

Созидательный девятнадцатый век:
вопросы истории Таврической губернии

*Creative Nineteenth Century:
Issues of the History of Taurida Governorate /
Schöpferisches neunzehntes Jahrhundert:
Fragen der Geschichte des Taurischen Gouvernements*

УДК 94(339.5)(47)Крым



Марциновский П.Н.

Феодосия во внешней торговле (1856—1914)

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

Марциновский Павел Николаевич, кандидат исторических наук, доцент кафедры исторического регионоведения и краеведения Таврической Академии Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского, Симферополь

ORCID ID <https://orcid.org/0000-0003-0411-6329>

E-mail: pavel-n-martsinovskii@j-spacetime.com; pnmarz@mail.ru

Статья посвящена роли г. Феодосии во внешней торговле России, в целом, и Крыма, в частности, во второй половине XIX — начале XX вв. на фоне крупных событий в истории государства, существенно влиявших на ход международной торговли. В статье обращено внимание, также, на влияние миграционных процессов в Крыму на ход торговли, развитие торгового порта в связи с экономическим развитием страны и полуострова.

Ключевые слова: Крым, Феодосия, внешняя торговля, порт, хлеб, зерно, экспорт, импорт.

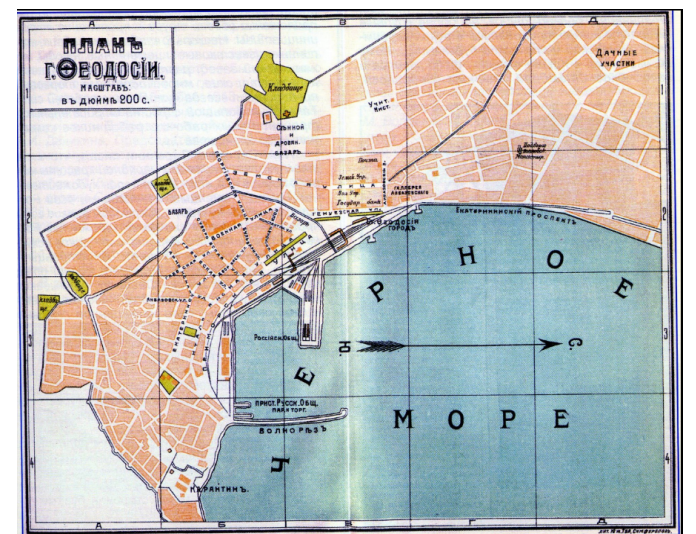
Во второй половине XIX в. Феодосия играла важную роль в экономике Крыма прежде всего как морской порт. После Крымской войны, уже в 1856 г. торговля, в том числе, с бывшими противниками была восстановлена в полном объеме. Однако важнейшими факторами, определявшими состояние хозяйства полуострова в послевоенные годы, стали последствия разрухи и взвинчивания цен на хлеб во время войны, социальная дезориентация населения и неблагоприятные для России в целом условия Парижского мирного договора.



К. Боссоли. Феодосия. Литография из альбома «Пейзажи и достопримечательности Крыма» (1856)



Феодосия. Гавань.
Почтовая открытка конца XIX — начала XX вв.



План г. Феодосии. Начало XX в.
Из путеводителя по Крыму Г.Г. Москвича

Важнейшим партнёром оставалась Турция, чьи суда доминировали в торговле при феодосийском порте. Уже в 1856 г. из полусотни иностранных судов посетивших Феодосию, почти половина были под турецким флагом, причем 20 из них пришли с товаром и только 3 с балластом [ГАРК, ф. 221, оп.1, д. 366, л. 5—8]. Турки хорошо ориентировались в местном рынке, и поэтому их корабли уходили из Феодосии, груженные крымскими товарами, хотя предложить крымчанам на экспорт было почти нечего. После войны вывозились сухари, железный и медный лом, кости животных, редюга пеньковая, канаты. Основу же вывоза (68%) составили кожи: волосья, коровья и телячья, сырые и невыделанные, а также овечья шерсть. В этом году было вывезено всего 34 четверти пшеницы и 1 674 пуда пшеничной муки через Феодосию, хотя и это удивительно, учитывая, что население Крыма испытывало недостаток продовольствия, а в Евпаторию, например, срочным порядком завозились зерно и мука. Торговые суда Турции в течение 1856 г. приходили в Феодосию с грузами кофе (141 пуд), турецкого табака (48 пудов), грецких орехов (3 154 пудов), турецких рожков (858 пудов), бакалейными и другими товарами, пользовавшимися спросом в Крыму. Заметим, что импорт всегда отличался большим разно-

МАРЦИНОВСКИЙ П.Н. ФЕОДОСИЯ ВО ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛЕ (1856—1914)

образом чем экспорт. Так, среди товаров, доставленных в 1856 г. из Греции, Франции, Англии, Сардинии и других стран, были: оливковое масло (136 пудов), виноградное вино (990 бутылок), портер (4 018 бутылок), маслины (133 пуда), апельсины и лимоны (54 095 штук) [ГАРК ф. 221, оп.1, д. 366, л.5-8].



Остатки крепости в Кафе, где расположен Карантин.
Гравюра по рисунку А. де Палдо. 1805



Феодосия. Карантинная пристань.
Почтовая открытка конца XIX — начала XX вв.



Феодосия. Карантин.
Почтовая открытка начала XX в.

В 1857—1859 гг. в экспорте росла доля зерновых, а местное купечество, оправившись от понесенных в военное время потерь, расширяло торговлю, чему способствовали и довольно неплохие урожаи [ГАРК ф. 369, оп.1, д. 434, л. 16]. Большую часть импорта составили спиртные напитки.

Действительно переломным стал 1860 г., явивший собой начало глубокого четырехлетнего кризиса внешнеторговой деятельности в Феодосии. Это было связано с тем, что в 1860 г. началась массовая эмиграция крымских татар в Турцию, вызванная комплексом обстоятельств. Это событие имело мощное влияние на дальнейшее хозяйственное развитие Крыма, явилось важнейшим фактором в процессе структурной трансформации этносоциальной базы всего крымского хозяйства.

В донесении, представленном Таврическим губернатором Жуковским графу Строганову в феврале 1857 г., имеются сведения, что все население Таврической губернии составляло 563 757 человек, из которых на крымском полуострове проживало 265 876 человек, в том числе 175 895 государственных крестьян. В результате татарской эмиграции население Крыма сократилось на 49,4%, в том числе по государственным крестьянам — на 61,6%.

Спустя пять лет после окончания Крымской войны по полуострову был нанесен новый удар стратегического характера. Разоренное хозяйство, резкое сокращение людских ресурсов, необорудованность портов, удаленность от основных континентальных сельскохозяйственных районов, ничтожные возможности отечественного торгового флота — все это негативно сказалось на торгово-экономических связях Крыма. Сокращение численности татар снизило и финансовые возможности местного купечества в связи с упадком овцеводства и резким снижением закупок по импорту.

Существенное сокращение населения Крыма в середине XIX в. стало важнейшим фактором, повлиявшим на динамику внешней торговли. Что же касается изменений в структуре экспорта и импорта — этот фактор был решающим. Ассортимент и количество товаров, импортировавшихся в Крым, вполне отражали изменения в составе населения полуострова.

Среди примечательных событий этого времени стоит отметить доставку в 1861 и 1862 гг. крупных партий каменного угля (42 346 и 48 600 пудов соответственно) [ГАРК ф. 221, оп.1, д. 416, л. 1—9; д. 366427, л. 1—8]. А после разрешения, 4 апреля 1861 г., ввоза кантонского чая в Империю, уже в 1862 г., первые партии черного и цветочного чая прибыли в Феодосийский порт. [ГАРК ф. 221, оп. 1, д. 427, л. 1—8]. В 1863 г., впервые после войны, за границу из Феодосии было вывезено пятьсот ведер крымского виноградного вина на сумму 460 рублей [ГАРК ф. 221, оп. 1, д. 442, л. 28].

Именно тогда, в трудные для Крыма годы, появились своего рода прототипы «челноков», хорошо известных нам по шальным 90-м годам XX века. В объявлении от Департамента внешней торговли говорилось, что с некоторого времени приезжающие из-за границы стали привозить с собой, кроме обычных дорожных вещей, целые партии товаров, очевидно, для продажи, а посему было рекомендовано при отсутствии у таких людей права заграничного торга, взять с этих товаров пошлину, в 1,5 раза превышающую обычную, или допускать товар к обратному вывозу [ГАРК ф. 369, оп.1, д. 460, л. 4].

