

# ИСТОРИЧЕСКИЕ НАУКИ И АРХЕОЛОГИЯ

УДК 94(470):332.143+(477.75)

**Аджиева Л.С.**, кандидат исторических наук, доцент, Евпаторийский институт социальных наук (филиал) ФГАОУ ВО «Крымский федеральный университет имени В.И. Вернадского» (Россия)

## ТРАНСПОРТНАЯ ОТРАСЛЬ И ЕЕ ВЛИЯНИЕ НА ЭКОНОМИКУ КРЫМА (1861 - 1917 гг.)

В статье раскрываются особенности развития транспортной отрасли и ее влияние на экономику Крыма в 1861-1917 гг. Развитие экономики, торговых отношений, курортно-туристической сферы к началу исследуемого периода тормозило отсутствие нормальных путей сообщения, ограниченное количество видов и стоимость транспорта. Особое внимание в статье уделяется развитию транспортных сетей, дорог, портов, железнодорожной сети, а также трамвайному сообщению. Отмечается, что к середине XIX в. на полуострове сложились некоторые предпосылки экономического развития, замедлились миграционные процессы, намечался рост населения. Однако Крымская война эти начинания свела к нулю и показала острую необходимость преобразований всех сфер экономики полуострова, в том числе и транспортной. Расширение и восстановление имевшихся, строительство новых дорог, в том числе шоссейных, увеличение видов транспорта, активное применение морского транспорта с целью доставки товаров/грузов и пассажиров пароходами (в том числе для морских прогулок), создание железнодорожной сети, открытие трамвайного сообщения привели к положительным сдвигам в социально-экономическом развитии Крыма. Объемы экспорта и импорта возросли, открывались новые предприятия, развивались традиционные отрасли сельского хозяйства, получившие новые перспективы сбыта своей продукции как за границу, так и на внутренние российские рынки. В годы Первой мировой войны показатели некоторых отраслей снизились, в других, напротив, наметился рост. Это было связано с особенностями внешнеполитических и внешнеэкономических отношений России. Все эти процессы шли параллельно с утверждением капиталистических отношений и модернизационными процессами, охватившими отрасли экономики полуострова.

**Ключевые слова:** транспорт, экономика, порт, дороги, железная дорога, трамвай, Крым, Российская империя.

**DOI:** 10.22281/2413-9912-2020-04-03-09-16

К середине XIX в. в Крыму сложились определенные предпосылки для экономического роста. Позади был сложный период. Усилиями отдельных государственных деятелей была заложена основа будущего успешного развития полуострова. В частности, были проложены первые шоссейные дороги (в 1820-е гг. от Перекопа до Севастополя, от Симферополя до Керчи, от Симферополя до Евпатории, затем в Ялту и Алушту, позже - до Судака и Феодосии), налаживалась инфраструктура городов. Стали формироваться условия для развития транспортной отрасли.

Производимую продукцию, особенно в сельском хозяйстве, было сложно вывозить за пределы полуострова, сохранив ее качество. Для производства также необходимы были комплектующие, доставка которых к месту назначения в регионе, особенно на Южный берег, была крайне неудобной и даже опасной для жизни перевозчиков. Так, на некоторых участках горных дорог случались оползни, либо дороги настолько были узкими, что по ним едва ли на лошади могли проехать, нежели на чем-то другом, более крупном.

Сложности с доставкой, длительность

перевозок в связи с расстоянием и плохим состоянием дорог способствовали удорожанию товаров для конечных потребителей. По сути, сухопутным путем для крымских товаров материковая часть Российской империи напрямую была недоступна, и наоборот, товары из других регионов на рынки полуострова доставлялись в основном морским путем. В общем, слаборазвитая транспортная отрасль тормозила развитие внутреннего рынка и товарооборота, курортной сферы.

Еще одним важным аспектом было то, что неразвитость транспорта и инфраструктуры негативно сказывалась на развитии курортов и туризма.

Крымская война свела на нет ранее достигнутые успехи, а также показала острую необходимость развития транспортной сферы и в целом экономики полуострова.

Таким образом, в исследуемый период развитие транспорта в Крыму стало первоочередной задачей для власти, которая и ранее проводила политику благоприятствования отраслям экономики полуострова.

