

УДК 93:656.073.28:330.123.4“18/19”(477.75)

**СПОСОБИ ДОСТАВКИ ТА ПЕРЕМІЩЕННЯ
ТОВАРІВ ВНУТРІШНЬОГО СПОЖИВАННЯ
В КРИМУ В ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ – НА ПОЧАТКУ ХХ ст.**

К. Д. Серова

(Таврійський національний університет ім. В. І. Вернадського, м. Сімферополь)

Розглядаються способи доставки та переміщення товарів на внутрішньому ринку Криму в другій половині ХІХ – на початку ХХ ст. Вивчається співвідношення і значення сухопутного (гужового і залізничного) та морського (іноземного та каботажного) способів надходження товарів на локальні ринки півострова.

Рассматриваются способы доставки и перемещения товаров на внутреннем рынке Крыма во второй половине ХІХ – в начале ХХ вв. Изучается соотношение и значение сухопутного (гужового и железнодорожного) и морского (иностранный и каботажный) способов поступления товаров на локальные рынки полуострова.

The article deals with the methods of delivery and the movement of goods in the domestic market of the Crimea in the second half of ХІХ – at the beginning of ХХ centuries. We study the relationship and importance overland (cartage and rail) and sea (foreign and short) way receipt of goods to local markets of the peninsula.

Ключові слова. Крим, внутрішня торгівля, торгові шляхи, гужове перевезення, залізниця, каботаж, іноземне судноплавство.

Вступ. Реформи другої половини ХІХ ст. сприяли розширенню вільного ринку. Модернізація суспільства, активізація комерційної діяльності населення висували нові вимоги до транспортної системи, розвиток якої істотно прискорював темпи товаропотоку і грошових операцій в імперії. Економічний розвиток Криму, який мав важливе стратегічне й економічне становище, не відставав від загальнодержавного розвитку.

Постановка завдання. Мета статті – висвітлення механізму насичення внутрішнього ринку Криму товарами, що не вироблялися на півострові у другій половині ХІХ – на початку ХХ ст. Завдання – охарактеризувати способи переміщення товарів на півострові (гужовий, залізничний, морський), їх співвідношення і значення для процесу насичення ринку товарами першої необхідності.

Складність дослідження ролі шляхів сполучення і рівня їх значущості в наповненні товарами внутрішнього ринку полягає в тому, що в ХІХ ст. “не существует статистики, которая показала бы, какая часть грузов <...> приходится при настоящих тарифах на железные дороги, и какая на водяные сообщения”¹. Тому роль шляхів сполучення в процесі наповнення товарами внутрішнього ринку півострова можна встановити лише приблизно, використовуючи широку джерельну базу. Під час аналізу даних щодо переміщення торгових вантажів у межах Російської імперії доводиться враховувати той факт, що “статистика наших путей сообщения находится еще в первобытном виде. Различные ведомства собирают для нее весьма обильные сведения с множеством ведомостей; но, за исключением кратких извлечений, этот материал остается большей частью необработанным и пропадает бесплодно для публики и для существа дела”².

Специфіка джерельної бази зумовила незначну кількість досліджень з даної тематики. Дореволюційна історіографія приділяла більше уваги новому для ХІХ ст. способу транспортування вантажів – залізничному³. Меншою мірою вивчено морські способи

© К. Д. Серова, 2012

¹ *Витте С.* Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов. – СПб., 1910. – С. 12–13.

² Военно-статистический сборник Россия / общ. ред. Н. Н. Обручева. – СПб., 1871. – Отд. 1. – С. 23.

³ *Билмович А. Д.* Товарное движение на русских железных дорогах. – К., 1902; *Блюх И. С.* Русские железные дороги. – СПб., 1875; *его же.* Влияние железных дорог на экономическое состояние России : в 5 т. – СПб., 1878; *его же.* О взимании русскими железными дорогами провозных плат в металлической валюте. – СПб., 1877; *Витте С.* Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов. – СПб., 1910; *Лепешинский В.* Лозово-Севастопольская железная дорога в коммерческом отношении. – Харьков, 1896.

транспортування вантажів⁴. Скоріше винятком є праці, в яких досліджувався гужовий спосіб перевезення товарів⁵.

Представники радянської української історіографії досліджували переважно залізничне сполучення часів Російської імперії та його значення для розбудови національного ринку⁶. Сучасні історики, зважаючи на регіоналізацію наукових досліджень, усе частіше пріоритетним напрямком обирають вивчення зв'язку торгівлі й транспорту в історичних регіонах України⁷, а також розвиток морської транспортної системи Азово-Чорноморського басейну⁸. Всебічне висвітлення взаємозв'язку розвитку транспортної мережі та торгівлі знайшло відображення на сторінках двотомної економічної історії України⁹.

