

### Роль та значення кримських портів у господарському освоєнні Таврійської губернії

*У статті автор розглядає стан торгівлі на Кримському півострові у період з другої половини XIX ст. до 1917 р. Ним виділені ті фактори, які впливали на торгівлю з іноземними державами, а саме міграція кримсько-татарського населення, поганий стан шляхів сполучення та основні напрямки торгівлі. Також розглядається загальний стан сільського господарства на півострові.*  
Ключові слова: Кримська війна, господарство, порт, торгівля, переселення.

*В данной статье автор рассматривает состояние торговли на Крымском полуострове в период с второй половины XIX в. до 1912 г. Им выявлены те факторы, которые влияли на торговлю с иностранными государствами, а именно, миграция крымско-татарского населения, плохое состояние путей сообщения и основные направления торговли. Также рассматривается общее состояние сельского хозяйства на полуострове.*  
Ключевые слова: Крымская война, хозяйство, порт, торговля, переселение.

*The trade condition on the Crimean peninsula from the XIX c. to 1917 is regarded in the article. The factors that influenced on the trade with foreign countries are discovered. They are Crimean-Tatar migration, bad condition of communications and main trade directions. The general condition of peninsula agriculture is also investigated.*  
Key words: The Crimean War, farm, port, trade, overpopulation.

Друга половина XIX ст. стала важким етапом на шляху становлення економіки Криму. Татари, які становили основну масу місцевого населення, покинули цей регіон у зв'язку з масовим їх переселенням. У цей період для Криму характерний вкрай поганий стан доріг та господарства в цілому. Яке саме значення мала портова торгівля та чим і з ким торгували на півострові є об'єктом даного дослідження. У статті автор здійснив спробу розглянути стан усіх морських портів на території Криму, а також розвиток господарства з другої половини XIX ст. до 1917 р.

Дослідивши історіографію, автор статті виділяє праці наступних вчених: М.Бененсон, К.Герман, Ю.Янсон та ін. М.Бененсон у своїй праці "Экономические очерки Крыма" детально розглядає стан господарства на Південному березі Криму у цей період. Автор зазначає, що розвитку господарства заважала відсутність шляхів сполучення у цьому регіоні, а також докладно описує загальний стан господарства. К.Герман у статті "Описание Таврической губернии" також надає вичерпну інформацію про стан справ у Криму. Ю.Янсон у праці "Крым. Его хлебопашество и хлебная торговля" наводить дані про види господарства у Криму та робить висновки з приводу причин господарської відсталості регіону. Також у Державному архіві Автономної Республіки Крим є інформація про стан морського сполучення та дані про кількість ввезених та вивезених з портів товарів, у тому числі кількість кораблів та ті держави, з якими, власне, і велася торгівля. У фонді 686, опис 1 зберігаються таблиці торговельних операцій у Євпаторійському порту та переписка Євпаторійського земства з підрядчиком про необхідність поліпшення пристані та шляхів підвозу до неї товарів. Вивчення та аналіз джерельної бази дослідження дає змогу висвітлити маловідомі факти з історії Криму.

Окрім цього, піднято великий масив матеріалу, який потребує виваженої та неупередженої оцінки. Історіографія з цього питання суперечлива та потребує більш глибокого і детального вивчення та аналізу.

Ця проблема на сучасному етапі не була об'єктом спеціального дослідження. Метою дослідження є виявлення торговельної активності чорноморських портів та стану господарства на Південному березі Криму.

Згідно з метою наукового дослідження визначено такі завдання:

- проаналізувати історіографію та джерельну базу проблеми;
- розкрити стан господарства Південного берега Криму;
- визначити обсяги та інтенсивність торгівлі через порти Південного берега Криму.

Задля того щоб визначити роль та значення Кримських портів в економіці регіону, необхідно, перш за все, описати етнічний склад Криму в цей період та якими видами господарства займалося місцеве населення. Тільки тоді стане зрозуміло, чим торгували місцеві та наскільки інтенсивно розвивалась торгівля через порти Південного берегу Криму.

