

Региональные особенности, закономерности и опыт хозяйственной жизни города Севастополя во второй половине XIX – начале XX века

А.Г. Баранов, Е.П. Гармашова, Т.А. Лопатина, Д.В. Пунга

Севастопольский государственный университет, Севастополь, Россия

АННОТАЦИЯ

Статья посвящена исследованию экономического развития города Севастополя во второй половине XIX – начале XX в. в разрезе наиболее важных отраслей экономики города. В рамках исследуемого периода авторами было выделено четыре этапа развития города. Первый этап – рецессия (с конца 1850-х до конца 1860-х гг.) – был связан с низким уровнем бюджетного финансирования и военных расходов, неэффективностью разработанных мер государственного стимулирования экономики. Второй этап – активное восстановление и экономический рост (с начала 1870-х до конца 1890-х гг.) – был связан с отменой ограничений на базирование флота в Черном море, со строительством Лозово-Севастопольской железной дороги, превращением Севастополя в самостоятельную территориальную единицу. Третий этап – стагнация – явился следствием закрытия коммерческого порта и революционного движения (с конца 1890-х гг. до 1910 г.). Стагнация проявлялась в низких темпах роста городских доходов, снижении товарооборота пограничной торговли и медленных темпах реализации крупных проектов. Четвертый этап – оживление экономики города (с 1910 по 1915 г.) – был связан с началом реализации крупных проектов по благоустройству города, таких как: строительство сплавной канализации, гидротеплической лечебницы и каботажного порта в Стрелецкой бухте и завершение сооружения водопровода. Делается вывод о достаточно активном, но при этом неравномерном развитии экономики города в связи с влиянием множества разнообразных внутренних и внешних факторов.

Ключевые слова: экономическая история; Севастополь; сельское хозяйство; промышленность; торговля

Для цитирования: Баранов А.Г., Гармашова Е.П., Лопатина Т.А., Пунга Д.В. Региональные особенности, закономерности и опыт хозяйственной жизни города Севастополя во второй половине XIX – начале XX века. *Гуманитарные науки. Вестник Финансового университета*. 2024;14(5):134-162. DOI: 10.26794/2226-7867-2024-14-5-134-162

ORIGINAL PAPER

Regional Features, Patterns and Experience of the Economic Life of the City of Sevastopol in the Second Half of the 19th – Early 20th Centuries

A.G. Baranov, E.P. Garmashova, T.A. Lopatina, D.V. Punga

Sevastopol State University, Sevastopol, Russia

ABSTRACT

The article explores the economic growth of the city of Sevastopol during the second half of the 19th and early 20th centuries, focusing on the most significant sectors of the city's economy. The authors identify four distinct stages of development in the city during this period. The first stage, which lasted from the late 1850s to the late 1860s, was marked by a period of recession. This was due to limited budget financing and military spending, as well as the ineffectiveness of government stimulus measures. The second stage, which spanned from the early 1870s to the late 1890s, saw active recovery and economic growth. This period was marked by the lifting of restrictions on the fleet's base in the Black Sea, the construction of the Lozovo-Sevastopol railway, and the transformation of Sevastopol into an independent territorial unit. The third stage, which lasted until 1910, was characterized by stagnation due to the closure of the commercial port and the revolutionary movement. This stagnation was evident in the slow growth of urban incomes, a decrease in foreign trade turnover, and a slow implementation of major projects. The fourth and final stage, which lasted from 1910 to 1915, saw the revival of the city's economy. This period saw the

launch of major urban improvement projects such as the construction of a floating sewer system, a hydropathic hospital, a coastal port in Streletskaia Bay, and the completion of a water pipeline. The study concludes that the city's economy developed quite actively, but at the same time unevenly, due to the influence of various internal and external factors.

