

Полянская Елизавета Сергеевна

директор научно-исследовательского центра
«Образование, наука и культура
Южного берега Крыма»
Гуманитарно-педагогической академии (филиала)
Крымского федерального университета
им. В.И. Вернадского

ЗНАЧЕНИЕ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ В ХОЗЯЙСТВЕННОМ ОСВОЕНИИ КРЫМА ПОСЛЕ ПРИСОЕДИНЕНИЯ К РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ

Аннотация:

Статья посвящена анализу хозяйственной системы Крыма в XIX – начале XX вв. В результате исследования автором доказана историческая необходимость развития транспортной системы полуострова в связи с трансформацией крымского хозяйства.

Ключевые слова:

Крым, хозяйство, эмиграция крымских татар, колонизация, пути сообщения, дороги.

Polyanskaya Elizaveta Sergeevna

Head of the Research Center
“Education, Science and Culture of
the Southern Coast of Crimea”,
Academy for the Humanities and Education Science,
branch of Crimean Federal University

THE VALUE OF TRANSPORT ROUTES IN THE ECONOMIC DEVELOPMENT OF CRIMEA AFTER AFFILIATION TO THE RUSSIAN EMPIRE

Summary:

This article analyzes the economic system of Crimea in the XIX – early XX centuries. The research results prove the historical necessity of developing the transport system of the peninsula due to the transformation of the Crimean economy.

Keywords:

Crimea, economy, emigration of Crimean Tatars, colonization, transport routes, roads.

Присоединение Крыма к России в 1783 г. повлекло начало изменений социально-экономического развития региона. Вследствие миграционных процессов этнический состав полуострова значительно изменился. Связано это было в первую очередь с массовой эмиграцией крымских татар в Турцию. Утратив покровительство Турции, крымско-татарские крестьяне теряли свои земли, в результате чего наблюдалось их бесправие в сравнении с новопоселенцами и фактическое закрепощение народа. Полный отрыв от всемирных центров мусульманской культуры также дал свои отрицательные результаты в отношении крымских татар [1, с. 3]. Масштабы эмиграции подтверждаются исследованиями многих ученых, однако точные цифры не известны до сих пор. Вместе с тем на сегодняшний день можно выделить несколько волн крымско-татарской эмиграции по годам (таблица 1):

Таблица 1 – Волны крымско-татарской эмиграции [2, с. 12; 3, с. 87; 4, с. 31]

1784–1800 гг.	1854–1862 гг.	1873–1877 гг.	1892–1894 гг.	1901–1904 гг.
от 80 до 300 тыс. чел.	порядка 181 тыс. чел.	от 1,5 до 3 тыс. чел.	около 3 тыс. чел.	около 18 тыс. чел.

Таким образом, из приведенных выше данных можно сделать вывод, что наиболее массовый выезд крымских татар с полуострова в Турцию имел место во время и после Крымской войны. Это не случайно. Вторая активная эмиграция крымских татар в период 1901–1904 гг. объясняется нестабильной политической ситуацией в Российской империи, которая привела к буржуазно-демократической революции 1905–1907 гг.

К. Герман в своих исследованиях отмечает, что выезд греков и армян наряду с крымскими татарами из Крыма также имел негативные последствия для дальнейшего ведения хозяйства на полуострове, особенно это касалось садоводства и виноградарства [5, с. 62].

Вместе с тем правительству пришлось принимать срочные меры для решения этой проблемы. На освобожденные земли переселялись крестьяне из других губерний Российской империи, а также Болгарии, Германии, Италии и других стран мира. В 1787 г. всем генерал-губернаторам было дано распоряжение, в котором разрешалось переселение в Крым экономических и других государственных крестьян. Царское правительство раздавало земли русским помещикам и чиновникам, обязывало их заселять эти земли крепостными из центральных и украинских губерний. При этом переселенцам предоставлялись привилегии: освобождение от различных налогов и повинностей на 8–10 лет, ссуда на переезд, большие участки земли (50 десятин на семью) [6, с. 20].

В колонизации Крыма участвовали представители разных народов Европейской России и стран Западной Европы. В результате длительных миграционных процессов полуостров стал одним из самых многонациональных регионов Российской империи [7, с. 246–254].

В связи с тем, что во второй половине XIX в. в Крым начали массово переселяться немцы и другие народности, возникает такое явление, как меннониты. Это этнические группы, которые использовались государством для решения задач как внутренней, так и внешней политики. Ученые отмечают большие достижения меннонитов в сельском хозяйстве. Кроме этого, меннониты за свои средства содержали дороги, ведущие к их хозяйствам [8, с. 16]. Это обусловило активное развитие дорожной системы в Крыму.