Розвиток транспортної мережі, вплив її на прискорення темпів товарообігу, а також роль і співвідношення морських і сухопутних способів доставки товарів на локальні ринки в умовах поглиблення товарно-грошових відносин на межі ХІХ–ХХ ст. не до кінця вивчено і потребує подальшого дослідження.

Результати дослідження. Географічне розташування та економічний стан півострова не дозволяли виробляти на його території всі необхідні споживачам товари, тому частина виробів привозилася з інших регіонів імперії та з-за кордону. За цим же принципом з місць виробництва до місць споживання переміщувалися торгові вантажі в межах Криму. Серед місцевих товарів особливе місце займали харчові продукти (овочі та фрукти, зернові, крупи, баранина, риба), товари місцевих фабрик і заводів (свічкових, сальних, кишкових, шкіряних, маслоробних, оцтових, чавунно-ливарних, скляних, ковальських, консервних та цукеркових), а також вироби народних промислів. У той час місцеві ринки відчували нестачу харчових припасів, які доводилося завозити ззовні. Не вистачало на ринках півострова таких продуктів: цукру, телятини, свинини, птиці, молочних товарів, оливкової та соняшникової олії, солодоштів. Слід зазначити, що в Криму не було ряду галузей промисловості: видобувної, металургійної, обробної, машинобудівної, а також текстильної, швейної, галантерейної, що детермінувало необхідність ввезення товарів даних галузей промисловості на ринок

⁴ *Кнушевицький С. А.* Обзор коммерческой деятельности южно-русских портов. – Харьков, 1910; *Руммель В. Ю.* Материалы для описания русских коммерческих портов и история их сооружения. – СПб., 1899. – Т. 27 : Джарыльгатский залив, Евпатория, Севастополь; *Скальковский К.* Русский торговый флот и срочное пароходство на Черном и Азовском морях. – СПб., 1887; *Сосновский Г.* Торговое значение Севастопольского порта // Таврические губернские ведомости (далее – ТГВ). – 1879. – № 44. – 3 июня. – С. 174.

⁵ *Розенштейн М. А.* Гужевая перевозка продуктов полеводства. – Харьков, 1914. – Вып. 6.

⁶ *Белінський Є. Ф.* Розвиток залізничного транспорту України в період промислового капіталізму (др. пол. ХІХ ст.) // Нариси з соціально-економічної історії України дожовтневого періоду. – К. : Вид-во АН УРСР, 1963. – С. 114–141; *Гуржій І. О.* Розвиток транспорту на Україні та посилення його ролі у всеросійських економічних зв'язках (60–90 роки ХІХ ст.) // Український історичний журнал (далі – УІЖ). – 1965. – № 10. – С. 15–23; *Кульчицький С. В.* Вплив залізничного транспорту на розвиток капіталістичних відносин у сільському господарстві України // УІЖ. – 1968. – № 9. – С. 73–76; *його ж.* Розвиток залізничного транспорту дореволюційної України : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. ек. наук. – К., 1963.; *Кульчицький С. В., Солов'єва А. М.* Железнодорожный транспорт России во второй половине ХІХ в. – М. : Наука, 1975.

⁷ *Власюк І.* Торговля і транспорт на Правобережній Україні в період столипінської аграрної реформи // Київська старовина. – 1999. – № 5. – С. 164–169.

⁸ *Быковская Н. В.* Открытие в Керчи порта и его влияние на экономическую ситуацию в Керчь-Еникальском градоначальстве (1821–1914) // Пилигримы Крыма : сб. науч. ст. и мат. Шестой международной конференции. – Симферополь, 2003. – Вып. 3 (8). – С. 22–27; *Демідов В.* Відродження та розвиток торговельного пароплавання в Чорноморському басейні після Східної (Кримської) війни: військово-політичний аспект // Культура народів Причорномор'я. – 2009. – № 163. – С. 76–77; *Новікова С. В.* Внесок греків у розвиток торгового судноплавання в Азовському морі (друга половина ХІХ – початок ХХ століття) // Схід. – 2005. – № 6. – С. 57–71; *Шевякова Д. П.* Севастопольский торговый порт. История. Возможности и реальность, вторая половина ХІХ – начало ХХ века // Пилигримы Крыма. Осень 1999 г. : сб. науч. ст. и мат. Четвертой международной конференции. – Симферополь, 2000. – Т. 2 (7). – С. 135–144; *Шляхов О. Б.* Судновласники Азово-Чорноморського басейну наприкінці ХІХ – на початку ХХ ст. // УІЖ. – 2006. – № 1. – С. 61–72; *Щицлов А. А., Ефремов В. С.* Транспортное освоение Азовского моря. – К., 1995.