Keywords: economic history; Sevastopol; agriculture; industry; trade

For citation: Baranov A.G., Garmashova E.P., Lopatina T.A., Punga D.V. Regional features, patterns and experience of the economic life of the city of Sevastopol in the second half of the 19th — early 20th centuries. *Humanities and Social Sciences. Bulletin of the Financial University*. 2024;14(5):134-162. DOI: 10.26794/2226-7867-2024-14-5-134-162

ВВЕДЕНИЕ

Крымская война оказала огромное влияние на социально-экономическое положение Севастополя: по ее завершении город был практически полностью разрушен, население сократилось почти в 4 раза, экономический потенциал города был уничтожен. Статья XI Парижского договора, запретившая всем черноморским державам иметь военные флоты на Черном море, привела к утрате городом своего стратегического значения. Изменилось административно-территориальное устройство: город вошел в состав Таврической губернии, должность севастопольского военного губернатора была упразднена. Лишь в 1873 г. Севастопольское градоначальство было выделено в самостоятельную территориальную единицу. С этого времени стала увеличиваться численность населения, активизировалось гражданское строительство, начала развиваться инфраструктура, находящаяся прежде в упадке: открылся коммерческий порт, началось строительство Лозово-Севастопольской железной дороги.

Возвращение Севастополю статуса крепости и начало полномасштабного развития города традиционно связывают с переводом в 1890 г. управления Черноморского флота в Севастополь из Николаева. Однако в этот же период было объявлено о переносе коммерческого порта из Севастополя в Феодосию, что повлекло ухудшение экономического положения региона.

Начало XX в. ознаменовалось для Российской Империи множеством революционных событий, отразившихся также на хозяйственной жизни Севастополя. Несмотря на все эти обстоятельства, к концу исследуемого периода Севастополь стал крупным, динамично развивающимся городом с развитой инфраструктурой и населением более 100 тыс. человек.

Таким образом, исследование истории Севастополя требует более глубокого погружения в исследование его экономического потенциала и особенностей хозяйственной деятельности.

ОБЗОР ЛИТЕРАТУРЫ ПО ТЕМЕ

Отдельным аспектам экономики города Севастополя во второй половине XIX — начале XX в. посвящены работы следующих авторов: Бойцовой Е.Е., Демченко В., Тарле Е.В., Хабаровой О.В. [1–5]. Однако в этих работах отсутствует комплексная характеристика развития экономики города в послевоенный период. Кроме того, в трудах данных авторов не наблюдается разделения экономического развития Севастополя на отдельные этапы.

Авторы данной статьи опираются на ряд статистических данных и материалов российских изданий, таких как «Военно-статистическое обозрение Российской империи», «Журнал Министерства внутренних дел», «Ежегодные всеподданнейшие отчеты севастопольских градоначальников», «Обзоры о состоянии Таврической губернии», «Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 года» и др. [6–19].

При этом следует отметить, что для выявления особенностей в каждой из сфер городского хозяйства авторами были проанализированы источники, отражающие результаты работы предприятий и организаций различных отраслей городского хозяйства: «Первый в Крыму: История трамвая и троллейбуса в Севастополе», «Русское общество пароходства и торговли: учреждение, функционирование, перспективы развития (1856–1864 гг.)», «Отчет о командировке на Черное море для изучения устричного дела», «По вопросу о Севастопольском порте» [20–22].

Целью статьи является выявление ключевых этапов экономического развития Севастополя во второй половине XIX — начале XX в. на основании исследования основных отраслей экономики города. Для достижения цели необходимо решить следующие задачи:

1. Охарактеризовать особенности развития экономики Севастополя в условиях рецессии после Крымской войны (1850-е — 1860-е гг.);

2. Исследовать изменения в территориальном устройстве и структуре управления городом (1870-е гг. — 1915 г.);

3. Охарактеризовать основные особенности развития сельского хозяйства (1870-е гг. — 1915 г.);

4. Провести исследование изменений в сфере промышленного производства (1870-е гг. — 1915 г.);

5. Охарактеризовать динамику изменений в торговле и транспортной инфраструктуре города (1870-е гг. — 1915 г.);

6. Исследовать наиболее важные изменения в финансовой и образовательной инфраструктуре и сфере благоустройства города (1870-е гг. — 1915 г.).

РЕЦЕССИЯ ЭКОНОМИКИ ГОРОДА СЕВАСТОПОЛЯ ПОСЛЕ КРЫМСКОЙ ВОЙНЫ (1850-е — 1860-е гг.)

Первая оборона Севастополя в течение Крымской войны длилась 349 дней с сентября 1854 по август 1855 г., когда город был занят англо-французскими войсками. С этого момента активные военные действия на территории Севастополя были фактически прекращены. Оккупация Севастополя англо-французскими войсками продолжалась с августа 1855 по июнь 1856 г. За это время оккупантами были целенаправленно уничтожены следующие элементы военной инфраструктуры города: Николаевский и Александровский рavelины, доки адмиралтейской верфи и множество других объектов, имевших военно-стратегическое назначение.

