

УДК 94(470):339.5+(477.75)

МОРСКИЕ ПОРТЫ И РЫНОК КРЫМСКОГО ПОЛУОСТРОВА В ПОСЛЕДНЕЙ ЧЕТВЕРТИ XIX – НАЧАЛЕ XX В.¹

Марциновский П.Н.

*Крымский федеральный университет им.В.И.Вернадского,
Симферополь, Российская Федерация
E-mail: pntmarz@mail.ru*

В статье освещена проблема влияния экспортной деятельности морских портов Крыма в последней четверти XIX – начале XX в. на состояние рынка полуострова в контексте развития хозяйства в целом и особенностей международных отношений. Сделан вывод о том, что существенное отставание от наиболее развитых европейских стран с точки зрения глубины развития рынка компенсировалось высокими темпами хозяйственных преобразований, роста населения и его занятости в промышленности. В Крыму, окончательно включенном к концу XIX в. в общероссийский аграрный рынок, обладавшем передовыми формами сельского хозяйства, прекрасным климатом, удобным географическим положением в условиях избытка рабочей силы созрели все условия для начала следующего этапа развития рынка – диверсификации промышленности и развития естественных отраслей полуострова: переработки сельхозпродуктов, строительной, винодельческой, курортной.

Ключевые слова: рынок, торговля, экспорт.

Теснейшая связь экономики Крыма и морской торговли всегда была отличительной особенностью полуострова. Актуальность этой проблемы сохранилась и сегодня. Проекты строительства новых портов, расширения старых и строительства связанных с ними транспортных коммуникаций не сходят с повестки дня в деятельности всех без исключения крымских правительств. Таково географическое положение Крыма. Оно обуславливает определяющее значение в хозяйстве полуострова транспортно-транзитной составляющей, доля которой с течением времени будет только нарастать, что не в последнюю очередь связано с расширением экономических связей с другими регионами Российской Федерации, Турцией, странами Закавказья и Ближнего Востока.

Целью статьи является представление экспортной деятельности морских портов Крыма в указанный период в контексте влияния этой деятельности на состояние рынка полуострова, функционирование всего хозяйственного комплекса.

В 1874 г. железнодорожная линия достигла Симферополя. Это знаменовало собой конец архаичных транспортных связей крымских портов с сельскохозяйственными районами полуострова, не говоря уже о перевозках из-за пределов Крыма. Оставалось достроить железную дорогу до наиболее важного экспортного пункта. С точки зрения экспортной торговли Феодосия была наиболее перспективным портом. Не случайно в числе первых проектируемых дорог намечалась линия, которая соединила бы центр черноземной России с феодосийским портом. Несостоятельность Главного Общества помешала осуществлению этого плана. Затем изменившиеся реалии в международных делах обусловили потребность в реализации жизненно

¹ Работа выполнена при поддержке РФНФ, проект №15-31-10169 а(ц)

The work was supported by the Russian Foundation for Humanities, the project №15-31-10169 а(ц)

важного проекта для страны, нуждавшейся не только и не столько в крупном центре экспортной торговли на полуострове, сколько в мощной военно-морской базе. И выбор пал на еще толком не возродившийся за двадцать лет Севастополь.

Середина 1870-х гг. – непростое время. Острейший политический кризис, едва не приведший к новой войне между Францией и Германией в 1875 г., нанес ущерб и внешней торговле России по европейской границе, и ... Евпатории, отправившей большие партии шерсти во Францию. Конъюнктура рынка 70-х годов была, в целом, благоприятна. Отмена в 1871 г. нейтрализации Черного моря и начавшееся возрождение российского военного флота сделали задачей номер один усиление торгово-экономического развития Крыма, однако лишь с завершением строительства железной дороги открылись перспективы восстановления Севастополя.

Феодосия имела, конечно, немало преимуществ перед Севастополем как зерновой порт, но проведение железной дороги именно в Севастополь и в 1875 г. спасло Крым от новых бедствий надвигающейся войны. Введение в строй железной дороги создало условия для интенсивной колонизации. Учитывая маршрут железнодорожной линии, соотношение в экспорте через отдельные порты полуострова, условия ведения сельского хозяйства в различных частях Крыма, чередование урожайных и неурожайных лет, особенности местного купечества, внешние экономические и политические условия, общие тенденции развития товарного сельского хозяйства на Юге России и другие факторы, можно сделать вывод о том, что вялотекущий процесс колонизации Крыма приобрел более или менее поступательный и планомерный характер лишь с проведением Лозово-Севастопольской железной дороги, что подтверждает дальнейшее развитие ситуации на полуострове и, с другой стороны, опровергает мнение о якобы ускоренном заселении Крыма русскими и украинцами после массовой эмиграции крымских татар.

Значительное влияние на внешнеэкономическую деятельность 1875-1877 годов оказали события на Балканах. Сначала восстание христиан против турок в Боснии и Герцеговине в 1875 г., затем, в 1876 г., восстание в Болгарии, война с турками Сербии и Черногории и, наконец, начавшаяся 12 апреля 1877 г. русско-турецкая война. Так уж сложилось, что построенная из стратегических соображений железная дорога к Севастополю в течение трех лет использовалась исключительно в этих целях. Во время войны на Балканах через Севастополь отправлялся хлеб братьям-славянам и русской армии.

