

## ИСТОРИЯ РОССИИ

УДК 94(470.75)''1878/1898''+339.52+339.564

### СЕВАСТОПОЛЬ ВО ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛЕ РОССИИ (1878–1898 ГГ.)<sup>1</sup>

**П. Н. Марциновский**

Таврическая Академия Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского, кафедра исторического регионоведения и краеведения,  
*г. Симферополь, Россия*

Статья посвящена изучению роли г. Севастополя как экспортного пункта во внешней торговле России, в целом, и Крыма, в частности, в 1878 – 1898 гг. на фоне крупных событий в истории государства, повлиявших на ход международной торговли. Историография проблемы насчитывает всего несколько работ. Поэтому основой исследования являются опубликованные источники и архивные материалы. В статье обращено внимание на способы торговли, особенности ценообразования, развитие торгового порта в связи с политическими решениями, экономическим развитием страны и полуострова. Сделан вывод о том, что со времени окончания русско-турецкой войны (1877–1878 гг.) и до закрытия торгового порта и окончательного превращения в исключительно военноморскую базу г. Севастополь играл важнейшую роль во внешней торговле России.

**Ключевые слова:** *Севастополь, внешняя торговля, порт, хлеб, зерно, экспорт.*

В феврале 1878 г. в Сан-Стефано близ Константинополя был подписан договор, поставивший точку в очередной русско-турецкой войне. Возвращение мира стало для Крыма началом динамичного развития внешней торговли, роста численности населения и расширения производства зерна. Севастополь, соединённый в 1875 г. железной дорогой с центральными районами империи, превратился в базу общегосударственного значения и выделился из ряда портов, деятельность которых, по своим масштабам, интересна для характеристики социально-экономической жизни только самого полуострова. При этом необходимо учитывать, что Севастополь был городом особого подчинения, и ещё в 1872 г. с целью реализации этого особого статуса, вместо упразднённого Севастопольского военного губернаторства, было создано Севастопольское градоначальство, просуществовавшее до 1918 г.

---

<sup>1</sup> Работа выполнена при поддержке РГНФ, проект № 15-31-10169 а (ц).

С точки зрения вывозной торговли Феодосия была более перспективным портом. Не случайно в числе первых проектируемых дорог намечалась линия, которая соединила бы центр черноземной России с феодосийским портом. Затем изменившиеся реалии в международных делах обусловили потребность в реализации жизненно важного для страны проекта, нуждавшейся не только и не столько в крупном центре вывозной торговли на полуострове, сколько в мощной военно-морской базе. И выбор пал на еще толком не возродившийся за двадцать лет Севастополь.

Наступали непростые времена. Острейший политический кризис, едва не приведший к новой войне между Францией и Германией в 1875 г., нанёс ущерб и внешней торговле России по европейской границе. Конъюнктура рынка 1870-х гг. была в целом благоприятна, однако политические водовороты заставляли решать всё новые и новые проблемы, наносящие ущерб экономическим интересам России. Феодосия имела, конечно, немало преимуществ перед Севастополем как зерновой порт, но проведение железной дороги именно в Севастополь и в 1875 г. спасло Крым от новых бедствий надвигающейся войны. Мощный скачок экспорта из Севастополя довел долю этого порта с 0,46 % до 16,8 % от общей суммы крымского вывоза, однако до Керчи и, тем более, Феодосии было ещё далеко. «Железный» путь был проложен, но ещё не проторен русскими экспортёрами зерна; и, несмотря на то, что ещё в 1872 г. правительством были приняты некоторые меры к развитию коммерческого порта в Севастополе, только в 1875 г. официально были отведены участки для такого порта вдоль берега Южной бухты. К тому же территориям, где прошла железная дорога, ещё только предстояло развиваться, и экспортная деятельность могла быть только в планах. В первую очередь, это касалось полуострова. Железнодорожное строительство, по сути, явилось лишь началом колонизации, а поскольку доходность железной дороги была в прямой зависимости от роста численности земледельческого населения в зоне тяготения, улучшение и этого показателя требовало определённого времени.

Таким образом, учитывая маршрут железнодорожной линии, соотношение в экспорте через отдельные порты полуострова, условия ведения сельского хозяйства в различных частях Крыма, чередование урожайных и неурожайных лет, особенности местного купечества, внешние экономические и политические условия, общие тенденции развития товарного сельского хозяйства на Юге России и другие факторы, можно сделать вывод о том, что вялотекущий процесс колонизации Крыма приобрел более или менее поступательный и планомерный характер лишь с проведением Лозово-Севастопольской железной дороги, что подтверждает дальнейшее развитие ситуации на полуострове.

Железная дорога трудилась на восстановление Севастополя и укрепление возродившегося в 1871 г. (правда пока лишь именем) Черноморского флота. Наблюдая за динамикой внешней торговли Крыма, нельзя упускать из виду, что значительное влияние на внешнеэкономическую деятельность 1875–1877 гг. оказали события на Балканах. Сначала восстание христиан против турок в Боснии и Герцеговине в 1875 г., затем в 1876 г. восста-

ние в Болгарии, война с турками Сербии и Черногории и, наконец, начавшаяся 12 апреля 1877 г. русско-турецкая война. Ещё в 1876 г. был запрещён вывоз лошадей по всей западной сухопутной границе и из портов Чёрного и Азовского морей, а в октябре 1877 г. был запрещён вывоз за границу из портов Чёрного и Азовского морей хлеба и других продуктов продовольствия.