Крымская война закончилась для России поражением. В январе 1856 г. между Россией и англо-французским блоком было заключено перемирие. В конце февраля в Париже собрался конгресс под эгидой императора Наполеона III. Согласно XI статье Парижского договора Россия утратила право иметь военный флот на Черном море, а Севастополь потерял статус военноморской базы. Однако Александр II в письме министру внутренних дел от 16 октября 1856 г. ходатайствовал «чтобы Севастополь оставался далее военным портом и оставался в ведении морского ведомства» [23, с. 77].

Все это повлекло за собой значительные изменения в административно-территориальном устройстве и управлении Николаевским и Севастопольским военным губернаторством. В 1856 г. ликвидировано Управление главного командира Черноморского флота. Многие военные моряки были переведены на службу в другие регионы или отправлены в отставку. Состав российской

Черноморской флотилии ограничивался шестью небольшими винтовыми корветами, девятью транспортными паровыми судами и четырьмя колесными пароходами. 27 января 1860 г. Морским министерством было принято Положение, регламентирующее деятельность системы управления Морского Ведомства. Все порты были разделены на главные порты и порты второго разряда. Севастопольский порт был отнесен к портам второго разряда [7, с. 13]. 7 октября 1864 г. была упразднена должность севастопольского военного губернатора, город вошел в состав Таврической губернии: сначала в Симферопольский уезд, после — в Ялтинский; все присутственные места Севастополя были переданы в подчинение губернскому начальству [7, с. 14]. Таким образом, в городе установилась гражданская власть [24, с. 462]. Согласно описанию городских поселений Российской империи, в Севастополе в 1858 г. существовала следующая структура управления городским хозяйством: Городская дума, Магистрат, Сиротский суд, Словесный суд, Городское депутатское собрание, Общественный банк, Квартирная комиссия [25, с. 776].

Жесткие условия Парижского мирного договора, подписанного 18 марта 1856 г., предопределили на многие послевоенные годы состояние рецессии городского хозяйства Севастополя. Отпала необходимость закладки большого количества новых военных кораблей для Черноморского флота, поэтому и восстановление Севастопольского Адмиралтейства было отложено на неопределенный период.

Однако уже в 1856 г. был сформирован бюджет города: фактические доходы составили 4103 руб. 7 ½ коп.; фактические расходы — 5046 руб. 30 коп.; дефицит — 953 руб. 22 ½ коп. [18, с. 106]. Разрушение хозяйства города привело к многократному снижению показателей городского бюджета: в 1856 г. по сравнению с 1846 г. фактические доходы снизились более чем на 94% (в 1846 г. фактические доходы составляли 66 976 руб.) [6, с. 221]. К 1858 г. доходы и расходы городского бюджета значительно выросли, но еще не достигли довоенного уровня: фактические доходы составили 25 284 руб. 32 ¾ коп.; фактические расходы — 24 676 руб. 13 ½ коп. [25, с. 776–777].

Разрушенная городская инфраструктура и низкий, по сравнению с довоенным, уровень финансирования капитальных и текущих во-

енных расходов привели к снижению экономической активности и численности населения. Так, если в довоенном 1853 г. население города доходило до 42 тыс. чел. [26, с. 76], то согласно статистическим данным 1857 г. в Севастополе насчитывалось всего 11 887 жителей, из них 7 048 чел. составляли военные [23, с. 77]. То есть по окончании Крымской войны население города снизилось более чем в 4 раза.