С 1-го января 1880 г. с целью улучшения портовых сооружений и устройства мостовых в городах Николаеве, Таганроге, Мариуполе, Бердянске и Севастополе установлен временный сбор с отвозимых за границу товаров не свыше полукопейки с пуда, который должен взиматься местной таможенной по грузовым документам. Внешняя торговля всегда служила становлению и расцвету портовых городов, и во второй половине XIX в. вся Россия стала благодатной хлебной почвой для бурного роста городов Черного и Азовского морей.

Начало аграрного кризиса в России приходится на 1881 г., когда началось существенное падение цен на хлеб в международной торговле. Беда, как всегда, не приходит одна. Сквозь прерывистое дыхание неокрепшего русского рынка, сквозь грохот бомбы метальщика Гриневицкого, разорвавшей в клочья ростки политиче-

ской реформы, доносится тревожное поскрипывание телеграфных аппаратов. Из донесения Господина Посла в Константинополе от 5 марта 1881 года: «По телеграфным сообщениям от санитарного врача в Багдаде чумная эпидемия принимает более острый характер, поэтому Международный Санитарный Совет установил 15-дневный карантин в Алеппо, Дамаске и Басре для путешественников и товаров, прибывающих из Багдадского вилайета, Персидский посол в Константинополе намерен телеграфировать своему правительству об установлении карантина на Турецко-Персидской границе». Для жителей Крыма, куда прибывали десятки и даже сотни турецких фелук, подобные сообщения вызывали уже почти забытый ужас, а старики пытались вспомнить 1812 год и чуму, уничтожившую Феодосию.

Уже с 1883 г. колонизация пустующих земель позитивно сказывается на экспорте из Евпаторийского порта, ведь помимо сокращения населения, проведение железнодорожной линии к Севастополю лишило Евпаторийский порт некоторой части его сельскохозяйственного района.

Доля Севастополя в суммарном экспорте зерна через крымские порты составила в 1885 г. 59,1 %. Все больше и больше усиливается специализация Крыма как производителя и экспортера дорогого, высококачественного хлеба, в связи с чем влияние мирового аграрного кризиса на крымский вывоз несравнимо меньше, чем на всей остальной территории России. Архивные документы свидетельствуют о большем спросе на крымскую пшеницу в Голландии и Франции, где за нее давали, соответственно, большую цену. Голландцы активно посредничали на европейском рынке, перепродавая крымскую пшеницу в Швейцарию и другие страны, предпочитали «крымку» и итальянцы, закупавшие твердые сорта пшеницы для своей развивающейся макаронной промышленности. К сожалению, мы никогда не узнаем всех подробностей сделок, составлявших, конечно, коммерческую тайну, но приходится констатировать, что в Англию и Францию зерно продавали зачастую по более высоким ценам, чем в Голландию или Италию, хотя это также зависело от объемов и сроков продаж. Турция и Греция в свою очередь не являлись потребителями товара высокого качества, как, впрочем, не являлись и крупными партнерами крымских экспортеров.

Несколько выросло также и значение крымских портов во внешней торговле России. Так, в 1885 г. по объемам хлебного вывоза из 121 таможни империи Севастопольская таможня занимала 12-е место (7681010 пудов), Феодосия – 19 место (2402559 пудов), Керчь – 26-е (1439538 п.), Евпатория – 27-е место (1157474 пуда). Однако в России – стране великих концентраций и слабо развитого капитализма, колоссальный разрыв между лидерами и аутсайдерами был нормальным явлением. Так, в том же году из Одесского порта вывезли 75617207 пудов хлеба, Николаева – 17580667, Таганрога – 14937923, Бердянска – 10633628 пудов. Главной причиной тому – выгодное географическое расположение этих городов относительно огромных сельскохозяйственных районов, и следствия этой причины, превратившиеся также в стимулы торговли – транспортные коммуникации, традиции и этносоциальный состав рабочей силы в портовых городах. Крым, соединенный со страной тонкой пуповиной перекопского перешейка должен был рассчитывать лишь на свои возможности, да на железную нитку, подверженную тарифным коллизиям. Только с

1882 г. эксплуатация Лозово-Севастопольской дороги начинает приносить прибыль (42 тыс. рублей), и лишь с начала 80-х гг. южное направление движения грузов преобладает над северным. Движение хлебных грузов к Севастополю становится все более интенсивным и в 1885 г. составляет 2/3 от общего количества перевозок. Однако Севастополь, в котором и через двадцать лет после окончания Крымской войны было больше развалин, чем домов, превратившись в считанные годы после окончания строительства железной дороги в первоклассный, современный европейский город, получает в 1885 г. «геополитический» приговор: состоялось принципиальное решение отделить коммерческий порт от военного и перенести коммерческий порт из Южной бухты в какую-нибудь другую ближайшую бухту.

Появилась идея устроить коммерческий порт в Стрелецкой бухте, но отсутствие рейда, недостаточность береговой полосы, малое водное пространство и результаты исследования Министерства Путей Сообщения (трудность сооружения столь длинного туннеля для железной дороги) натолкнули в итоге на решение соединить Феодосию железнодорожной веткой протяженностью в 110 верст с Лозово-Севастопольской дорогой и, в конце концов, перенести туда коммерческий порт.