Так уж сложилось, что построенная из стратегических соображений железная дорога к Севастополю, в течение трёх лет использовалась исключительно в этих целях. Во время войны на Балканах через Севастополь отправлялся хлеб братьям-славянам и русской армии.

Роль Севастополя во внешней торговле пореформенной России, как в дореволюционных исследованиях, так и в трудах советского и постсоветского времени, представлена крайне скудно. Круг таких работ ограничен трудами М. П. Фёдорова, А. Н. Осипова, В. Лепешинского, С. А. Кнушевицкого и Т. М. Китаниной<sup>2</sup>. Главным достоинством последней работы явилось освещение практически всех аспектов самой важной составляющей внешней торговли дореволюционной России – экспорта зернового хлеба.

В этой связи основой исследования служат материалы, содержащиеся в архивах, а также опубликованные источники. Важнейшим из них стал «Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам», издававшийся ежегодно Департаментом таможенных сборов. На основании или с использованием данных из обзоров публиковалось большое число различных статистических сборников, содержащих порой дополнительные сведения или иначе сгруппированные данные по внешней торговле.

Ценные сведения содержатся также в «Обзорах Севастопольского градоначальства» и в «Приложениях ко всеподданнейшему отчету Севастопольского градоначальника». Представляет интерес также опубликованный «Доклад Севастопольского Городского Головы по вопросу о необходимости сохранения в Севастополе коммерческого порта».

Другой составляющей источниковой базы исследования являются материалы, содержащиеся в фондах Российского Государственного Исторического Архива (РГИА) в г. Санкт-Петербурге. Среди наиболее важных – документы Департамента внешней торговли (ф. 19), Департамента таможенных сборов (ф. 21), Департамента торговли и мануфактур Министерст-

---

<sup>2</sup> Фёдоров М. П. Хлебная торговля в главнейших русских портах и Кенигсберге. СПб., 1888; Осипов А. Н. Русские сельскохозяйственные продукты на рынках Турции и Египта. СПб. 1891; Лепешинский В. Лозово-Севастопольская железная дорога в коммерческом отношении. Харьков, 1896; Кнушевицкий С. А. Обзор коммерческой деятельности южно-русских портов. Харьков, 1910; Китанина Т. М. Хлебная торговля России в 1875–1914 гг. Л., 1978.

Fedorov M. P., *Khlebnaya trgovlya v glavneyshikh russkikh portakh i Kenigsberge*, Saint Petersburg, 1888; Osipov A. N., *Russkie sel'skokhozyaystvennye produkty na rynkakh Turtsii i Egipta*, Saint Petersburg, 1891; Lepeshinskiy V., *Lozovo-Sevastopol'skaya zheleznaya doroga v kommercheskom otnoshenii*, Khar'kov, 1896; Knushevitskiy S. A., *Obzor Kommercheskoy Deyatel'nosti Yuzhno-russkikh Portov*. Khar'kov, 1910; Kitaniina T. M., *Khlebnaya Torgovlya Rossii v 1875–1914 gg. Ocherki Pravitel'stvennoy Politiki*, Leningrad, 1978.

ва финансов (ф. 20), Отдела торгового мореплавания и торговых портов (ф. 95), Совета съездов представителей промышленности и торговли (ф. 32), Министерства торговли и промышленности (ф. 23). Материалы по данной теме в местных архивах почти отсутствуют. Достаточно сказать, что фонд Севастопольской портовой таможни (ф. 341) с 1804 по 1919 гг. содержит всего 16 единиц хранения.

Экспорт из Севастополя, который выражался до войны в совершенно ничтожных цифрах, уже в 1878 г. составил 62,8 % от суммарного по всем крымским портам и 70,7 % в вывозе зернового хлеба. Работа других крымских портов по экспорту продуктов сельского хозяйства была в какой-то мере законсервирована строительством линии к Севастополю, где рост экспорта после войны, в связи с началом работы севастопольского порта, почти вдвое превысил соответствующий показатель по черноморско-азовской границе империи и многократно превзошел рост экспорта по европейской границе, что довело долю крымского полуострова в общероссийском экспорте по европейской границе до 2,5 %.

Впрочем, уже в 1879 г. наблюдалось почти повсеместное падение экспорта, что было связано с продажами накопленных и готовых к продаже запасов предыдущего, военного, года в 1878 г. и наступлением неблагоприятного в сельскохозяйственном отношении двухлетия, когда один лишь неурожай в Самарской губернии стоил русской черноморско-азовской торговле чуть ли не половины объемов хлебного вывоза<sup>3</sup>. Внешняя торговля всегда служила становлению и расцвету портовых городов, и во второй половине XIX в. вся Россия стала благодатной хлебной почвой для бурного роста городов Черного и Азовского морей. С 1 января 1880 г., с целью улучшения портовых сооружений и устройства мостовых в городах Николаеве, Таганроге, Мариуполе, Бердянске и Севастополе, был установлен временный сбор с вывозимых за границу товаров не свыше полукопейки с пуда, который должен был взиматься местной таможней по грузовым документам<sup>4</sup>.