В 1860-х и даже в начале 1870-х гг. Севастополь продолжал находиться в разрушенном состоянии. Восстановительные работы носили фрагментарный характер. Очистка севастопольских бухт затянулась более чем на десять лет. Восстановление портовых строений также происходило медленно. За это время инженерная команда построила западный и восточный створные маяки в Инкермане, три причала, восстановила два небольших административных здания, несколько складов и здание училища «для детей черноморского ведомства». Восстановительным работам мешало то, что после войны до 1858 г. порты Черного и Азовского морей, в том числе и Севастополь, находились в карантинном положении «по опасению чумы или желтой горячки». С отменой карантинного положения торговля и судоходство начали оживать. В Севастополе открылся таможенный надзор, хотя вход сюда коммерческих судов был ограничен, а иностранных совсем воспрещен. Те же русские суда, которые заходили в Севастополь, принимались не у самого города, а в Стрелецкой бухте или даже в Балаклаве. В условиях бездорожья это осложняло купцам «охоту везти сюда товары» [27, с. 91]. Несмотря на частичное строительство новых зданий и сооружений, активное восстановление города началось лишь в 1870-е гг. после постройки Лозово-Севастопольской железной дороги. В подтверждение этому можно привести цитату ученого-путешественника Евгения Маркова, который в своей работе описывал Севастополь как город-«мертвец», который хоть и был выжженным и опустевшим, но оставался архитектурно прекрасным [28, с. 71].

По свидетельству одного из известнейших военачальников Российской Империи, А.С. Лукомского, жившего в Севастополе во второй половине 1870-х гг., «вокруг города было много хуторов, процветавших до Крымской войны, но к описываемому времени только два-три

из них вновь превратились в цветущие сады и имели хорошие виноградники. Остальные же носили еще свежие следы разрушения за время Крымской войны и были в самом жалком виде. Все ближайшие окрестности Севастополя были еще покрыты полузасыпавшимися траншеями и редутами, и всюду были следы лагерей неприятельских войск... В общем картина была очень грустная и все указывало на большую нужду населения» [29, с. 19].

Следует отметить тяжелое положение населения. Так, по свидетельству очевидца, «на первых порах средства к пропитанию были доставлены самою войною. Едва успел убраться неприятель, как все наличное население бросилось собирать ядра, пули, осколки бомб и проч. Пули продавались по 120 и 150 коп. за пуд, осколки 5–7 коп., медь 2 руб. пуд и более. Скупали их здешние купцы... и отправляли в Одессу, Таганрог; нередко приходили иностранные суда и нагружаясь этим военным добром, отвозили его во Францию и Англию. Иностранные суда приходили еще нарочно за костями животных; которых в то время под Севастополем были целые скирды. Кости продавались по пяти, шести и семи коп. пуд. Собрание костей занимало тоже немало рук...». Эти промыслы были выгодными и продолжались до 1860-х гг. [30, с. 135].

С целью стимулирования развития экономики города на государственном уровне предпринимались различные меры:

- в 1857 г. было принято решение освободить Севастополь от платежа гильдейских сборов на 10 лет с 1 января 1857 г. [18, с. 8–9], а также на 6 лет от всех денежных земских повинностей и от военного постоя [17, с. 8–9] с прекращением «на означенный срок и установленный для Севастополя, вместо отбывания постоя натурою, денежного сбора с обывателей» [25, с. 678]. Кроме того, «всю сумму гильдейских повинностей, какая на основании Высочайше утвержденных 8 февраля 1855 года, положений Комитета Министров, по городам Севастополю, Евпатории и Керчи, отсрочена была до окончания войны, совершенно сложить со счетов и освободить вовсе на 6 лет» [18, с. 8–9];

- 5 августа 1857 г. иностранным гражданам разрешили селиться в Севастополе (запрет действовал с 13 февраля 1798 г.) [25, с. 771];

- в 1858 г. «в виду скорейшей застройки города Севастополь и по недостаточности в оном квартир» было разрешено отводить казенные дома морского ведомства под частные постройки [25, с. 764];

- в 1859 г. для скорейшего восстановления и застройки города было установлено правило, по которому льготы по гильдейским повинностям распространялись и на иногородних купцов и мещан: «всех членов купеческих семей из иногородних постановлено записывать по Севастополю в гильдии не иначе как по предъявлении ими удостоверений о приобретении там недвижимой собственности, установленной для каждой гильдии ценности» [17, с. 68];

- был упразднен ряд ограничений, действовавших в Севастополе, для евреев. 29 июня 1859 г. определенным категориям евреев, которые могли улучшить экономическое положение города, было разрешено селиться с семьями, организовывать промыслы, торговать, выполнять подряды и откупы, приобретать недвижимость, учиться ремеслу [25, с. 774–775]. 4 июня 1861 г. было разрешено евреям-мещанам заниматься в Севастополе производством ремесел, как на правах иногородних, так и с правом поселения [25, с. 776].

Таким образом, восстановление города происходило медленно, хотя на государственном уровне и предпринимались различные стимулирующие меры.