Вообще таможенный контроль был ужесточен. И в этой связи интересен циркуляр № 531 от 15 апреля 1861 г. начальника Феодосийского таможенного округа, гласивший:

«Государь Император Высочайше повелеть соизволил: чтобы командиры военных судов при провозе из-за границы на их судах вещей, хотя бы принадлежащих Членам Императорской фамилии... предъявляли таковые вещи к таможенному досмотру» [ГАРК, ф. 369, оп.1, д. 434, л. 71].

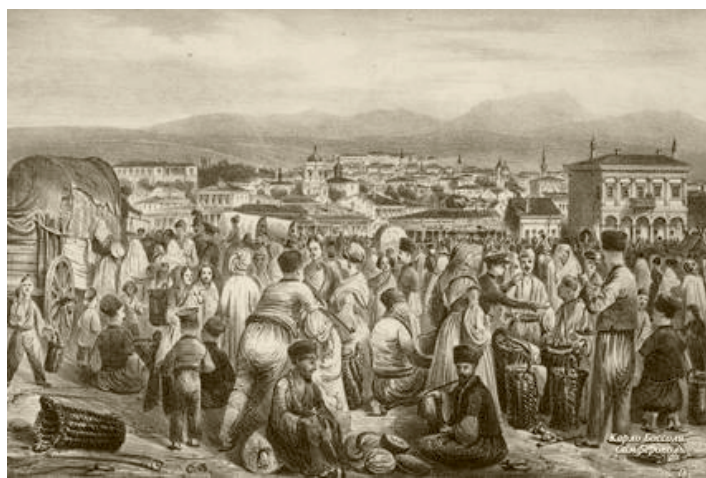
Несмотря на общее снижение экспорта, вывоз овечьей шерсти и сырых соленых невыделанных кож оставался значительным. Динамика торговли этими товарами отличалась от динамики вывоза зерновых большей стабильностью. Отметим также, что в 1864 и 1866 гг. имели место случаи вывоза за границу соли через Феодосийский порт в количестве 52 700 и 15 065 пудов соответственно. Что же касается импорта, то здесь структурные изменения более иллюстративны. 7 мая 1864 г. управляющий Евпаторийской таможенной коллежской ассессор В.Е. Бобырев докладывал начальству таможенного округа свои соображения по этому поводу:

«После выхода в Турцию большей части татар и ногайцев, составлявших главное население Крыма, многие товары привозятся в незначительном количестве, а другие вовсе не привозятся. Потребителями товаров турецкого производства остались в Крыму караимы и весьма малая часть зажиточных мурз, которые покупают для национальных костюмов только шам-аладжу, кутню, чус, кушаки турецкие как шелковые, так и бумажные» [ГАРК ф. 369, оп. 1, д. 485, л. 3].

МАРЦИНОВСКИЙ П.Н. ФЕОДОСИЯ ВО ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛЕ (1856—1914)



Базар в Крыму.
Рисунок Х. Гейслера. 1804



Базар в Симферополе
на литографии К. Боссоли. 1840-е гг. —1856



Старый рынок в Симферополе.
Фото конца XIX в.

Отметим, что с 1865 по 1877 гг. через Феодосийский порт регулярно ввозились лишь кофе, деревянное масло и турецкий табак. Остальные же товары импортировались в незначительном количестве, а единичные случаи ввоза крупных партий отдельных наименований товаров, хотя и представляют определенный интерес, мало что добавляют к общей картине. 1864 г. был примечателен хорошим урожаем хлебов, что заложило основу возрождения экспорта зерновых и увеличения вывоза других товаров в следующем году.

В 1865 г., несмотря на продолжающиеся изменения, можно говорить о новой ситуации во внешней торговле через Феодосийский порт. Вывоз превысил ввоз почти в 14 раз [ГАРК ф. 221, оп. 1, д. 460, л. 24—28]. А еще через год доля зерновых в экспорте составила более 90% [ГАРК ф. 221, оп. 1, д. 469, л. 12].

Неблагоприятным фактором стало понижение курса российского кредитного рубля, что не оставило никаких надежд на увеличение импорта. Впрочем, это отнюдь не означало, что жители Крыма перестали пользоваться товарами иностранного производства. Однако теперь они поступали на полуостров по линии каботажных перевозок. Проследить движение импортных товаров в Крым через порты и таможни за пределами полуострова представляется почти невыполнимой задачей. Вот почему, учитывая влияние изменений в национальном составе населения Крыма на структуру импорта, практически невозможно дать полный и точный анализ этого процесса, основываясь лишь на исследовании деятельности крымских портов. В 1866 г. торговля велась успешно, в частности, экспорт превысил уровень 1857 г. в 6 раз [ГАРК ф. 221, оп. 1, д. 476, л. 23—254 д. 469, л. 31].

В период с 1866 по 1870 гг. внешняя торговля испытала на себе целый ряд неблагоприятных факторов: ощутимое падение за границей курса русского кредитного рубля в 1867 г., негативные последствия сокращения численности населения в Крыму, что сказывалось вплоть до 1869 г. [ГАРК ф. 369, оп. 1, д. 508, л. 27], запрещение транзитной торговли через Одессу, что усложнило прохождение многих импортируемых товаров через таможню [ГАРК ф. 369, оп. 1, д. 546, л. 23] и разорительный неурожай 1869 г. [ГАРК, ф. 369, оп. 1, д. 546, л. 22]. Все это происходило на фоне непростых социально-экономических процессов в стране в пореформенный период. В частности, отмена крепостного права привела к удорожанию и нехватке рабочей силы, что, естественно, снижало экспортный потенциал зернового производства [ГАРК, ф. 369, оп. 1, д. 508, л. 18].



А. Фесслер. Феодосия. 1866



Э. Берндт. Феодосия. 1869

Наряду с расширением посевов и привлечением новых рабочих рук из-за пределов полуострова сельское хозяйство Крыма все более и более испытывало влияние общероссийского аграрного рынка. И, наконец, сказалась франко-прусская война, парализовавшая европейские рынки и заставившая феодосийских купцов изрядно поволноваться за судьбу крупнейших за весь период партий шерсти (всего 15 621 пуд), отправленных в беспокойную Европу [ГАРК ф. 221, оп. 1, д. 519, л. 50; ф. 369, оп. 1, д. 519, л. 3].

Несмотря на все это, с 1865 г. и вплоть до 1914 г. неизменным оставалось следующее: вывоз многократно превышал ввоз, большую часть вывоза составлял зерновой хлеб, лишь отдельные случаи ввоза крупных партий товаров заслуживают внимания. Так, с 1868 по 1875 гг. в Феодосийский порт прибывали партии каменного угля. В 1868 и 1869 гг. были завезены материалы для англо-индийской телеграфной линии (всего 15 516 пудов). Ввозились фрукты, лесной товар, шелковые, полушелковые, шерстяные и хлопчатобумажные изделия, спички, кофе, деревянное масло, листовой табак, асфальт, турецкие фески.

Семидесятые годы были хороши для торговли: умеренная таможенная политика правительства и благоприятная рыночная конъюнктура, хорошие урожаи и первые попытки использования сельскохозяйственных машин, отмена нейтрализации Черного моря в 1871 г. и ослабление негативных последствий татарской эмиграции. Все это обусловило относительный и абсолютный рост объемов

МАРЦИНОВСКИЙ П.Н. ФЕОДОСИЯ ВО ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛЕ (1856—1914)

экспорта, который в 1875 г. возрос, по сравнению с 1857 г., в 16 раз в ценностном выражении, а экспорт зерновых — почти в 34 раза с абсолютном. Соответственно, доля экспорта хлеба в общем объеме увеличилась с 53,99% в 1857 до 93,2% в 1875 г.

Однако не только хлебом торговали тогда феодосийцы. В 1874 г. в далекие края было вывезено 27 живописных полотен на 39 000 рублей [ГАРК ф. 221, оп. 1, д. 529, л. 54—59], а в 1875 г. продано еще 18 картин на 17 000 рублей [ГАРК ф. 221, оп. 1, д. 534, л. 44—45]. Вывоз картин был зафиксирован еще и в 1888 г. на сумму 11 000 рублей [Обзор внешней торговли... за 1888 г. 1889, с. 235].