⁹ Економічна історія України: Історико-економічне дослідження : в 2 т. / відп. ред. В. А. Смолій. – К. : Ніка-Центр, 2011. – Т. 1, 2.

півострова. Серед непродовольчих товарів, які не вироблялися на півострові, особливе значення мали паливні та будівельні матеріали, сільськогосподарське знаряддя й машини, а також готовий одяг, предмети галантереї.

Процес насичення внутрішнього ринку товарами, необхідними мешканцям півострова, полегшувала різноманітність способів доставки й переміщення вантажів, доступних у межах півострова. Звичайними для Криму в другій половині XIX – на початку XX ст. були і сухопутний, і морський способи переміщення товарів.

Події Кримської війни внесли ряд змін в устрій Російської імперії. Потребу в сучасних засобах переміщення відчували всі верстви суспільства і уряд: *“Народное благоденствие каждого государства до ничтожной области зависит от удобного, во всякое время года, сообщения с ближайшими и отдаленными местностями. Легкое и быстрое сообщение человека с окружающим его миром, возбуждая в нем деятельность, не только делает его обеспеченным в материальном отношении, но быстро развивают в нем воображение и усилия рассудка, – а это только и нужно для будущего блага его семьи и родины”*¹⁰.

1. Гужовий спосіб переміщення вантажів

Гужовий спосіб переміщення товарів був найдавнішим, проте максимально залежав від погодних умов. Тому першочерговим завданням для Міністерства шляхів сполучення було створення шосейних трас, придатних до експлуатації цілий рік. Необхідність будівництва шосе була очевидною для розвитку економіки регіону, оскільки ґрунтові дороги Криму *“существуют в жалком положении <...> отличие их составляет глинистая почва, которая после дождей превращается в клейкую массу, в такой степени тормозящую колеса, что почти никто не решается выезжать из дому без особой крайности. обстоятельство это, в такой степени влияет на рынки всех почти городов Тавриды и нередко заставляет сельских жителей оставаться без денег, а горожан приобретать важнейшие жизненные продукты от перекупщиков вдвое дороже”*¹¹. З 1874 по 1884 рр. в Київському окрузі, до якого належали шляхи Таврійської губернії, було побудовано 194 версти шосейних шляхів на кошти казни, більшою частиною на Кримському півострові¹². До кінця XIX ст. на півострові налічувалося більше десяти шосейних доріг. До 1911 р. в Таврійській губернії довжина всіх доріг становила 11 626 500 верст. З них ґрунтові становили 10 677 900 верст, шосовані – 945 900 верст, незамощені – 2 700 верст¹³. Відповідно в Таврійській губернії на ґрунтові дороги припадало 91,7 %, на шосе – 8,28, на замощені шляхи – 0,02 %.

На півострові гужовим способом вантажі переміщувалися в різних напрямках: з волостей у повітові центри, з портових міст углиб півострова (з Євпаторії та Севастополя до Сімферополя, з Феодосії та Судака в Старий Крим і Карасубазар). Існували також спеціалізовані дороги для перегону худоби – скотопрогонні тракти, для транспортування солі – соляні шляхи. Сухопутно привозили до Криму товари з найбільших оптових ярмарків України (Харкова і Києва), а також з торгів материкової частини губернії.

Тариф на перевезення товарів гужем стягувався з кожного пуда за одну версту відтані. У 1903 р. в Таврійській губернії вартість пудо-версти становила 0,15 коп., до 1907 р. – 0,17 коп., в 1910 р. – 0,26 коп¹⁴. У середньому ціна завантаженого воза чи фургона становила 2–3 карбованці за версту. За підрахунками сучасних дослідників за перевезення товарів сплачували від 10 до 15 % загальної вартості товару, що потребував перевезення¹⁵. На ціну транспортування гужем впливали *“расстояние до пункта сбыта, время перевозки, состояние дорог, род перевозимых продуктов <...> урожайность, количество перевозимых*

¹⁰ Кондараки В. Х. Универсальное описание Крыма. – Николаев, 1873. – Ч. 1. – С. 1–2.

¹¹ Там же. – С. 3.

¹² Краткий исторический очерк развития и деятельности ведомства путей сообщения за сто лет его существования (1798–1898). – СПб., 1898. – С. 178.

¹³ Статистический ежегодник России 1913 г.: год десятый / Центральный статистический комитет МВД. – СПб., 1914. – Отд. 11. – С. 44.

¹⁴ Розенштейн М. А. Гужевая перевозка продуктов полеводства. – С. 5.

¹⁵ Закажурникова Ю. В. Хлебный рынок города Шадринска в XIX – начале XX в. // Вестник Томск. гос. ун-та. – 2009. – № 4 (8). – С. 14.

