саме вони з 1860-1870-х рр. через відкриття покладів вугілля, залізної руди та інших корисних копалин у Криворізькому рудному районі та Донецькому вугільному басейні стали особливо привабливими для іноземних інвестицій, що призвели до прискореної індустріалізації регіону та модернізації усіх сфер життя. Через бурхливий розвиток та взаємодію різних культур сучасники називали регіон «ною Америкою», а дослідники - фронтром.

Що ж до оцінок іноземного впливу, серед вітчизняних істориків досі триває доволі жвава дискусія, оскільки іноземне підприємництво в українській економіці XIX – початку XX ст. не було однозначним явищем і попри всі позитивні прояви мало не менш відчутні негативні наслідки. Про таку неоднозначність в оцінці іноземного чинника у економічному та суспільному розвитку України у своїх роботах зазначали, наприклад, Т. Лазанська (Лазанська, 1999, с.164), О. Лисенко (Лисенко, 2011, с.162-163), А. Перетокін (Перетокін, 2019) та О. Шляхов (Шляхов, 2016).

Значну увагу українських науковців в останні десятиліття також привертають теми, пов'язані з міськими студіями, а саме – з історією модерних міст XIX – XX ст., з їх трансформацією у важливі економічні центри, з впливом підприємців на міський простір. Серед них слід відзначити роботи В. Константинової (Константинова, 2010), Т. Водотики (Водотика, 2013; 2018), В. Коробки та Ю. Коробки (Коробка В. та Коробка Ю., 2019), Л. Фицик (Фицик, 2023).

Попри наявність великої кількості робіт, в яких висвітлюються різні аспекти впливу підприємництва на урбаністичне середовище українських міст у добу імперської індустріалізації, багато кількісних та якісних показників містоформуючих процесів усе ще залишається малодослідженими. Тому метою цієї розвідки є вивчення ступеню впливу іноземних підприємців на урбанізаційні процеси у містах українського Надазов'я в останній чверті XIX – на початку XX ст.

Для її реалізації було проаналізовано діловодну документацію органів місцевого врядування, статистичні джерела та матеріали періодичних видань, в яких відображені різні аспекти міського життя у досліджуваній період.

Українська дослідниця Тетяна Водотика, оцінюючи роль підприємців в урбанізаційних процесах пореформеної доби, влучно зазначила, що саме вони визначали життя тогочасних міст, адаптувались самі і допомагали іншим адаптуватись до умов життя в епоху трансформацій, створюючи робочі місця, в міру свого розуміння пом'якшуючи соціальні протиріччя та негаразди, збільшуючи можливості самореалізації. Або ж усе відбувалось навпаки і протиріччя лише поглиблювались (Водотика, 2018, с. 142).

На відміну від багатьох міст Наддніпрянської України, іноземці відігравали помітну роль у різних сферах життя міст українського Надазов'я, як і Північного Причорномор'я, ще з кінця XVIII ст. Це було зумовлено як географічними та економічними чинниками (міста-порти, залучені до зовнішньої торгівлі), так і політикою царського уряду, який прагнув як найшвидше освоїти землі, загарбані у результаті серії російсько-турецьких війн, та витіснити з цього так званого південно-східного фронтиру козацтво шляхом надання земель та істотних економічних пільг іноземним переселенцям (німцям, грекам, балканським слов'янам). Наслідком цієї політики стали масштабні міграції та зміни у етнічному складі населення регіону, його соціальній структурі.

Яскравим прикладом цих процесів став Маріуполь, створений на місці полкового центру ліквідованої Кальміуської паланки і заселений кримськими

християнами, виселеними російським урядом з Криму в процесі реалізації так званого «грецького проєкту». Доволі швидко – ще наприкінці XVIII – у першій третині XIX ст. у місті розгорнули активну діяльність грецькі та італійські торгові фірми, які спеціалізувалися на експорті до Західної Європи місцевої сільськогосподарської продукції, перш за все – зерна, продуктів тваринництва та рибного промислу. Населення заснованого у 1827 р. Бердянську також формувалося під впливом заохочувальної політики російського уряду щодо іноземних колоністів та підприємців. На формування соціально-економічної структури міста значний вплив мали грецькі та німецькі підприємці, які посідали провідні позиції у традиційному для Надазов'я експорті зерна та переробці сільськогосподарської продукції (Новікова, 2013, с.176; 2014, с. 49-50).

Значимість іноземного чиннику у міському розвитку відображенна у топоніміці обох міст: і в Маріуполі, і в Бердянську є вулиці Грецька та Італійська, назви яких відомі ще з середини XIX ст., та Німецька слобідка у Бердянську.

Протягом 1870 – 1880-х рр., коли Катерининська залізниця з'єднала родовища криворізьких руд з донецьким вугіллям (По Екатерининской железной дороге, 1903.), відбулася зміна лідерів впливу на містоформуючі процеси в регіоні: ними стали замість іноземного купецтва іноземні промисловці. Так, наприклад, у Бердянську перепис зафіксував 1106 осіб іноземних підданих, з них: Грецького королівства – 325 осіб, Туреччини – 241, Німеччини – 230, Італії – 106, Австро-Угорщини – 58, Великої Британії – 34, Сербії – 28, Франції – 21, Румунії – 19, Чорногорії – 18, Персії – 14, Болгарії – 7, Швейцарії – 6 (Тройницький, 1904b.). У Маріуполі ситуація була схожою: зафіксовано 485 осіб іноземних підданих, з них: Австро-Угорщини – 45, Бельгії – 12, Великої Британії – 9, Німеччини – 17, Греції – 95, Пруссії – 20, Румунії – 4, Туреччини – 159, Франції – 23, Швейцарії – 9, Персії – 17, США – 24, Чорногорії – 1 (Тройницький, 1904а, с.71; Населенные места Российской империи, 1905).

Але попри те, що наприкінці XIX – на початку XX ст. провідну роль у економіці міст регіону почала відігравати важка промисловість, іноземне купецтво зберегло за собою першість у таких сферах, як морські перевезення і морська торгівля, а також консульська служба.