Кроме хлеба, в 1885 г. из Севастополя было вывезено 1083 пуда овечьей шерсти, 10140 телят, баранов и коз и 596 лошадей. Из Евпатории: 8800 пудов соли, 23000 пудов льняного семени, 1080 пудов сырых соленых невыделанных кож и 28821 пуд непряженой немытой шерсти. Из Феодосии: 11798 пудов льняного семени, 3700 пудов крымской соли, 2631 пуд сырых соленых кож; из Керчи: 4280 пудов пшеничной муки, 4835 пудов икры красной, 1025 пудов икры всякой, кроме красной, 4628 пудов соленой и копченой рыбы, 137487 пудов льняного семени, 13000 пудов семян масличных, конопляных и сурепных, 27600 пудов выжимок из семян, 7504 пуда сырых кож, 417 пудов шерсти и 14410 пудов каменного угля.

В 1885 г. Керчь занимает третье место среди портов империи по вывозу красной икры. Опережали Керчь Таганрог (100868 п.) и Одесса (18588 п.). Евпатория расположилась на первом месте по вывозу соли (8800 п.) по европейской границе, но в целом выглядела скромно, так как основной поток соли (всего из России вывозилось 297512 пудов) шел через Кавказ в Турцию (186233 пуда) и Персию. По общему объему торговли среди таможен империи Севастополь занимал 16 место, Феодосия – 27-е, Керчь – 29-е, Евпатория – 33-е.

В течение 80-х гг. XIX в. в городах открываются новые фабрики и заводы, расширяются старые предприятия. Ведущее место в промышленности полуострова занимают консервные, табачные, мукомольные предприятия. В Севастополе работали судоремонтные и судостроительные верфи, в Керчи действовал металлургический завод. В Симферополе насчитывалось около 40 небольших промышленных предприятий. А.И.Маркевич пишет: «...В 80-х годах открылся в Симферополе кишечнострунный завод купца Лериха, на котором в 1889г. было изготовлено 45000 штук струн на сумму 11500 руб. при 5 рабочих. Четыре мыловаренных и свечных завода производили в этом году на 130800 руб. при 66 рабочих, два пивоваренных завода на 19580 руб. при 6 рабочих, чугунолитейный при 20-23 рабочих на 17440 рублей, три парово-мукомольных мельницы вырабатывали на 23000 руб. при 16 рабочих. В

1882 г. открылась конфетная фабрика братьев Абрикосовых, в 1885 г. – фабрика Гейна. В 1891 г. производство дошло до 368500 руб.».

Восстанавливается разрушенное войной садоводство. В его развитие большой вклад внес Симферопольский отдел Российского общества садоводства, объединивший в 1883 г. наиболее крупных садоводов предгорного и горного Крыма. По его инициативе неподалеку от Симферополя было создано несколько садовых питомников, снабжавших саженцами весь Крым, открыта школа садовников, издавался журнал для крымских садоводов, была организована первая на Юге России помологическая станция. В условиях, когда Никитский сад во второй половине XIX в. ослабил внимание к практической работе, занявшись подготовкой садоводов, деятельность этого общества в значительной мере способствовала развитию плодоводства в Крыму. К 1887 г. площадь садов выросла до 5 тыс. десятин. Более 80% садов принадлежали крестьянам. Однако наиболее крупные и прибыльные садоводческие хозяйства находились в руках помещиков. Если в 1875 г. из Крыма на север было вывезено 14,5 тыс. пудов свежих фруктов, то в последующие годы этот вывоз достигал 100 тыс. пудов.

Новый подъем переживает крымское виноделие с 60-х гг. XIX в. Сын М.С.Воронцова, князь С.М.Воронцов стал достойным продолжателем дела отца. Последовав примеру А.Д.Княжевича, хозяина виноторгового предприятия, С.М.Воронцов создает торговую фирму «Его Светлости князя С.М.Воронцова торгующая крымскими винами», имевшую отделения в Одессе, Москве, Санкт-Петербурге, Ростове-на-Дону, Ялте, закладывает виноградники, строит новые подвалы, в которых уже в середине 60-х гг. хранится до 200 тыс. ведер вина. Предприятие С.М.Воронцова предлагало на выбор вина красные – Бордо, Алеатико, Лафит; белые – Рислинг, Сотерн, Токай; Мускат сухой и сладкий (Ай-Даниль), Мадеру и Педро-Хименес (типа Малаги) из Массандры. Рост цен на вино – от 40-50 коп. до 1,2-1,6 рубля за ведро вовлекал в производство виноматериалов все больше и больше крымских крестьян. Однако, по заключению экспертов Венской всемирной выставки 1873 года, вина из Магарача превзошли по качеству вина из Массандры и Ай-Даниля, хотя последние и были удостоены нескольких высоких наград. После кончины князя С.М.Воронцова в 1882 г. крупнейшие винодельческие имения и торговая фирма Воронцовых приходят в упадок, и лишь в конце 80-х гг. казна в лице Удельного ведомства указом императора Александра III по совету князя Л.С.Голицына выкупает эти имения, а в 1891 г. Л.С.Голицын становится главой всего казенного виноградарства и виноделия в России.