Анализ литературы показал, что от-

дельные аспекты изучаемой проблемы затрагивали исследователи дореволюционного периода [5; 6; 13-15], а также советские и современные исследователи [16; 1-4; 7-12; 17]. Таким образом, необходимо выяснить особенности развития транспортного сектора и его влияние на экономику Крыма в 1861-1917 гг.

В первой половине XIX в. из видов транспорта на полуострове использовали мажару (большая телега с решётчатыми боковыми стенками), почтовых лошадей либо езду верхом. Вплоть до середины века неудовлетворительное состояние дорог и высокая стоимость проезда были серьезной проблемой.

После окончания Крымской войны транспортная система региона была в полном упадке и представляла собой тропы и дороги без покрытия. Первостепенной задачей была разработка законодательства, чтобы запустить процесс строительства дорог. Министерство путей сообщения издавало указы, согласно которым по всей империи расширяли и улучшали дорожные покрытия. Урегулирование на законодательном уровне уменьшило произвол со стороны владельцев железных дорог и в целом благоприятно отразилось на качестве строительства дорог, а также стоимости (к 1880-м гг.) проезда.

Власть в полной мере осознала необходимость реформ. Особое внимание уделяли восстановительным работам, созданию новой транспортной сети и преобразованиям в экономической сфере.

Лишь в 1860-е гг. с началом модернизации появился современный на тот момент транспорт (каре́та, омнибус, фаэтон, экипаж и др.). Шоссейные дороги были платными. Евпатория, Феодосия стали коммерческо-торговыми городами, Севастополь и Керчь к этой категории присоединились позже. В эти города завозили различные восточные, европейские и средиземноморские товары и продукты, а на экспорт в Османскую империю, Италию, Англию, Норвегию, Австралию, Швейцарию вывозили крымскую продукцию. Спросом пользовалась пшеница местных твердых сортов, а также фрукты, вино, табак, металлолом, шкуры, и пр. [1, с. 9-12]. Для успешного ведения дел на полуострове работали экспортные российские и иностранные конторы и кредитные учреждения.

Миграционные процессы на полуострове, а также войны, в которых был задействован Крым, привели систему хозяйствования в кризис [2, с. 147-148]. Развитие дорожной инфраструктуры было ключом на пути к улучшению товарооборота, увеличению посещения региона гостями, и выходу из сложившейся ситуации. Проблемы с волнами миграций крымских татар правительство пыталось решить приглашением на полуостров колонистов. Приезжавшие на постоянное проживание в регион колонисты открывали образцовые хозяйства, новые предприятия, частные хозяйства, используя инвестиции и государственную поддержку. Отчасти им удавалось успешно претворять в жизнь планы, однако, не зная специфики климата и особенностей ведения хозяйства на полуострове, колонисты часто сталкивались с засухами, неурожаями и иными проблемами.

После приобретения имения в Ливадии Александром II в Крыму начали скупать землю, особенно на Южном берегу, где постепенно стала складываться курортно-рекреационная зона. Каждое прибытие членов императорской семьи на полуостров означало наплыв приезжей публики из числа аристократии и буржуазии, что требовало помимо развитой инфраструктуры обеспечения транспортом и улучшенными путями сообщения.

Внутренние перевозки пассажиров и грузов осуществлялись по старым тропам и трактам, для перегона скота были скотогонные тракты и соляные пути.

В послевоенный период социально-экономическая обстановка в Крыму стала постепенно меняться: на полуострове развивались капиталистические отношения. Началось расширение и обновление шоссе́йных дорог. И именно в Ливадии были проведены первые работы. В 1874-1884 гг. на полуострове было построено более десяти шоссе́йных дорог общей протяженностью более 205 км.

К 1902 г. в Крыму дорожная сеть значительно расширилась и составляла более 800 км с каменным покрытием, 5229,3 тыс. км грунтовых дорог [11, с. 60]. В результате проведения дорожных работ на полуострове были созданы условия для закладки железнодорожных коммуникаций.

Учитывая ресурсы полуострова, власть активно развивала морской транспорт. В

Крыму размещалась более половины всех суден России, основная задача которых заключалась в экспорте и грузопассажирских перевозках. В период второй половины XIX в. на полуострове функционировали порты в Евпатории, Севастополе, Керчи, Феодосии, Ялте.