Несмотря на то, что 1881 г. считается началом аграрного кризиса в России, связанным с падением цен на хлеб в международной торговле<sup>5</sup>, для хлебного экспорта через Севастополь год был благоприятным. В процессе становления мирового рынка появлялось все больше и больше факторов, влиявших на те или иные показатели внешней торговли. Все более чутко реагировали участники процесса внешней торговли на новые вводные, спо-

---

<sup>3</sup> Блюх И. С. Влияние железных дорог на экономическое состояние России. СПб., 1898. С. 5.

Bliokh I. S., *Vliyanie zheleznikh dorog na ekonomicheskoe sostoyanie Rossii*, Saint Petersburg, 1898, S. 5.

<sup>4</sup> Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам за 1879 год. СПб., 1880.

Obzor Vneshney Torgovli Rossii Po Evropeyskoy I Aziatskoy Granitsam Za 1879 god, Saint Petersburg, 1880.

<sup>5</sup> Китанина Т. М. Указ. соч. С. 35.

Kitanina T. M., *Op. cit.*, S. 35.

собные изменить ситуацию и повлиять на экономические интересы продавцов и производителей. Такие, например, как чумная эпидемия в Багдаде, в связи с чем, был установлен 15-дневный карантин для путешественников и товаров, прибывающих из Алеппо, Дамаска и Багдадского вилайета. В Крыму помнили чуму 1812 г. и вымершую Феодосию. К середине 1880-х гг. отмечалось некоторое снижение вывоза из Севастополя, что было связано с его ориентированностью на зернопроизводящие районы за пределами полуострова, а значит и большим влиянием на результаты экспортной деятельности аграрного кризиса.

Проведение Лозово-Севастопольской железной дороги, однако, стимулировало колонизацию полуострова, расширение сельскохозяйственного производства и рост городов. Так, если в 1882 г. к Севастополю по железной дороге было подвезено 4,5 млн пудов хлебных грузов, а отправлено на экспорт 4,3 млн пудов, то в 1884 г. было подвезено уже 5,25 млн пудов<sup>6</sup>, из которых было вывезено 3,62 млн пудов<sup>7</sup>. Тенденция к росту потребления зерна самим Севастополем сохранилась и в дальнейшем не только в связи с ростом населения, но и благодаря расширению производства на местных мукомольных фабриках.

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, Евпатория и Керчь в 1885 г. несколько потеснили Севастополь, доля которого в общекрымском вывозе сократилась до 52,7 %, а в экспорте зерна до 59,1 %. Через Севастополь шло зерно из-за пределов полуострова по ценам значительно меньшим, чем собственное крымское экспортное зерно в другие порты. Всё более углублялась специализация Крыма как производителя и экспортера дорогого, высококачественного хлеба, в связи с чем влияние мирового аграрного кризиса на крымский вывоз было существенно меньшим, чем на всей остальной территории России. Несколько возросло также и значение крымских портов во внешней торговле России. Так, в 1885 г. по объёмам хлебного вывоза из 121 таможни империи Севастопольская таможня занимала 12-е место (7,7 млн пудов), феодосийская — 19-е (2,4 млн пудов), керченская — 26-е (1,43 млн пудов), евпаторийская — 27-е (1,15 млн пудов). Однако в России, стране слабо развитого капитализма, колоссальный разрыв между лидерами и аутсайдерами был нормальным явлением, — в том же году из Одесского порта вывезли 75,61 млн пудов хлеба, из Николаева — 17,6 млн пудов, из Таганрога — 14,4 млн пудов, Бердянска —

---

<sup>6</sup> Федоров М. П. Указ. соч. С. 72.

Fedorov M. P., *Op. cit.*, S. 72.

<sup>7</sup> Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам за 1884—год. СПб., 1885.

Obzor Vneshney Torgovli Rossii Po Evropeyskoy I Aziatskoy Granitsam Za 1884 god, Saint Petersburg, 1885.

10,6 млн пудов<sup>8</sup>. Это было связано помимо прочего с выгодным относительно гигантских континентальных сельскохозяйственных районов географическим положением этих городов, что предполагало кроме того удешевление транспортировки. Существенное значение имело и качество трудовых ресурсов, традиции и этносоциальный состав рабочей силы в портовых городах. Крым, соединённый со страной тонкой пуповиной перекопского перешейка, должен был рассчитывать лишь на свои возможности, да на «железную нитку», подверженную тарифным коллизиям.

Только с 1882 г. эксплуатация Лозово-Севастопольской дороги становится доходной, и лишь с начала 1880-х гг. южное направление движения грузов начинает преобладать над северным<sup>9</sup>. Движение хлебных грузов к Севастополю становится всё более интенсивным и к 1885 г. составляет уже две трети от общего количества перевозок<sup>10</sup>.