К сожалению, и в столь благоприятные времена не обошлось без потрясений. Серьезный политический кризис, чуть было не приведший к новой войне между Францией и Германией в 1872—1873 гг., неурожаи в те же годы, события на Балканах, обусловившие снижение внешнеторговой активности в 1876 г., и, наконец, начавшаяся 12 апреля 1877 г. очередная русско-турецкая война завершила этот период развития внешней торговли через Феодосию. В 1877 г. «судов, пришедших из-за границы и отошедших туда, не было» [ГАРК ф. 221, оп. 1, д. 551, л. 49].

Что касается судоходства при Феодосийском порте, отметим, что если в 50-е — начале 60-х гг. XIX в. преобладание турок было очевидным, то начиная с 1865 г., роль турецкого торгового флота неуклонно уменьшалась. Последним событием, по сути, где турецкие суда приняли самое активное участие, стала массовая эмиграция татар из Крыма. В феодосийский порт заходило все меньше и меньше судов под турецким флагом. В 70-х гг. XIX в. Турция безнадежно отстала от европейских государств и технологически. Если в Феодосию приходил один английский пароход, то тысяча тонн его грузоподъемности равнялась возможностям 15—20 турецких парусников. Но в порт заходили и итальянские, и австрийские, и французские, и германские пароходы.

Таким образом, в 1870-е гг. при значительном увеличении экспорта зерновых, почти неизменном абсолютном количестве приходящих судов и уменьшении доли турецких кораблей, фактическая роль Турции как торгового партнера вообще перестала быть сколько-нибудь заметной. Ее место заняла Италия. За ней следовали Великобритания, Австрия, Германия и Франция.

27 января 1878 г. в связи с окончанием войны был отменен запрет на вывоз зерна и продовольствия, поэтому 1878 г. стал полноценным экспортным годом. Помимо зерна из Феодосии вывезли 1 450 пудов пшеничной муки, 5 000 пудов овечьей меринской шерсти, 12 325 пудов шерсти невыттой простой и 8 920 пудов костей скота. Товар приняли на борт 7 итальянских, 5 английских, 5 греческих, 4 австрийских, по 2 германских и французских и по одному австро-венгерскому, бельгийскому и российскому судну [ГАРК ф. 221, оп. 1, д. 555, л. 52—53]. Грузы пшеницы шли в феврале в Италию, в марте-апреле во Францию, мае, июне и ноябре в Турцию; льняного семени в апреле в Англию, в мае в Турцию; ячменя в мае и сентябре в Турцию; овса в мае во Францию. Овечья шерсть в июне была отправлена во Францию, а в ноябре в Турцию; кукуруза в мае в Турцию, как, впрочем, и фасоль, капуста, рыба и сено; икра и коровы отправились в Турцию в сентябре [ГАРК ф. 369, оп. 1, д. 598, л. 28].

1881 г. выглядит достаточно благоприятным, однако именно он считается началом аграрного кризиса в России, связанного с падением цен на хлеб в международной торговле [Китанина 1978, с. 35]. Уже с 1883 г. колонизация пустынных земель полуострова позитивно сказывается на зерновом экспорте. Среди торговых судов, зашедших в 1883 г. в Феодосийский порт: под английским флагом — 7, под итальянским — 4, под бельгийским — 1, под греческим — 1 [ГАРК ф. 221, оп. 1, д. 574, л. 24—25, 96]. Стабильно высоким спросом пользовалась крымская пшеница в Голландии и Франции, где за нее давали, соответственно, большую цену или, по крайней мере, так были заявлены суммы экспорта.

Рост торговой активности при Феодосийском порте в середине 80-х гг. XIX в. связан с ростом сельскохозяйственного производства, вызванным колонизацией тяготеющего к порту района после проведения железной дороги до Севастополя. С 1885 г. начинается один из наиболее продолжительных этапов непрерывного роста экспорта из Крыма, завершившийся лишь в начале 1890-х гг. в связи с жестоким общероссийским неурожаем.



Феодосия. Порт. Грузка судов. Почтовая открытка конца 1880-х гг.

Все больше и больше усиливается специализация Крыма как производителя и экспортера дорогого, высококачественного хлеба, в связи с чем, влияние мирового аграрного кризиса на крымский вывоз существенно меньше, чем на всей остальной территории России. Выросло значение крымских портов во внешней торговле. Так, в 1885 г. в хлебном экспорте России, по данным, учитывавшим 121 таможенную империю, Севастополь занимал 12-е место (7 681 010 пудов), Феодосия — 19 место (2 402 559 пудов), Керчь — 26-е (1 439 538 п.), Евпатория — 27-е место (1 157 474 пуда) [Обзор внешней торговли... за 1885 г. 1886, с. 147].

В 1885 г. было принято решение отделить коммерческий порт от военного в Севастополе. В этой связи появилась идея устроить коммерческий порт в Стрелецкой бухте, но отсутствие рейда, недостаточность береговой полосы, малое водное пространство и результаты исследования Министерства путей сообщения (трудность сооружения столь длинного туннеля для железной дороги) натолкнули в итоге на решение соединить Феодосию железнодорожной веткой, протяженностью в 110 верст, с Лозово-Севастопольской дорогой и, в конце концов, перенести туда коммерческий порт [ГАРК ф. 221, оп. 1, д. 1113, л. 2].

МАРЦИНОВСКИЙ П.Н. ФЕОДОСИЯ ВО ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛЕ (1856—1914)



Панорама Феодосии. Между 1885 и 1889

В 1885 г. в Феодосийском уезде урожай пшеницы превысил урожай предыдущего года в 2,4 раза, и этот район становится главной житницей Крыма. Более дорогой крымский хлеб, почти полностью отправлявшийся на экспорт, должен был замещаться на внутреннем рынке полуострова хлебом из внутренних зерновых районов страны. Часть такого хлеба приходила по железной дороге, другая часть доставлялась на крымские ярмарки гужом из северных уездов Таврической губернии, и, наконец, третья часть приходилась на каботажные морские перевозки. Однако доля их была незначительной и, хотя в Крым из других русских портов доставлялись, в основном, продукты питания и топливо, в 1884 г., например, каботажный вывоз из Феодосии превысил ввоз на 96 323 пуда, а в 1885 г. — на 134 780 пудов [ГАРК ф. 221, оп. 1, д. 616, л. 8].

Английский торговый флот практически безраздельно господствовал на Черном море. Из 31 корабля, снявшегося с якоря в Феодосии — 20 судов английские пароходы [ГАРК ф. 221, оп. 1, д. 584, л. 13—14]. При этом средняя грузоподъемность английского, французского или итальянского парохода составляла почти тысячу тонн, а турецкого парусника не более шестидесяти.

На европейском рынке активно посредничали голландцы, перепродавая крымскую пшеницу в Швейцарию и другие страны. Предпочитали «крымку» и итальянцы, закупавшие твердые сорта пшеницы. В Англию и Францию зерно продавали, зачастую по более высоким ценам, чем в Голландию или Италию, хотя это также зависело от объемов и сроков продаж. Турция и Греция, в свою очередь, не являлись потребителями товара высокого качества, как, впрочем, не являлись и крупными партнерами крымских экспортеров.

Вторая половина 80-х гг. XIX в. — особый период в истории сельскохозяйственного освоения Крымского полуострова. Непрерывный рост подвоза зернового хлеба и экспорта его через Севастополь, что не в последнюю очередь было связано с интенсивной колонизацией Северной Таврии, и усилившаяся, наконец, колонизация Крыма определяли бурное развитие зернового производства в Крыму.

Развитие зернового хозяйства носило экстенсивный характер, чему способствовали мероприятия, проведенные правительством в предыдущие годы (1881—1884 гг.) дабы сгладить неблагоприятные для крестьян стороны реформы 1861 г. Среди этих мер понижение выкупных платежей, узаконение обязательности выкупа крестьянских наделов, учреждение Крестьянского банка для выдачи ссуд крестьянам на покупку земель и другие. Оставшийся еще значительным запас необрабатываемых земель в Крыму в этих условиях стимулировал колонизацию полуострова.

В 1890 г. во исполнение предыдущего решения было определено передать не только Южную бухту, но и весь Севастопольский рейд в исключительное распоряжение морского ведомства и перенести Севастопольский коммерческий порт в Феодосию. Однако вскоре решено было оставить порт в Севастополе до 1 сентября 1895 г. [Кнушевицкий 1910, с. 118].



Симферополь. Гостиница «Петербургская», где первоначально размещался филиал Крестьянского банка в Крыму.
Почтовая открытка конца XIX в.