Небольшие города, в которых создавались порты, например, Евпатория, Феодосия, быстро развивались, становясь достаточно оживленными. Морские перевозки способствовали становлению и развитию курортов и туризма, что пополняло местные бюджеты и давало дополнительные средства к существованию населения края. Были организованы морские прогулки катерами и пароходами для приезжей публики. Именно это способствовало решению проблемы слаборазвитых сухопутных дорожных сетей. Порты, выполняя насущную экономическую функцию, играли не менее важную стратегическую роль, как, например, Севастополь, бывший длительное время опорным пунктом ЮБК.

В 1856 г. под руководством М.И. Кази из Севастополя была создана компания коммерческих портов Крыма Русское общество пароходства и торговли (РОПиТ). Пароходное сообщение играло важную роль для Крыма. Этот вид транспорта позволил относительно безболезненно пережить запрет России иметь военный флот. Развитие данного сообщения тормозилось отсутствием причалов и пристаней. Ситуация изменилась к концу века, когда практически каждый курортный уголок имел пристань. Интересен тот факт, что развитию пароходства прокладка железнодорожного полотна никоим образом не помешала, напротив, «морских» пассажиров стало еще больше [8, с. 81-82].

Южную бухту Севастополя сделали коммерческой. В 1863 г. начала свою работу городская таможня. Спустя четыре года Севастопольский торговый порт наладил связи с другими государствами. Так, за 1867 г. в порту побывало почти 500 судов, из них около 10% - иностранных.

С 1870-х гг. наличие торгового порта сделало Севастополь крупным зерновым экспортным центром. РОПиТ наладило регулярные рейсы в Стамбул, также имелись договоренности с американскими, европейскими и ближневосточными портами [7, с. 99-100].

Начиная с 1875 г., Севастополь стал

официально коммерческим портом, что позитивно отразилось на развитии города. Были налажены междугородние и заграничные рейсы. Развитию Севастопольского порта мешала теснота. В 1883 г. были попытки расширения его территории, однако осуществить это было невозможно.

С середины 80-х гг. XIX в. стал преобладать южный рынок грузоперевозок. Именно в это время Севастополь взял на себя большую часть перевозок. С восстановлением права России иметь флот на Черном море, стал вопрос о необходимости одновременного существования военного и коммерческого порта в Севастополе. После длительных обсуждений Комитет министров перенес порт в Феодосию (1890 г.), а Севастопольский порт после модернизации стал военно-морской базой Черноморского флота. С одной стороны, это дало толчок развитию Феодосии, с другой, - изменило характер развития Севастополя.

Хорошие показатели экспорта-импорта показывал Феодосийский порт. Так, в 1858-1862 гг. они составляли 843 тыс. руб. и 592 тыс. руб. соответственно, при этом здесь побывало более 400 кораблей иностранных государств [17, с. 9]. Вслед за переносом флота в Феодосию потянулись и крупные торговые компании, для которых дополнительно построили 4 пристани и порядка 28 складов для хранения товаров. В Феодосийском порту помимо российских у причала могли стоять любые иностранные суда.

В 1895 г. перенос коммерческого торгового порта из Севастополя вновь отсрочили вплоть до 1 сентября 1899 г. С этой целью использовали Южную бухту. Несмотря на это, Феодосия в качестве ведущего коммерческого порта начала функционировать с 1895 г. Уже в 1897 г. Феодосийский порт опередил Севастопольский [9, с. 69]. С 1899 г. благодаря наличию коммерческого порта торговля в Феодосии стала расширяться, что положительно сказалось на развитии города. На экспорт, по-прежнему, вывозили преимущественно зерно.

Немаловажную роль для морского транспорта играл Керченский порт. Учрежденный в 1821 г., порт был предназначен для экспортной торговли. Все иностранные суда обязаны были проходить карантин именно здесь. Когда к Керчи провели железную дорогу, транспорти-

ровка товаров упростилась, ускорилась отгрузка товаров. В конце XIX в. порт был реконструирован так, чтобы пароходы длиной до 200 м с осадкой до 8,2 м могли стоять на причале. В целом, на начало XX в. в Керчи было 9 пристаней. В 1914 г. пристани сменили защитными сооружениями. Так, были построены Защитный и Генуэзский молы.

В годы Крымской войны евпаторийский порт серьезно пострадал, поэтому здесь велись восстановительные работы. Евпаторийский порт, по праву, занимал второе место по показателям. Так, в 1858-1862 гг. здесь побывало более 1400 иностранных судов, показатели экспорта превышали импорт почти в 2,8 раза и составляли 362 и 130 тыс. руб. соответственно. Позже порт принимал более 2100 кораблей, а его оборот составлял 7 млн руб. [17, с. 9].