Однако Севастополь, в котором и через двадцать лет после окончания Крымской войны было больше развалин чем домов, превратившись в считанные годы после окончания строительства железной дороги в первоклассный, современный европейский город, получает в 1885 г. «геополитический» приговор: состоялось принципиальное решение отделить коммерческий порт от военного и перенести первый из Южной бухты в какую-нибудь другую ближайшую бухту<sup>11</sup>. Появилась идея устроить коммерческий порт в Стрелецкой бухте, но отсутствие рейда, недостаточность береговой полосы, малое водное пространство и неблагоприятные результаты исследований Министерства путей сообщения (трудность сооружения столь длинного туннеля для железной дороги) привели к решению соединить Феодосию железнодорожной веткой, протяжённостью в 110 вёрст, с Лозово-Севастопольской дорогой и, в конце концов, перенести туда коммерческий порт<sup>12</sup>. Кроме хлеба, из Севастополя в 1885 г. было вывезено 1083 пуда овечьей шерсти, 10141 голова телят, баранов и коз и 596 лошадей<sup>13</sup>. Однако основу экспорта всё же составлял зерновой хлеб, 75 % которого вывозили из Севастополя пароходы под британским флагом.

---

<sup>8</sup> Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам за 1885 год. СПб., 1886.

Obzor Vneshney Torgovli Rossii Po Evropeyskoy I Aziatskoy Granitsam Za 1885 god, Saint Petersburg, 1886.

<sup>9</sup> Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам за 1885 год. СПб., 1886. С. 32.

Obzor Vneshney Torgovli Rossii Po Evropeyskoy I Aziatskoy Granitsam Za 1885 god, Saint Petersburg, 1886.

<sup>10</sup> Лепешинский В. Указ. соч. С. 39.

Lepeshinskiy V., *Op. cit.*, S.39.

<sup>11</sup> Кнушевицкий С. А. Указ. соч. С. 117.

Knushevitskiy S. A., *Op. cit.*, S.117.

<sup>12</sup> Государственный архив Республики Крым (далее – ГАРК), Ф. 221. Оп. 1. Д. 1113. Л. 2.

State archive by Republic of Crimea (GARK), F. 221, Op. 1, D. 1113, L. 2.

<sup>13</sup> Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам за 1885 год. СПб., 1886.

Суда, приходившие в Севастополь, фрахтовались чаще всего в Константинополе, Марселе и Лондоне. Экспортеры заключали договоры фрахта заблаговременно на всю навигацию, на определённые сроки или на конкретные рейсы. В первых двух случаях это происходило перед открытием навигации, а вот в условиях усиленного спроса на какой-либо товар, особенно в летние месяцы, поиски судов превращались в лихорадку. Срочных рейсов не существовало, однако пароходы «Российского Общества пароходства и торговли», которые осуществляли срочные рейсы между Одессой, крымскими и кавказскими портами, принимали грузы для отправки через Севастополь или Одессу в иностранные черноморские порты и до Константинополя. Плату за такие услуги Общество взимало по своим тарифам. Для рейса в Лондон требовалось примерно 60–70 дней для парусного судна и 18–22 дня для парохода, до Марселя – 20–35 дней для парусника и 7–10 дней для парохода, до Константинополя – 4–10 дней и 2–3 дня соответственно<sup>14</sup>. Страховые сделки совершались при посредничестве агентов страховых обществ, причём независимо от пункта назначения судна страхование производилось лишь до Константинополя, а дальше – местными страховыми агентствами.

В 1886 г., несмотря на повсеместное падение экспорта по европейской границе России, город хлебных бастионов пропустил через Южную бухту за границу более 11 млн пудов зерна, что на 55 % больше, чем в 1885 г. Доля Севастополя в общекрымском экспорте составила 68,7 %, а в вывозе зернового хлеба – 75,4 %.

Как экспортный центр, Севастополь развивался интенсивно благодаря нарастающему потоку грузов на юг по Лозово-Севастопольской и Курско-Харьковско-Азовской железнодорожным линиям. Город был исключением среди всех вывозных пунктов юга России, так как к нему не тяготел какой-либо зерновой район – он играл роль только вывозного порта. Поэтому система хлебной торговли здесь была предельно проста: хлебной биржи не существовало, и торговлю контролировало несколько крупных фирм, ориентированных на цены одесской биржи, – «Луи Дрейфус и К<sup>о</sup>», «Братья Дрейфус» (Париж), «Нейфельд» (Берлин), К. Радоконаки (агент фирмы Зеберхейма в Берлине), Абанопуло, Дуранте и Радоконаки (Одесса). Первые четыре вели торговлю с Англией, Францией и Германией, а Абанопуло и Дуранте – с Турцией и Грецией. С одной стороны, по причине отсутствия биржи в Севастополе отсутствовал институт хлебного маклера, с другой – это вызывало необходимость содержать фирмам своих приказчиков на линии закупок, что обходилось примерно полкопейки с пуда<sup>15</sup>. В го-

---

Obzor Vneshney Torgovli Rossii Po Evropeyskoy I Aziatskoy Granitsam Za 1885 god, Saint Petersburg, 1886.

<sup>14</sup> ГАРК. Ф. 359. Оп. 1. Д. 234. Л. 135.

ГАРК, Ф. 359, Оп. 1, Д. 234, Л. 135.

<sup>15</sup> Лепешинский В. Указ. соч. С. 63.

Lepeshinskiy V., *Op. cit.*, S. 63.

роде работали две комиссионерские конторы, взимавшие за свои услуги по копейке с пуда.