Наприклад, керівники італійських торгових фірм очолювали консульські представництва інших держав у Маріуполі: чорногорець за походженням П. Боначич – консульство АвстроУгорщини, Й. Видович – віце-консульство Іспанії, Е. ді Поллоне – королівську консульську агенцію Італії та Імператорське і королівське Австро-Угорське консульство. Пароплавство Зворно та ді Поллоне на початку XX ст. було найбільшою за кількістю пароплавів фірмою в Азовсько-Чорноморському басейні. Е. ді Поллоне також відігравав значну роль в організації будівництва морського порту Маріуполя (Новікова, 2014, с.51).

Не менш показовим є те, що морський порт Маріуполя, побудований прискореними темпами у 1886 – 1889 рр. у першу чергу для транспортування вугілля, руди та готової продукції металургійних підприємств регіону, вже на початку свого функціонування приймав також і зернові вантажі, які становили близько половини його вантажообігу. Тобто зернова торгівля залишалася однією з провідних складових економіки Маріуполя.

Схожою була ситуація у Бердянську, який попри залучення до процесів індустріалізації, все одно відчутно залежав від торгівлі сільськогосподарською продукцією і за рівнем модернізації почав відставати від Маріуполя, тому що до кінця XIX ст. не був приєднаний до системи залізничного сполучення регіону. Представники місцевого самоврядування та іноземного купецтва неодноразово зверталось до

імперського уряду з клопотанням включити Бердянськ та повіт у мережу залізничних шляхів імперії. Серед тих, хто на надзвичайному засіданні міської думи у квітні 1881 р. підписав звернення до уряду з приводу проведення залізниці до міста, були представники великого бердянського купецтва М. Катінакі, Г. Куппа, Г. Пападакі, брати Ортензатто та Куррі. Але залізничне сполучення почало працювати у Бердянську тільки у 1898 р. Така багаторічна затримка дуже негативно вплинула на зернову торгівлю і навіть призвела до закриття великих експортних фірм.

Поява значної кількості великих металургійних, гірничих та машинобудівних підприємств перетворила торгові міста Надазов'я на торгово-промислові, створила сприятливі умови для міграції різних категорій населення не лише до нових індустріальних центрів Донецько-Криворізького району, а й до самих портових міст, які теж потрапили до сфери інтересів іноземних промисловців як транспортні вузли. Стрімке зростання населення міст регіону, зафіксоване Першим загальним переписом населення Російської імперії 1897 р., стало водночас і сутністю, і каталізатором, і наслідком модернізації (Водотика, 2013, с.137).

У витоків індустріального буму в регіоні стояли «Новоросійське товариство кам'яновугільного, залізного та рейкового виробництв», засноване британським інженером Джоном Хьюзом, та бельгійська металургійна компанія «Cockerill & Cie», створена також вихідцем з Великої Британії Вільямом Кокрілом. Ежен Садуан, головний представник компанії у Петербурзі, переконав своїх компаньйонів наслідувати приклад Хьюза. Були проведені розрахунки прибутковості виплавки чавуну з місцевої сировини, і вже у 1887 р. на сталеливарному заводі, який розібрали у Варшаві і знов зібрали неподалік від Катеринослава, було запущено доменну піч на коксовому вугіллі.

Бельгійський капітал завдяки активній взаємодії з російським урядом та органами місцевого самоврядування, вмінню долати протекціоністські перешкоди, на межі XIX – XX ст. перетворився на головного інвестора економіки Російської імперії, особливо у гірничій та металургійній галузях. Бельгійські інвестиції в економіку українського півдня на початку XX ст. становили 550 млн золотих франків, що дорівнювало 65% від загальної суми бельгійських інвестицій в Російській імперії. Переважна більшість цієї суми приходилася на Катеринославську губернію, де бельгійськими підприємцями було відкрито 17 великих підприємств важкої промисловості (Куліков, 2014, с.159).

Інвестиції Франції, Великої Британії та Німеччини в економіку регіону також були значними, але вдвічі меншими за бельгійські (Лазебник, 2012-2013, с.230). Беззаперечне домінування бельгійського капіталу в економіці регіону призвело до встановлення міцних зв'язків з метрополією. Їх можна простежити навіть на рівні транспорту, коли між Брюсселем та Катеринославом було організовано пряме залізничне сполучення, а також у сприйнятті самими бельгійцями цього регіону як десятої провінції Бельгійського королівства.

З 30 бельгійських консульств, відкритих в Російській імперії, 8 працювали в українських містах, у тому числі – у Маріуполі та Бердянську. Крім виконання своїх безпосередніх обов'язків, бельгійські консули брали участь у просуванні продукції підприємств своїх співвітчизників на місцеві ринки.

У 1898 р. французько-бельгійське акціонерне товариство «Провіданс» та його філія «Руський провіданс» («Providence Russe a Mariupol, societe anonume») заснували одне з найбільших металургійних підприємств Маріуполя з однойменною назвою. Відповідальним агентом-розпорядником товариства було призначено Луї Бедюве. У 1899 р. у Бердянську на базі чавуноливарного заводу (діяв з 1876 р.), та капіталів

торгово-промислового бельгійського акціонерного товариства «John Greaves & Co» (Джон Грієвз і К<sup>о</sup>), почало діяти однойменне підприємство, яке швидко стало одним з найбільших на теренах російської імперії виробником сільськогосподарських знарядь та машин, чия продукція була відома по всій Європі (Машкін, 2004). У 1880-х рр. німецькі підприємці Шредер і Матіас теж відкрили у місті заводи сільськогосподарських машин.

Іншим містоутворюючим підприємством Маріуполя став завод, який мав неофіційну назву «Нікополь». Його поява в околицях міста відбулася майже традиційним для підприємств регіону методом, започаткованим Хьюзом. У 1896 р. Нікополь-Маріупольське гірниче та металургійне акціонерне товариство, створене за ініціативою німецьких та американських підприємців (Об утверждении устава Никополь-Мариупольского горного и металлургического Общества., 1896, с. 151-152), повністю викупило трубний завод в американському місті Сіетл. У жовтні того ж року завод привезли пароплавами в морський порт Маріуполя. Спроектований і побудований як завод з повним металургійним циклом (доменне, сталеплавильне, листопрокатне і трубне виробництво), «Нікополь» і за проектним рішенням, і за втіленням, якістю продукції вважався одним з найкращих у Російській імперії. Він був єдиним металургійним підприємством на теренах держави, яке мало сертифікат на виробництво листів для суднобудівної компанії Ллойда.