Вследствие раздачи дворянам огромных земельных угодий, ранее принадлежавших султану, ханам, беям и мурзам, в Крыму появилось крупное помещичье землевладение. Уже к началу XIX в. в сельском хозяйстве Крыма шел интенсивный процесс специализации, что обусловило усиленный товарообмен и зависимость помещичьих и крестьянских хозяйств от рынка.

После назначения на должность генерал-губернатора Новороссийского края М.С. Воронцова (1823–1844) продолжилось активное хозяйственное развитие Крымского полуострова. Убедившись, что климатические условия благоприятны для виноделия, М.С. Воронцов завез сюда лозу из Франции, Испании и берегов Рейна, были приглашены лучшие виноделы. С целью развития промышленного виноделия почти весь виноград в его имениях перерабатывался на вина. Помимо своих вин Михаил Семенович отправлял за пределы Крыма вина, скупленные им у местных виноделов. С целью их сбыта в Петербурге был создан специальный офис по продаже крымских вин из имений М.С. Воронцова. Как отмечали современники, вывозились вина по плохим дорогам в Москву, Харьков, Одессу, Симферополь, Херсон, Екатеринослав [9, с. 29–30].

С 30-х гг. XIX в. в Таврической губернии активно развивалось зерновое хозяйство. Особенно усилилось производство зерна в конце 40-х – начале 50-х гг. в связи с повышением спроса на хлеб на европейском рынке [10, с. 21].

Вместе с тем хозяйственное освоение Крыма проходило довольно тяжело. Связано это было в первую очередь с тем, что полуостров был отделен от остальной империи значительными степными пространствами. Кроме того, большинство крымских татар продолжало вести прежнюю хозяйственную деятельность, что в условиях новых реалий делало невозможным гармоничное развитие имений русских помещиков. Объяснялось это тем, что на территориях, полученных русскими помещиками в Крыму, в большинстве случаев оставались частные владения крымских татар на тех условиях эксплуатации, которые использовались в Крымском ханстве. При этом местное население не могло быть закрепощено и использовано для работ на новых владельцев. Современные отношения строились на принципах аренды земельных участков татарами без личной зависимости и на условиях наемного труда. Однако многие помещики не допускали даже мысли о пересмотре привычных для них условий, при которых не будет крепостничества. Большинство из них не смогли перестроиться под реалии нового времени. Соответственно, они не могли качественно организовать работу на своих землях без крепостных, что, в свою очередь, приводило к возникновению огромного количества споров и взаимных жалоб. Эта ситуация неминуемо тормозила развитие всей экономики полуострова [11].

За несколько лет до Крымской войны отдельные предприниматели, видевшие перспективу в экономическом и стратегическом развитии новых путей сообщения для соединения центральных губерний с Черноморским побережьем, предлагали проложить их на частные средства. Однако в силу ряда причин эти инициативы так и остались не воплощенными в жизнь [12, с. 15].

Условия садоводства в долинах северного склона гор были подходящими для данного вида хозяйства, однако его расширению препятствовал недостаток сбыта. Вишни, черешни, кизил, сливы, персики, абрикосы – скоропортящиеся фрукты и ягоды, которые не могли долго храниться и перевозиться в различные регионы империи на волах или лошадях. Следовательно, большинство продукции употреблялось на месте. В связи с этим местные жители кроме фруктовых садов разводили виноградники и сеяли табак. Вино и табак лучше поддавались длительной транспортировке на большие расстояния [13, с. 21].

Ситуация в экономике и хозяйстве полуострова усложнилась после 1856 г. Уничтоженные в результате Крымской войны сады, баштаны и виноградники – тому подтверждение. Резкий рост цен на хлеб после войны спровоцировал развитие зернового хозяйства. Так, после Крымской войны на территории Симферопольского и Феодосийского уездов было сформировано довольно серьезное зерновое хозяйство. Расширение спектра возделываемых сельскохозяйственных культур и повышение товарооборота требовали привлечения всероссийского рынка и не только. К концу XIX в. Крым полностью переориентировался на внешний рынок. В результате продолжалось постепенное усиление дифференциации и специализации хозяйств.

Общее состояние экономики Российской империи неминуемо сказывалось на экономике Крыма. По ряду причин в хозяйственной сфере требовались преобразования. Экономика развивалась значительно медленнее, чем того требовало время. 19 февраля 1861 г. манифестом повсеместно было отменено крепостное право. После отмены крепостного права наблюдалась волна переселения крестьян в Крым. Результатом этого стало резкое увеличение крымского населения: с 1865 по 1897 гг. население Крыма увеличилось почти в 3 раза [14].