На склад місцевого населення вплинула еміграція татар, що складала більшість серед етносів Криму [3, с. 187–189].

На початку 60-х рр. XIX ст. почалася друга еміграція татар у Туреччину, яка набула великих масштабів. За офіційними даними, протягом 1860–1862 рр. з Криму виїхало 131 тис. татар [9, с. 27].

У підсумку татарської еміграції в Криму частково або повністю стали безлюдними 687 селищ. Різко скоротилася чисельність сільського населення Криму: 1853 р. воно становило 225,6 тис., а в 1865 р. – 112 тис. чоловік [7, с. 27].

К.Герман також зазначає, що виїзд греків і вірменів з Криму мав негативні наслідки для садівництва та виноградарства, а також шляхів сполучення [3, с. 62].

Автор пише, що погані дороги і забобони так само заважали розвитку сільського господарства та вирощуванню винограду. У тій частині півострова, де росте найкращий виноград, дорога через Судацьку долину настільки розбита, що восени часто перекидаються вози, а оскільки бочки не найкращої якості, то вони розбиваються і виливається багато вина. Побудова гарної дороги через Судацьку долину коштувала б від 3-х до 4-х тисяч рублів. Автор нарікає: "Неможливо, щоб у прекрасних виноградних місцях від Алушти до Балаклави можна було б їздити возами через гори. Принаймні тамтешні жителі скаржаться на відсутність такої дороги..." [3, с. 62].

У ірській частині півострова не активно займалися хліборобством – виноробство і садівництво тут становило головну галузь сільського господарства. У степовій частині Криму основним було вівчарство. Другорядне значення землеробства пояснюється кількома причинами: солонцюватість земель, часті посухи, брак робочих рук, майже щорічні навали сарани, частий падіж рогатої худоби (саме худоба у більшості сільських жителів становила єдину рушійну силу сільськогосподарських знарядь).

Ю.Янсон пише, що причини занепаду криються виключно в стані господарства і населення краю у зазначений період. Рішення даної проблеми він бачить в енергійності населення, зручних шляхах сполучення, в розумному веденні господарства. "... Господар весь залежить від дощу, і він так змірився з цією залежністю, що не шукає виходу з неї або не знаходить можливості виходу, оскільки економічна обстановка господарства поки її не представляє..." [11, с. 2].

Склад сільського населення відігравав важливу роль у специфіці Кримської портової торгівлі. Все сільське населення Криму складається з 69625 господарств, з яких 64848 відносяться до селянських і 4777 – до приватновласних.

По повітах це число господарств розподіляється наступним чином:

Види господарств	Євпаторійський повіт	Симферопольський повіт	Феодосійський повіт	Ялтинський повіт
Селянські	47545	14880	21920	12789
Приватновласні	544	1821	817	1210
Всього	8089	16701	22737	13999

Вантажообіг Криму в середньому з 1900 до 1912 рр. склав 6–7 млн пудів на рік [1, с. 25].

В середньому з 1909 до 1912 рр. Крим зібрав 12 млн пудів продовольчого хліба і 9 млн пудів кормових хлібів. Цікаво, що середня річна потреба Криму (враховуючи і посівний матеріал) у продовольчих хлібах дорівнює 9,3 млн пудів, а кормових – 12,4 млн пудів. Так, виходячи з наведених даних, в період з 1909 по 1912 рр. Крим не тільки покривав свої продовольчі потреби, але і мав надлишок в середньому по 3,2 млн пудів. З іншого боку, в ці ж роки спостерігався значний недобір кормових злаків. Він частково компенсувався ввезенням ячменю і вівса [1, с. 26].

У мирний час Крим був пунктом вивезення для закордонного експорту не тільки для свого хліба, але й головним чином для хлібів усієї Таврійської і частково Катеринославської губернії. Через порт Феодосії проходило близько 30 млн пудів зерна щорічно [1, с. 27].