Хлебная страда в Севастополе – ноябрь, декабрь, январь и февраль. К маю постепенно она стихала до следующего урожая. Теснота коммерческой пристани и недостаток помещений в амбарах заставляла выгружать почти половину хлебных грузов из вагонов прямо на суда. Значительная часть зерна из Северной Таврии отправлялась в Швейцарию и Италию, а поскольку в этом случае требовалась пшеница только высшего качества, экспортерам приходилось отбирать и очищать зерно на месте закупок, так как в Севастополе для таких работ просто не было места. В других портах практически весь хлеб, за исключением партий, поставлявшихся крупными поместьями и из немецких колоний, и не нуждающихся в очистке, готовился и очищался на территории порта.

По мнению городской администрации, вместимость восьми каменных амбаров, принадлежащих городу, равнялась ста тысячам четвертей зерна, однако экспортеры называли цифру 70000 четвертей, поскольку зерно нужно было обязательно перелопачивать и потому амбары не наполнялись полностью. Городские амбары строились у самой воды и связывались рельсовыми путями с железной дорогой, способной подавать к ним до трёхсот вагонов. Имелось также пять магазинов, сдававшихся в аренду за 3000 руб. в год, два магазина за 7000 руб. в год, один за 1800 руб. в год и два – по тысяче рублей. Кроме этого, имелись частные магазины ёмкостью не более 11000 четвертей, и пакгаузы железной дороги, которые сдавались по той же цене, что и городские. Общая вместимость вообще всех амбаров определялась ориентировочно в 140000 четвертей или 1,28 млн пудов зерна. Поэтому большая часть зерна просто складывалась в бунты везде, где только подыскивали для этого подходящее место. Определить расходы на такое хранение было практически невозможно, поскольку это зависело от подчас непредсказуемых факторов: состояния погоды или количества водки, выпитой грузчиками. В бунты порой было сложено до 2,5 млн пудов зерна в мешках по 50–60 рядов. Эти горы хлеба, когда возникала необходимость перелопатить зерно, приходилось высыпать из мешков, снова насыпать в мешки и громоздить в бунты. Тяжесть нескольких десятков рядов была настолько велика, что нижние мешки разрывались, и зерно высыпалось на землю. Расходы на такие работы были велики, учитывая, что рабочие в Севастополе вообще дороги – от 3 до 5 руб. в день в разгар сезона. Хранение хлеба в амбарах и содержание приказчиков обходилось в среднем от 10 до 12 коп за четверть зерна. Страховка хлеба в магазинах стоила 0,5 % с годового оборота<sup>16</sup>. Остальные накладные расходы состояли из двух категорий. Первая категория включала расходы на доставку к амбарам по железнодорожной ветке, выгрузку из вагонов в амбары, складку в бунты, хранение со страховкой, погрузку на суда из амбаров со взвешива-

---

<sup>16</sup> Фёдоров М. П. Указ. соч. С. 65.

Fedorov M. P., *Op. cit.*, S. 65.



нием, устилку трюма рогожами, городской сбор и составляла 3,26 коп с пуда. Ко второй категории относились расходы на содержание агентов на линии, перевешивание, точку зерна через решето, банковские услуги или личный кредит за границей, а также экстренные расходы по просушке и просеиванию хлеба, лежавшего в бунтах, которые также бывали весьма значительны<sup>17</sup>.

К сожалению, нельзя полностью доверять данным о размерах хлебных фрахтов, представляемым таможенными, поскольку, во-первых, эти данные фиксируются на основании показаний отправителей и не перепроверяются (равно как и цены на товар) и, во-вторых, многие фирмы работали на принадлежащих им пароходах, что также влияло на рынок морских перевозок. Морской страховой сбор для севастопольского хлеба зависел от времени года: с 15 мая по 1 сентября он составлял 0,75 %, с 1 сентября по 1 декабря – 1,5 %, с 1 декабря по 1 февраля – 2–2,5 % и с 1 февраля по 15 мая – 1,5 %<sup>18</sup>.

Приказчики, работавшие для фирм-экспортеров, держали в секрете как размеры закупок, так и цены, по которым совершались сделки, поэтому, даже учтя все расходы, мы можем только догадываться, какие прибыли текли в карманы европейских торговцев, занимавшихся продажей русского хлеба.

Самой серьезной проблемой Севастополя оставалась теснота коммерческого порта. В 1883 г. была даже создана Комиссия, состоявшая из представителей города, экспортеров, судовладельцев и представителей Лозово-Севастопольской железной дороги, которая приняла решение ходатайствовать о расширении территории порта. О каком, однако, ходатайстве могла идти речь, если уже в 1886 г. начались, руководимые инженером Д. Д. Гнусиным, правительственные изыскания для переноса коммерческого порта из Южной бухты в одну из севастопольских бухт.

В 1886 г. Севастополь стал лидером в экспорте всех видов хлебного зерна среди крымских портов. Английская и французская армии, ведущие по всему миру колониальные войны, втягиваясь всё туже в узел противоречий, при помощи фирмы «Дрейфус и К» получали миллионы пудов хлеба из Севастополя, разрушенного ими тридцать лет до того. В 1886 г. в Севастополь по железной дороге было подвезено 15,2 млн пудов хлеба<sup>19</sup>, 11,3 млн пудов было отправлено на экспорт.

Севастопольский экспорт 1886 г. кроме зерна включал 352854 пуда пшеничной муки, на 75600 руб. строительного леса, 25750 пудов льняного семени, 184240 пудов льна, 7128 пудов невыделанных кож крупного рогатого скота, 23594 пуда костей, 5436 пудов стали разных сортов, 5041 овец,

---

<sup>17</sup> Фёдоров М. П. Указ. соч. С. 66.