Проект заводу був розроблений відомими американськими інженерами-металургами братами Джуліаном і Вальтером Кеннеді. Усе обладнання, встановлене на ньому, починаючи з доменних печей, носило назву «системи Кеннеді». На відміну від усіх інших металургійних підприємств не лише в Російській імперії, а й в Європі загалом, де у доменних цехах більшість операцій відбувалися вручну, на «Нікополі» завантаження доменних було механізованим, без участі робітників (Тіме, 1897; Дитмар, 1899, с. 14). Джуліаном Кеннеді була також спроектована установка розливочної машини, але її так і не змонтували, оскільки правління вирішило зекономити на цьому, скориставшись значною дешевизною ручної праці місцевих робітників, у порівнянні з оплатою таких самих послуг на західних підприємствах. Тобто в цьому випадку іноземні власники знехтували модернізацією технологічного процесу заради отримання високих прибутків, продемонстрували, що експлуатація місцевих робітників, особливо некваліфікованих, була значно жорсткішою, ніж на західних підприємствах.

Під впливом та у взаємозв'язку з індустріалізацією починає стрімко змінюватися і якість міського середовища. Тривалий час, поки провідну роль у розвитку азовських міст-портів відіграло іноземне купецтво, ці зміни відбувалися вкрай повільно. У Маріуполі це було прямим наслідком замкненості міської громади греків-переселенців з Криму та заборони селитися у місті представниками інших етносів. Ні міська влада, ні велике іноземне, ні місцеве купецтво не поспішали вкладати кошти у модернізацію міського середовища, якщо для цього не було крайньої необхідності, як, наприклад, будівництво шосе до порту та набережної.

У різноманітних джерелах ХІХ ст., що містять описи міста, Маріуполь постає занедбаним містечком без дерев, пилом або багнюкою замість тротуарів (залежно від сезону та погоди). Так само повільно змінювалася і якість міського середовища Бердянська. Але у 1870-х рр. ситуація кардинально змінюється і обидва міста починають розвивати сучасне і комфортне для життя міське середовище.

Найбільш раннім проявом модернізації у містах українського Надазов'я став розвиток системи зв'язку. На теренах Російської імперії монополістом в цій галузі була

німецька фірма «Siemens & Halske». Вона почала діяти в українських містах з середині XIX ст. і забезпечувала їх різноманітним електричним обладнанням (Siemens, n.d.).

Впровадження більш зручного та швидкого телефонного зв'язку почалося у 1881-1882 рр. Технічно цей процес забезпечували також іноземні компанії «Bell Telephone Company» та «Ericsson». Але через гальмування телефонізації царським урядом міські телефонні мережі у Катеринославській губернії спромоглися створити спочатку лише у двох містах – Катеринославі та Маріуполі. У 1892 р. телефонна лінія з'єднала залізничну станцію Маріуполь та порт, а з 1895 р. телефонний зв'язок з'явився безпосередньо у місті. Маріуполь опинився серед лідерів у справі будівництва та експлуатації телефонних мереж, посівши за кількістю абонентів сьоме місце у першій десятці українських міст з телефонним зв'язком. Бердянськ відчутно відставав, телефонізацію міста було розпочато лише у 1902 р. (Новікова, 2023, с.28-29; Шляхов та Ковальчук, 2018).

Одними з перших модернізаційних заходів щодо впорядкування міського простору стали також брукування (мощення) та зовнішнє вуличне освітлення вулиць і площ. У Маріуполі протягом 1870 – 1890-х рр. були заміщені Соборна площа (1871 р.), Олександрівська площа (1890 р.) та центральні вулиці Катерининська, Торгова (від Фонтану до Італійської) та Італійська до портовського шосе (1871 р.), Марії-Магдалининська вулиця до вокзалу (1882 р., на кошти залізниці). Показово, що в першу чергу були заміщені вулиці, на яких знаходилися зернові склади, а також ті, що були визнані під'їзними шляхами до порту (Маріуполь и его окрестности, 1892).

З 1875 р. вулиці та площі Маріуполя почали освітлювати гасовими ліхтарями, яких спочатку було 100, а на 1890-ті рр. – 300. Перша електростанція (приватна, належала Є. Томазо) у місті з'явилася у грудні 1898 р. для освітлення готелю «Континенталь». Вона працювала за допомогою гасових двигунів. Згодом почала працювати перша міська електростанція. Спочатку лише 12 електричних ліхтарів освітлювали Катерининську – центральну вулицю міста, а у 1913 р. їх кількість зросла до 686 (Коробка, В та Коробка, Ю., 2019). У Бердянську електростанція була збудована бельгійським акціонерним товариством «Генрих Людвигович Сендек» у 1903 – 1907 рр. (Весь Бердянск и его уезд., 1911, с. 26). На початку XX ст. обидва міста входили до списку 40 українських міст з електричним вуличним освітленням (Шевченко, 2017, с. 166).

Бельгійці стояли також у витоків розвитку міського транспорту українських міст. Вони стали монополістами у сфері трамвайного сполучення. Наприкінці XIX – на початку XX ст. питання про відкриття трамвайного сполучення між містом та заводськими поселеннями «Нікополя», «Руського Провідансу», між містом та морським портом обговорювалося міською думою Маріуполя. Один з проєктів розробляли бельгійські концесіонери, але через бюрократичну тяганину він так і не був реалізований. Тому основні перевезення у місті здійснювали лише візники. Перше автомобільне сполучення (між портом та містом) почало діяти у Маріуполі з 1911 р. Обидва види транспорту були доволі дорогими, що знижувало їх доступність для містян.

Питання водопостачання у Маріуполі було вирішено лише у 1910 – 1912 рр, коли під керівництвом міського архітектора В. Нільсена та інженера Г. Заама було прокладено міський водопровід та побудовано водонапірну вежу (Коробка, 2013, с.91-92). Відомості про наявність водопроводу у Бердянську з'являються лише у 1915 р. (Торгово-промисловый указатель и путеводитель по городу Бердянску, 1915, с.15)

Помітним був внесок іноземних підприємців у розвиток харчової промисловості регіону, яка була представлена броварнями, ковбасними та макаронними фабриками.