грузов, цены на рабочие руки, и рабочий скот, цены на хлеб”¹⁶. Залежно від відстані змінювалась вартість пудо-версти. Транспортування одного пуда товару на відстань до 10 верст коштувала 0,55 коп. Якщо відстань не перевищувала 20 верст, то тариф становив 0,27 коп. Перевезення вантажу на відстань більше 20 верст розраховувалося за тарифом 0,16 коп. з пудо-версти¹⁷. Таким чином, чим менша була відстань між необхідними пунктами, тим дорожче коштувала пудо-верста. В умовах Криму перевозили товари на невеликі відстані, що значно підвищувало ціну доставки вантажу. Тому “доставка какого-либо груза на разстояние менее 100 верст обходится едва ли не дороже, чем транспортировка такого же груза в Нью-Йорк, из любого Черноморского порта”¹⁸. До того ж проїзд шосованими шляхами був платним. За кожні 10 верст стягувалася встановлена платня. Влітку проїзд по шосе коштував від 3 до 4 коп. Взимку вартість проїзду не перевищувала 2 коп. за кожні 10 верст¹⁹.

Гужовий спосіб перевезення дозволяв доставляти товари російського та іноземного походження в усі населені пункти півострова, переміщувати товари внутрішнього виробництва на сільські базари і в об’єкти стаціонарної торгівлі міст: ринки, крамниці, магазини, заїжджі двори і трактири.

2. Залізничні перевезення

Значення і необхідність залізниць для півострова були очевидними задовго до початку їхнього будівництва. Складність вивчення ролі залізниць у наповненні внутрішнього ринку півострова пов’язана, в першу чергу, з тією обставиною, що даний спосіб транспортування використовувався для переміщення великих партій товарів: хліба, цукру, будівельних і паливних матеріалів. Товари ж дрібні, що приходили з експедиторами і посередниками, не підлягали обліку і статистиці. Тому обсяги товарів, що доставлялися на локальні ринки Криму за допомогою залізничного сполучення, можна виводити на основі аналізу великої джерельної бази лише умовно. Статистика перевезень урахувала вантажі малої швидкості переміщення (хліб, сіль, сира нафта, газ, ліс, кам’яне вугілля) і великої (фрукти й овочі, м’ясний і молочний товар, спиртні напої тощо).

У 1875 р. у Криму влаштовано першу лінію залізниці, яка “забралась из России через Сиваши по Чонгарскому мосту и перебежала безприютную степь <...> прямо в счастливые предгорья, к цветущим берегам моря, где приютились многолюдство и обилие”²⁰. Велике значення залізниці для регіону було в тому, що Управління дороги постійно вживало заходів щодо вдосконалення інфраструктури південного сполучення. Рухомий склад дороги до 1888 р. мав 160 паровозів, 2903 вагони, в тому числі 2744 товарних вагонів, підйомна сила яких дорівнювала 1 652 400 пудам²¹.

У зв’язку з невеликими відстанями між населеними пунктами і малою площею охоплення регіону залізничним полотном, залізниця лише частково наповнювала внутрішній ринок товарами. Залізничні перевезення поступалися морському сполученню: “перевозка водю обходится гораздо дешевле, нежели по железным дорогам – до такой степени дешевле, что во многих случаях <...> эта конкуренция для железных дорог становится невозможной, это факт общеизвестный, признанный как наукой, так и практикой”²². На величину залізничного тарифу впливали: цінність товару, величина відстані, ваги й обсягу вантажу. Тариф на транспортування вантажу головним чином був повагонним. Також впливали на утворення тарифної вартості конкуренція засобів транспортування між собою, закон попиту і пропозиції. Переважна більшість товарів, що транспортувалася в межах Російської імперії, належала

¹⁶ Розенштейн М. А. Гужевая перевозка продуктов полеводства. – С. 9.

¹⁷ Там же.

¹⁸ [О путях сообщения] // ТГВ. – 1868. – 31 янв. – С. 46.

¹⁹ Правила шосейного сбора // Почтовый дорожник Российской империи. – СПб., 1875. – Отд. 2. – С. 8.

²⁰ Живописная Россия: отечество наше в его земельном, историческом, племенном, экономическом и бытовом значении: в 19 т. / под ред. П. П. Семенова. – СПб.; М., 1898. – Т. 5. Малороссия и Новороссия. – Ч. 2. Бессарабская, Херсонская, Екатеринославская и Таврическая губернии. – С. 198.

²¹ Памятная книга Таврической губернии, составленная Статистическим бюро Таврического губернского земства / под ред. К. А. Вернера. – Симферополь, 1889. – Отд. 6. – С. 31.

²² Витте С. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов. – С. 11–12.