Fedorov M. P., *Op. cit.*, S. 66.

<sup>18</sup> Там же.

*Ibidem.*

<sup>19</sup> Там же. С. 72.

*Ibid*, S. 72.

245 лошадей и 45484 пуда плотничных изделий<sup>20</sup>. В 1887 г. через Севастополь вывезли 109560 пудов кукурузы, 359800 пудов муки, на 90717 руб. строительного леса, 800 пудов орехового леса, поделочного дерева ценных пород на 3243 руб., 505795 пудов льняного семени, 223304 пуда рапсового и сурепного семени, 23092 пуда простого камня и 3726 овец<sup>21</sup>.

В 1887 г. Крым постиг неурожай. Из-за неурожая 1886 г. на юге подвоз хлеба к станции Севастополь также не был значительным, однако экспорт зерновых вырос до 15,3 млн пудов<sup>22</sup>. Дело в том, что в первой половине 1887 г. экспортеры продавали зерно урожая 1886 г., чувствуя себя достаточно уверенно, так как в случае необходимости могли закупить недостающее количество зерна в других частях России.

Зерно из Северной Таврии, вывозившееся через Севастополь, пользовалось высокой репутацией в Европе. К сожалению, мы никогда не узнаем всех подробностей сделок, составляющих, конечно, коммерческую тайну, но приходится констатировать, что в Англию и Францию зерно продавали зачастую по более высоким ценам, чем в Голландию или Италию, хотя это также зависело от объёмов и сроков продаж. Турция и Греция, в свою очередь, не являлись потребителями товара высокого качества, как, впрочем, не были и крупными партнёрами севастопольских экспортеров.

1888 г. стал пиком для Севастопольского торгового порта в экспорте товаров и, в первую очередь, зернового хлеба из Крыма. Хороший урожай подстегнул торговлю во всех портах, а доля Севастополя составила 81,4 % в общем объеме крымского экспорта и 86,0 % – в вывозе зерновых. Грузооборот порта за двухлетие 1888–1889 гг. по сравнению с 1886–1887 гг. почти удвоился. Кроме основных зерновых культур в экспорте Севастополя 1888 г. присутствовали греча (20555 пудов), кукуруза (240491 пуд), пшеничная мука (446176 пудов), льняное семя (648865 пудов), сурепное и рапсовое семя (77260 пудов), строительный камень (33089 пудов), овцы и лошади<sup>23</sup>.

После 1888 г. в Крыму начала неуклонно возрастать роль других портов, за пределами полуострова развивались другие экспортные пункты. Значение Севастополя стало уменьшаться, чему способствовал новый хлебный тариф, принятый в 1889 г. 1889 год стал одним из лучших для

---

<sup>20</sup> Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам за 1886 год. СПб., 1887.

Obzor Vneshney Torgovli Rossii Po Evropeyskoy I Aziatskoy Granitsam Za 1886 god, Saint Petersburg, 1887.

<sup>21</sup> Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам за 1887 год. СПб., 1888.

Obzor Vneshney Torgovli Rossii Po Evropeyskoy I Aziatskoy Granitsam Za 1886 god, Saint Petersburg, 1887.

<sup>22</sup> Фёдоров М. П. Указ. Соч. С. 72–73.

Fedorov M. P., *Op. cit.*, S. 72–73.

<sup>23</sup> Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам за 1888 год. СПб., 1889.

Obzor Vneshney Torgovli Rossii Po Evropeyskoy I Aziatskoy Granitsam Za 1888 god, Saint Petersburg, 1889.

внешней торговли Крыма во второй половине XIX в. и последним годом самого длительного периода стабильного роста объёмов экспорта. Севастополь по-прежнему снабжался экспортными товарами из-за пределов Крыма. Так, в 1889 г. по железной дороге поступило 26,4 млн пудов хлебных грузов, а отправлено 26,5 млн пудов. В 1890 г. в Севастополь поступило 13,3 млн пудов зерна, а экспортировано 12,7 млн пудов<sup>24</sup>.

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 было решено оставить порт в Севастополе до 1 сентября 1895 г.<sup>25</sup>

В 1891-м году в стране разразился голод. И, хотя в Крыму и в районе Лозово-Севастопольской железной дороги удар неурожая не был столь ощутимым как по всей остальной России, последствия его для экспорта сельскохозяйственной продукции стали катастрофическими. В начале года, казалось, ничто не предвещало беды. Экспортные операции проходили обычным порядком. Однако в условиях жесткого неурожая в Поволжье и Центральных губерниях страны даже правительству стало ясно, что без решительных административных мер не обойтись. «Решительность» этих мер, впрочем, по старой российской традиции позволила даже в голодный год погреть руки разного рода дельцам от хлебной торговли. Дело в том, что, хотя 30 июля 1891 г. Именным Высочайшим указом и был запрещён вывоз ржи, ржаной муки и отрубей, касалось это лишь тех товаров, на которые до 15 августа не были выданы таможенные документы<sup>26</sup>. Немало таможенных чиновников попало на взятках в это время. Понятно, что благополучный юг продолжал вывозить хлеб за границу, а на внутреннем рынке ситуация с каждым днём ухудшалась. Новое повеление последовало 9 ноября – распространить уже с 10 ноября 1891 г. запрещение на вывоз пшеницы и продуктов из неё<sup>27</sup>. Это в какой-то мере позволило спасти часть урожая для голодающей страны.