И. Айвазовский. Черноморский флот в Феодосии. 1890

После голодного 1891 г. внешнеторговая деятельность была восстановлена только к осени 1892 г., после отмены запрета на вывоз хлеба и в этом же году железнодорожная линия достигла Феодосии. Местный порт еще не был до конца оборудован для приёма и отправки большого количества зерна, но теперь Феодосия отвлекала существенную долю хлебных грузов от Севастополя. И Феодосия, и Севастополь отправляли за границу почти исключительно зерновой хлеб. Так, кроме него из Феодосии было вывезено только 29 780 пудов льняного семени и 400 пудов соли [Обзор внешней торговли... за 1892 г. 1893, с. 217]. Вывезенный за границу товар всегда находил покупателя, о чем свидетельствуют и сообщения таможни об отсутствии случаев обратного ввоза [ГАРК, ф. 369, оп. 1, д. 811а, л. 358].

МАРЦИНОВСКИЙ П.Н. ФЕОДОСИЯ ВО ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛЕ (1856—1914)

В 1895 г. время окончательной передачи севастопольского рейда морскому ведомству вновь было отсрочено. На этот раз до 1 сентября 1899 г. При этом оговаривалось, что западная часть Южной бухты будет открыта для нужд местного торгового судоходства. Таким образом, с конца 1899 г. Севастополь должен был стать в основном каботажным портом, что впоследствии и произошло. В 1895 г. были завершены работы по возведению в Феодосии новых портовых сооружений, включавших в себя полукруглые амбары из листового волнистого железа, емкостью в 1 200 000 пудов для наиболее крупных экспортеров [ГАРК ф. 221, оп. 1, д. 1113, л. 7], а в 1896 г. окончено строительство казенной пристани [Кнушевицкий 1910, с. 127].

В 1895 г. состоялось открытие Феодосийского торгового порта как экспортного пункта общегосударственного значения, соединенного веткой Джанкой — Феодосия с Лозово-Севастопольской железной дорогой. Процесс перераспределения грузопотока от Севастополя в пользу Феодосии и других портов Северного Причерноморья интенсифицировался и был завершён уже к 1897 г., когда Севастополь окончательно утратил значение как экспортный пункт.

Сравнение структуры зернового экспорта, соответствие динамики вывозной торговли Крыма процессам в транспортном обеспечении экспорта, сходство климатических условий южной континентальной части страны и степной части Крыма позволяют сделать вывод о всё большей вовлечённости сельского хозяйства полуострова, работавшего преимущественно на экспорт, в общегосударственные процессы к концу 1880-х — началу 1890-х гг. [Марциновский 1997].

После передачи Севастополем Феодосии функций основной экспортной базы полуострова еще более активизировались процессы хозяйственного развития территории, прилегающей к железнодорожной линии Джанкой — Феодосия, от чего, безусловно, выигрывал весь Крым.



Станция Лозовая. Железнодорожный вокзал.
Почтовая открытка конца XIX в.



Феодосия. Вид с моста у дачи Стамболи.
Почтовая открытка конца XIX — начала XX вв.



Джанкой. Здание вокзала.
Почтовая открытка конца XIX — начала XX вв.

Перераспределение крымского экспорта в пользу Феодосии в 1898 г. достигает своего апогея. Доля феодосийского порта составляет в этом году максимальную величину за весь исследуемый нами период, с 1856 по 1914 гг. Было продолжено строительство портовых сооружений, — достроен четырехэтажный каменный пакгауз [Кнушевицкий 1910, с. 127]. В 1900 г. среди 86 портов, ведущих статистику внешней торговли, Феодосия занимала 13-е место.

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

Территория феодосийского порта представляла собой широкий участок, примыкавший к лучшей и наиболее благоустроенной части города. Прямо по портовой территории пролегали железнодорожные пути. Акватория порта, в 24 фута (7,32 м) глубиной, была ограждена с севера Широким молом, с юго-запада и юга линией берега и благоустроенной набережной и с востока длинным и узким Защитным молом. Ворота бассейна располагались между оконечностями Широкого и Защитного молов. К Широкому молу суда швартовались как с внутренней, так и с внешней, незащищенной стороны. У Защитного же мола глубина, к сожалению, достигала лишь 19 футов (5,79 м).



Феодосия. Порт. Широкий мол.
Почтовая открытка издателя И. Вассермана.
Начало XX в.



Феодосийский порт.
Слева — открытка издательства кондитерской А.Д. Ресслера, 1904—1905;
справа — открытка издательства RTK RIKA, после 1904



МАРЦИНОВСКИЙ П.Н. ФЕОДОСИЯ ВО ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛЕ (1856—1914)

Еще в 1904 г. развернулась дискуссия по поводу строительства хлебных амбаров на территории порта. Это противоречило интересам владельцев амбаров, расположенных в городе. В качестве аргумента те выдвинули идею, что сооружение таких амбаров повлечет за собой увеличение в поступающем зерне доли уже проданного хлеба и, следовательно, нанесет непоправимый ущерб Феодосии как хлебному рынку. При этом упоминался Севастополь, так и не ставший хлебным рынком. Тем не менее, к 1909 г. было закончено строительство двух каменных амбаров портового ведомства, да и вся территория порта была застроена амбарами и пакгаузами, принадлежавшими Южным железным дорогам.

Вся многократная разгрузка и погрузка хлеба производилась вручную, — феодосийской артелью грузовых рабочих. На стоимость выгрузки зерна из вагона и погрузки его на пароход, в первую очередь, влияло то, в какой или из какого амбара производится погрузка или выгрузка. Для выгрузки по таксе, действовавшей в 1909 г., предусматривалось 11 расценок норм, от 6 р. 60 коп. до 9 р. 90 коп. с вагона; для погрузки — 8 норм, от 8 р. 70 коп. до 13 р. 50 коп. На величину расценок влияли: расстояние амбара от железнодорожного пути или от пристани, приходится ли переносить зерно в нижний этаж амбара или в верхний, вносить его в первые или вторые двери амбара, необходимо ли складывать зерно непосредственно в закрюк или через смежное помещение и т.д. Таким образом, фирмы, арендовавшие более удобные амбары, оказывались в более выгодных условиях, а экспортеры, не имевшие своих амбаров, направляя зерно в Феодосию, зачастую не знали, с какими накладными расходами придется столкнуться. Нужно сказать, что в других портах ситуация была аналогичной, однако в Феодосии, из-за некоторой обостренности отношений между экспортерами и грузовой артелью, проблема оказалась на виду. Феодосийские предприниматели неоднократно ходатайствовали, чтобы Южные дороги взяли на себя производство всех грузовых операций, установив твердые цены, и избавили бы экспортеров от общения с грузчиками.

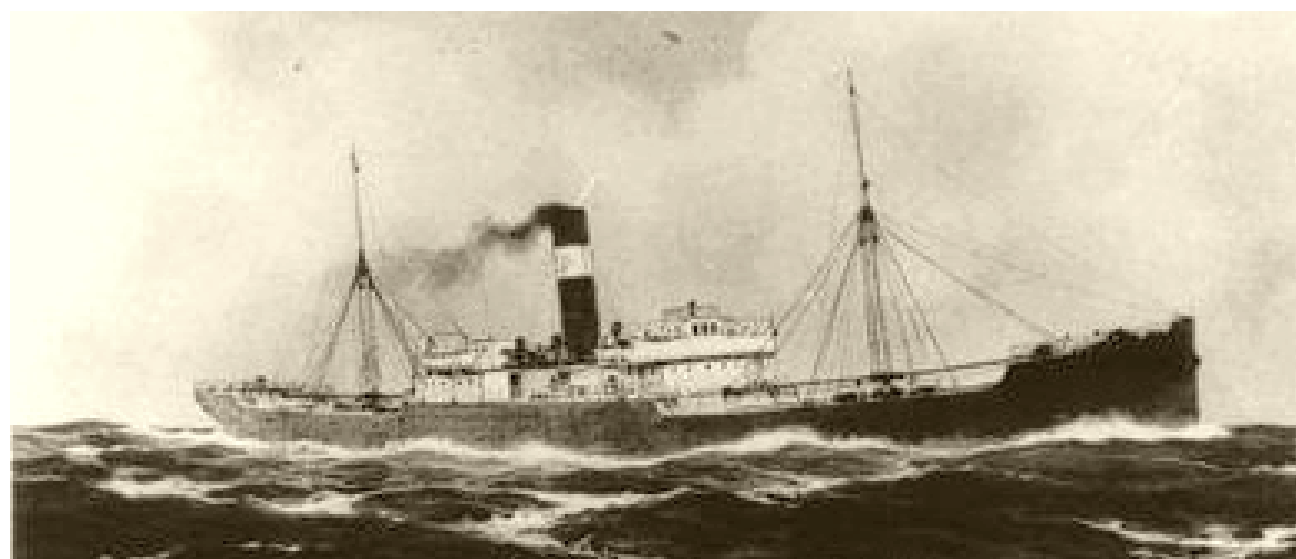


Феодосия: погрузка хлеба на французский пароход.
Почтовая открытка. После 1908.