В 1875 г. была построена первая пристань для осуществления перевозок пассажиров вдоль берегов Крыма. В 1880-1890 гг. построили еще одиннадцать грузовых пристаней. Благодаря объявлению свободной экономической зоны в Евпатории город очень быстро стал лидером среди портов-экспортеров полуострова. Здесь одновременно на причале могли стоять до 200 судов. Были налажены торговые отношения с иностранными компаниями. Экспорт Евпаторийского порта составляли сырьевые товары: хлебные зерновые культуры, шерсть, невыделанные кожи, овчина, смушка, сало, масло коровье и соль [3, с. 8].

Южный берег Крыма из-за горной местности длительное время был труднодоступен для тех, кто хотел побывать здесь. Сложности с перевозками пассажиров и доставкой грузов обусловили создание в Ялте порта. Усилиями графа М.С. Воронцова в 1837 г. порт был построен. В 1860-х гг. Ялта стала излюбленным местом для отдыха царствующих особ. Поэтому власти начали строительство причалов для прибытия членов семьи Романовых и приближенных к императорским особам. Также порт упростил доставку грузов и пассажиров на Южный берег. В этот период для соединения Петербурга и Севастополя проводили новую ветку железной дороги. До 1887 г. из-за сильных штормов порт дважды перестраивали, пока не построили каменный мол. Обновленный порт был удлинен и расширен и приобрел знакомый ныне вид.

Из Ялты осуществляли грузопассажирские перевозки, а также экспортировали местные товары. Налаживались внутренние перевозки, что позволило регулярно осуществлять перевозки между городами Причерноморья и Приазовья [11, с. 61].

В 1885 г. из портов Крыма было экспортировано: из Севастопольского - 17,7 тонны овечьей шерсти, более 10 тыс. единиц скота и около 600 лошадей; из Евпаторийского - 144,1 тонны соли, 376,7 тонны семян льна, 17,7 тонны невыделанных кож, 472 тонны необработанной шерсти; из Феодосийского - 193,2 тонны семян льна, 60,6 тонны соли, 43,1 тонны сырых кож; из Керченского - 70,1 тонны пшеничной муки, 79,1 тонны красной икры, 16,8 тонны иной икры, 75,8 тонны соленой, копченой рыбы, 2,25 тыс. тонны семян льна, 212,9 тонны семян масличных, конопляных и сурепных растений, 452 тонны выжимок из семян, 122,9 тонны необработанных кож, 236 тонн угля [9, с. 66].

В 1909 г. в порты полуострова зашло 7139 кораблей, общий грузооборот составил 34 тыс. пуд. [9, с. 72].

Вторая половина XIX - начало XX вв. ознаменовалась крупным железнодорожным строительством в Российской империи. Этот бум не обошел стороной Крым. Однако здесь были определенные сложности. Бюрократические моменты, внешнеполитические отношения, сложное финансовое положение страны не позволили реализовать целый ряд крымских проектов (например, железную дорогу в Ялту так и не протянули). Развитие железнодорожного транспорта значительно расширял, ускорял и удешевлял товарооборот между различными регионами Российской империи.

Прокладка железной дороги до Симферополя ознаменовала новый этап развития дорожно-транспортной системы, разрушение старых и формирование новых транспортных связей между экономическими районами полуострова и с материком, связала Крым с иными промышленно-торговыми центрами. Этот фактор сделал железнодорожное сообщение ведущим видом транспорта.

Доведение железнодорожного полотна в 1875 г. до Севастополя предопределило успешное развитие города и сделало возможным привлечение в Крым поселенцев. Актив-

ное заселение полуострова в 1880-х гг. привело к росту производимой продукции, что позволило увеличить обороты экспорта.

В 1892 г. было завершено строительство железной дороги от Джанкоя до Феодосии, что предопределило заработок местного населения: появилась возможность вывозить товар и продавать его по рыночной цене. Периодически проводили ярмарки вдоль железных дорог. В 1900 г. было проложено керченское железнодорожное направление. К этому времени железнодорожная сеть составляла 740 км [11, с. 59]. В 1915 г. начало функционировать евпаторийское направление.