Першу броварню у Маріуполі заснував у 1866 р. чеський підприємець Й. Кучер. У виробництві пива та меду використовувалися німецькі технології. На початку ХХ ст. у місті почали працювати броварня акціонерного товариства «Мюнхен» та склади броварні спадкоємців Ф.Ф. Боте. – одного з найбільших пивних підприємств Катеринослава. яке крім власної мережі пивних, мало монополію на торгівлю пивом на станціях Катерининської залізниці, а також представництва та склади у всіх великих містах півдня України. З 1899 р. у Маріуполі почала працювати єдина на всю Катеринославську губернію фабрика ковбасних виробів чеського підприємця В. Карасека (Адрес-календарь и памятная книжка Екатеринославской губернии на 1894 год, 1894; Адрес-календарь «Весь Мариуполь и его уезд», 1910; Ежегодник Приднепровья и памятная книжка Екатеринославской губернии на 1913 год, 1913).

Саме в поселеннях-колоніях при «Нікополі» та «Руському Провідансі» у 1908 р. почала розвиватися така нова сфера міського дозвілля, як кінотеатри. 29 травня 1908 р. міська дума розглянула та задовольнила прохання К. Еберта і В. Погонського «влаштувати в колонії Нікополь-Маріупольського заводу дерев'яне приміщення для демонстрування в ньому рухомих картин». Заводууправління, перед цим надало згоду на відведення місця на заводській території під влаштування «бараку для кінематографа». Через чотири місяці міська дума розглянула ще два прохання: Я. Дубосевича та Г. Серебряного про дозвіл їм облаштувати кінематограф на території заводу «Руський Провіданс», і П. Урбанського про відведення йому місця під облаштування приміщення для кінематографу на базарі при металургійних заводах. Обидва прохання було також задоволено (Журналы очередных и чрезвычайных заседаний Мариупольской городской думы за 1908 г., 1909).

Попри усі позитивні здобутки індустріалізації та модернізації регіону, саме через провідні позиції у ній іноземного підприємництва мали місце і негативні тенденції. Як справедливо зазначив О. В. Лисенко, наприкінці ХІХ – на початку ХХ ст. у мало заселені й майже суспільно не структуровані райони південно-східної України ринув потік люмпен-пролетаріату із великоросійських губерній, у більшості своїй далекий від цивілізованих європейських норм життя, схильний до алкоголізму, насильства та зневаги до суспільної моралі. Дослідник охарактеризував як вкрай недостатні заходи іноземних власників великих промислових підприємств, спрямовані на підвищення культурно-освітнього рівня робітників та забезпечення їх прийнятними умовами для проживання і продуктами харчування, а також звинуватив іноземних підприємців у свідомому їх зниженні для швидкого збагачення та створення ринку дешевої робочої сили (Лисенко, 2011, с.163-164).

І дійсно, багато дослідників іноземного чинника у процесах індустріалізації та модернізації, сильно ідеалізують ситуацію, забуваючи, що усі блага західної цивілізації робітничих поселень при підприємствах призначалися головним чином для іноземної адміністрації підприємств, іноземних інженерів та висококваліфікованих робітників.

Отже, іноземні підприємці протягом останньої третини ХІХ – початку ХХ ст. продовжували відігравати значну роль в урбанізаційних процесах в українському Надазов'ї. Завдяки їх активному залученню у процеси індустріалізації та модернізації портові міста регіону перетворилися на великі торгово-промислові центри, в яких сформувалися десятки важливих для модерного міста міських функцій, що визначили їх сучасний вигляд: житло різних видів; промисловість; комунально-складське господарство; торгівля різних рівнів та різної спеціалізації; об'єкти охорони здоров'я різних видів.

Міста українського Надазов'я були серед лідерів урбанізації в Україні, оскільки як міста-порти, залучені до міжнародної торгівлі, мали додаткові можливості для

прискороного розвитку у найважливіших сферах модернізації: фінансах, транспорті, машино- та суднобудуванні, розвитку інфраструктури. Це і визначало місцеву специфіку розвитку міст у порівнянні з іншими регіонами Півдня та Південного Сходу України.

Але крім позитивних результатів вплив іноземних підприємців на урбанізаційні процеси мав і негативні наслідки. Цьому сприяла політика царського уряду, спрямована саме на всебічну протекцію іноземних фірм. Така політика значною мірою ускладнювала процес розвитку місцевого дрібного та середнього бізнесу, від якого у європейських країнах традиційно залежало створення переважної більшості робочих місць і фінансування місцевих бюджетів, а також призводила до того, що іноземний бізнес нехтував місцевими інтересами. Саме тому вже на початку ХХ ст. відбувається стрімке зростання соціальних проблем і соціальної напруги в регіоні.

### Бібліографічний список

- Адрес-календарь «Весь Мариуполь и его уезд», 1910. Мариуполь: Типография С.А. Копкина.
- Адрес-календарь и памятная книжка Екатеринославской губернии на 1894 год., 1894. Екатеринослав: Типография Я.М. Чаусского.
- Весь Бердянск и его уезд. Адресно-справочная и торгово-промышленная книга, 1911. Симферополь: типо-литография. Звенигородскаго П. Ф. Вересотской и Брахтман.
- Водотика, Т. С., 2013. Міграційні й модернізаційні процеси в містах Наддніпрянської України за даними першого загального перепису Російської імперії 1897 р. *Український історичний журнал*, 5, с. 124-142. Доступно: <<https://core.ac.uk/download/pdf/87389528.pdf>> [Дата звернення 08 лютого 2024].
- Водотика, Т. С., 2018. Урбаністичне середовище та підприємництво: парадигми співіснування та взаємодії в підросійській Україні в добу імперських модернізаційних перетворень. *Регіональна історія України*, 12, с. 141 – 156. Доступно: <<http://dspace.nbuv.gov.ua/bitstream/handle/123456789/160785/09-Vodotyka.pdf?sequence=1>>. [Дата звернення 12 лютого 2024].
- Дитмар, Н. фон, ред., 1899. *Статистический сборник по горнозаводской промышленности Южной России, других районов России и иностранных государств в 1897 – 1898 гг.* Харьков.
- Ежегодник Приднепровья и памятная книжка Екатеринославской губернии на 1913 год*, 1913. Екатеринослав.
- Журналы очередных и чрезвычайных заседаний Мариупольской городской думы за 1908 г.*, 1909. Мариуполь : Тип. бр. Э. и А. Гольдрин.
- Константинова, В. М., 2010. *Урбанізація: південноукраїнський вимір (1861–1904 роки)* Запоріжжя: АА Тандем.
- Коробка, В.М., 2013. Заходи громадського управління Маріуполя із влаштування міського водопроводу. *Грані. Науково-теоретичний і громадсько-політичний альманах*, 3, с. 88 – 93.
- Коробка, В.М. та Коробка, Ю.В., 2019. Заходи міського самоврядування з улаштування електростанції та електричного освітлення Маріуполя. *Вісник маріупольського державного університету. Серія: Історія. Політологія*, [онлайн] 24, с. 75-89. Доступно: <<https://visnyk-politologia.mdu.in.ua/uk/visnik-24.pdf>>. [Дата звернення 27 січня 2024].
- Куліков, В.О., 2014. Іноземні підприємці як імпортери капіталу, інновацій та менеджменту в українських губерніях Російської імперії наприкінці ХІХ – на