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

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

До 1910 г. крупные фирмы работали без помощи банков. Фирмы поменьше и скупщики торговали на занятые деньги. После открытия в Феодосии второго в Крыму (после Евпатории) отделения Русского для Внешней торговли Банка не имевших дела с банками фирм осталось только две: «Луи-Дрейфус» и «Нейфельд», которые, скупая хлеб на местах за наличные деньги, отправляли его сразу в Феодосию, на пароход.



Слева — основатель франко-швейцарского торгового дома «Луи-Дрейфус и К°» торговец зерном Леопольд Луи-Дрейфус (Léopold Louis-Dreyfus, 1833—1915); в центре — первый пароход компании «Луи-Дрейфус и К°» «Carol 1er» в 1903 г.; справа — здание банка Banque Louis-Dreyfus в Швейцарии (был создан для финансирования операций компании на рынке зерна в 1905 г.)

МАРЦИНОВСКИЙ П.Н. ФЕОДОСИЯ ВО ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛЕ (1856—1914)

В амбары зерно поступало гужом. Сделки с амбарщиками носили патриархальный характер, т.е. на доверии. Это являлось своего рода особенностью Феодосии. Однако скопление в городе значительного количества нигде не заложенного и полностью оплаченного зерна влияло на цены за границей и укрепляло престиж Феодосии как хлебного рынка.

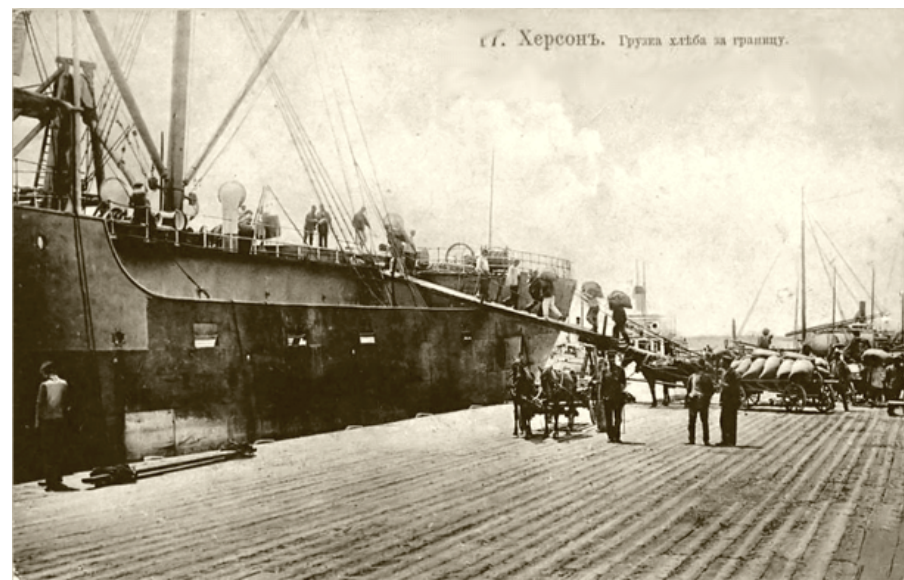
Железнодорожные тарифы являлись мощным регулятором поступления хлебных грузов в тот или иной порт. Представители местных деловых кругов, стремясь разжалобить Тарифный Комитет и выпросить льготы, зачастую преувеличивали местные проблемы, возводя их в ранг неразрешимых без предоставления льгот по тарифам.

Коммерсанты жаловались на грузчиков, Феодосийский биржевой комитет сетовал на ужасные условия хранения зерна, отсутствие приспособлений для механической очистки, смешения и просушки, однако излюбленным объектом для критики для феодосийских бизнесменов была станция Александровск, которая, будучи расположена на Днепре и выполняя все функции порта, получив в отношении тарифов преимущества внутренней станции, сильно отвлекла грузы от Феодосии на Херсон.

В 1903 г. Херсонский порт был открыт для экспорта зерна. И тут выяснилось, что отправка через Александровск в Херсон по Днепру дешевле, чем в Феодосию [ГАРК ф. 221, оп.1, д. 1113, л. 16].



Александровск. Здание хлебного амбара.
Почтовая открытка начала XX в.



Херсон. Погрузка хлеба за границу.
Почтовая открытка. После 1903

Разница в пользу Херсона 18 р. 63 коп., безусловно, сказалась на развитии экспорта через Феодосию [Кнушевицкий 1910, с. 123]. То есть Александровск, по сути, лишил Феодосию части ее грузового района. И все же дело было не в Александровске. Развитие новых портов на Черном и Азовском морях, соединение их железнодорожными ветками с основными магистралями постепенно ликвидировало дисбаланс, сложившийся в пользу старых портов.

С 1 января 1907 г. были окончательно упразднены навигационные тарифы и введен в действие общий тариф Российских железных дорог № 7277, устанавливавший ставки при повагонной отправке хлебных грузов к портам и станциям, лежащим на западной сухопутной границе в 1/25 копейки с пуда и версты на расстоянии до 180 верст, а к прочим станциям, расположенным внутри страны ставка была понижена до 1/34 коп. с пуда и версты на расстоянии до 200 верст [ГАРК ф. 221, оп.1, д. 1113, л. 16]. Таким образом, Александровск, получив дополнительные преимущества, стал станцией назначения для всех хлебных грузов из северных районов Южных и Екатерининской железных дорог со станций, расположенных от Александровска на расстоянии до 200 верст, отправлявших ранее грузы на Феодосию.

Феодосийские экспортеры, Биржевой комитет и городской голова неоднократно поднимали вопрос о невыгодности существующих тарифов для Феодосии. При этом они ходатайствовали не о понижении ставок на Феодосию, а о повышении их на Александровск, указывая на то, что станция несправедливо пользуется льготным тарифом. При повышении этого тарифа до уровня вывозного местные экспортеры надеялись привлечь большую часть грузов хлебного района Харьковской и Екатеринославской губерний на Феодосию. Ходатаи указывали, что в летние месяцы Днепр сильно мелеет, доставка грузов происходит дольше и капитал оборачивается медленнее, речные фрахты в это время повышаются, хлеб отправляется из Херсона худшего качества и с большим процентом засоренности, чем в Феодосии, так как вследствие манипуляций при погрузке в баржи и сплавления Днепром товар теряет часть своего натурального веса и смешивается с зерном, поступающим с Днепровских пристаней, известным сильнейшей засоренностью. Между тем в Феодосии, где имеются складочные помещения, зерно перед погрузкой на пароход в необходимых случаях подвергается очистке и проветриванию, после чего качество его улучшается [ГАРК ф. 221, оп. 1, д. 1113, л. 17]. Кроме того, и Азовские порты, и северные черноморские, и, тем более, Днепр замерзают порой с середины ноября до середины марта, что порождает излишнюю торопливость и, как следствие, чрезмерный выброс зерна на западные рынки в осенние месяцы, а в благоприятные годы производители просто не успевают сбывать свой хлеб, поскольку молотба производится поздно осенью или зимой, когда большинство вывозных портов прекращают свою деятельность [ГАРК, ф. 221, оп. 1, д. 1113, л. 3—17]. Все изложенное говорит скорее о том, что Феодосии вполне хватало естественных преимуществ перед другими портами, а значит, не было никакой необходимости в искусственных. Так рассудил и Тарифный комитет, оставив все, как было. Правда, уже в 1909 г., для портов, поставленных в невыгодное конкурентное положение по отношению к Днепровским станциям в экспорте зерна, были также введены льготные навигационные тарифы. В Феодосии вздохнули с облегчением.