Найбільшою діяльністю у хлібній компанії завжди відрізнялися станції Джанкой, Сейтлер, Курман-Кемельчи, Ічки. Збут хлібів проводився виключно через комісійні організації великих експортних фірм: Дрейфуса, Нейфельда та ін. [1, с. 27].

Так само займалися тваринництвом (свинарством, козівництвом, вівчарством), садівництвом, виноградарством і виноробством, вирощуванням тютюну, рибальством. Функціонувала видобувна промисловість (соляна, видобуток залізної руди, вапняку, будівельного каменю та ін.); обробна промисловість (металообробна, чугунно-ливарна), деревообробна, обробка вовни, тютюнові фабрики, борошномельна промисловість, консервні фабрики, маслоробні заводи, крохмальне виробництво і т.п. На 1912 р. в Криму вже працювало вісім електричних станцій.

Крім хліба, головними надлишковими продуктами Кримського виробництва в ці роки є фрукти, вино, тютюн. Об'єми фруктів і тютюну за загальною вартістю надлишку, що вивозився, майже рівні, а плодівництво охоплює значно більший район.

Для того щоб краще зрозуміти стан справ у цих галузях, необхідно навести статистичні дані. Наприклад, фруктів з усіх станцій і портів Криму в 1913 р. відправлено 2841000 пудів, а завезено 184600 пудів. Вартість всього надлишку фруктів становить 7623800 крб. Найголовніші станції вивезення фруктів: Бахчисарай (729000 пудів), Симферополь (662400 пудів), Альма (190100 пудів), Сейтлер (131500 пудів), Бельбек (651000 пудів).

Експорт фруктів мав велике значення для Криму. Про це свідчить загальна вартість вивезення фруктів, яка становила більше 25% надлишкового вивезення з Криму [1, с. 69].

Окрему галузь господарства Криму становить тютюнова. Крим є не тільки місцем виробництва значної кількості тютюну, але і місцем зберігання тютюну, що надходить з Кавказу і Кубанської області. У 1913 р. було вивезено з Криму на 313000 пудів тютюну і тютюнових виробів більше, ніж ввезено. Таким чином надлишок тютюну практично дорівнює надлишку фруктів, тобто 25% загальної цінності надлишків, що вивозилися з Криму [1, с. 70].

Хліб, фрукти, тютюн разом охоплюють більше  $\frac{3}{4}$  загальної цінності всього надлишкового виробництва Криму. Остання чверть розподілялася між усіма іншими продуктами, серед яких за цінністю головне місце належало вину.

Вина в бочках і пляшках вивозилися з Криму у кількості 401000 пудів, за 1913 р. сума надлишку склала 1543800 крб. Ця сума виведена з розрахунку цінності вина, вивезеного залізницею і за даними з 5-ти головних портів Криму. Однак цю суму треба збільшити, оскільки у неї не увійшов вивіз із Судака як другорядної гавані. Якщо поррахувати разом з Судацьким вивезенням, надлишок виробленого в Криму вина становив близько 2 млн крб [1, с. 70].

Інші статті Кримського експорту незначні:

Опис надлишкових продуктів	Кількість у пудах	Цінність у карбованцях
1	2	3
Риба	272,3 тис.	871400
Сіль	14,060 тис.	1675000
Бавовна	47,7 тис.	326700

*Продовження таблиці*

Шкіра	18,8 тис.	144000
Цегляні та гончарні вироби	78,2 тис.	31200
Вугілля деревне	47,0 тис.	23500
Інші вантажі	44,3 тис.	16600

Підсумовуючи весь надмірний вивіз Криму, ми отримуємо, що загальна вартість його становить 31887600 крб.