Однако эра князя Л.С.Голицына в отечественном виноделии наступила еще в конце 60-х – 70-х гг., когда он приобрел несколько имений в Крыму, в частности, Новый Свет, и на Кавказе, организовав производство шампанских вин и добившись выдающихся успехов на ниве признания русского виноделия. Его имя приобрело широкую известность и в России, и в Европе, вина из его судакских имений завоевали золотые медали в Москве в 1882 г., в Харькове – в 1886-м. В 1889 г. на всемирной выставке в Париже золотые награды получили уже не только голицынские вина, но и сам князь, будучи избранным вице-председателем экспертного комитета, был награжден правительством Франции орденом Почетного легиона и провозгла-

шен «королем экспертов» за беспрецедентные знания в области виноделия. Однако для большей части крымских вин европейские рынки были закрыты. Продукция садоводства, виноградарства и виноделия почти целиком потреблялась на внутреннем рынке. Россия интересовала Западную Европу лишь как поставщик сырья. В то время – зернового хлеба.

Английский торговый флот практически безраздельно господствовал на Черном море. 74,9 % из 32708 регистровых тонн судов, покинувших Евпаторию в 1885 г., принадлежали Великобритании. Из 31 корабля, снявшегося с якоря в Феодосии 20 судов – английские пароходы. Общая грузоподъемность 29 турецких фелук, покинувших в 1885 г. Евпаторию, составила лишь 1712 тонн. Средняя грузоподъемность английского, французского или итальянского парохода составляла почти тысячу тонн, а турецкого парусника – не более шестидесяти.

Суда, приходившие в крымские порты, фрахтовались чаще всего в Константинополе, Марселе и Лондоне при помощи корабельных маклеров (Ship Brokers Courtier Maritime), которые способствовали заключению сделок между судовладельцами и купцами.

Экспортёры, работавшие в Крыму, заключали договоры фрахта заблаговременно на всю навигацию, на определенные сроки или на конкретные рейсы. Для совершения рейса до Лондона требовалось примерно 60–70 дней для парусного судна и 18–22 дня для парохода, до Марселя – 20–35 дней для парусника и 7–10 дней для парохода, до Константинополя – 4–10 дней и 2–3 дня соответственно. Внешнюю торговлю зерном контролировали в Крыму несколько крупных фирм, ориентированных на цены одесской биржи: «Луи Дрейфус и К^о», «Братья Дрейфус» (Париж), «Нейфельд» (Берлин), К.Радоконяки (агент фирмы Зиберхайма в Берлине), Абанопуло, Дуранте и Радоконяки (Одесса). Первые четыре вели торговлю с Англией, Францией и Германией, а Абанопуло и Дуранте – с Турцией и Грецией. Значительная часть зерна отправлялась в Швейцарию и Италию. В непосредственный контакт с производителями вступали агенты фирм, состоявшие на службе с определенным жалованьем, но чаще закупка производилась мелкими скупщиками. Это были или постоянные партнеры фирм, работавшие за определенный процент, или же лица, ведущие дело самостоятельно и перепродающие скупленный хлеб агентам фирм. Зачастую между этими скупщиками и производителями находился еще класс деревенских торговцев и кулаков, ссужавших крестьян товаром и деньгами, а получавшим по ссудам не деньгами, а хлебом. Таким образом, хлеб проходил нередко через одного, двух, а то и трех посредников. Хлеб мелкого производителя, если не удавалось просто опустить цену, попадал в целую систему обмеривания, обвешивания и т. д. В итоге крестьяне, являясь главными поставщиками ссылаемого за границу зерна, оказывались всецело в руках посредников.

В несравнимо более благоприятных условиях находились крупные землевладельцы, имевшие возможность длительный срок сохранять зерно, продавая его затем в лучшее время большими партиями и непосредственно главным агентам фирм. Впрочем, и здесь немалые возможности для спекуляций порождало отсутствие классификации зерна, что вкупе с обилием посредников свидетельствовало о чудовищной недоразвитости русского аграрного рынка.

**МОРСКИЕ ПОРТЫ И РЫНОК КРЫМСКОГО ПОЛУОСТРОВА
В ПОСЛЕДНЕЙ ЧЕТВЕРТИ XIX – НАЧАЛЕ XX В.**

Самой серьезной проблемой Севастополя оставалась теснота коммерческого порта. В 1883 г. была даже создана Комиссия, состоявшая из представителей города, экспортеров, судовладельцев и представителей Лозово-Севастопольской железной дороги, которая приняла решение ходатайствовать о расширении территории порта. О каком, однако, ходатайстве могла идти речь, если уже в 1886 г. начались правительственные изыскания для переноса коммерческого порта из Южной бухты в одну из других севастопольских бухт.

В 1886 г. Севастополь стал лидером в экспорте всех видов хлебного зерна. Английская и французская армии, ведущие по всему миру свои колониальные войны, затягиваясь все туже в узел европейских противоречий, при помощи фирмы «Дрейфус и К^о» получали миллионы пудов хлеба из Севастополя, разрушенного ими тридцать лет назад.

В 1891 г. страну постиг крупнейший неурожай, следствием которого стал голод. И хотя в Крыму и в районе Лозово-Севастопольской железной дороги удар неурожая не был столь ощутимым, как по всей остальной России, последствия его для экспорта сельскохозяйственной продукции стали катастрофическими.