Этому, несомненно, способствовал хороший урожай 1909 г. Зерна не просто хватило всем портам, — его не успевали вывозить. Обострились, однако, другие проблемы. На Берлинской конференции, проходившей в январе 1908 г., были выработаны правила о приеме русского ячменя и других хлебов. Правила эти вскоре стали применяться в большинстве южнорусских портов. Экспортеры, связанные условиями приема, выработанными на конференции, стали требовать от производителей такой же чистоты зерна. Но те не желали следовать новым правилам. Поддерживаемые некоторыми мелкими экспортерами товарладельцы продолжали настаивать на продажах товара таким, каков он есть. Русские экспортеры, в основном мелкие, несколько не заботились о поддержании

МАРЦИНОВСКИЙ П.Н. ФЕОДОСИЯ ВО ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛЕ (1856—1914)

крепких торговых связей с иностранными рынками. Систематическое искусственное засорение зерна стало правилом. Все это приводило к тому, что крупные экспортеры вынуждены были покупать товар с большим процентом примеси, чем это допускал германо-нидерландский контракт, и терпеть за свой счет скидку с цены на большую засоренность, без компенсации со стороны продавцов. Это в значительной мере затрудняло операции крупных солидных экспортных домов в Одессе, и предпочтение купцов все чаще отдавалось портам, строго придерживавшимся новых правил [Бензин 1915, с. 84—85]. Однако в условиях, когда 75% экспортной торговли на Юге вели спекулянты, редкие грузы из российских черноморских портов, особенно из Одессы, Николаева, Новороссийска и Ростова, проходили без того, чтобы по ним не было возбуждено дела в арбитражных судах за границей. Такова была торговая репутация России [Кнушевицкий 1910, с. 198—199].

На этом фоне Крым выглядел более чем привлекательно, особенно если вести речь об озимой пшенице, составлявшей основу экспорта полуострова. Крымская пшеница пользовалась за границей весьма высокой репутацией благодаря своим уникальным хлебопекарным качествам. Главным покупателем и потребителем крымской пшеницы в Европе была Швейцария, хлеб в которую поступал из крымских портов через Роттердам и Марсель, выписанный заблаговременно через крупные торговые дома [Ден 1922, с. 104].

Важнейшим потребителем крымской твердой пшеницы после Швейцарии была Италия, закупавшая высококачественное зерно для своей бурно развивающейся макаронной промышленности [Ден 1922, с. 21].

Источником высокой репутации крымской пшеницы были, во-первых, климат полуострова, дающий возможность благодаря умеренному, но достаточному количеству атмосферных осадков получить дородное и почти стекловидное зерно и, во-вторых, сами производители: русские и немцы-колонисты, пользовавшиеся авторитетом аккуратных и добросовестных хозяев. Благодаря им зерно крымской озимой пшеницы поступало на рынок достаточно чистым и однородным и превосходило любое другое как в натурном весе, так и по чистоте. Прекрасная мука, получавшаяся из крымской пшеницы, находила себе обеспеченный сбыт [Бензин 1915, с. 85].



Крымские немцы-колонисты в поле.
Фото начала XX в.



Германо-швейцарская колония Цюрихталь в
Феодосийском уезде (ныне Золотое Поле
Кировского района). Фото начала XX в.



Немецкая колония Нейзац (ныне с. Красногорское
Белогорского района).
Почтовая открытка начала XX в.

Однако по объему экспорта Крым не занимал ведущих позиций в силу своего полуостровного положения, довольствуясь зерном, в основном выращенным на полуострове.

В общую сумму морских перевозок вкладывали свою лепту все населенные пункты, расположенные вдоль побережья. Если ограничиться пунктами, учтенными таможенной статистикой (не менее 50 000 пудов в год, включая большой и малый каботаж), то на Черном и Азовском морях их 45, в том числе в Крыму: Бакал, Евпатория, Севастополь, Балаклава, Ялта, Алушта, Судак, Феодосия и Керчь. В 1908 году по полному грузообороту они занимали соответственно места: Феодосия — 10-е, Керчь — 11-е, Евпатория — 13-е, Севастополь — 19-е, Ялта — 20-е, Бакал — 28-е, Алушта — 38-е, Судак — 41-е, Балаклава — 44-е [Кнушевицкий 1910, с. 41].

Однако в экспорте участвовали лишь Бакал, Евпатория, Севастополь, Феодосия и Керчь. Причем вывоз из Бакала, Севастополя и Керчи был ничтожен, а кроме Евпатории лишь Ейск на Юге не был обеспечен рельсовыми путями из портов с годовым грузооборотом не менее 10 миллионов пудов.

Помимо зернового хлеба из Феодосии в 1909 г. было отправлено за границу 178 850 пудов отрубей, 114 195 пудов льняного семени, 31 850 пудов макухи и 450 пудов арбузов [ГАРК ф. 221, оп. 1, д. 1113, л. 55]. 19 760 073 пуда грузов были вывезены на 48 английских, 33 греческих, 24 итальянских, 6 австрийских, 5 датских, 4 французских, 4 русских, 3 норвежских, 2 германских, 1 румынском, 1 турецком, 1 шведском кораблях [ГАРК ф. 221, оп. 1, д. 1113, л. 43].

Наплыв грузов в Феодосию в 1910 г. был беспрецедентным, — переполненными стояли железнодорожные, портовые и городские амбары и пакгаузы, хлеб, сложенный под открытым небом в бунтах занимал более 2000 кв. саженей свободной земли на портовой территории [ГАРК ф. 221, оп. 1, д. 1153, л. 33]. Не менее успешным был и 1911 г.

Обильные дожди и прохладное лето 1912 г. не принесли хорошего урожая на поля Крыма. Губительно сказалась на черноморско-азовском экспорте и война Турции с Италией и Балканскими государствами, вызвавшая рост фрахтов более чем вдвое. Кроме того, имели место задержки в движении судов в связи с неоднократным закрытием Дарданелл.

В последний мирный год из Феодосии вывезли 15 652 556 пудов хлеба, 80 000 пудов отрубей, 702 535 пудов льняного семени, 30 700 пудов сурепного семени, 76 250 пудов макухи, 513 381 пудов сена и соломы, и 200 пудов пуццолана на 126 кораблях [ГАРК ф. 221, оп. 1, д. 1279, л. 337—338].

Уже в июне 1914 г. торговлю вела только компания «Т-во Дрейфус и К°», а в июле торговля была фактически прекращена [ГАРК ф. 221, оп. 1, д. 1323, л. 457]. 27 июля 1914 г. Феодосийская таможня получила телеграмму из Одессы от исполняющего обязанности инспектора Одесского инспекторского таможенного участка:

«Вывоз хлеба всякого воспрещен. Андреев» [ГАРК, ф. 221, оп. 1, д. 1312, л. 53].

МАРЦИНОВСКИЙ П.Н. ФЕОДОСИЯ ВО ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛЕ (1856—1914)

8 августа 1914 г. было получено уточнение:

«Упомянутые телеграмме хлебные грузы запрещены вывозу России точка разрешение отпуска может последовать только при условии засвидетельствования подлежащим посольством по флагу судна через министерство иностранных дел назначение груза дружественную страну. Шателен» [ГАРК ф. 221, оп. 1, д. 1312, л. 58].

2-го марта 1915 г. вывоз хлеба был запрещен окончательно, впрочем, его никто и не вывозил.

Несмотря на значительную активизацию торговли в Феодосии в целом, импорт через этот порт был очень скромным. Почтовые посылки, пассажирский багаж и мизерное количество грузов, прибывавших по железной дороге обычные каналы ввоза европейских товаров. В 1899 г. и в 1900 г. в порт прибыли значительные партии каменного угля 1 000 000 пудов для казенных железных дорог, а также оборудования и огнеупорного кирпича для строившихся близ Феодосии заводов по производству кирпича и черепицы [ГАРК ф. 221, оп. 1, д. 809, л. 8—14].

Местное купечество также не оставляло попыток облегчить для себя получение товаров из-за границы. В городе имелось уже довольно много состоятельных людей, не желавших прибегать к услугам экспедиторов и комиссионеров при выписке товаров через Одесскую, Севастопольскую таможни или таможни на западной сухопутной границе.

Имели место, однако, более общие причины недоразвитости ввозной торговли. Во-первых, в Феодосии отсутствовали сколько-нибудь крупные торговые фирмы, имевшие регулярные взаимоотношения с предприятиями за границей; во-вторых, в порту не имелось необходимых для выгрузки товаров приспособлений и специальной таможенной артели; в третьих, не было прямого парового сообщения с портами за рубежом, а суда, шедшие в Феодосию за зерновым хлебом, в основном не брали для России товаров, приходя с водяным балластом; доставка товаров осуществлялась лишь пароходами, совершавшими круговые рейсы по портам Европы; в-четвертых, Феодосийская таможня располагала правами таможни II класса, что ограничивало ее возможности по импорту.