За даними, вказаними автором, число хлібних продуктів, які ввозилися, на 2639000 тис. пудів більше, ніж вивозилися. У свою чергу, цукру ввозилося 6230000 пудів. З них 553400 пудів ввозилося морем і тільки 70000 пудів приходило з півночі залізницею. Вартість всього ввезеного цукру становила 2838000 крб. Цінність ввезеного для задоволення місцевих потреб масла і сиру дорівнювала 1326000 крб, тобто 90500 пудів [1, с. 73].

Цінність усієї ввезеної великої худоби становила 2619300 крб. Тканини, льон, пряжа, нитки, у сумі 107500 пудів вантажу. Цінність всього мануфактурного вантажу становила 8909000 крб (станом на 1913 р.)

Продукт	Кількість у пудах	Цінність у карбованцях
Керосин	288,0 тис.	403,2 тис.
Нафта	564,9 тис.	703,3 тис.
Кам'яне вугілля	2395,7 тис.	2874,8 тис.
Дрова	1406,0 тис.	168,8 тис.

Всього ввезено продуктів на суму 3650,1 тис. крб.

#### **Ввезення продуктів металургійної промисловості (станом на 1913 р.)**

Продукт	Кількість у пудах	Цінність у карбованцях
Залізо, сталь, чавун	338,0 тис.	303,3 тис.
Вироби з заліза	1797,6 тис.	9437,4 тис.
Руди	410,6 тис.	61,6 тис.
Машини землеробські	75,0 тис.	430,0 тис.
Машини інші	228,4 тис.	2169,8 тис.

Тобто всього 12422,1 тис. крб.

Як видно з наведених даних, продукти металургійної промисловості за цінністю займали перше місце у ввезенні в Крим.

Судячи з товарообігу, у 1913 р. надлишки продуктів Криму давали надлишок для вивезення в сумі 31887600 крб. Криму не вистачало продуктів на суму 40127900 крб, інакше кажучи, Крим мав дефіцит у 8240300 крб. Але в цю суму входили потреби флоту на 6196900 крб (тільки по вугіллю і залізу). Отже, господарська потреба ввезення перевищувала вивіз тільки на 2043400 крб. Автор висуває припущення, що кошти на покриття дефіциту швидше за все бралися з курорту [1, с. 77].

1899 р. для Таврійської губернії був не благополучним у господарському плані. Урожай у всіх губерніях виявився нижче середнього. В окремих місцевостях губернії зменшилася кількість тютюнових плантацій. Так само зменшилася загальна кількість землі, засіяної тютюном. Це пояснюється високою орендною платою на землю, дорожнечою обробки тютюнових полів і низькою ціною на тютюнові вироби. Крім того, збути тютюн було досить важко, і часто отримана сума навіть не виправдовувала

витрат на виробництво. У 1899 р. всього зібрано тютюну південнобережного 109701 пудів. Вивезення з плантацій на 224986 пудів менше, ніж у 1889 р. (на 12473 пуди 27 фунтів). Так само в джерелі вказані ціни на тютюнові вироби: тютюн кримський південнобережний з турецького насіння від 8 до 25 крб за пуд, з американського насіння – від 7 до 24 крб за пуд, та брак – від 1 до 3 крб за пуд, кримський тютюн місцевих порід – від 2 до 11 крб за пуд, а брак – від 50 коп. до 2 крб [10, с. 23].

Аналіз сільського господарства та тих видів товарів, які транспортувалися через південні порти Криму, виявив деякі особливості Кримського господарства. Насамперед це те, що хлібний експорт регіону залежить від урожайності в окремі роки. Так, якщо рік був урожайний, хлібний експорт збільшувався, а якщо рік був неврожайним, то навпаки. Хліб був головним надлишковим продуктом Кримського виробництва в ці роки, не менше значення мали фрукти, вино, тютюн. Фрукти і тютюн за загальною вартістю вивезеного надлишку майже рівні, а плодівництво охоплювало значно більший район.

Щодо стану кримських портів, то є потреба розглянути кожен порт окремо. Серед усіх портів Південного берега особливо можна виділити Феодосійський, Євпаторійський, меншою мірою Керченський, інші порти не мали торговельного значення для регіону.