Говоря о Крыме как о регионе в целом, следует подчеркнуть, что накануне Столыпинской реформы здесь преобладало частное землевладение. Значительное место на юге занимало наделное землевладение. 9 ноября 1906 г. было объявлено начало Столыпинской реформы, которая закончилась только в 1917 г. [15]. Результатом проведения Столыпинской реформы в Крыму стало уменьшение площадей казенного, дворянского и купеческого землевладения. За счет этого увеличился размер крестьянской земельной собственности.

В результате реформы с 1909 по 1912 гг. в Крыму в среднем было собрано 12 млн пудов продовольственных и 9 млн пудов кормовых хлебов. Интересно, что средняя годовая потребность Крыма (учитывая и посевной материал) в продовольственных хлебах была равна 9,3 млн пудов, а кормовых – 12,4 млн пудов [16, с. 26]. Так, исходя из имеющихся данных, можно сделать вывод, что в период с 1909 по 1912 гг. Крым не только покрывал свои продовольственные потребности, но и производил продукцию с избытком (в среднем по 3,2 млн пудов) [17, с. 26].

Начало XX в. ознаменовалось значительным хозяйственным и промышленным ростом. Уровень промышленного производства на Крымском полуострове значительно возрос. Здесь насчитывалось несколько сотен промышленных предприятий, преимущественно небольших. Крупнейшими промышленными предприятиями были мастерские Севастопольского военного порта и Керченский металлургический завод. Основой сельского хозяйства оставалось возделывание зерна. Большое значение имело садоводство, виноградарство, табаководство [18, с. 27].

Однако военно-политический конфликт, вылившийся в Первую мировую войну, не мог не отразиться на ситуации, сложившейся в Крыму. Накануне Первой мировой войны Крым был исключительно многонациональным районом. Около половины его населения составляли русские и украинцы, татары – около четверти населения. Всего здесь проживали лица почти семидесяти национальностей. С началом Первой мировой войны полуостров был объявлен прифронтовой зоной. В многонациональной крымской деревне усилились антигерманские настроения, которые имели место и раньше. За немецкими поселениями был установлен административный надзор. Часть их была выслана в другие районы страны. Резко ухудшилось экономическое положение. Вследствие военных событий 1914 г. значительно сократились посевные площади. В 1915 г. на одном из губернских совещаний сообщалось, что многие земли остались непаханные, поскольку их было некому обрабатывать [19, с. 28].

Анализируя положение экономики и хозяйства полуострова в XIX – начале XX вв., следует сказать, что вследствие массовой эмиграции крымских татар и негативных последствий Крымской войны к середине XIX в. хозяйство полуострова оказалось в сложном положении. Складывавшаяся веками система ведения хозяйства подверглась значительным изменениям. В этой непростой ситуации правительство предприняло ряд мер для стабилизации обстановки на полуострове. Инкорпорация новых южных территорий в экономическую систему империи предполагала их преобразование в эффективный центр хозяйственного развития. Масштабная колонизационная программа рассматривалась властями как один из методов достижения указанной цели, а также решения экономических задач. Колонисты строили новые предприятия, организовывали крупные хозяйства, использовали и производили новейшие методы и средства работы. Однако интенсивное хозяйственное развитие осложнялось отсутствием транспортной системы на полуострове. К середине XIX в. стало понятно, что без транспортного обеспечения внутри Крыма, без использования возможностей плодородной почвы прибрежной полосы полуострова, без возможности качественного сообщения с другими районами Российской империи дальнейшее развитие хозяйства невозможно. Сама история спровоцировала необходимость создания транспортной системы на полуострове. Без решения этой первоочередной задачи об интенсивном развитии хозяйства не могло быть речи. Только последовательная политика развития путей сообщения и объединения их в транспортную сеть могла позволить дальнейший рост темпов хозяйства на благодатной крымской земле.

Ссылки:

1. Абибулаева Д.И. Проблема эмиграции крымских татар на страницах газеты «Терджиман» // Ученые записки Таврического национального университета им. В.И. Вернадского. Серия «Исторические науки». Т. 23 (62). № 1. Спец. вып. «История Украины». 2010. С. 3–9.
2. Вернер К.А. Памятная книжка Таврической губернии. Симферополь, 1889. С. 12.
3. Петровский В. К вопросу о системе хозяйства в Крыму // Вестник Таврического земства. 1905. № 18.