- початку ХХ ст. *Український історичний журнал*, 3, с.152 – 167. Доступно: <<https://dspace.nbu.gov.ua/bitstream/handle/123456789/108308/11-Kulikov.pdf?sequence=1>>. [Дата звернення 18 січня 2024].
- Лазанська, Т.І., 1999. *Історія підприємництва в Україні (на матеріалах торгово-промислової статистики ХІХ ст.)*. Київ: Інститут історії України.
- Лазебник, В.І., 2012–2013. Бельгійський підприємницький капітал у промисловості та транспорті Катеринославської губернії. *Придніпров'я: історико-краєзнавчі дослідження*. Дніпропетровськ, 11, с. 228–244. Доступно: <[https://www.dnu.dp.ua/docs/zbirniki/fistor/program\\_56cdb96d58a10.pdf](https://www.dnu.dp.ua/docs/zbirniki/fistor/program_56cdb96d58a10.pdf)>. [Дата звернення 08 лютого 2024]
- Лисенко, О.В., 2011. Роль іноземних інвестицій у розвитку українського суспільства на початку ХХ ст. *Проблеми історії України ХІХ – початку ХХ ст. Зб. наук. пр.*, 19, с. 161-193. Доступно: <<https://dspace.nbu.gov.ua/bitstream/handle/123456789/123594/14-Lysenko.pdf?sequence=1>>. [Дата звернення 01 лютого 2024]
- Мариуполь и его окрестности: Отчет об учебных экскурсиях Мариупольской Александровской гимназии. Издание почетного попечителя Д.А. Хараджаева, 1892. Мариуполь: Тип. А.А. Франтова.
- Машкін, О.М., 2004. Джон Грієвз і К°. *Енциклопедія історії України: Т. 2: Г-Д*. НАН України. Інститут історії України. Київ: Наукова думка. Доступно: <[http://www.history.org.ua/?termin=Dzhon\\_Grievz\\_i\\_Ko](http://www.history.org.ua/?termin=Dzhon_Grievz_i_Ko)>. [Дата звернення 01 лютого 2024]
- Населенные места Российской империи в 500 и более жителей с указанием всего наличного в них населения и числа жителей преобладающих вероисповеданий. По данным первой всеобщей переписи населения 1897 г., 1905. Санкт-Петербург : Типография «Общественная польза».
- Новікова, С.В., 2014. Діяльність італійських підприємців в Маріуполі (ХІХ–початок ХХ ст.). *Вісник Маріупольського державного університету. Серія: Історія. Політологія*, [онлайн] 11, с. 48-56. Доступно: <[https://repository.mu.edu.ua/jspui/bitstream/123456789/2623/1/diialnist\\_italiiskykh.pdf](https://repository.mu.edu.ua/jspui/bitstream/123456789/2623/1/diialnist_italiiskykh.pdf)>. [Дата звернення 10 січня 2024]
- Новікова, С.В., 2013. Розвиток портової інфраструктури Маріуполя у ХІХ – на початку ХХ ст. та її роль в економічному житті міста. *Історичні і політологічні дослідження*, 2 (53), с.175-180.
- Новікова, С., 2023. Роль Маріупольського повітового земства у становленні і розвитку телефонного зв'язку у Маріупольському повіті наприкінці ХІХ – на початку ХХ ст. *Вісник Маріупольського державного університету. Серія: Історія. Політологія* [онлайн] 37, с. 27-41. DOI: 10.34079/2226-2830-2023-13-37-27-41. Доступно: <<file:///C:/Users/SirVa/Downloads/4.pdf>> [Дата звернення 25 лютого 2024]
- Об утверждении устава Никополь-Мариупольского горного и металлургического Общества, 1896. *Горный журнал*. Санкт-Петербург, 7 (июль, август, сентябрь), с.151-152.
- Перетокін, А., 2019. Національна політика царського уряду та національний склад буржуазії в Наддніпрянщині в другій половині ХІХ – на початку ХХ ст. *Roxolania Historica*, 2(17), с. 131–152. DOI: 10.15421/30190208 [Дата звернення 14 січня лютого 2024].
- По Екатерининской железной дороге, 1903. Екатеринбург: Товарищество «Печатня С. П. Яковлева», вып. 1.