В итоге в 1870 г. Россия в одностороннем порядке отказалась выполнять унизительные статьи Парижского договора и стала восстанавливать Черноморский флот, что повлекло за собой и более активное восстановление экономики города.

ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ УСТРОЙСТВО, ГОРОДСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ И НАСЕЛЕНИЕ

Отмена в 1870 г. статей Парижского мирного договора, касающихся ограничения нахождения военного флота России на Черном море, и принятие решения о строительстве железнодорожного пути в Крым способствовали рассмотрению вопроса об изменении статуса Севастополя [7, с. 14]. Согласно «Городовому положению» от 1870 г. в Севастополе избирается Городская дума, которая в 1873 г. впервые ходатайствует о трансформации Севастополя в самостоятельную территориальную единицу [3, с. 225].

Высочайше утвержденным мнением Государственного Совета «Об образовании Севастополь-

ского Градоначальства» от 16 июня 1873 г. город Севастополь с прилегающей к нему территорией был выделен из пределов Таврической губернии и образован в особое градоначальство. [31, с. 861]. По итогам формирования Севастопольского градоначальства как самостоятельной территориальной единицы его площадь составила 27 732 десятины 2184 квадратных сажений (около 30,3 га) [7, с. 22].

Градоначальство было особой административной единицей Российской империи, состоящей из города с прилегающими землями, выделенными из губернии в непосредственном подчинении Министерству внутренних дел. Севастопольский градоначальник одновременно совмещал должность командира порта и коменданта города. Такое совмещение продолжалось до 5 июня 1900 г., когда Высочайшим указом эти должности уже не могли совмещаться. По делам гражданского управления Севастопольский градоначальник подчинялся Новороссийскому и Бессарабскому генерал-губернатору. К ведению градоначальника относились: административный контроль за деятельностью Городской думы и управы, полицейский надзор и судебное производство. Назначение на должность Севастопольского градоначальника прекратилось в годы Гражданской войны [7, с. 14].

На развитие города немалое влияние оказал перевод управления Черноморского флота из Николаева в Севастополь в 1890 г. Тогда же Севастополю присваивается статус крепости третьего разряда [24, с. 582].

Концентрация усилий по восстановлению города и проведению мероприятий, способствующих росту численности населения, начались в середине 1870-х гг. А. С. Лукомский описывал население города следующим образом: «Интеллигентная часть населения города состояла из военных (чины частей местного гарнизона), небольшой группы инженеров и архитекторов, поселившихся в Севастополе после проведения Лозово-Севастопольской железной дороги, небольшого чиновничьего кружка, учительского персонала двух учебных заведений (мужского и женского), нескольких врачей, довольно значительной группы старых отставных моряков (было несколько видных защитников Севастополя 1854 года), небольшого кружка старых севастопольских аборигенов (преимущественно занимавших места по городскому управлению) и нескольких дельцов по хлебной торговле и спекуляции

с покупкой и перепродажей земли. Жизнь была очень патриархальная. Все друг друга знали, друг у друга бывали, играли в карты, устраивали любительские спектакли и живые картины» [29, с. 19].

В 1874 г. в составе Градоначальства числилось два города: Севастополь и Балаклава, с численностью жителей равной «17 534 души обоего пола, из коих в Севастополе 15 213, в Балаклаве с округом 1 538 и на остальной части территории вне черты городов 783» [7, с. 22].

Приведем данные о численности населения Севастопольского градоначальства в динамике за период 1875–1915 гг. в *табл. 1*.

Как видно из данных *табл. 1* за период с 1875 по 1915 г., общая численность населения города выросла с 20 911 до 102 290 чел., то есть почти в 5 раз.

Прирост численности гражданского населения в градоначальстве в 1880-х гг. составил 36,53%. Основными факторами роста численности гражданского населения города, помимо естественного прироста, была миграция рабочей силы и оседание отставных военных и запаса армии в черте градоначальства [4, 5]. Улучшению демографической ситуации способствовало оживление экономики города вследствие восстановления Черноморского флота и проведения Лозово-Се-

вастопольской железной дороги. Повышение деловой активности (развитие торговых отношений, ускорение городского строительства, восстановление инфраструктуры) способствовало поддержанию высокого уровня заработной платы в ряде сфер, а также дальнейшей миграции рабочей силы из других регионов Российской Империи. Прирост численности военного населения в 1880-х гг. составил 91,36% и был связан с победой в Русско-турецкой войне 1877–1878 гг.