Рост экспортных цен на хлеб, вызванный то ли окончанием мирового аграрного кризиса, то ли нехваткой русского зерна на европейском рынке, лихорадочные поиски товаров, которые могли бы заменить хлеб в экспорте, махинации на хлебном рынке, словом, полная его дезорганизация стали приметами 1891 года.

В 1890 г. во изменение предыдущего решения было определено передать не только Южную бухту, но и весь Севастопольский рейд в исключительное распоряжение морского ведомства и перенести Севастопольский коммерческий порт в Феодосию. Однако вскоре решено было оставить порт в Севастополе до 1 сентября 1895 г. 1894 год стал последним годом бесспорного преобладания Севастополя как экспортного пункта в Крыму. Внешняя торговля возродила Севастополь, и данные, приведенные в специальном исследовании Севастопольской Городской Думой, лишь подтверждают это, несмотря на то, что и к 1894 г. численность населения города не достигла уровня довоенного 1853 года:

Таблица 1.

Севастополь	Конец 60-х годов	1875 г.	1889 г.	1894 г.
Население (без войск)	8300 чел.	11000 чел.	25200 чел.	30500 чел.
Жилые строения	1144	1850	3700	4200
Городские доходы	13 000 руб.	46 000 руб.	309 000 руб.	416 000 руб.
Фабрики и заводы	4	4	33	27
Рабочие на них	308 чел.	840 чел.	1798 чел.	1362 чел.
Годовой оборот промышленности	209 000 руб.	704 000 руб.	4 068 000 руб.	2 860 000 руб.
Обороты порта	1 366 000 руб.	2 810 000 руб.	44 709 000 руб.	43 350 000 руб.
Обороты банков: Государственного, Городского и Взаимного Кредита	200 000 руб.	7 623 000 руб.	88 800 000 руб.	91 000 000 руб.

В 1895 г. время окончательной передачи севастопольского рейда морскому ведомству вновь было отсрочено. На этот раз – до 1 сентября 1899 г. При этом оговаривалось, что западная часть Южной бухты будет открыта для нужд местного торгового судоходства. В 1895 г. состоялось открытие Феодосийского торгового порта как экспортного пункта общегосударственного значения, соединенного веткой Джанкой – Феодосия с Лозово-Севастопольской железной дорогой еще в 1892 г. Процесс перераспределения грузопотока от Севастополя в пользу Феодосии и других портов Северного Причерноморья интенсифицировался и был завершён уже к 1897 г., когда Севастополь окончательно утратил значение как экспортный пункт.

В течение 1892-1895 гг. более чем вдвое увеличились объёмы экспорта зерна из Евпатории. Несмотря на то, что железная дорога до Евпатории была построена только в 1914г., это стало результатом завершившихся к концу 80-х годов XIX в. колонизации пустующих земель и, практически, полной распашки угодий, пригодных для производства зерна.

Двадцатилетие активной деятельности Севастополя как торгового порта стало для Крыма тем фундаментом, на котором в дальнейшем развивалась экономика полуострова. Лозово-Севастопольская железная дорога, построенная из стратегических соображений, превратилась затем и сама, уже для Крыма, в важнейший фактор хозяйственного развития, позволивший ускорить на полуострове объективные процессы эволюции рынка. В течение пяти лет, с 1893-го по 1897 гг., Феодосия и Севастополь, обеспеченные железной дорогой, работали вместе во внешней торговле Крыма. Наконец, эстафета была окончательно передана Феодосии, а Севастополь, расставшись с купеческой рубашкой, навсегда облачился в военно-морской мундир. С окончанием деятельности Севастопольского коммерческого порта завершилась целая эпоха в истории внешней торговли Крыма, эпоха развития крымского рынка «вширь», время экстенсивного развития крымской, пока ещё аграрной, экономики.

Именно в это двадцатилетие началась и завершилась колонизация полуострова, были распаханы практически все пригодные для выращивания хлеба земли, проведены важнейшие транспортные коммуникации, положено начало развитию местной промышленности, в частности, мукомольной. Крым окончательно стал составляющей общероссийского рынка, важным экспортным зерновым районом страны.

Кроме зернового хлеба весомую прибавку в экспорте 1901 г. из Керчи дал чугуна в слитках, производства местного металлургического завода. Чугуна вывезли 823600 пудов на 482100 руб., в 1904 г. – 3188244 пудов чугуна в слитках на сумму 1634000 руб.

В начале XX в. в торговле Керчи с Турцией примечательным было снабжение монастырей Старого Афона, куда отправляли рыбу, икру и муку. В 1903 г. в Турцию и Старый Афон было вывезено 20498 пудов товаров на сумму около 40000 руб. В том же году был завершён проект сооружения в Керчи глубоководного порта, однако начало войны с Японией отодвинуло его рассмотрение в правительстве на неопределённое время.