- Тиме, И.А. 1897. Современное состояние техники на южно-русских горных заводах и рудниках. *Горный журнал*, 1 (январь), с.291-422.
- Торгово-промышленный указатель и путеводитель по городу Бердянску. Издание первое, 1915 года, 1915. Бердянск: типография М. Дорошенко.
- Тройницкий, Н. А., ред., 1904а. *Первая всеобщая перепись населения Российской Империи 1897 г.*, т. 13: Екатеринославская губерния. Санкт-Петербург: Издание Центрального статистического комитета Министерства внутренних дел.
- Тройницкий, Н. А., ред., 1904б. *Первая всеобщая перепись населения Российской Империи 1897 г.*, т. 41: Таврическая губерния. Санкт-Петербург : Издание Центрального статистического комитета Министерства внутренних дел.
- Фицик, Л. А., 2023. Урбанізаційні процеси на українських землях у складі Російської імперії у кінці ХІХ – на початку ХХ ст, *Південний архів (історичні науки)*, [онлайн] 41, с. 102–109. DOI: 10.32999/ksu2786-5118/2023-41-12. Доступно: <<https://pahs.journal.kspu.edu/index.php/pahs/article/view/82/78>>. [Дата звернення 11 лютого 2024].
- Шевченко, В. В., 2017. Вуличне освітлення як складова модернізації міст України (ХІХ – початок ХХ ст.). *Проблеми історії України ХІХ – поч. ХХ ст.*, 26, с.156 - 170. Доступно: <<http://dspace.nbuv.gov.ua/bitstream/handle/123456789/124860/12-Shevchenko.pdf?sequence=1>>. [Дата звернення 03 січня 2024]
- Шляхов, О. Б., 2016. Україна в умовах модернізації та загострення соціального конфлікту (кінець ХІХ – початок ХХ ст.). Дніпропетровськ: Ліра.
- Шляхов, О. Б., та Ковальчук, Т.В., 2018. Поштово-телеграфний та телефонний зв'язок в Україні в другій половині ХІХ – на початку ХХ ст. *Проблеми історії України ХІХ – початку ХХ ст.*, 28, с.203-230. Доступно: <<http://dspace.nbuv.gov.ua/bitstream/handle/123456789/185734/13-Shliakhov.pdf?sequence=1>>. [Дата звернення 10 лютого 2024]
- Siemens, n.d. *Siemens in Russia* [online] Available at: <<https://www.siemens.com/global/en/company/about/history/stories/siemens-russia.html>>

### References

- Adres-kalendar «Ves Mariupol i yego uezd»*, 1910. [Address-calendar "All Mariupol and its district"]. Mariupol: Tipografiya S.A. Kopkina. (in Russian).
- Adres-kalendar i pamyatnaya knizhka Yekaterinoslavskoi gubernii na 1894 god*, 1894. [Address-calendar and memorial book of Yekaterinoslav province for 1894]. Yekaterinoslav: Tipografiya Ya.M. Chauskogo. (in Russian).
- Ves Berdyansk i yego uezd. Adresno-spravochnaya i trgovno-promishlennaya kniga*, 1911. [All Berdyansk and its uyezd. Address-reference and trade-industrial book]. Simferopol: tipo-litografiya. Zvenigorodskago P. F. Veresotskoi i Brakhtman. (in Russian).
- Vodotyka, T. S., 2013. Mihratsiini y modernizatsiini protsesy v mistakh Naddniprianskoi Ukrainy za danymy pershoho zahalnoho perepysu Rosiiskoi imperii 1897 g. [Migration and modernisation processes in the cities of Naddniprians'ka Ukraine according to the first general census of the Russian Empire in 1897]. *Ukrainskyi istorychnyi zhurnal*, 5, pp.124-142. Available at: <<https://core.ac.uk/download/pdf/87389528.pdf>> [Accessed 08 February 2024]. (in Ukrainian).
- Vodotyka, T., 2018. Urbanistychne seredovyshe ta pidpriemnytstvo: paradyhmy spivnisuvannya ta vzaiemodii v pidrosiiskii Ukraini v dobu imperskykh

- modernizatsiinykh peretvoren [Urban environment and entrepreneurship: paradigms of coexistence and interaction in Dnieper Ukraine in the frame of imperial modernization]. *Regional History of Ukraine*, 12, pp. 141-156. Available at: <<http://dspace.nbu.gov.ua/bitstream/handle/123456789/160785/09-Vodotyka.pdf?sequence=1>>. [Accessed 12 February 2024]. (in Ukrainian).
- Ditmar, N. fon, red., 1899. *Statisticheskii sbornik po gornozavodskoi promishlennosti Yuzhnoi Rossii, drugikh raionov Rossii i inostrannikh gosudarstv v 1897 – 1898 gg.* [Statistical collection on mining industry in Southern Russia, other regions of Russia and foreign countries in 1897 - 1898.] Kharkov. (in Russian).
- Ezhegodnik Pridneprovyya i pamyatnaya knizhka Yekaterinoslavskoi gubernii na 1913 god.*, 1913. [Yearbook of the Dnieper region and memorial book of Yekaterinoslav province for 1913]. Yekaterinoslav. (in Russian).
- Zhurnali ocherednikh i chrezvichainikh zasedanii Mariupolskoi gorodskoi dumi za 1908 g.*, 1909. [Journals of regular and extraordinary meetings of Mariupol city дума for 1908]. Mariupol : Tip. br. E. i A. Goldrina. (in Russian).
- Konstantinova, V. M., 2010. *Urbanizatsiia: pivdenoukrainskyi vymir (1861–1904 roky).* [Urbanization: Southern Ukrainian Measuring (1861-1904 years)]. Zaporizhzhia: AA Tandem. (in Ukrainian).
- Korobka, V.M., 2013. Zakhody hromadskoho upravlinnia Mariupolia iz vlashtuvannia miskoho vodoprovodu. [Mariupol's public administration's measures meant to adjust a municipal water supply system]. *Hrani. Naukovo-teoretychnyi i hromadskopolitychnyi almanakh*, 3, pp. 88 – 93. (in Ukrainian).
- Korobka, V. M., Korobka, Yu.V., 2019. Zakhody miskoho samovriaduvannia z ulashtuvannia elektrostantsii ta elektrychnoho osvittlennia Mariupolia. [Local government's measures meant to adjust a powerplant and electric lighting of Mariupol]. *Visnyk mariupolskoho derzhavnogo universytetu. Serii: Istorii. Politolohiia*, 24, pp. 75-89. Available at: <<https://visnyk-politologia.mdu.in.ua/uk/visnik-24.pdf>>. [Accessed 27 January 2024]. (in Ukrainian).
- Kulikov, V.O., 2014. Inozemni pidpriiemtsi yak importery kapitalu, innovatsii ta menedzhmentu v ukrainskykh guberniiakh Rosiiskoi imperii naprykintsi XIX – na pochatku XX st. [Foreign entrepreneurs as importers of capital, innovation and management in the Ukrainian provinces of the Russian Empire in the late 19th and early 20th centuries.]. *Ukrainskyi istorychnyi zhurnal*, 3, pp.152 – 167. Available at: <<https://dspace.nbu.gov.ua/bitstream/handle/123456789/108308/11-Kulikov.pdf?sequence=1>> [Accessed 18 January 2024]. (in Ukrainian).
- Lazanska, T.I., 1999. *Istoriia pidpriemnytstva v Ukraini (na materialakh torhovo-promyslovoi statystyky XIX st.)* [History of Entrepreneurship in Ukraine (based on the materials of trade and industrial statistics of the XIX century)]. Kyiv: Instytut istorii Ukrainy. (in Ukrainian).
- Lazebnyk, V.I., 2012–2013. Belhiiskyi pidpriemnytskyi kapital u promyslovosti ta transporti Katerynoslavskoi hubernii. [Belgian entrepreneurial capital in industry and transport of the Ekaterinoslav province.]. *Prydniprovia: istoryko-kraieznavchi doslidzhennia*. Dnipropetrovsk, 11, s. 228–244. Available at: <[https://www.dnu.dp.ua/docs/zbirniki/fistor/program\\_56cdb96d58a10.pdf](https://www.dnu.dp.ua/docs/zbirniki/fistor/program_56cdb96d58a10.pdf)> [Accessed 08 February 2024]. (in Ukrainian).
- Lysenko, O.V., 2011. Rol inozemnykh investytsii u rozvytku ukrainskoho suspilstva na pochatku KhKh st. *Problemy istorii Ukrainy XIX – pochatku XX st. Zb. nauk. pr.*, 19, pp. 161 -