В 1890-х гг. прирост численности гражданского населения составил 55,21%, а военного — 81,29%. То есть за два последних десятилетия XIX в. военный контингент в Севастополе вырос почти в 4 раза. В целом к концу XIX в. Севастополь стал самым развитым городом Крыма с экономической и социально-культурной точки зрения. К этому времени в Севастополе удельный вес русского населения достигает 62% [15, с. 24].

За первые 10 лет XX в. численность гражданского населения выросла еще на 51,43% с 38 454 до 58 232 чел. Однако численность военных почти не изменилась и составляла на протяжении периода около 20 тыс. чел. К 1915 г. общая численность населения составляла уже более 100 тыс. чел., что составляло 15% населения Крымского полуострова.

Таблица 1 / Table 1

Численность населения Севастопольского градоначальства в 1875–1915 гг. / The population of Sevastopol city in 1875–1915

Год	Численность гражданского населения, чел.	Численность военного населения, чел.	В том числе в Севастополе, чел.	В том числе в Балаклаве, чел.	Численность с учетом войск, чел.
1875	16 591	4 320	19 114*	1 797*	20 911
1880	20 284	5 808	24 153*	1 939*	26 092
1885	27 398	9 044	34 145*	2 297*	36 442
1890	27 695	11 114	35 385*	3 424*	38 809
1895	34 569	17 134	47 683*	4 020*	51 703
1900	42 988	20 149	38 454	4 534	63 137
1905	49 037	19 554	44 036	5 001	68 591
1910	66 732	20 454	58 232	8 500	87 186
1915	—	—	91 112*	11 178*	102 290

* — данные по численности населения в Севастополе и Балаклаве представлены с учетом военного населения

Источник / Source: составлено авторами на основе [7] / Compiled by the authors basing on [7].

СЕЛЬСКОЕ ХОЗЯЙСТВО

Особенности развития сельского хозяйства Севастопольского градоначальства во многом определялись типом почв и рельефом территории, которая охватывает и горные скалистые возвышенности, и степные пространства. Земель, удобных для земледелия в городе, всегда было недостаточно, и урожайность большинства сельскохозяйственных культур в Севастополе зачастую была невысокой. Более того, в отчете Севастопольского градоначальника за 1875 г. говорится, что территория города «сохраняет следы общего разрушения войною... в окрестностях же Севастополя значительные пространства земель, которые до войны были покрыты виноградниками и фруктовыми деревьями, ныне представляют голые степи...» [7, с. 23]. Следует отметить, что низкая численность населения и высокая цена труда в 1870-х и 1880-х гг. приводила к тому, что участки земли, пригодные для садоводства и виноделия, оставались неразработанными. Однако серьезных проблем с обеспечением продовольствием в анализируемом периоде не было, так как после открытия железной дороги в 1875 г. постепенно были налажены поставки из внутренних губерний. В результате население перестало ощущать недостаток в обеспечении продовольствием и обращаться за пособиями на продовольствие и на обсеменение полей. Дефицит товаров первой необходимости возник только в 1915 г. в связи с началом Первой мировой войны. Согласно данным Всеподданнейшего отчета Севастопольского градоначальника контр-адмирала с. И. Бурлея за 1915 г. «...причинами этого явления было: во-первых, особое положение Севастополя, не производящего ровно ничего и питающегося исключительно привозом; во-вторых, загроможденность Южной железной дороги грузами, связанными с боевой работой флота и крепости, и прекращением морского сообщения, и в-третьих, ненормальное стремление жителей запастись всякими продуктами впрок...». В апреле 1915 г., согласно телеграмме министра внутренних дел, был образован комитет «для обеспечения города продуктами и предметами первой необходимости... Комитет на основании собранных данных выработал и составил нормы продуктов первой необходимости, потребных для населения города Севастополя» [7, с. 307–308].