Учреждённый в 1871 г. Русский для внешней торговли Банк в январе 1907 года открыл единственное в Таврической губернии агентство в Евпатории и предоставил ему право выдачи ссуд и авансов под товары и товарные документы, выдачи ссуд

под процентные бумаги, приема денег на вклады и текущие счета и уплаты по вкладам и чекам за счет Херсонского отделения Банка, выдачи и оплаты переводов, инкассо и исполнения других поручений. Это снимало большое количество проблем для торговавших при Евпаторийском порте «Русского Общества вывозной торговли», Торгового дома «Луи Дрейфус и К^о», Евпаторийского 2-й гильдии купца Герша Исааковича Френкеля, Торгового дома «Карл Мартен», Российского Транспортного и Страхового Общества, Дворянина Самуила Моисеевича Пампулова, РОПиТО (Российское общество пароходства и торговли) и других.

Феодосия, крупнейший экспортный пункт на Крымском полуострове, играла особую роль во внешней торговле не только с точки зрения объемов вывоза, но и в связи с целым рядом специфических факторов, влиявших на ход внешнеторговой деятельности. Феодосия была всегда естественным вывозным портом богатого хлебородного района, включавшего степную и часть горного участка Крымского полуострова, причем хлеб этого района всегда высоко ценился на зарубежных рынках. Оборудование порта и проведение железной дороги не только расширили зону тяготения, которая включала в себя полосу до 100 верст в обе стороны вдоль Южных железных дорог до Харькова и даже Курска, но и обусловили довольно узкую специализацию портовых сооружений, предназначенных почти исключительно для экспорта хлеба.

Способы торговли хлебом зависели от размеров оборотного капитала и специализации торговцев. Одни закупали и отправляли хлеб по приказу своих иностранных патронов, другие производили операции на основании ранее совершенных продаж, третьи, скупая хлеб по различным ценам, набивали им арендуемые в городе амбары и ждали выгодного спроса среди местных экспортеров или за границей на основании информации своих агентов.

На две трети торговля хлебом в Феодосии находилась в руках наиболее крупных фирм «Луи Дрейфус и К^о», «М.Нейфельд и К^о» и «Бр.Тубино и К^о», которые, контролируя торговлю и в других портах, влияли на цены и технологию торговли. По всему хлебородному Югу, чаще всего не севернее Харькова, рассылались их агенты – служащие, а на крупных станциях создавались целые организации с кассирами, бухгалтерами и писцами. Каждому такому отделению представители фирмы из Феодосии диктовали по телеграфу условия покупки хлеба, а те, в свою очередь, рассылали по окрестным помещикам и крестьянам скупщиков, также состоявших на жаловании у фирмы.

До 1910 года крупные фирмы работали без помощи банков. Фирмы поменьше и скупщики торговали на занятые деньги. После открытия в Феодосии второго в Крыму (после Евпатории) отделения Русского для Внешней торговли Банка не имевших дела с банками фирм осталось только две: «Луи Дрейфус» и «Нейфельд», которые, скупая хлеб на местах за наличные деньги, отправляли его сразу в Феодосию, на пароход. В керченском порту работали три коммерческих предприятия: «Луи Дрейфус и К^о» по экспорту зерна, фирма Гинзбурга по экспорту соли и продуктов ее выварки и фирма братьев Обершмуклер, экспортировавшая хлеб и занимавшаяся мукомольным производством.

Огромный урожай 1909 года помирил всех конкурентов. Зерна не просто хватило всем портам – его не успевали вывозить. Озимая пшеница, составлявшая основу экспорта Крыма, пользовалась за границей весьма высокой репутацией благодаря своим уникальным хлебопекарным качествам. Главным покупателем и потребителем крымской пшеницы в Европе была Швейцария, хлеб в которую поступал из крымских портов через Роттердам и Марсель, выписанный заблаговременно через крупные торговые дома. Важнейшим потребителем крымской твердой пшеницы после Швейцарии была Италия, закупавшая высококачественное зерно для своей бурно развивающейся макаронной промышленности. Источником высокой репутации крымской пшеницы были, во-первых, климат полуострова, дающий возможность, благодаря умеренному, но достаточному количеству атмосферных осадков получить дородное и почти стекловидное зерно и, во-вторых, производители этого зерна – зажиточные землевладельцы, русские и немцы-колонисты, пользовавшиеся авторитетом аккуратных и добросовестных хозяев. Благодаря им зерно крымской озимой пшеницы поступало на рынок достаточно чистым и однородным и превосходило любое другое как в натурном весе, так и по чистоте. Прекрасная мука, получавшаяся из крымской пшеницы, находила себе обеспеченный сбыт.

В общую сумму морских перевозок вкладывали свою лепту все населенные пункты, расположенные вдоль побережья. Если ограничиться пунктами, учтенными таможенной статистикой (не менее 50000 пудов в год, включая большой и малый каботаж), то на Черном и Азовском морях их было 45, в том числе в Крыму: Бакал, Евпатория, Севастополь, Балаклава, Ялта, Алушта, Судак, Феодосия и Керчь. В 1908 г. по полному грузообороту они занимали соответственно места: Феодосия – 10-е, Керчь – 11-е, Евпатория – 13-е, Севастополь – 19-е, Ялта – 20-е, Бакал – 28-е, Алушта – 38-е, Судак – 41-е, Балаклава – 44-е. Однако в экспорте участвовали лишь Бакал, Евпатория, Севастополь, Феодосия и Керчь. Причем вывоз из Бакала, Севастополя и Керчи был ничтожен, а кроме Евпатории лишь Ейск на Юге не был обеспечен рельсовыми путями из портов с годовым грузооборотом не менее 10 миллионов пудов.