У другій половині XIX ст. Феодосійський морський порт (від лат. Portus – гавань, захищена штучними спорудами (молами) від морського хвилювання і забезпечена пристосуваннями для вивантаження і завантаження товарів, для ремонту суден та ін.) [2, с. 458] був одним з перспективних чорноморських портів Росії та відігравав важливу роль в економіці Криму. У кримських архівах збереглися матеріали портових митниць, які дозволяють виявити динаміку зовнішньої торгівлі. Як відомо, Крим у другій половині XIX ст. опинився в центрі важливих політичних подій, а війна 1853–1856 рр. не тільки завдала величезної шкоди господарству півострова, але і спровокувала серйозні соціально-економічні зміни, які називали вже давно.

У березні 1856 р. Феодосійська митниця отримала депешу від військового губернатора м.Сімферополя, в якій йшла мова про те, що: "... Височайше повелено: дозволити нині ж вивезення за кордон на колишній підставі хліба всякого роду, овечих шкір, м'яса всякого, сукна, рогатої худоби, коней, свиней, хлібного спирту і вина, канатів, мотузок, полотна і льону. Торгові відносини з Францією, Англією, Сардинією та Туреччиною відновити так само на колишній підставі..." [4, с. 53].

Туреччина залишалася найважливішим торговим партнером Криму. Вже у 1856 р. з 49 іноземних судів, які відвідали порт Феодосія, 23 були під турецьким прапором, 20 з них прийшли з товаром і тільки 3 – з баластом. Турки добре орієнтувалися в місцевому ринку, і тому їх кораблі виходили з Феодосії, навантажені кримськими товарами, хоча запропонувати кримчанам на експорт було майже нічого. Торгівля мала "післявоєнний" характер. Вивозилися сухарі, залізний і мідний брухт, кістки тварин. Основу ж вивезення (68%) склали шкіри: волів, корів і телят, сирі і необроблені, а також овеча шерсть.

У цьому році було вивезено лише 34 чверті пшениці і 1674 пуда пшеничного борошна, хоча і це дивно, враховуючи, що населення Криму відчувало брак продовольства. Торгові судна під прапорами Греції, Франції, Англії, Сардинії, Росії, Туреччини та інших країн прийшли до Феодосії з вантажами кави (141 пуд), дерев'яного масла (136 пудів), виноградного вина (990 пляшок), маслини (133 пуди), турецького тютюну (48 пудів), волоських горіхів (3154 пуди), та з 54095 штуками апельсинів і лимонів. Слід зауважити, що імпорт завжди відрізнявся різноманітністю. Крім основних продуктів харчування, практично всі інші предмети побуту ввозилися [6, с. 11].

Зміни в структурі зовнішньоекономічної діяльності за двадцятиріччя, з 1856 до 1877 р., стали визначальними для розвитку зовнішньої торгівлі Росії через Крим аж до 1914 р. Зокрема, криза 1861–1864 рр. відіграла вирішальну роль у розвитку цього процесу.

У 1865 р. можна говорити про нову ситуацію в зовнішній торгівлі через порт Феодосію. Вивезення перевищило ввезення майже в 14 разів. А ще через рік частка в експорті зернових склала понад 90%.

Великою проблемою того часу був поганий стан доріг, про що свідчить той факт, що доставка пшениці з порту в місто обходилася в "гарну" дорогу – 6 коп. за пуд, в "брудну" – 15 коп. за пуд [11, с. 36].

З метою збільшення економічної значущості порту Феодосії був представлений проект з'єднання Ак-Маная з Феодосією. Перевагою стало б те, що з'явився готовий торговий шлях зі зручним рейдом. Будівництво дороги протягом 30 верст в два шляхи потребувало не більше півтора мільйона карбованців, в той час як по ній можна буде перевозити 20 млн пудів вантажу, тобто половину Азовського експорту, припускаючи, що друга половина пройде старим шляхом. З'єднання каботажного і залізничного видів транспорту в одних руках дозволило б зменшити тариф на перевезення. У цьому разі можна припустити, що жодне судно б не пішло в Азовське море, оскільки всі азовські вантажі зосереджувалися б або в Феодосії, або в 30 верстах від неї [11, с. 44].