до перевезень малої швидкості. Обсяг товарів, перевезених малою швидкістю відносно великої, в 1907 р. для держави в цілому можна виразити пропорцією 68 до 1²³. Великою швидкістю Південними залізницями наприкінці XIX ст. перевозили рибні товари, що становили 49 % від загального обсягу вантажу, фрукти і ягоди свіжі – 20 %, пиво, портер та ель – 4, молочні продукти – 3, м'ясні товари, в тому числі птиця і дичина – 2, живі рослини і квіти, спиртні напої, овочі, бакалійний товар становили по 1 % на кожну статтю транспортування²⁴. Малою швидкістю і великими партіями перевозили товари, що довго не псувалися (вугілля, хліб, ліс, будівельні матеріали, цукор та ін.). За обсягами перевезень малою швидкістю перші позиції належали кам'яному вугіллю (31,8 %), потім ішли хлібні вантажі (22,6 %), сіль (9,1 %), лісові та будівельні матеріали (7,4 %), залізні, сталеві та чавунні вироби (3,9 %), цукор (1,7 %), мануфактурний товар (0,8%) тощо²⁵.

Проте географічне розташування Криму диктувало свої умови. Характер та обсяги перевезень залізницями Криму дає підстави стверджувати, що основним товаром, який привозили з материкової частини Російської імперії, було зерно, призначене для експорту. У другій половині 70-х рр. XIX ст. по Лозово-Севастопольській дорозі перевозилося в середньому більше 5 млн пудів хлібних вантажів на рік. На півострів прибувало 93,3 % від кількості всіх перевезених вантажів даного напрямку. У 1876–1878 рр. джерела фіксують збільшення ввезення хлібних вантажів у 4,8 раза²⁶. У 1895 р. на станцію Сімферополь було привезено понад 600 тис. пудів хлібних вантажів, або 13 % від загальної кількості транспортованого вантажу, в Бахчисарай – 137 500 пудів, або 2,9 %, на інших станціях півострова вивантажувалося 54 000 пудів, або 1,2 %. У Севастополь привозилося 3 900 500 пудів, або 82,9 % від загальної кількості привезеного хліба²⁷. На локальному ринку Севастополя залишалася приблизно така ж кількість зернових, як і в Сімферополі. Таким чином, на весь внутрішній ринок припадало 30 % хлібних вантажів, або більше 1 млн пудів хліба (22 579 200 кг), що перевозився за один рік залізницею.

У 1892 р. була відкрита дорога, що з'єднувала Джанкой з Феодосією. Будівництво залізниці, в першу чергу, вплинуло на доходи місцевого населення, зайнятого в сільському господарстві. Мешканці отримали можливість збувати власну продукцію за ціною, наближеною до ринкової. Дії такого характеру зумовили до пожвавлення торгівлі в регіоні. З 90-х рр. XIX ст. у Феодосійському та Перекопському повітах уздовж залізничного полотна було відкрито ярмаркові центри: Джанкой, Ак-Шейх, Сейтлер, Митрофанівка та ін.²⁸.

З 1900 р. розпочала свою роботу Керченська гілка залізниці. На початку XX ст. навантаження на Південну лінію залізниць було одним з найбільших в імперії. У 1909 р. по Харківсько-Кримському напрямку перевезено понад 11 206 млн пудів різних вантажів, причому за допомогою великої швидкості перевезено лише 0,6 % від обсягу всіх перевезень. Велика частина вантажу (близько 80 %), що прибувала на станції Південної лінії, призначалася для головних портів напрямку (Миколаїв, Олександрівська пристань, Генічеськ)²⁹. За привозом товарів у Крим першість посідала Феодосія, куди було доставлено 22 696 000 пудів товарів. Із цієї кількості на зерновий хліб припадало 16 152 000 пудів, або 71,1 % від загального обсягу привезених товарів. Економічне значення Севастополя після перенесення комерційного порту у Феодосію значно скоротилося, і кількість привезених у 1909 р.

²³ Россия 1913 год: статистико-документальный справочник [Электронный ресурс] / отв. ред. А. П. Корелин. – СПб., 1995. – Режим доступа: http://lostempire.ru/index.php?option=com_content&task=view&id=15975&Itemid=9

²⁴ Обзор деятельности Курско-Харьково-Севастопольской железной дороги за 1895 г. – [Б.м., б.г.] – С. 15.

²⁵ Там же. – С. 19.

²⁶ Памятная книга Таврической губернии... – Отд. 6. – С. 45.

²⁷ Обзор деятельности Курско-Харьково-Севастопольской железной дороги за 1895 г. – С. 15–42.