193. Available at: <<https://dspace.nbu.gov.ua/bitstream/handle/123456789/123594/14-Lysenko.pdf?sequence=1>>. [Accessed 01 February 2024]. (in Ukrainian).
- Mariupol i yego okrestnosti: Otchet ob uchebnikh ekskursiyakh Mariupolskoi Aleksandrovskoi gimnazii. Izdanie pochetnogo popечitelya D.A. Kharadzhaeva, 1892. [Mariupol and its surroundings: Report on educational excursions of Mariupol Alexander Gymnasium. Publication of the honourable trustee D.A. Kharadzhayev].* Mariupol: Tip. A.A. Frantova. (in Russian).
- Mashkin, O.M., 2004. Dzhon Hriievz i Ko. [John Greaves and Co]. *Entsyklopediia istorii Ukrainy: T. 2: H-D.* NAN Ukrainy. Instytut istorii Ukrainy. Kyiv: Naukova dumka. Available at : [http://www.history.org.ua/?termin=Dzhon\\_Grievz\\_i\\_Ko](http://www.history.org.ua/?termin=Dzhon_Grievz_i_Ko). [Accessed 01 February 2024]. (in Ukrainian).
- Naseleennie mesta Rossiiskoi imperii v 500 i bolee zhitelei s ukazaniem vsego nalichnogo v nikh naseleniya i chisla zhitelei preobladayushchikh veroispovedanii. Po dannim pervoi vseobshchei perepisi naseleniya 1897 g., 1905. [Settlements of the Russian Empire with 500 or more inhabitants, indicating the total population and the number of inhabitants of the predominant religions. According to the first general census of 1897].* Sankt-Peterburg : Tipografiya «Obshchestvennaya polza». (in Russian).
- Novikova, S.V., 2014. Diialnist italiiskykh pidpriyemtsiv v Mariupoli (XIX–pochatok XX st.). [The activity of italian entrepreneurs in Mariupol (XIXth – early XXth centuries)]. *Visnyk Mariupolskoho derzhavnoho universytetu. Serii: Istoriia. Politolohiia*, 11, pp. 48-56. Dostupno: <[https://repository.mu.edu.ua/jspui/bitstream/123456789/2623/1/diialnist\\_italiiskykh.pdf](https://repository.mu.edu.ua/jspui/bitstream/123456789/2623/1/diialnist_italiiskykh.pdf)> [Accessed 10 January 2024]. (in Ukrainian).
- Novikova, S.V., 2013. Rozvytok portovoi infrastruktury Mariupolia u XIX – na pochatku XX st. ta yii rol v ekonomichnomu zhytti mista. [The development of Mariupol's port infrastructure in the nineteenth and early twentieth centuries and its role in the city's economic life]. *Istorychni i politolohichni doslidzhennia*, 2 (53), pp.175-180. (in Ukrainian).
- Novikova, S., 2023 Rol Mariupolskoho povitovoho zemstva u stanovlenni i rozvytku telefonnoho zviazku u Mariupolskomu poviti naprykintsi XIX – na pochatku XX st. [The role of the Mariupol district zemstvo in the formation and development of telephone communication in the Mariupol district in the late nineteenth and early twentieth centuries]. *Visnyk Mariupolskoho derzhavnoho universytetu. Serii: Istoriia. Politolohiia* [online] 37, pp. 27-41. DOI: 10.34079/2226-2830-2023-13-37-27-41. Available at: <<file:///C:/Users/SirVa/Downloads/4.pdf>> [Accessed 25 February 2024]. (in Ukrainian).
- Ob utverzhenii ustava Nikopol-Mariupolskogo gornogo i metallurgicheskogo Obshchestva, 1896. [On Approval of the Charter of the Nikopol-Mariupol Mining and Metallurgical Society]. *Gornii zhurnal*. Sankt-Peterburg, 7 (iyul, avgust, sentyabr), s.151-152.
- Peretokin, A., 2019. Natsionalna polityka tsarskoho uriadu ta natsionalnyi sklad burzhuzii v Naddniprianshchyni v druhii polovyni XIX– na pochatku XX st. [The National Policy of the Tsarist Government and the National Composition of the Bourgeoisie in the Dnipro Region of Ukraine in the Second Half of the 19th and the Early 20th Century]. *Roxolania Historica*. Vol. 2(17), pp.131–152. DOI: 10.15421/30190208. Available at: <[https://www.dnu.dp.ua/docs/zbirniki/fistor/program\\_5f749bd58f0e4.pdf](https://www.dnu.dp.ua/docs/zbirniki/fistor/program_5f749bd58f0e4.pdf)>. [Accessed 14 January 2024]. (in Ukrainian).
- Po Yekaterininskoi zheleznoi doroge, 1903. [On Ekaterinoslav railway]* Yekaterinoslav: Tovarishchestvo «Pechatnya S. P. Yakovleva», vip. 1. (in Russian)