Выводы:

Деятельность морских торговых портов оказывала определяющее воздействие на развитие всего хозяйственного комплекса полуострова. Существенное отставание от наиболее развитых европейских стран с точки зрения глубины развития рынка компенсировалось высокими темпами хозяйственных преобразований, роста населения и его занятости в промышленности.

В Крыму, окончательно включенном к концу XIX в. в общероссийский аграрный рынок, обладавшем передовыми формами сельского хозяйства, прекрасным климатом, удобным географическим положением в условиях избытка рабочей силы созрели все условия для начала следующего этапа развития рынка – диверсификации промышленности и развития естественных отраслей полуострова: переработки сельхозпродуктов, строительной, винодельческой, курортной.

Список использованных источников и литературы

1. Ден В.Э. Положение России в мировом хозяйстве. Анализ русского экспорта до войны. Статистический очерк. – Пг., 1922. – 168 с.
Den V.E. Polozhenie Rossii v Mirovom Khozyaystve. Analiz Russkogo Eksporta Do Voyny. Statisticheskiy Ocherk. Petrograd: 1922. Print. (In Russian).
2. Довнар-Запольский М.В. Русский вывоз и мировой рынок. – Киев: тип. И.И.Чоколова, 1914. – 46 с.
Dovnar-Zapol'skiy M.V. Russkiy vyvoz i mirovoy rynek. – Kiev: tip. I.I.Chokolova, 1914. – 46 s.
3. Дружинина Е.И. Южная Украина в 1800–1825 гг. – М., 1970.
Druzhinina E.I. Yuzhnaya Ukraina v 1800 – 1825 gg. – M., 1970.
4. Дружинина Е.И. Южная Украина в период кризиса феодализма, 1825 – 1860 гг. – М., 1981.
Druzhinina E.I. Yuzhnaya Ukraina v period krizisa feodalizma, 1825 – 1860 gg. – M., 1981.
5. Захариевич Ф.А. Хлебная торговля в черноморских и азовских портах Южной России. – СПб., 1854. – 52 с.
Zakharievich F.A. Khlebnaya trgovlya v chernomorskikh i azovskikh portakh Yuzhnoy Ros-sii. – SPb., 1854. – 52 s.
6. Золотов В.А. Хлебный экспорт России через порты Черного и Азовского морей в 60-90-е годы XIX в.. – Ростов н/Д, 1966. – 207 с.
Zolotov V.A. Khlebnyy eksport Rossii cherez porty Chernogo i Azovskogo morey v 60-90-e gody XIX v.. – Rostov n/D, 1966. – 207 s.
7. Измest'ева Т.Ф. Россия в системе европейского рынка. Конец XIX – начало XX в. (опыт количественного анализа). – М.: Изд-во МГУ, 1991. – 192 с.
Izmest'eva T.F. Rossiya v sisteme evropeyskogo rynka. Konets XIX – nachalo XX v. (opyt kolichestvennogo analiza). – M.: Izd-vo MGU, 1991. – 192 s.
8. Китанина Т.М. Хлебная торговля России в 1875-1914 гг. Очерки правительственной политики. – Л., 1978. – 287 с.
Kitanina T.M. Khlebnaya Torgovlya Rossii v 1875-1914 Gg. Ocherki Pravitel'stvennoy Politiki. Lenin-grad: 1978. Print. (In Rus-sian).
9. Кнушевицкий С.А. Обзор коммерческой деятельности южнорусских портов. – Харьков, 1910. – 205 с.
Knushevitskiy S.A. Obzor Kommercheskoy Deyatel'nosti Yuzhno-russkikh Portov. Khar'kov: 1910. Print. (In Russian).
10. Костров Н.Н. Торговля России с Италией и наш вывоз сельскохозяйственных продуктов в эту страну. – М.: т-во, тип. А.И.Мамонтова, 1915. – 248 с.
Kostrov N.N. Torgovlya Rossii s Italiy i nash vyvoz sel'skokhozyaystvennykh produktov v etu stranu. – M.: t-vo, tip. A.I.Mamontova, 1915. – 248 s.
11. Кунцевич Ф.П. Экспорт хлеба за границу и его влияние на развитие зернового хозяйства в Таврической губернии в конце XIX – начале XX в. // Ежегодник по аграрной истории Восточной Европы. 1968. – Л., 1972. – с. 263-273.
Kuntsevich F.P. Eksport khleba za granitsu i ego vliyanie na razvitie zernovogo khozyaystva v Tavricheskoy gubernii v kon-tse XIX – nachale XX v. // Ezhegodnik po agrarnoy istorii Vostochnoy Evropy. 1968. – L., 1972. – s. 263-273.
12. Лепешинский В. Лозово-Севастопольская железная дорога в коммерческом отношении. – Харьков, 1896. – 84 с.
Lepeshinskiy V. Lozovo-Sevastopol'skaya zheleznaya doroga v kommercheskom otnoshenii. Khar'kov: 1896.
13. Маркевич А.И. Таврическая губерния во время Крымской войны. – Симферополь, 1994. – 267 с.
Markevich A.I. Tavricheskaya guberniya vo vremya Krymskoy voyny. – Simferopol', 1994. – 267 s.
14. Нифонтов А.С. Зерновое производство России во второй половине XIX в.. – М., 1974. – 318 с.
Nifontov A.S. Zernovoe proizvodstvo Rossii vo vtoroy polovine XIX v.. – M., 1974. – 318 s.
15. Осипов А.Н. Русские сельскохозяйственные продукты на рынках Турции и Египта. – СПб.: тип. В.Демакова, 1891. – 90 с.