²⁸ Серова Е. Д. Ярмарочная торговля Крыма во второй половине XIX в. // Культура народов Причерноморья. – 2011. – № 214. – С. 120–123; *её же*. Ярмарочная торговля в Крыму в начале XX века [Электронный ресурс] // Таврические студии. – 2012. – № 2. – Режим доступа: http://www.nbuv.gov.ua/e-journals/tavst/2012_2/pdf/16.pdf

²⁹ Обзор коммерческой деятельности южных железных дорог за 1909 г. – Харьков, 1910. – С. 59.

вантажів досягла 8 161 000 пудів. У губернську столицю в 1909 р. доставлено залізницею 7 717 000 пудів товарів³⁰.

На початку ХХ ст. за обсягом товарів, що привозилися в Крим, лідером була Феодосія, на яку припадало 46,6 % вантажів від їх загального обсягу. Далі обсяги привезених товарів розподілялися таким чином: на Севастополь припадало 16,4 %, на Сімферополь – 15,9, Джанкой – 5,5, Керч – 4, Бахчисарай – 3,2 %, на інші станції – не більше одного відсотка від загальної кількості привезених на півострів товарів³¹.

Хоча головним призначенням залізниці на півострові була доставка хліба з північних повітів у порти Криму для подальшого експорту, розширення мережі залізничних ліній істотно вплинуло на темпи економічного зростання півострова. На внутрішньому ринку півострова у другій половині ХІХ – на початку ХХ ст. залишалося не більше 30 % від загальної кількості товарів, що перевозилися. Залізничне сполучення мало велике значення в насиченні товарами внутрішнього ринку Криму.

Сухопутні торгові шляхи, незважаючи на свою недосконалість і високу вартість послуг, відігравали незамінну роль у насиченні та перерозподілі товарів на внутрішньому ринку Криму в другій половині ХІХ – на початку ХХ ст.

3. Каботажне та іноземне судноплавство

Географічне розташування Криму диктувало й особливі способи переміщення товарів, одним з яких було каботажне судноплавство. Слід відзначити деякі труднощі, що трапляються під час аналізу джерел. Відомості, що висвітлюють каботажну діяльність портів, складні для дослідження: *“статистика каботажного судоходства и каботажной торговли страдает у нас большими недостатками и неполнотами”*³². У статистичних даних про рух каботажних суден не завжди вказувалися обсяг і вартість привезених і вивезених товарів, порти вивезення та призначення вантажів.

Значення каботажу для регіону стає очевидним, якщо врахувати той факт, що на початку ХХ ст. в Азово-Чорноморському регіоні було зосереджено 56,7 % від кількості всіх суден Російської імперії, загальною місткістю 60 %³³. Основне завдання каботажу для місцевої торгівлі – забезпечення порівняно дешевого способу переміщення необхідних товарів на місцеві ринки Криму та обмін товарами між півостровом та іншими регіонами Азово-Чорноморського басейну.

На каботажних суднах перевозили товари кримського та російського походження: худобу, зернові, м'ясні та молочні продукти, а також іноземні товари, очищені митом. Азовські порти постачали в Крим головним чином житнє борошно, метали, кам'яне вугілля. З Кавказького узбережжя вивозилася незначна кількість товарів, в основному лісові продукти та овочі. Головними південнобережними товарами були фрукти, виноград і вино. Севастополь і Керч постачали будівельні матеріали як на півострів, так і в інші порти Азово-Чорноморського регіону. Для Керчі, Севастополя та Ялти призначалася основна маса перевезених за каботажем продуктів харчування і промислових виробів. Євпаторія направляла на ринки регіону зернові та шкіри.

Вартість транспортування вантажу коливалася залежно від його розряду. Вантажі першої категорії (метали, товари іноземного походження, очищені митом) оплачувалися в такому розмірі: з Євпаторії до Севастополя – по 7 коп. з пуда, в Ялту – 11 коп., Судак – 12 коп., Феодосію – 15 коп., в Керч – 21 коп. Вартість перевезення товарів другого розряду, до яких належали паливні матеріали (вугілля, нафта, ліс), становила 90 % від ціни вантажів першого розряду. Вартість перевезення товарів, зарахованих до третьої категорії цінності (зернові, борошно, будівельні матеріали), становила 43 % від вартості перевезення за першим розрядом³⁴. Великогабаритні предмети: екіпажі, музичні інструменти, сільськогосподарські машини – перевозилися за фіксованою

³⁰ Там же. – С. 47.

³¹ Там же.

³² Скальковский К. Русский торговый флот и срочное пароходство на Черном и Азовском морях. – С. 157.

³³ Статистический ежегодник России 1913 г. – Отд. 11. – С. 66–70.

³⁴ Карманный календарь Таврической губернии: 1869 год простой. – Симферополь, 1868. – С. 59.

ціною за одиницю товару. Таким чином, вартість транспортування товару залежала від його видових особливостей та відстані до місця призначення.