Для того щоб зрозуміти важливість та обсяги торгівлі в Євпаторійському і Феодосійському портах, можна навести наступні дані.

Ввіз і вивіз Євпаторії по внутрішньому судноплавству дає в карбованцях за кожне з п'ятиріч, в середньому на рік:

	Ввезення	Вивезення
1858–1862	401.300 крб	300.993 крб

1863–1867	680.000 крб	557.584 крб
Збільшення на	41%	86%

Ввіз і вивіз Феодосії по внутрішньому судноплавству дає в карбованцях за кожне з п'ятирічч, в середньому на рік:

	Ввезення	Вивезення
1858–1862	320.472 крб	259.167 крб
1863–1867	338.160 крб	556.254 крб
Збільшення на	6%	114%

7 травня 1864 р. керівник Євпаторійської митниці В.Бобирев доповідав начальству митного округу свої міркування з цього приводу: "Після виходу в Туреччину більшої частини татар і ногайців, що склали головне населення Криму, багато товарів привозяться в незначній кількості, а інші зовсім не привозять. Споживачами товарів турецького виробництва залишилися в Криму караїми та дуже мала частина заможних мурз, які купують тільки для національних костюмів..."

Після Кримської війни 1853–1856 рр., а також міграції татар у Туреччину повіти остаточно спорожніли і почали заселятися новими переселенцями лише у 80-х рр. Автор зазначає, що в місті Євпаторія багато заможних жителів. Річні торговельні обороти міста від 5 до 10 тис. крб. Причин подібного коливання багато, одна з найважливіших – відсутність у Євпаторійському порту місця для безпечного притулку судів – молу [5, с. 1–3].

Євпаторійський порт мав значення тільки для Євпаторійського і західної частині Перекопського повітів. Працювали збірні пристані Бакал, Сари-Булат, Ак-Мечеть, з яких хліб баржами відвантажувався в Євпаторію. Більшість залізничних станцій були так само збірними пунктами для закордонного вивезення здебільшого через Феодосію, а частково для споживачів міських центрів Сімферополя, Севастополя, Ялти.

Кримська війна завдала великої шкоди торгівельній спроможності Криму. У період з 1866 до 1870 р. зовнішня торгівля випробувала на собі цілий ряд негативних факторів: відчутне падіння за кордоном курсу російського кредитного карбованця у 1867 р.; негативні наслідки скорочення чисельності населення у Криму, що позначалося аж до 1869 р.; заборона транзитної торгівлі через Одесу, що ускладнило проходження багатьох імпортованих товарів через митницю; неврожай 1869 р. Все це відбувалося на тлі складних соціально-економічних процесів у країні у пореформений період. Зокрема, скасування кріпосного права призвело до подорожчання та браку робочої сили, що, у свою чергу, знизило експортний потенціал зернового виробництва. Разом з розширенням посівів і залученням нових робочих рук тих, хто приїхав з-за меж півострова, сільське господарство Криму зазнало вплив загальноросійського аграрного ринку. Так само позначилася Франко-пруська війна, яка паралізувала європейські ринки.

Незважаючи на все це, з 1865 р. і до 1914 р. ідентичним залишалось наступне – вивіз у багато разів перевищував ввезення, більшу частину вивезення становив зерновий хліб [6, с. 16].

70-ті рр. вирізняються помірною митною політикою уряду і сприятливою ринковою кон'юктурою. Хороші врожаї і перші спроби використання сільськогосподарських машин, скасування нейтралізації Чорного моря у 1871 р. та ослаблення негативних наслідків татарської еміграції – усе це зумовило відносно та абсолютне зростання обсягів експорту, який у 1875 р. зріс у 16 разів (в ціннісному вираженні), а експорт зернових – майже у 34 рази. Відповідно, частка експорту хліба у загальному обсязі збільшилася з 53,99% у 1857 р. до 93,2 у 1875 р.