Osipov AN. Russkie sel'skokhozyaystvennye produkty na ryinkakh Turtsii i Egipta. Saint Pe-tersburg: 1891.

16. Покровский С.А. Внешняя торговля и внешняя торговая политика России. – М., 1947. – 404 с.

Pokrovskiy S.A. Vneshnyaya trgovlya i vneshnyaya trgovaya politika Rossii. – М., 1947. – 404 с.

17. Федоров М.П. Хлебная торговля в главнейших русских портах и в Кенигсберге. – СПб., 1888. – 466 с.

Fedorov M. P. Khlebnaya trgovlya v glavneyshikh russkikh portakh i Kenigsberge. Saint Pe-tersburg: 1888.

Martsinovskii P.N. SEAPORTS AND MARKET OF THE CRIMEAN PENINSULA AT THE LAST QUARTER XIX - BEGINNING XX CENTURY // Scientific Notes of Crimean Federal V. I. Vernadsky University. – Series: Historical Science. – 2015. – Vol. 1, No. 2. – P. 63–75.

Close connection between Crimean economy and seaborne trade has always been a distinctive feature of the peninsula. The actuality of this problem persists today. Projects of construction of new ports, renovation of the old building and the associated transport communications are always on the agenda in the work of all, without exception, of the Crimean governments. This is the geographical location of Crimea. It makes decisive importance in the economy of the peninsula transport and transit component, which share over time, will only increase, not least due to the expansion of economic relations with other regions of the Russian Federation, Turkey, the Caucasus and the Middle East.

This article is merely export activities of sea ports of the Crimea in the last quarter of XIX - early XX century in the context of the influence of the activity on the market of the peninsula, the functioning of the all economic complex. Activities of the Commercial Seaports have a decisive impact on the development of the entire economic complex of the peninsula.

In 1874 the railway line reached Simferopol. It marked the end of the archaic transport links Crimean port with agricultural areas of the peninsula and from outside the Crimea. It remained to finish the railroad to the most important export item. In terms of export trade Feodosiya was the most promising port. It is no coincidence one of the first planned road was planned line that would connect the center of the black-earth Russia to the port of Feodosiya. The failure of the General Society has prevented the implementation of the plan. Then change the reality in international affairs resulted in the need for the implementation of vital projects for the country, needs not only and not so much at the center of a large export trade in the peninsula, but in a powerful naval base. And the choice fell on Sevastopol.

Feodosiya had, of course, a lot of advantages over Sevastopol as a grain port but is carrying out the railway to Sevastopol and Crimea in 1875 saved from the scourge of new impending war. Commissioning of the railroad created the conditions for an intense colonization. Considering the route of the railway line, the ratio of exports through separate ports of the peninsula, the conditions of agriculture in the various parts of the Crimea, the alternation productive and lean years, especially local merchants, foreign economic and political conditions, the general trends of development of commodity agricultural farm in southern Russia and other factors, we can conclude that the slow process of colonization of the Crimea became more or less progressive and systematic character only with the conduct of Lozovo-Sevastopol railway, which supports the further development of the situation on the peninsula and on the other hand, rejects the view of the alleged accelerated colonisation Crimea by Russians and Ukrainians after the mass emigration of the Crimean Tatars.

In 1895 the opening of Feodosiya trade port as an export item of national importance, connected branch Dzhankoy - Feodosiya with Lozovo-Sevastopol railway still in 1892. The process of redistribution of traffic from Sevastopol to Feodosiya and other ports in the Northern Black Sea intensified and was completed by the 1897, when Sevastopol finally lost importance as an export item.

Already since 1883 the colonization of vacant land has a positive impact on exports from the port of Yevpatoriya, because in addition to reducing the population, carrying the railway line to the port of Sevastopol Yevpatoriya deprived of some of his agricultural area. Feodosiya, the largest export item in the Crimean peninsula, played a special role in foreign trade, not only in terms of export volumes, but also in connection with a number of specific factors that influence the course of foreign trade. Feodosiya was always a natural port of export grain-rich region which includes steppe and mountain area of the Crimea, and the bread of the area has always been highly valued in foreign markets. A substantial gap from the most developed European countries in terms of the depth of market development was offset by high rates of economic reforms,

*МОРСКИЕ ПОРТЫ И РЫНОК КРЫМСКОГО ПОЛУОСТРОВА
В ПОСЛЕДНЕЙ ЧЕТВЕРТИ XIX – НАЧАЛЕ XX В.*

population growth and employment in the industry. In Crimea, finally turned to the end of the XIX century. into the Russian agricultural market with advanced forms of agriculture, wonderful climate, favorable geographical position in terms of labor surplus ripe conditions for the next stage of development of the market - industrial diversification and development of the natural branches of the peninsula: the processing of agricultural products, construction, wine, spa.

Keywords: market, trade, export.