Згідно з даними, в кінці 60-х рр. XIX ст. в порти Азово-Чорноморського регіону прибувала така кількість суден: в Одесу – 1802, Ростов – 1756, Таганрог – 1593, Керч – 1205, Херсон – 1134, Бердянськ – 795, Маріуполь – 740, Євпаторію – 508, Миколаїв – 340, Севастополь – 325, Феодосію – 280, Ялту – 233³⁵. Керченський порт входив у п'ятірку великих портів регіону, поступаючись лише Одесі, Ростову і Таганрогу. За обсягами перевезень серед кримських портів також лідирував Керченський порт. У 1890 р. в Керч прийшло 2282 кораблі каботажного плавання, на яких привезено 5 109 670 пудів товарів, цінність котрих становила 7 414 350 карбованців³⁶. У 1897–1899 рр. в Керч у середньому приходило 2919 кораблів на рік. Привозилося в середньому 8 370 786 пудів вантажів, вивозилося з порту 4 173 591 пудів на рік³⁷.

Другим за значенням кримським портом у другій половині XIX ст. була Євпаторія. Обороти каботажної торгівлі Євпаторії в 1891 р. становив 6 991 760 рублів³⁸. Наступним за значенням був Севастопольський порт, загальний вантажообіг за внутрішньою торгівлею якого перевищував 6 млн пудів на рік³⁹. Феодосія не відрізнялася високими показниками кількості каботажних суден і вантажообігу, проте відігравала важливу роль у справі наповнення внутрішнього ринку Криму місцевими товарами. На думку дослідників XIX ст., головним призначенням Феодосійської прибережної торгівлі було “денервування” (наповнення товарами) портів Криму: *“южный берег и отчасти Керчь снабжаются всеми товарами (также хлебом) исключительно из Феодосии, на которую жители смотрят как на лавку, в которой они всегда делают свои закупки”*⁴⁰.

До початку XX ст. кількість каботажних суден, що приходили з товарами в порти Криму, значно збільшилася. У 1909 р. в порти півострова заходила така кількість каботажних кораблів: у Керч – 1 980, Ялту – 1409, Феодосію – 1276, Севастополь – 1230, Євпаторію – 1244. Загальний вантажообіг по внутрішніх лініях становив: у Керчі – 11 158 тис. пудів, у Севастополі – 7243 тис. пудів, Ялті – 6414 тис. пудів, Феодосії – 5145 тис. пудів, Євпаторії – 4117 тис. пудів⁴¹. Кримські порти поступалися Одесі, Таганрогу, Поті, Миколаєву та Херсону за показниками вантажообігу та кількості суден, що приходили в порти⁴². Серед кримських портів провідне місце, як і в другій половині XIX ст., належало Керчі. Значно збільшився товарообіг у Ялті, яка на початку XX ст. стрімко розвивалася. Натомість Євпаторія втратила позицію лідера, тому що всі хлібні операції виконувалися у Феодосії, де з 1908 р. працювала спеціальна біржа.

З розвитком грошових відносин усе більшого значення набували товари іноземного виробництва. Серед іноземних товарів, що відігравали помітну роль на внутрішньому ринку Криму, можна виділити паливні матеріали, тютюн, фрукти і цитрусові, солодоці, горіхи, мануфактурні готові вироби європейського походження, тканини, галантерейні товари, предмети розкоші й мистецтва тощо. На півострові не вироблялися, а завозилися ззовні й багато інших товарів, які стали невід'ємним атрибутом повсякденного життя місцевого населення і численних відпочивальників. З Німеччини привозилися фотографічні апарати, дитячі іграшки, термометри, цибулини рослин, гільзи до мисливських рушниць, книги, ремісничі інструменти, “ножовий товар”, ножи, друковані в палітурці; з Італії – галантерейні товари, живі рослини, фаянсові вироби з живописом, скульптурні вироби з мармуру, чай, паперовий товар, одяг та білизну. Грецький імпорту становили переважно оливкова олія

³⁵ Военно-статистический сборник. Россия. Приложение к четвертому выпуску. – СПб., 1871. – С. 757.

³⁶ Новороссийский календарь на 1892 г. (високосный) / под ред. А. С. Бориневича. – Одесса : Типография В. В. Кирхнера, 1891. – С. 185.

³⁷ Памятная книжка Керчь-Еникальского градоначальства / Керченский статистический комитет. – Керчь, 1899. – С. 59.

³⁸ Руммель В. Ю. Материалы для описания русских коммерческих портов... – С. 99.

³⁹ Там же. – С. 159.

⁴⁰ Янсон Ю. Э. Крым, его хлебопашество и хлебная торговля. – СПб., 1870. – С. 53.

⁴¹ Статистический ежегодник на 1912 г. / под ред. В. И. Шараго. – СПб., 1912. – С. 136–151.