В отчете М. Н. Кумани за 1886 г. приводят-ся данные о площадях земель, отведенных под

сельское хозяйство: «На территории Градоначальства, заключающей в себе 27 997 десятин 525 кв. саженей, имеется удобной для возделывания земли всего только 3 912 дес., из которых в отчетном году находилось под паром и залежью 2 128 дес., под виноградниками, садами и баштанами — 472 дес., под табаком — 296 дес. и под посевами хлебов — 1 016 дес. Остальное количество 24 085 дес. земли распределяется следующим образом: под постоянными выгонами и пастбищами — 6 321 дес., под сенокосами и лугами — 1 388 дес., под лесною порослью — 6 673 дес., под городами, поселениями, лагерями и стрельбищами — 1 932 дес. и не удобной — 7 771 дес.» [7, с. 112].

Посевы злаковых культур в Севастопольском градоначальстве никогда не имели обширных размеров и производились жителями в основном для собственных нужд. Анализ статистики по земледелию за 1874–1917 гг. позволил в целом выявить положительную динамику как по абсолютным показателям посева и сбора урожая, так и по относительным показателям урожайности. Периодические колебания данных показателей были связаны как с природно-климатическими, так и экономико-политическими условиями (табл. 2).

В соответствии с имеющимися архивными данными по Севастопольскому градоначальству в 1874 г. было засеяно злаковых культур (в первоисточнике — «хлебов») всего 814 чет.*; а снято 2 896 чет. В 1890 г. уже было засеяно 1 345, а снято 6 805 чет. злаковых культур. Следует отдельно отметить, что в 1894 г. было снято рекордное за рассматриваемый период значение в 16 938 чет., посеяно при этом 2 227 чет. зерновых культур. После этого наблюдается резкий спад в объемах посевов и, соответственно, сборов. В 1900 г. сборы составили 2 082 чет. при посеве в 378 чет. Значений, близких к 1894 г., удалось достичь лишь через 20 лет в 1914 г., когда было засеяно 2 951 чет. и снято 16 898 чет. хлебов.

Таким образом, по результатам анализа данных наибольшие объемы сбора злаковых культур в 1890–1915 гг. наблюдались в 1894 и 1914 гг. и достигали, как было сказано выше, почти 17 тыс. четвертей. Спад в 1897–1900 гг. произошел «вследствие почвенных условий земли,

* Четверть, четвертина — русская единица измерения объема сыпучих тел (1 четверть = 209,66 л 1835 г. или 209,912 л (дм³) 1902 г.).

Таблица 2 / Table 2

Основные показатели по посевам и урожайности злаковых культур в Севастопольском градоначальстве в 1875–1915 гг. / The main indicators for crops and yields of cereals in the Sevastopol city government in 1875–1915

Показатель \ Год	1875	1880	1885	1890	1895	1900	1910	1915
Посеяно хлебов различных сортов, четвертей	638	346	635	1345	1487	378	2226	1365
Снято хлебов различных сортов, четвертей	2891	1647	2543	6805	9832	2082	11406	8740
Средняя урожайность, четверть/четверть	4,53	4,76	4,00	5,06	6,61	5,51	5,12	6,40

Источник / Source: составлено авторами на основе [9] / Compiled by the authors basing on [9].

мало пригодной для хлебопашества», а отчасти «по недостатку рабочих рук» [7, с. 217].

Средняя урожайность в рассматриваемом периоде составляла 5,32 чет./чет., но в зависимости от погодных условий она могла колебаться. Так, в 1882 г. урожайность достигла 8,56 чет./чет., а в 1902 г. снизилась до 2,08 чет./чет.

Таким образом, в Севастополе вследствие каменистой почвы и частых засух земледелие было слабо развито, и жители засевали хлеб в основном для собственного потребления. Однако недостатка в продовольствии не ощущалось даже в неурожайные годы, «благодаря удобным путям сообщения с внутренними губерниями, откуда в изобилии доставляются жизненные припасы» [7, с. 217].

Из табл. 3 видно, что среди злаковых культур в 1870-х гг. в градоначальстве преобладала озимая пшеница, а позже ячмень, который использовали не только для приготовления муки, круп, кваса, но и на корм скоту.

Как видно из табл. 3, в структуре сборов злаковых культур в 1874 г. преобладали озимая пшеница (39,71%), рожь (25,41%) и ячмень (16,57%). В 1890 г. структура урожая злаковых в Севастопольском градоначальстве изменилась: в ней преобладал ячмень (45,22%), а озимая пшеница была на втором месте — 37,35%. В 1910 г. ячмень (33,73%) и озимая пшеница (29,44%) все еще играли важную роль в земледелии, однако увеличились посевы и сборы овса (17,68%).