У цей період імпорт практично цілком був розрахований на задоволення побутових потреб і виражався в малих обсягах. Соціально-економічні перетворення у Росії і в Криму, зокрема, призвели до кардинальної зміни структури експорту. Втративши азійський колорит, зовнішня торгівля через порт Феодосія поступово розвивалася в напрямку переважання експорту зерна. Відповідно і Туреччина, втративши торгівельне панування в Криму, поступилася своїм місцем європейським державам, насамперед Італії [6, с. 19].

У Керчі у цей період ввезення становило 9,814, вивезення 8,751 крб, а отже, можна зробити висновок, що Керченський порт не мав важливого торгівельного значення для регіону [7, с. 8].

Серед усіх портів Криму в ці роки особливе місце належить порту Феодосії. Головні маси хліба пройшли саме через Феодосію. На станцію Феодосія залізницею надійшло 13729000 пудів зерна і морським шляхом 1183000 пудів. Вийшло з порту Феодосії 15652000 пудів. Експортна діяльність порту Феодосії була трохи нижче звичайної (на 15%). Вихід хлібних вантажів зазвичай досягав 20–25 млн пудів. Проте велику частину цієї кількості становила маса хлібних вантажів з північних повітів Таврійської губернії [1, с. 68].

Значущість Євпаторійського порту в ці роки була меншою, ніж Феодосії. Залізниці в Євпаторії в 1913 р. ще не було, і весь товарообмін відбувався морським шляхом. Всього було ввезено в Євпаторійський порт 6145000 пудів і вивезено 342000 пудів, отже, чистий відпуск зерна Євпаторію дорівнював 5803000 пудів.

Роботою цих двох портів можна характеризувати все експортне значення Криму. Крім того, судячи з роботи порту Феодосії, роль Криму у вивізній торгівлі головним чином транзитна [1, с. 69].

Що стосується загального огляду портів, то Ю.Янсон повідомляє, що віддаленість Кримських портів від хлібородних країн, що лежать на північ від перешийка, ставить хлібну торгівлю в цілковиту залежність від місцевого виробництва, яке не дуже стабільне і не є значним. Зосереджуються вони в двох портах – Євпаторії та Феодосії. Перший знаходиться під постійним впливом Одеського ринку, другий може бути суто кримським ринком з самостійною відпускнуою торгівлею. Що стосується Керчі, то цей порт має більше значення для азовської торгівлі, ніж для чорноморської, і хліб в ньому практично не відпускався. В середині країни власних хлібних ринків не було. Тільки Карасубазар і млинови у Карасівці дають збут зернових продуктів. Сімферополь використовував хліб з навколишніх міст.

Міста, розташовані на березі моря, забезпечувалися хлібом за допомогою каботажної торгівлі, або з Феодосії, або з Одеси. У такому становищі перебували Севастополь, Балаклава, Ялта [11, с. 24].

З порту Феодосії хліб і борошно відправляли в Італію та Францію, а також у Лондон [11, с. 32].

Керченський порт, в силу того, що завжди відігравав більше значення у військовому плані, економічного значення не мав. У відомості вантажів, які брала Керч і морем, і сухопутними шляхами, складеної 25 червня 1895 р. єнікальським градоначальником спільно з відрядженим в Керч інженером Шляхів сполучення, керівником керченської портової митниці, податним інспектором, Керч-Єнікальським міським головою, представниками керч-єнікальського міського громадського управління, представниками місцевої торгівлі і промисловості, наведено вантажі, які привозили і вивозили за допомогою Керченського порту. Серед них: ліс, сало, мило, худоба, бавовна, солонина, нафтові продукти, вугілля, цукор, меблі та ін. В цілому 49595260 пудів [7, с. 16]. В інші роки цифри не надто відрізнялися, порт так і не став центром торгівлі на півострові.