В 1891 г. к Севастополю по железной дороге было доставлено 12,7 млн пудов хлебных грузов, из них 12,1 млн пудов отправлено за границу. Значительная часть района, прилегающего к Лозово-Севастопольской железной дороге, не только не была затронута неурожаем, но после запрещения вывоза даже отправляла избыток хлеба во внутренние губернии России.

---

<sup>24</sup> Лепешинский В. Указ. соч. С. 46.

Lepeshinskiy V., *Op. cit.*, S. 46.

<sup>25</sup> Кнушевицкий С. А. Указ. соч. С. 118.

Knushevitskiy S. A., *Op. cit.*, S. 118.

<sup>26</sup> ГАРК. Ф. 369. Оп. 1. Д. 749. Л. 1.

GARK, F. 369, Op. 1, D. 749, L. 1.

<sup>27</sup> Там же. Л. 42.

Ibid, L. 42.

Длительное отсутствие русского хлеба на европейском рынке и возникшая затем необходимость вновь завоевывать утраченные позиции особенно остро поставили вопрос о наиболее уязвимом месте русской хлебной торговли – огромной засоренности поставляемого зерна. Таможни совещались с местными экспортёрами хлеба, выполняя предписание Департамента таможенных сборов от 6 марта 1892 г., о том, как лучше контролировать степень засорённости зерна, каким путём и с применением каких приёмов и приспособлений было бы наиболее удобным определять в вывозимом за границу зерне процент примесей из подпорченных семян, сорных трав, пыли, отбросов и т. п.

К сожалению, ещё очень долго эти проблемы оставались неразрешёнными. В 1892 г. железнодорожная линия достигла Феодосии и, хотя местный порт ещё не был до конца оборудован для приёма и отправки большого количества зерна, появился новый фактор отвлечения хлебных грузов от Севастополя. Однако в 1893 г. поток грузов на Севастополь вновь усилился – в порт было доставлено 20,7 млн пудов хлеба, который был практически весь отправлен на экспорт. Объём зернового экспорта был бы ещё выше, но после введения в 1889 г. новых железнодорожных хлебных тарифов грузопоток перераспределился в пользу Николаева, Геническа, Таганрога, Ростова и других южных портов. В то же время Севастополь оставался одним из самых активных поставщиков пшеничной муки в Турцию, несмотря на высокий фрахт и отсутствие срочных регулярных сообщений с восточными рынками помимо РОПиТО, что порой для торговцев было очень невыгодным<sup>28</sup>.

1894-й год стал последним годом доминирования Севастополя как экспортного пункта в Крыму. Внешняя торговля возродила Севастополь, и данные, приведённые Севастопольской городской думой в специальном исследовании, лишь подтверждают это<sup>29</sup>:

Таблица 1

## Статистические данные о Севастополе второй половины XIX в.

	Конец 60-х гг.	1875 г.	1889 г.	1894 г.
Население (без войск), чел.	8300	10000	25200	30050
Жилые строения	1144	1850	3700	4200
Городские доходы, руб.	13000	46000	309000	416000
Годовой оборот промышленности, руб.	209000	704000	4068000	2860000
Обороты порта, руб.	1366000	2810000	44709000	43350000
Обороты банков, руб.	200000	7623000	8800000	91000000

<sup>28</sup> Осипов А. Н. Указ. соч. С. 60.

Osipov A. N., *Op. cit.*, S. 60.

<sup>29</sup> Лепешинский В. Указ. соч. С. 30.

Lepeshinskiy V., *Op. cit.*, S. 30.

Южный район Лозово-Севастопольской железной дороги всецело тяготел к Севастополю. Хлеб отправлялся в адрес действовавших в городе экспортных фирм от их филиалов и комиссионеров, работавших в пунктах оптовой торговли на линии. Севастополь играл роль пункта переотправки, где представители экспортных фирм регулировали объёмы и цены закупок, ориентируясь на одесский рынок, и осуществляли контроль за подвозом грузов к порту в зависимости от фрахтовки судов и наличия свободных складочных мест в портовых магазинах.

В непосредственный контакт с производителями вступали агенты фирм, состоявшие на службе с определённым жалованием, но чаще закупка производилась мелкими скупщиками. Это были или постоянные партнёры фирм, работавшие за определённый процент, или же лица, ведущие дело самостоятельно и перепродающие скупленный хлеб агентам фирм. Зачастую между этими скупщиками и производителями был ещё класс деревенских торговцев и кулаков, ссужавших крестьян товаром и деньгами, а получавшим по ссудам не деньгами, а хлебом. Таким образом, хлеб проходил нередко через одного, двух, а то и трёх посредников. Хлеб мелкого производителя, если не удавалось просто опустить цену, попадал в целую систему обмеривания, обвешивания и т. д. В итоге крестьяне, являясь главными поставщиками, сбываемого за границу зерна, оказывались всецело в руках посредников.