- Time, I.A., 1897. *Sovremennoe sostoyanie tekhniki na yuzhno-russkikh gornikh zavodakh i rudnikakh. Gornii zhurnal*, 1 (yanvar), с.291-422. (in Russian)
- Torgovo-promishlennii ukazatel i putevoditel po gorodu Berdyansku. Izdanie pervoe, 1915 goda, 1915. [Commercial and industrial index and guide to the city of Berdyansk. Edition one, 1915].* Berdyansk: tipografiya M. Doroshenko. (in Russian)
- Troinytskyi, N. A., red., 1904a. Pervaia vseobshchaia perepys naselenyia Rossiiskoi Ymperyy 1897 h., t. 13: Ekaterynoslavskaia hubernyia. [*The first general census of the Russian Empire in 1897, vol. 13: Ekaterinoslav Province*]. Sankt-Peterburh: Yzdanye Tsentralnoho statystycheskoho komyteta Mynysterstva vnutrennykh del. (in Russian)
- Troinytskyi, N. A., red., 1904b. Pervaia vseobshchaia perepys naselenyia Rossiiskoi Ymperyy 1897 h., t. 41: Tavrycheskaia hubernyia. [*First general census of the Russian Empire in 1897, vol. 41: Tavricheskaya gubernia*]. Sankt-Peterburh : Yzdanye Tsentralnoho statystycheskoho komyteta Mynysterstva vnutrennykh del. (in Russian)
- Fytskyk, L. A., 2023. Urbanizatsiini protsesy na ukrainskykh zemliakh u skladi Rosiiskoi imperii u kintsi XIX – na pochatku XX st. [Urbanization processes on Ukrainian lands as part of the Russian empire in the late 19th and early 20th century], *Pivdennyi arkhiv (istorychni nauky)*, 41, pp. 102–109. DOI: 10.32999/ksu2786-5118/2023-41-12. Available at: <<https://pahs.journal.kspu.edu/index.php/pahs/article/view/82/78>> [Accessed 11 February 2024]. (in Ukrainian).
- Shevchenko, V. V., 2017. Vulychne osvittlenia yak skladova modernizatsii mist Ukrainy (XIX – pochatok XX st.). [Street lighting as a component of modernization of the ukraine’s towns (XIX — early XX century)]. *Problemy istorii Ukrainy XIX – poch. XX st.*, 26. pp. 156-170. Available at: <<http://dspace.nbu.gov.ua/bitstream/handle/123456789/124860/12-Shevchenko.pdf?sequence=1>> [Accessed 3 January 2024]. (in Ukrainian).
- Shlyakhov, O. B., 2016. Ukraina v umovakh modernizatsii ta zahostrennia sotsialnoho konfliktu (kinets XIX – pochatok XX st.). [Ukraine in the Context of Modernization and Aggravation of Social Conflict (late XIX - early XX centuries)]. Dnipropetrovs'k: Lira.
- Shliakhov, O. B. and Kovalchuk, T. V., 2018. Poshtovo-telehrafnyi ta telefonnyi zviazok v Ukraini v druhii polovyni XIX – na pochatku XX st. [Postal, telegraph and telephone communications in Ukraine in the second half of the XIX – early XX century]. *Problems of the history of Ukraine of XIX – beginning XX cc.*, 28, pp.203 - 230. Available at: <<http://dspace.nbu.gov.ua/bitstream/handle/123456789/185734/13-Shliakhov.pdf?sequence=1>>. [Accessed 10 February 2024].(in Ukrainian).
- Siemens, n.d. *Siemens in Russia* [online] Available at: <<https://www.siemens.com/global/en/company/about/history/stories/siemens-russia.html>>

Стаття надійшла до редакції 08.03.2024 р.

S. Novikova

### THE IMPACT OF FOREIGN ENTREPRENEURSHIP ON URBANISATION PROCESSES IN THE UKRAINIAN NADAZOVIA (LAST QUARTER OF THE NINETEENTH - EARLY TWENTIETH CENTURIES)

**The research purpose.** *The article, based on the study of office records of local governments of the Ukrainian cities of Nadazovia (lands above the Azov Sea)- Mariupol and Berdiansk, statistical materials and materials of periodicals, highlights the impact of foreign entrepreneurship on urbanisation processes in the region in the last quarter of the nineteenth - early twentieth centuries.*

**The main research findings.** *It has been found that the main city-forming factors in the study period, in addition to trade, there were such sectors as industry and transport. It is described that unlike many Ukrainian cities, where urbanisation was largely caused by industrialisation, this process had its own specifics in Mariupol and Berdiansk, associated with the development of these cities as port cities and constant presence of foreign citizens (colonists, merchants, entrepreneurs) in the region. Among them were Greeks, Germans, Italians, Belgians, French, and British citizens. It was these foreign citizens who were the main driving force and initiators of many achievements of urban culture in their own countries into local urban life.*

*The article proves that foreign entrepreneurs continued to play a significant role in urbanisation processes in the Ukrainian Nadazovia in the last third of the nineteenth and early twentieth centuries. Thanks to their active involvement in the processes of industrialisation and modernisation, the port cities of the region turned into large commercial and industrial centres, where dozens of important urban functions were formed that determined their modern appearance: housing of various types; industry; communal and warehousing services; trade of various levels and different specialisations; healthcare facilities of various types.*

**Conclusions.** *The cities of the Ukrainian Nadazovia region were among the leaders of urbanisation in Ukraine, as port cities involved in international trade had additional opportunities for accelerated development in the most important areas of modernisation: finance, transport, machine and shipbuilding, and infrastructure development. This determined the local specifics of urban development in comparison with other regions of the South and South-East of Ukraine.*

*However, in addition to positive results, the influence of foreign entrepreneurs on urbanisation processes had negative consequences. This was facilitated by the tsarist government's policy of comprehensive protection of foreign firms. This policy greatly complicated the process of developing local small and medium-sized businesses, which in European countries traditionally accounted for the vast majority of jobs and local budget financing, and led to foreign businesses neglecting local interests. That is why, in the early twentieth century, social problems and social tensions in the region were growing rapidly.*

**Keywords:** *Ukrainian Nadazovia, foreign entrepreneurship, industrialisation, urbanisation, urban environment.*