Для повноти уявлення про характер економічних відносин Криму необхідно з'ясувати загальний оборот товарів і виробів з відправлення і прибуття вантажів у Крим.

У 1913 р. по всіх станціях залізниць і головних портах Криму прибуло 28396000 пудів хлібних вантажів (борошно і зерно). Відправлено 41035000 пудів. Таким чином, було вивезено на 12639000 пудів більше, ніж ввезено. Остання величина і являє собою надлишок хлібних продуктів у Криму у 1913 р.

Цей значний надлишок хліба – явище для Криму не зовсім звичайне. Виходячи з даних за кілька років, імовірно, середньорічний надлишок хлібів дорівнює 8 млн пудів. На розмір надлишку в 1913 р. вплинули такі обставини, як хороший врожай. За даними статистики врожай озимої пшениці склав 85,9 пудів з десятини, тоді як середній врожай дорівнює тільки 56 пудів. Крім того, від врожаю 1912 р., унаслідок закриття морських портів під час Балканської війни, повинні були залишитися в Криму значні торговельні запаси [1, с. 67].

Розглянувши вартість хлібного ввезення і вивезення, можна зробити висновок про те, що в 1913 р. кримське господарство отримало на хлібних вантажах різницю в 11862900 крб. Цей надприбуток активно вплинув на купівельну спроможність Криму [1, с. 68].

Таким чином, основу економіки Криму складала хлібна торгівля з іноземними державами. Також активно торгували фруктами, м'ясом, тютюном та ін. Господарство у цей період на 90% забезпечувало внутрішні потреби Криму. Все інше доставлялось з іноземних країн через основні порти Криму. Саме вивчення зовнішніх і внутрішніх торговельних операцій та їхній вплив на господарське освоєння Південного берега Криму на початку ХХ ст. дозволить краще з'ясувати місце і роль регіону в національній економіці на сучасному етапі. Автор планує і надалі розглядати зв'язок шляхів сполучення та господарського освоєння Криму з II пол. ХІХ ст. до 1917 р.

### Література

1. Бененсон М. Экономические очерки Крыма / М. Бененсон. – Симферополь, 1919. – 78 с.
2. Брокгауз Ф. А. Современная версия / Ф. А. Брокгауз, И. А. Ефрон. – М. : Эксмо, 2004. – 672 с.
3. Герман К. Описание Таврической губернии / К. Герман // Статистический журнал за 1806–1807 гг. – СПб., 1807. – 234 с.
4. Государственный архив в Автономной Республике Крым, ф. 221, оп. 1, д. 354, 53 с.
5. Государственный архив в Автономной Республике Крым, ф. 681, оп. 1, д. 733, 5 с.
6. Известия Крымского республиканского краеведческого музея : ежеквартальный научно-популярный журнал / под ред. В. К. Гарагуля. – Симферополь, 1995. – № 9. – 64 с.
7. Исторический обзор Азовской и Черноморской торговли России с восемнадцатого до девятнадцатого века // Библиотека для чтения. – 1850. – № 61. – 20 с.
8. Колтовский М. Е. Записка о соображениях и данных на основании которых предусматривается проведение железной дороги в Керчь и устройство порта, в связи с подъемом Российского торгового флота / М. Е. Колтовский. – Керчь : Фото-типо-литография Я. Б. Нутиса, 1912. – 21 с.
9. Маркевич А. И. Переселение Крымских татар в Турцию в связи с движением населения в Крыму / А. И. Маркевич // Известия Академии наук СССР. – М., 1928. – 45 с.
10. Обзор состояния Таврической губернии за 1899 год. – Симферополь : Таврическая Губерния, 1900. – 37 с.
11. Янсон Ю. Крым. Его хлебопашество и хлебная торговля / Ю. Янсон. – СПб. : Типография В. Безобразова и комп., 1870. – 76 с.