⁴² Там же.

та меблі. З Франції привозилися мідні та гумові вироби, “ножовий товар”, помада, галантерейні речі, чавунні та скляні вироби, шовкові стрічки, тканини, письмове приладдя, лампочки розжарювання, косметика; з Австрії – медичні та галантерейні товари. Англія постачала вироби з листового заліза, міді та дерева, подушки пухові, скло дзеркальне, килими вовняні, циновки; Туреччина – солодощі, фрукти й овочі, тканини та приладдя для шиття, столярні вироби, цитрусові. На привезені товари накладалося мито згідно з митним тарифом імперії. Не дивлячись на велику видову різноманітність іноземних товарів, наявних на внутрішньому ринку Криму, їх грошовий еквівалент був невеликим.

Більшість іноземних товарів привозилася в порти Севастополя, Феодосії та Керчі. До Севастополя в 1867 р. товарів із закордону було привезено на суму 111 826 карбованців⁴³. Вартість іноземних товарів, що були доставлені в Керч у 80-х рр. XIX ст., досягала 68 486 карбованців⁴⁴. У Феодосію в другій половині XIX ст. іноземних товарів привозилося на суму 55 017 крб. 35 коп., що було в п'ять разів менше привозу за каботажом⁴⁵. До початку XX ст. кількість іноземних товарів на внутрішньому ринку Криму дещо зросла. У Керч у середньому за 1907–1911 рр. привозилося іноземних товарів на суму 182 000 крб. на рік. У Севастополі за ці ж роки привоз іноземних товарів у середньому становив 666 000 крб., що було в 12 разів менше, ніж обороти каботажного судноплавства⁴⁶. У Феодосію в 1913 р. привезено іноземних товарів на суму 718 000 крб.⁴⁷ Таким чином, кількість іноземних товарів на внутрішньому ринку Криму була невеликою, а іноземне судноплавство, як один зі способів насичення внутрішнього ринку, значно поступалося насамперед каботажному судноплавству та іншим способам наповнення ринку.

Висновки. Модернізація суспільства і держави спричинила бурхливий розвиток транспортної мережі в Російській імперії. Розширення мережі залізничного сполучення, будівництво шосованих шляхів, витіснення вітрильних суден пароплавами, збільшення місткості суден, модернізація портових споруд – усе це сприяло подальшому розвитку товарно-грошових відносин, а також робило доступними товари повсякденного вжитку в будь-яку пору року, незалежно від погодних обставин та віддаленості від місць виробництва.

Сільське господарство і промисловість Криму не забезпечували населення півострова всіма необхідними предметами, незамінними в побуті й повсякденності. Економічний розвиток півострова, зростання кількості населення, розвиток рекреації сприяли розширенню асортименту внутрішнього ринку, наповнювати який допомогала вся сукупність способів переміщення та доставки товарів. На жаль, недосконала статистика часів Російської імперії не дозволяє поррахувати обсяги гужових перевезень, але очевидно, що вони були незамінні в умовах незначних відстаней півострова. Гужовий транспорт відігравав роль засобу переміщення товарів місцевого та імперського виробництва на великі ринки і базари регіону. Водночас залізниці привозили до Криму великогабаритні та об'ємні товари російського виробництва. Каботажне судноплавство виконувало функцію швидкого переміщення товарів на локальні ринки Криму, насичуючи внутрішній ринок товарами російського та місцевого виробництва. Іноземне судноплавство забезпечувало попит заможного місцевого населення та відпочивальників на півострові товарами європейського походження.

Таким чином, усі наявні на півострові способи доставки та переміщення товарів (гужовий, залізничний, перевезення за допомогою каботажного та іноземного судноплавства) становили єдиний механізм насичення товарами всієї сукупності торгових об'єктів півострова, що відігравав важливу роль у стабільному функціонуванні внутрішнього ринку Криму в другій половині XIX – на початку XX ст.

⁴³ Статистические сведения по Таврической губернии в 1867 г. Судходство // ТГВ. – 1868. – № 80. – 5 окт. – С. 358.

⁴⁴ Державний архів в Автономній Республіці Крим. – Ф. 359: Керченська портова митниця. – Оп. 1. – Спр. 234: Годовые ведомости доставляемые правительственным местам и лицам за 1885. – Арк. 52.

⁴⁵ Там само. – Ф. 361: Канцелярія начальника Феодосійського митного округу. – Оп. 2. – Спр. 20 а: Обзор и ведомости о ходе торговли и движении судходства в портах Феодосийского таможенного округа. 1861–1862. – Арк. 17.

⁴⁶ Статистический ежегодник России 1913 г. – Отд. 10. – С. 26.

⁴⁷ Там же.