Одна из этих проблем была решена в 1904 г., когда при Феодосийской таможне было учреждено отделение Таганрогской таможенной Артели [ГАРК, ф. 221, оп.1, д. 922, л. 17—20], однако она вряд ли была самой значительной. Гораздо серьезнее было то, что нельзя было очищать пошлиной машины и химические продукты.

В 1906 г. начальство Феодосийской таможни вновь предприняло попытку доказать, насколько может быть выгодным использование Феодосии в качестве транзитного пункта на Черном море для Москвы. Ходатаи обращали внимание на то, что Николаев, Азов и Мариуполь прекращают навигацию на три-четыре месяца, а Феодосия может быть исключительно выгодным транзитным пунктом, и нуждается в расширении прав [ГАРК, ф. 221, оп. 1, д. 934, л. 33—36].

Пожелания феодосийских купцов мало учитывались правительством. Важнее было учесть состояние местного рынка применительно к общегосударственным интересам. Поэтому уже в 1910 г. были облегчены правила ввоза в Феодосию некоторых товаров сельскохозяйственного назначения, каменного угля и некоторых других. Объективно, именно в этом нуждался крупнейший в Крыму хлебный порт. В 1911 г. в Феодосию привезли жней-сноповязалок 32392 пуда, сложных паровых молотилок 10768 пудов, сеноворошилок и конных граблей 2744 пуда [Обзор внешней торговли... за 1911 г. 1913, с. 318].

В 1912 г. на двух германских пароходах было доставлено 76 982 пуда сельскохозяйственных машин [ГАРК ф. 221, оп. 1, д. 1277, л. 47]. В 1913 г. привозили в основном каменный уголь, а вот в 1914 г. феодосийский порт принял: 10 446 пудов газовых и нефтяных двигателей, 22 201 пуд локобилей при сложных молотилках и паровых плугах, 21 279 п. жней сноповязалок, 21 279 пудов сложных паровых молотилок и 18 594 пуда бечевы из манильской пеньки для жней-сноповязалок [Обзор внешней торговли... за 1914 г. 1916, с. 378]. Только в начале XX в. товары, ввозившиеся через крымский порт, не были бытового назначения, не были транзитными, а были функционально предназначены для удовлетворения, в первую очередь, производственных нужд Крыма.

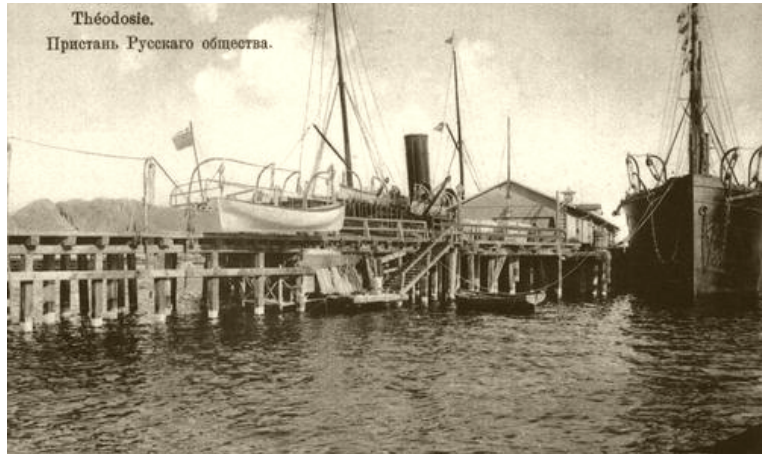
Таким образом, в течение второй половины XIX — начале XX вв. Феодосия, развиваясь как экспортный пункт, прошла ряд существенных этапов:

1. 1856—1865 гг. — глубокий упадок торговли, связанный с последствиями Крымской войны и массовой эмиграцией крымских татар, в результате чего численность населения полуострова сократилась вдвое;
2. 1866—1877 гг. — восстановление внешнеторговой активности на основе возросшего спроса на зерновой хлеб, утверждение зерновой специфики Феодосии;
3. 1878—1892 гг. — рост хлебного экспорта на основе расширения производства в зоне тяготения Феодосийского морского порта, ограниченной пределами Крыма, в условиях растущей колонизации пустовавших земель.
4. 1893—1897 гг. — расширение грузового района феодосийского морского порта за пределы Крыма, в связи со строительством железной дороги, реконструкция порта и портовых сооружений, перераспределение грузопотока от Севастополя в пользу Феодосии;
5. 1898—1914 гг. — превращение Феодосии в основной торговый порт Крыма, входящий в первую десятку торговых портов Юга России, обеспечивавших хлебный экспорт.

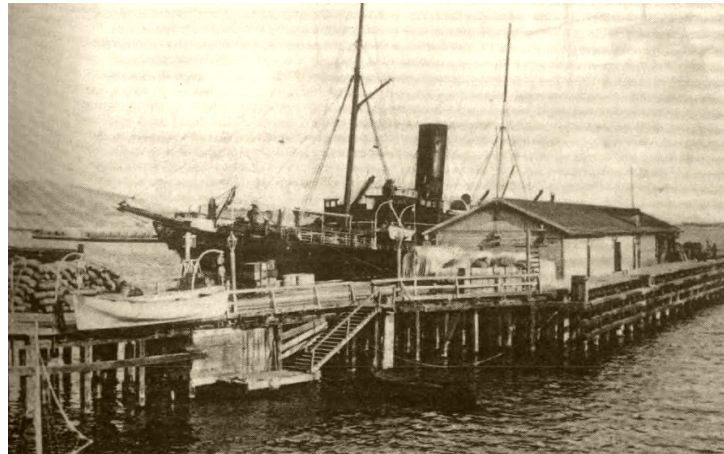
Изменения, произошедшие в структуре внешнеэкономической деятельности за двадцатилетие, с 1856 по 1877 гг., стали определяющими для развития внешней торговли России через Крым вплоть до 1914 г. Однако импорт практически целиком был рассчитан на удовлетворение бытовых потребностей и выражался в маленьких объемах лишь за некоторыми исключениями. Социально-экономические преобразования в России в целом и в Крыму в частности привели к кардинальному изменению структуры экспорта через Феодосию. Утратив азиатский колорит, внешняя торговля через этот порт постепенно развивалась в направлении преобладания экспорта зерна. Соответственно и Турция, утратив торговое господство в Крыму, уступила свое место европейским государствам, прежде всего Италии, после войны 1877—1878 гг.

МАРЦИНОВСКИЙ П.Н. ФЕОДОСИЯ ВО ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛЕ (1856—1914)

Отмена крепостного права, благоприятная конъюнктура хлебного рынка, изменения в тарифной политике, строительство Лозово-Севастопольской железной дороги способствовали колонизации полуострова и, как следствие, росту производства зерна. Решение о перенесении основного торгового порта Крыма из Севастополя в Феодосию, строительство железнодорожной ветки от Лозово-Севастопольской дороги до Феодосии, реконструкция феодосийского порта сделали Феодосию одним из крупных пунктов русского хлебного экспорта.



Феодосия. Пристань Русского общества пароходства и торговли на почтовых открытках начала XX в.



Феодосия. Порт. Погрузка парохода. Фото начала XX в.

К началу XX в. изменилась и структура импорта. Всё большее значение приобретали товары промышленного назначения, что также соответствовало уровню развития производительных сил на полуострове. В Крыму, окончательно включенном к концу XIX в. в общероссийский аграрный рынок, обладавшем передовыми формами сельского хозяйства, прекрасным климатом, удобным географическим положением в условиях избытка рабочей силы созрели все условия для начала следующего этапа развития рынка — диверсификации промышленности и развития естественных отраслей полуострова: переработки сельхозпродуктов, строительной, винодельческой, курортной. Феодосия как основной торговый порт приобретала теперь новое важное значение в процессе промышленного развития полуострова.