В несравнимо более благоприятных условиях находились крупные землевладельцы, имевшие возможность длительный срок сохранять зерно, продавая его затем в лучшее время большими партиями и непосредственно агентам фирм. Впрочем, и здесь немалые возможности для спекуляций порождало отсутствие классификации зерна, что, вкупе с обилием посредников, свидетельствовало о несовершенстве русского аграрного рынка.

Почти 32 млн пудов, вывезенных из Севастополя за границу в 1894 г, включали в себя 9 млн пудов хлеба, переотправленных через станцию Александровск. Это было сделано в связи с тем, что перевозка по общему хлебному тарифу с северных станций Лозово-Севастопольской железной дороги и с ближайших станций соседних Екатерининской и Курско-Харьково-Азовской дорог до станции Александровск в сумме со стоимостью доставки от Александровска до Севастополя по действовавшему в этом направлении особо низкому навигационному тарифу оказывалась дешевле перевозки по прямому тарифу со станций первоначального отправления до Севастополя<sup>30</sup>.

В 1895 г. окончательная передача севастопольского рейда морскому ведомству вновь была отсрочена. 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 исключительно каботажным портом, что впо-

---

<sup>30</sup> *Лепешинский В.* Указ. соч. С. 42.  
*Lepeshinskiy V., Op. cit., S. 42.*

следствии и произошло. В 1895 г. состоялось открытие Феодосийского торгового порта как экспортного пункта общегосударственного значения, соединявшегося веткой Джанкой-Феодосия с Лозово-Севастопольской железной дорогой. В течение пяти лет, с 1893 по 1897 г., Феодосия и Севастополь, связанные со страной железной дорогой, были основными портами во внешней торговле на территории Крыма. Процесс перераспределения грузопотока в пользу Феодосии и других портов Северного Причерноморья интенсифицировался и был завершён уже к 1897 г., когда Севастополь окончательно утратил значение как экспортный пункт. Торговая деятельность в порту не только не прекратилась, но, наоборот, несколько интенсифицировалась, переместившись в область каботажных перевозок, которые, впрочем, не давали соответствующего дохода в городскую казну, в связи с чем развитие города несколько замедлилось. Но в области международной торговли эстафета была окончательно передана Феодосии, а Севастополь, расставшись с купеческой рубахой, навсегда облачился в военно-морской мундир.

**Выводы.** Двадцатилетие активного функционирования Севастополя в качестве крупного коммерческого порта стало для Крыма тем фундаментом, на котором в дальнейшем развивалась экономика полуострова. Лозово-Севастопольская железная дорога, построенная из стратегических соображений, превратилась затем для Крыма в важнейший фактор хозяйственного развития, позволивший ускорить на полуострове объективные процессы эволюции рынка.

С завершением деятельности Севастопольского коммерческого порта завершилась целая эпоха развития крымского рынка «вширь», или, как это ещё недавно было модно называть, время «экстенсивного развития» крымской, пока ещё аграрной, экономики. Именно в это двадцатилетие началась и завершилась колонизация полуострова, особенно Евпаторийского и Перекопского уездов, были распаханы практически все пригодные для выращивания хлеба земли, проведены важнейшие транспортные коммуникации, положено начало развитию местной промышленности, в частности, мукомольной. Крым окончательно стал составляющей общероссийского рынка, важнейшим экспортным зерновым районом страны.

#### **Список литературы:**

1. Китанина Т. М. Хлебная торговля России в 1875–1914 гг. Л.: Наука, 1978.

## SEVASTOPOL IN RUSSIA'S FOREIGN TRADE (1878–1898)

**P. N. Martsinovskii**

The Crimean Federal University named of V. Vernadsky, The Tavrida Academy, The Dept of Regional and Local History Studies, *Simferopol Russia*

The economic development of Crimea is now a topical problem. The article is devoted to studying the role of Sevastopol as an export point of the Russian foreign trade in 1878 - 1898 on the background of the important events, which had influence on the trade. The historiography includes only a few works. Therefore, the basis of research became the published sources and archival materials. The article drawn attention on the way of trade, the process of pricing, development of the commercial port, economic development of the country and the peninsula. The article concluded that after the end of the Russian-Turkish War (1877 – 1878) and before the closing of the commercial port and the final transformation into a purely naval base, Sevastopol played an important role in Russia's foreign trade.

**Keywords:** *Crimea, Sevastopol, foreign trade, port, bread, grain, export.*

*Об авторе:*

МАРЦИНОВСКИЙ Павел Николаевич – кандидат исторических наук, доцент, кафедра исторического регионоведения и краеведения, Таврическая академия, Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского, (Россия, 295007, Республика Крым, г. Симферополь, проспект академика Вернадского, 4), e-mail: pnmarz@mail.ru

*About the authors:*

MARTSINOVSKII Pavel Nikolaevich – The candidate of History, The Associate Professor, The Dept of Regional and Local History Studies, The Tavrida Academy, The Crimean Federal University named of V. Vernadsky, (Russia, 295007, Republic of Crimea, Simferopol, Academician Vernadsky Prospekt, 4), e-mail: pnmarz@mail.ru

### References

Kitanina T. M., *Khlebnaya Torgovlya Rossii v 1875–1914 gg. Ocherki Pravitel'svennoy Politiki*, Leningrad, Nauka, 1978.

*Статья поступила в редакцию 14. 04. 2015 г.*