Первоначально железнодорожный транспорт больше использовали для перевозки грузов. Но в последствии его усовершенствовали и стали применять и для пассажирских перевозок. Улучшение качества перевозок повлияло на поток гостей на полуостров, и даже появились организации, которые всячески заботились о том, чтобы отдыхающим в Крыму было комфортно. Так, например, отделение Крымско-Кавказского горного клуба занималось устройством стоянок в горах, разрабатывало маршруты пеших туров по Южному берегу Крыма и т.д. [4, с. 28].

Созданная в Крыму железнодорожная сеть в исследуемый период стала предопределяющим фактором экономического развития региона.

Со временем появились водные круизы, была улучшена комфортабельность вагонов, стали более частыми путешествия на автомобилях. Однако в годы Первой мировой войны наметился спад в транспортной отрасли, а также уменьшение потока гостей.

Крым постепенно превращался из потребителя в производителя хлеба. Около 60% выращиваемого зерна приходилось на Севастопольский порт. Экспорт Крымского зерна в основном осуществлялся в Англию, Голландию и Францию. В общероссийском рынке экспорта хлеба Крым занимал не последнее место: Севастополь был на 12, Феодосия - на 19, Керчь - на 26 месте из более, чем 120 таможен страны [9, с. 65].

Открывались новые предприятия (фабрики, заводы, образцовые сельские хозяйства), модернизировались старые, развивался рынок наемного труда. К концу века ведущую

роль в промышленном секторе занимали конвейерные предприятия по изготовлению консерв, мукомольной и табачной продукции, в Севастополе функционировали верфи по ремонту и строительству судов [10, с. 174].

Развитие транспортной отрасли дало толчок садоводству, виноградарству, виноделию, табаководству. Так, в 1870-1890-х гг. на полуострове были увеличены площади под садами, а экспорт свежих фруктов в центральные районы империи вырос в шесть раз и достигал 49,1 тыс. тонн в год [4, с. 76]. Также были увеличены площади под виноградниками с 4674 десятин до 6270 десятин, а в 1893 г. они достигли 9680 десятин [16, с. 44-45; 13, с. 1]. Объемы производства вина также выросли на 30 % до 1,3 млн ведер, что составляло 8% общероссийского производства [5, с. 77; 14, с. 77].

Что касается табаководства, то данная отрасль развивалась с переменным успехом. Так, в 1871-1884 гг. площади под табаком и его валовый сбор в Таврической губернии выросли почти в пять раз и достигли 3905 десятин и 3359,5 тыс. тонн соответственно. В последующее десятилетие погодные температурные колебания привели к сокращению площадей почти в два раза. Развитие отрасли превалировало в Симферопольском и Ялтинском уездах, на долю которых приходилось 53% и 27% и производилось 60% и 27% табака соответственно [15, с. 3-5]. К концу столетия отрасль и вовсе стала неприбыльной: цены на продукцию упали с 60 до 15 руб. за пуд [6, с. 14]. В начале 1900-х гг. усилиями местной власти и табаководов в Ялтинском уезде были наращены объемы производства табака до 120,9 тонны в год (75% от общего объема табака в губернии). К 1917 г. площадь под культурой удалось довести до 3306 десятин. В начале XX в. количество табачных фабрик в губернии выросло с 10 до 18, что объяснялось запретом на ввоз турецкого и македонского табака в годы Первой мировой войны и ростом спроса на отечественную крымскую продукцию [4, с. 69-70].

В августе 1898 г. начали курсировать трамваи в Севастополе, в мае 1914 г. - в Евпатории, в июле 1914 г. - в Симферополе. Этот вид транспорта был безопасен, экологичен и доступен по цене. Только в первый год существования трамвайного сообщения в Севастополе перевезли 0,48 млн. чел., в Евпатории - 0,86 млн.

человек, в Симферополе этот показатель был значительно ниже, что было связано в первую очередь с функциями города: он был ни курортным, ни военным центром и выполнял административные функции [12, с. 399-400].

С появлением автомобилей перестали использовать гужевой транспорт, мажоры заменили экипажами и дилижансами, однако все начинания в данном вопросе принадлежали исключительно предпринимателям. Власть опасалась связываться с новой отраслью, поскольку дело было затратным и не представлялось масштабным на первых порах. Содержание дорог с щебёночным покрытием было очень затратным в части ремонта и поддержания надлежащего состояния, поэтому к 1914 г. было принято решение заменить такие дороги на асфальтные.