4. Бойко В.В. Эмиграционное движение крымских татар в Турцию в середине XIX – начале XX века: причины и влияние на социально-экономическое развитие Крыма // Ученые записки Таврического национального университета им. В.И. Вернадского. Т. 21 (60). 2008. № 1. С. 27–34.
5. Герман К. Описание Таврической губернии // Статистический журнал за 1806–1807 гг. СПб., 1807. 234 с.
6. Історія міст і сіл Української РСР. Кримська область : в 26 т. / под ред. Л.Д. Солодовик. Т. 3. Київ, 1974. 801 с.
7. Бойко Я.В. Заселение Южной Украины. 1860–1890 гг. Черкассы, 1993. 256 с.
8. Венгер Н.В. Меннонитское предпринимательство в условиях модернизации Юга России: между конгрегацией, кланом и российским обществом (1789–1920) : монография. Днепропетровск, 2009. 696 с.
9. V Дмитриевские чтения. История Крыма: факты, документы, коллекции, литературоведение, мемуары : сб. тр. Симферополь, 2001. 152 с.
10. Історія міст і сіл Української РСР. Кримська область. Т. 3.
11. Крючков А.В. Присоединение Крыма к России и начальный этап его включения в общеимперское пространство (последняя треть XVIII – начало XIX вв.). Саратов. 2006. С. 38–42.
12. Воронцовы и русское дворянство: между Западом и Востоком : сб. науч. ст. и докл. / ред.-сост. Г.Г. Филатова. Симферополь, 2012. 416 с.
13. Челлок А. Красавица Таврида. Горный Крым. М., 1910. Ч. 2. 116 с.
14. Філас В.М. Журнал Міністерства державного майна як джерело з соціально-економічної історії Південної України. Запоріжжя, 2008. 225 с.
15. Приймак О.М. Столипінська аграрна реформа на Півдні України (1906–1917). Запоріжжя, 2002. 169 с.
16. Бененсон М. Экономические очерки Крыма. Симферополь, 1919. 78 с.
17. Там же.
18. Історія міст і сіл Української РСР. Кримська область. Т. 3.
19. Там же.

References:

1. Abibulaeva, DI 2010, 'The problem of emigration of the Crimean Tatars in the newspaper "Terdzhiman"', *Scientific notes of Taurida National University of VI Vernadsky. Series "Historical Science"*, vol. 23 (62), no. 1, Special vol. "History of Ukraine", p. 3-9.
2. Werner, K 1889, *The memorial book of Taurian province*, Simferopol, 12 p.
3. Petrovskiy, V 1905, 'Concerning the economic system in the Crimea', *Herald of Tauride zemstvo*, no. 18.
4. Boyko, VV 2008, 'Emigration movement of the Crimean Tatars in Turkey in the middle of the XIX - early XX century: the causes and impact on the socio-economic development of the Crimea', *Scientific notes of Taurida National University of VI Vernadsky*, vol. 21 (60), no. 1, p. 27-34.
5. German, K 1807, 'Description of Taurian province', *Statistical Journal of the 1806-1807*, St. Petersburg, 234 p.
6. Solodovik, LD (ed.) 1974, *The history of the towns and villages of the Ukrainian SSR. Crimea region: 26 vols.*, vol. 3, Kiev, 801 p.
7. Boyko, YV 1993, *Settling the Southern Ukraine. 1860-1890*, Cherkasy, 256 p.
8. Wenger, NV 2009, *Mennonite entrepreneurship in the modernization of the South of Russia, between the congregation, clan and Russian society (1789-1920): a monograph*, Dnipropetrovsk, 696 p.
9. V Dmitriev reading. *History of Crimea: facts, documents, collections, literature, memoirs* 2001, Simferopol, 152 p.
10. Solodovik, LD (ed.) 1974, *The history of the towns and villages of the Ukrainian SSR. Crimea region: 26 vols.*, vol. 3, Kiev, 801 p.
11. Kryuchkov, AV 2006, *The Crimea to Russia and the initial stage of its inclusion in the empire-wide space (the last third of XVIII - early XIX centuries)*, Saratov, p. 38-42.
12. Filatov, GG (ed.) 2012, *The Vorontsovs and Russian nobility: between East and West*, Simferopol, 416 p.
13. Cheglok, A 1910, *Beauty Tauris. Mountain Crimea*, Moscow, part 2, 116 p.
14. Filas, VM 2008, *Journal of the Ministry of State Property as a source of socio-economic history of Southern Ukraine*, Zaporozhye, 225 p.
15. Priymak, A 2002, *Stolypin agrarian reform in the South of Ukraine (1906-1917)*, Zaporozhye, 169 p.
16. Benenson, M 1919, *Economic Essays Crimea*, Simferopol, 78 p.
17. Benenson, M 1919, *Economic Essays Crimea*, Simferopol, 78 p.
18. Solodovik, LD (ed.) 1974, *The history of the towns and villages of the Ukrainian SSR. Crimea region: 26 vols.*, vol. 3, Kiev, 801 p.
19. Solodovik, LD (ed.) 1974, *The history of the towns and villages of the Ukrainian SSR. Crimea region: 26 vols.*, vol. 3, Kiev, 801 p.