ЛИТЕРАТУРА

1. Государственный архив Республики Крым (ГАРК). Ф. 221. Оп. 1. Д. 366, 416, 427, 442, 460, 469, 476, 519, 529, 534, 551, 555, 574, 584, 616, 809, 922, 934, 1113, 1153, 1277, 1279, 1312, 1323.
2. ГАРК. Ф. 369. Оп. 1. Д. 434, 460, 485, 508, 546, 598, 811а.
3. Бензин В.М. Хлебный экспорт России. Пг., 1915. 161 с.
4. Гейман В.Д. Спутник приезжего. Справочник-путеводитель по Феодосии и окрестностям. Феодосия, 1911. 63 с.
5. Ден В.Э. Положение России в мировом хозяйстве. Анализ русского экспорта до войны. Статистический очерк. Пг., 1922. 168 с.
6. Китанина Т.М. Хлебная торговля России в 1875—1914 гг. Очерки правительственной политики. Л.: Наука, 1978. 287 с.
7. Кнушевицкий С.А. Обзор коммерческой деятельности южно-русских портов. Харьков, 1910. 205 с.
8. Марциновский П.Н. Крым в международной торговле, 1856—1914 гг. Дисс. ... к. ист. н. Запорожье, 1997. 189 с.
9. Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам за 1885 год. СПб., 1886. 421 с.
10. Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам за 1888 год. СПб., 1889. 459 с.
11. Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам за 1892 год. СПб., 1893. 683 с.
12. Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам за 1911 год. СПб., 1913. 1013 с.
13. Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам за 1914 год. СПб., 1916. 1070 с.
14. Феодосия или Севастополь? // Морской сборник. 1861. Т. 51. № 3. С. 27—31.
15. Jacks D.S., Meissner C.M., Novy D. "Trade Costs in the First Wave of Globalization." *Explorations in Economic History* 47.2 (2010): 127—141.
16. O'Rourke K.H. "Tariffs and Growth in the Late 19th Century." *The Economic Journal* 110.463 (2000): 456—483.
17. Pahre R. *Politics and Trade Cooperation in the Nineteenth Century*. Cambridge: Cambridge University Press, 2008. 446 p.
18. Rothstein M. "Multinationals in the Grain Trade, 1850—1914." *Business and Economic History*, 2nd ser. 12 (1983): 85—93.
19. Sifneos E. "Diaspora Entrepreneurship Revisited: Greek Merchants and Firms in the Southern Russian Ports." *Entreprises et histoire* 2 (2011): 40—52.

Цитирование по ГОСТ Р 7.0.11—2011:

Марциновский, П. Н. Феодосия во внешней торговле (1856—1914) [Электронный ресурс] / П.Н. Марциновский // Электронное научное издание Альманах Пространство и Время. — 2016. — Т. 12. — Вып. 1: Крымоведение: пространство и время Крыма. — Стационарный сетевой адрес: 2227-9490e-aprov_r_e-ast12-1.2016.13.

FEODOSIA IN FOREIGN TRADE (1856—1914)

Pavel N. Martsinovskii, Ph.D. (History), Associate Professor at the Chair of Historical Regional Studies and Local History, V.I. Vernadsky Crimean Federal University, Simferopol

ORCID ID <https://orcid.org/0000-0003-0411-6329>

E-mail: pavel-n-martsinovskii@j-spacetime.com; pnmarz@mail.ru

Economic development of Crimea as part of Russian Empire (and as a part of Russia again) is a topical problem. On the other hand, state and development of international trade market during post-Crimean War — pre-WWI period are of great interest both for historians and economists.

The subject matter of my article is role of Feodosia in Russia's foreign trade and in the Crimea in 1856—1914 which problem I have investigated using economic and source analysis on the background of the main events in the history of Russian Empire that significantly influenced on the course of international trade.

In my article, I have shown that:

(i) Crimean Tatars' migration from the Crimea into Turkey determines changing vector of trade and commercial interests in the Crimea and in Russia in whole from the traditional East to the innovative West;

(ii) both geographical characteristics of gulf of Feodosia (depth of the maritime belt, navigation capability in wintertime, etc.) and development of railway and banking infrastructures were crucial to the choice of the city as a major merchant harbor in the Crimea and further development of international maritime trade.

I paid considerable attention, too, on the features of navigation in the harbor of Feodosia, methods of commerce and competitions in the international trade (wheat trade and imports of technical equipment especially) and banking, as well as relationship between the participants of foreign trade including the role of Louis-Dreyfus Trade House in Crimean grain trade.

I define follows stages of foreign trade activity development in Feodosia:

(i) 1856—1865: deep decline of trade in virtue of the Crimean War and mass emigration of Crimean Tatars, as a result of which population of the peninsula was halved;

(ii) 1866—1877: recovery of foreign trade activity on the basis of the increased demand for grain bread. During this period, Feodosia asserts itself on the grain market;

(iii) 1878—1892: grain exports increasing on the basis of expanding production in the Feodosia seaport attraction zone within the limits of the Crimea against the backdrop of rising colonization of free territories;

(iv) 1893—1897: Feodosia seaport's cargo area expansion beyond Crimea due to construction of the railway, reconstruction of Feodosia harbor itself, trade terminal and harbor facilities, as well as redistribution of traffic from Sevastopol to Feodosia;

(v) 1898—1914: transition of Feodosia from Eastern-friendly town to Crimea's main trading harbor entering the top ten ones of the South of Russia, which provided grain exports.

I conclude that changes in the structure of foreign economic activity for twenty years, from 1856 to 1877, were decisive for the development of Russia's foreign trade through the Crimea until 1914. However, imports were almost entirely designed to satisfy the domestic needs and characterized by low volumes, with some exceptions. Socio-economic changes in Russia in general and in the Crimea in particular led to a fundamental change in the structure of exports by Feodosia. Having lost an Asian flavor, foreign trade through this harbor gradually developed in the direction of the predominance of grain exports.

Keywords: Crimea, Feodosia, foreign trade, maritime terminal, wheat, grain, export, import.

References:

1. Benzin V.M. *Russian Grain Exports*. Petrograd, 1915. (In Russian).
2. Den V.E. *Russia's Position in the World Economy. Analysis of Russian Exports before the War. Statistical Survey*. Petrograd, 1922. (In Russian).
3. "Feodosia or Sevastopol?." *Morskoy sbornik [Marine Collection]* 51.3 (1861): 27—31. (in Russian).
4. Geiman V.D. *Companion of Out-of-Towner. Reference and Guide to Feodosia and Surroundings*. Feodosia, 1911. (in Russian).
5. Jacks D.S., Meissner C.M., Novy D. "Trade Costs in the First Wave of Globalization." *Explorations in Economic History* 47.2 (2010): 127—141.
6. Kitanina T.M. *Russian Grain Trade in 1875—1914. Essays on Government Policy*. Leningrad: Nauka Publisher, 1978. (In Russian).
7. Knushevitsky S.A. *Review of Southern Russian Ports' Business Operation*. Kharkov, 1910. (In Russian).
8. Martsinovskii P.N. *Crimea in International Trade, 1856—1914*. Ph.D. diss. Zaporozhie, 1997. (In Russian).
9. O'Rourke K.H. "Tariffs and Growth in the Late 19th Century." *The Economic Journal* 110.463 (2000): 456—483.
10. Pahre R. *Politics and Trade Cooperation in the Nineteenth Century*. Cambridge: Cambridge University Press, 2008.
11. Rothstein M. "Multinationals in the Grain Trade, 1850—1914." *Business and Economic History*, 2nd ser. 12 (1983): 85—93.
12. *Russia's Foreign Trade Review in and for European and Asian Borders for 1885*. St. Petersburg, 1886. (In Russian).
13. *Russia's Foreign Trade Review in and for European and Asian Borders for 1888*. St. Petersburg, 1889. (In Russian).

МАРЦИНОВСКИЙ П.Н. ФЕОДОСИЯ ВО ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛЕ (1856—1914)

14. *Russia's Foreign Trade Review in and for European and Asian Borders for 1892*. St. Petersburg, 1893. (In Russian).
15. *Russia's Foreign Trade Review in and for European and Asian Borders for 1911*. St. Petersburg, 1913. (In Russian).
16. *Russia's Foreign Trade Review in and for European and Asian Borders for 1914*. St. Petersburg, 1916. (In Russian).
17. Sifneos E. "Diaspora Entrepreneurship Revisited: Greek Merchants and Firms in the Southern Russian Ports." *Entreprises et histoire* 2 (2011): 40—52.
18. *State Archive of the Republic of Crimea*, fund 221, inventory 1, files 366, 416, 427, 442, 460. 469, 476, 519, 529, 534, 551, 555, 574, 584, 616, 809. 922, 934, 1113, 1153, 1277, 1279, 1312, 1312, 1323. (In Russian).
19. *State Archive of the Republic of Crimea*, fund 369, inventory 1, files 434, 460, 485, 508, 546, 598, 811a. (In Russian).

Cite MLA 7:

Martsinovskii, P. N. "Feodosia in Foreign Trade (1856—1914)." *Electronic Scientific Edition Almanac Space and Time* 12.1 ('Crimean Regional Studies: Space and Time of Crimea') (2016). Web. <2227-9490e-aprov_r_e-ast12-1.2016.13>. (In Russian).