В целом, во второй половине XIX - начале XX в. в Крыму значительно изменились сухопутные пути сообщения: некоторые дороги расширили, шоссировали (посыпали щебнем), улучшили (выровняли, продумали ливневые стоки, мостовые сооружения). Появились разные виды гужевого транспорта, постепенно распространили автомобиль. Велось обсуждение прокладки трамвайных путей в городах, что частично было реализовано.

Значительное развитие получил морской транспорт: на полуострове функционировало пять основных порта (в Евпатории, Севастополе, Керчи, Феодосии, Ялте) и несколько вспомогательных (в Судаче, Алуште, Балаклаве). К началу исследуемого периода на полуострове существовали нереконструированные порты и лишь некоторые из них имели бухты, способные принимать современные пароходы. Морские порты играли

важную роль в развитии экономики края. Все порты в том или ином виде были модернизированы (углублены и укреплены), расширены (построены новые бухты).

Морского сообщения было явно недостаточно, поэтому все время ставился вопрос железнодорожного строительства и подведения путей прямо к портам. Периодически центры торговли в силу военных, политических событий, экономической необходимости смещались. Морским транспортом перевозили грузы и гостей полуострова (доставка к месту отдыха, морские прогулки вдоль берегов Крыма).

Завершило формирование транспортной отрасли в Крыму в исследуемый период появление Лозово-Севастопольской железной дороги в 1875 г., а к 1915 г. все крупные портовые города, кроме Ялты, имели железнодорожное сообщение с Симферополем с выходом на материк. Железнодорожное сообщение использовалось для транспортировки грузов и перевозки пассажиров, при чем второе направление постепенно стало не уступать первому, поскольку путь следования значительно сокращался, а сам проезд становился комфортабельным и, главное, - доступным. Железнодорожный бум благоприятно сказался на полуострове: значительно увеличилось грузо- и товарооборот, возросло количество отдыхающих, что положительно отразилось на экономике.

Таким образом, в исследуемый период транспортная составляющая Крыма играла важную роль в экономическом развитии полуострова: способствовала расширению международных торговых и культурных связей, внутреннего рынка сбыта, росту экспорта и импорта товаров, становлению курортно-рекреационной сферы.

### Список литературы

1. Аджиева Л.С. Из истории торговых отношений в городах Крыма (XIX в.) / Л.С. Аджиева, И.Б. Никулина // Актуальные проблемы гуманитарных наук: труды научно-практической конференции (г. Евпатория, 20 мая 2015 г.). Симферополь: ИП Бровко А., 2015. С. 9-13.
2. Аджиева Л.С. Особенности формирования этноконфессиональной структуры населения Крыма в составе Российской империи / Аджиева Л.С., Долецкая С.В., Скрыбина Т.О., Мурадасылова Ш.М., Меджитова Р.И. // Вопросы истории. 2020. №4. С. 142-155.
3. Аджиева Л.С. Торговля в Евпатории и уезде в 1861-1917 гг. / Л.С. Аджиева, Э.И. Комогорцев // The Caucasus: Economical And Social Analysis Journal Of Southern Caucasus. 2015. Volume 09. Issue 03. P. 04-11.
4. Аджиева Л.С. Крим: влада - економіка - докiлля (науковий аспект (1861-1917 рр.): монографія. Саки: ПП «Пiдприємство Фенікс», 2013. 156 с.

5. Базаров А. Виноделие / Отдел IX. Фабрично-заводские производства // Производительные силы России [под ред. В. И. Ковалевского]. СПб.: типографии: А. Леиферта, Исидора Гольдберга, «Экономическая», 1896. С. 76-94.
6. Григорьев З. Симферополь. Кризис табаководства // Южно-русская сельскохозяйственная газета. 1913. № 27. С. 14.
7. Коваленко А.Г. Севастопольский торговый порт в 1867-1886 гг.: «дублер» Одессы? // Экономическая история. Обзорение. Выпуск 12 / Под ред. Л.И.Бородкина. М.: Изд-во МГУ, 2006. С. 99-112. (Труды исторического факультета МГУ: Вып. 35).
8. Мальгин А.В. Русская Ривьера. Симферополь: СОНАТ, 2006. 352 с.
9. Марциновский П.Н. Морские порты и рынок Крымского полуострова в последней четверти XIX - начале XX в. // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Серия «Исторические науки». 2015. Том 1 (67). № 2. С. 63-75.
10. Марциновский П.Н. Основные отрасли фабрично-заводской промышленности Крыма в последней четверти XIX - начале XX века // Актуальные проблемы междисциплинарных исследований в изучении истории, культуры и экономики Крыма: материалы Всероссийской научно-практической конференции. Симферополь: ИТ «АРИАЛ», 2017. С 169-175.
11. Полянская Е.С. Развитие транспортной системы Крыма во второй половине XIX в. - 1914 г. // Экономический журнал. Серия История и археология. 2016. №2 (42). С. 58-72.
12. Полянская Е.С. Становление трамвайного сообщения в Крыму // Молодая наука: сборник научных трудов научно-практической конференции для студентов и молодых ученых (Евпатория, 10-11 ноября 2016 г.). Симферополь: Издательство Типография «Ариал». 2016. С. 399-400.
13. Рыбицкий В. Виноградное хозяйство в Таврической губернии. Ялта: Типография Петрова, 1893. 3 с.
14. Саломон А. Виноделие и погребное хозяйство. СПб.: Типография А. Ф. Девриена, 1888. VI, 117 с.
15. Специальные культуры // Памятная книжка Таврической губернии. Сборник статистических сведений по Таврической губернии. Т. IX. Отдел V [Сост. Статистическим бюро Таврического губернского земства под ред. К.А. Вернера]. Симферополь: Издание Таврической губернской земской управы, Типография газеты «Крым», 1889. 73 с.
16. Шамко Е. Из истории виноградарства и садоводства // Виноградарство и садоводство Крыма. 1963. № 1 (63). С. 44-45.
17. Шкунов В.Н. Крым во внешнеторговой стратегии Российской империи в XIX веке // Отечественная история. Самара: Поволжский филиал Института российской истории РАН, 2014. С. 7-11.

## **TRANSPORT INDUSTRY AND ITS INFLUENCE ON THE ECONOMY OF CRIMEA (1861-1917)**

The article reveals the features of the development of the transport industry and its impact on the economy of the Crimea in 1861-1917. The development of the economy, trade relations, and the resort and tourism sector by the beginning of the study period was hampered by the lack of normal communication routes, a limited number of modes and the cost of transport. Particular attention in the article is paid to the development of transport networks, roads, ports, railway network, as well as tram communication. It is noted that by the middle of the XIX century. On the peninsula, some prerequisites for economic development were formed, migration processes slowed down, and population growth was outlined. However, the Crimean War brought these undertakings to zero and showed the urgent need to transform all spheres of the peninsula's economy, including the transport one. The expansion and restoration of existing ones, the construction of new roads, including highways, an increase in modes of transport, the active use of maritime transport for the delivery of goods / cargo and passengers by steamships (including for sea trips), the creation of a railway network, the opening of tram services led to positive shifts in the social and economic development of Crimea. The volumes of exports and imports increased, new enterprises were opened, traditional branches of agriculture developed, which received new prospects for selling their products both abroad and on domestic Russian markets. During the First World War, the performance of some industries declined, while others, on the contrary, showed growth. This was due to the peculiarities of Russia's foreign policy and foreign economic relations. All these processes proceeded in parallel with the establishment of capitalist relations and modernization processes that swept the branches of the peninsula's economy.

**Keywords:** transport, economy, port, roads, railroad, tram, Crimea, Russian Empire.

### References

1. Adzhieva L.S. Iz istorii torgovyih otnosheniy v gorodah Kryima (XIX v.) / L.S. Adzhieva, I.B. Nikulina // Aktualnyie problemyi gumanitarnyih nauk: trudyi nauchno-prakticheskoy konferentsii (g. Evpatoriya, 20 maya 2015 g.). Simferopol: IP Brovko A., 2015. S. 9-13.
2. Adzhieva L.S. Osobennosti formirovaniya etnokonfessionalnoy strukturyi naseleniya Kryima v sostave Rossiyskoy imperii / Adzhieva L.S., Doletskaya S.V., Skryabina T.O., Muradasyllova Sh.M., Medzhitova R.I. // Voprosy istorii. 2020. #4. S. 142-155.
3. Adzhieva L.S. Torgovlya v Evpatorii i uезде v 1861-1917 gg. / L.S. Adzhieva, E.I. Komogortsev // The Caucasus: Economical And Social Analysis Journal Of Southern Caucasus. 2015. Volume 09. Issue 03. P. 04-11.
4. Adzhiyeva L.S. Krim: vlada - ekonomika - dokilliya (naukoviy aspekt (1861-1917 rr.): monografiya. Saki: PP «Pidpriyemstvo Fyeniks», 2013. 156 s.
5. Bazarov A. Vinodelie / Otdel IX. Fabrichno-zavodskie proizvodstva // Proizvoditelnyie silyi Rossii [pod red. V. I. Kovalevskogo]. SPb.: tipografii: A. Leiferta, Isidora Goldberga, «Ekonomicheskaya», 1896. S. 76-94.
6. Grigorev Z. Simferopol. Krizis tabakovodstva // Yuzhno-russkaya selskohozyaystvennaya gazeta. 1913. # 27. S. 14.
7. Kovalenko A.G. Sevastopolskiy torgoviy port v 1867-1886 gg.: «dubler» Odessyi? // Ekonomicheskaya istoriya. Obozrenie. Vyipusk 12 / Pod red. L.I. Borodkina. M.: Izd-vo MGU, 2006. S. 99-112. (Trudyi istoricheskogo fakulteta MGU: Vyip. 35).
8. Malgin A.V. Russkaya Rivera. Simferopol: SONAT, 2006. 352 s.
9. Martsinovskiy P.N. Morskie porty i ryinok Kryimskogo poluostrova v posledney chetverti XIX - nachale HH v. // Uchenyie zapiski Kryimskogo federalnogo universiteta imeni V. I. Vernadskogo. Seriya «Istoricheskie nauki». 2015. Tom 1 (67). # 2. S. 63-75.
10. Martsinovskiy P.N. Osnovnyie otrasli fabrichno-zavodskoy promyshlennosti Kryima v posledney chetverti XIX - nachale HH veka // Aktualnyie problemyi mezhdistsiplinarnyih issledovaniy v izuchenii istorii, kulturyi i ekonomiki Kryima: materialyi Vserossiyskoy nauchno-prakticheskoy konferentsii. Simferopol: IT «ARIAL», 2017. S. 169-175.
11. Polyanskaya E.S. Razvitie transportnoy sistemyi Kryima vo vtoroy polovine XIX v. - 1914 g. // Ekonomicheskii zhurnal. Seriya Istoriya i arheologiya. 2016. #2 (42). S. 58-72.
12. Polyanskaya E.S. Stanovlenie tramvaynogo soobscheniya v Kryimu // Molodaya nauka: sbornik nauchnyih trudov nauchno-prakticheskoy konferentsii dlya studentov i molodyih uchenyih (Evpatoriya, 10-11 noyabrya 2016 g.). Simferopol: Izdatelstvo Tipografiya «Arial». 2016. S. 399-400.
13. Ryibitskiy V. Vinogradnoe hozyaystvo v Tavricheskoy gubernii. Yalta: Tipografiya Petrova, 1893. 3 s.
14. Salomon A. Vinodelie i pogrebnoe hozyaystvo. SPb.: Tipografiya A. F. Devriena, 1888. VI, 117 s.
15. Spetsialnyie kulturyi // Pamyatnaya knizhka Tavricheskoy gubernii. Sbornik statisticheskikh svedeniy po Tavricheskoy gubernii. T. IX. Otdel V [Sost. Statisticheskim byuro Tavricheskogo gubernskogo zemstva pod red. K.A. Vernera]. Simferopol: Izdanie Tavricheskoy gubernskoy zemskoy upravyyi, Tipografiya gazetyi «Kryim», 1889. 73 s.
16. Shamko E. Iz istorii vinogradarstva i sadovodstva // Vinogradarstvo i sadovodstvo Kryima. 1963. # 1 (63). S. 44-45.
17. Shkunov V.N. Kryim vo vneshnetorgovoy strategii Rossiyskoy imperii v XIX veke // Otechestvennaya istoriya. Samara: Povolzhskiy filial Instituta rossiyskoy istorii RAN, 2014. S. 7-11.

### Об авторе

**Аджиева Ленара Сейдаметовна** - кандидат исторических наук, доцент, Евпаторийский институт социальных наук (филиал) ФГАОУ ВО «Крымский федеральный университет имени В.И. Вернадского» (Россия), E-mail: info@histsoznanie.ru

**Adzhiyeva Lienara Seydametovna** - PhD of History, Associate Professor, Department of History and Law, V.I. Vernadsky Crimean Federal University, Yevpatoriya Institute of Social Sciences (branch), (Russia), E-mail: info@histsoznanie.ru