Таблица 3 / Table 3

Структура сбора урожая злаковых культур в Севастопольском градоначальстве в 1874, 1890 и 1910 гг. / The structure of the grain harvest in Sevastopol city government in 1874, 1890 and 1910

Злаковые культуры	1874		1890		1910	
	Снято, четвертей	Доля, %	Снято, четвертей	Доля, %	Снято, четвертей	Доля, %
Озимая пшеница	1150	39,71	2542	37,35	3358	29,44
Рожь	736	25,41	684	10,05	1261	11,06
Яровая пшеница	220	7,60	264	3,88	923	8,09
Овес	213	7,35	238	3,50	2017	17,68
Ячмень	480	16,57	3077	45,22	3847	33,73
Прочие яровые хлеба	97	3,35	—	—	—	—
Итого	2896	100,00	6805	100,00	11406	100,00

Источник / Source: составлено авторами на основе [9] / Compiled by the authors basing on [9].

Анализируя земледелие Севастопольского градоначальства, следует добавить, что в регионе также высаживался картофель, но его посевы были нерегулярными и незначительными. Например, в 1886 г. под посевами картофеля было занято 10,5 дес. Также в Севастопольском градоначальстве выращивали бахчевые культуры (48,5 дес. в 1886 г.), просо (17,5 дес.), чечевицу (4 дес.), кукурузу (0,5 дес.) [8, С. 213–214].

Как было сказано выше, значительные площади, которые до Крымской войны были покрыты виноградниками в 1870-х гг. все еще представляли голые степи. И только с 1880-х гг. виноградарство и виноделие начали активно возрождаться, о чем свидетельствуют данные *табл. 4*.

В течение анализируемого периода виноградарство было главным занятием населения и в связи с особенностями почв и климата зачастую давало хороший урожай и почти всегда оправдывало ожидания виноградарей [7, с. 158]. Успешному развитию виноградарства и виноделия способство-

вали и постоянно высокие цены на вино, которые в среднем составляли 1,5 руб. за ведро, но могли доходить и до 5 руб. [7, с. 191]. Однако вследствие «недостатка и дороговизны рабочих рук» и засух при отсутствии почвенных вод или, наоборот, вследствие дождливых лет урожайность винограда колебалась. Так, в 1875 г. по сравнению с 1874 г. виноделие дало «менее удовлетворительные результаты, причину которых следует приписать, с одной стороны, частым дождям, способствовавшим гнилости винограда, с другой — недостатку и крайней дороговизне рабочих рук» [7, с. 33]. В 1888 г. отмечалось, что «Виноделие, по сравнению с 1887 годом, дало почти втрое лучшие результаты. Под виноградными садами занято было 1300 дес., с десятины получилось около 200 ведер вина, цены на которое были выше обыкновенных, от 2-х до 3-х руб. за ведро» [7, с. 128]. В начале XX в. ситуация не изменилась и в отчете градоначальника за 1904 г. сообщается, что «Местные землевладельцы находят более выгодным виноградарство, которое, хотя

Таблица 4 / Table 4

Показатели развития виноградарства и виноделия в Севастопольском градоначальстве в 1886–1890 гг. / Indicators of the development of viticulture and winemaking in the Sevastopol city government in 1886–1890

Год	Занято под виноградниками, десятин	Ведер вина с десятины	Численность рабочих на виноградниках, табачных плантациях и вообще на сельскохозяйственных работах
1886	279	180	—
1887	1213	70	—
1888	1300	200	—
1889	1319	70	923
1890	2050	100	736
1891	2060	100	1230
1892	2077	150	817
1893	2067	150	2978
1894	300	150	1351
1895	315	150	992
1896	—	—	1123
1910	—	—	1949
1912	—	—	2612
1914	—	—	630

Источник / Source: составлено авторами на основе [7] / Compiled by the authors basing on [7].

в последние годы, вследствие постоянных засух, не вполне вознаграждало землевладельцев, тем не менее оно (виноградарство) служит главным занятием населения» [7, с. 238]. Действительно, судя по статистике, численность рабочих, занятых на виноградных плантациях хоть и колебалась, но оставалось существенной на протяжении всего анализируемого периода

Табаководство в первой половине XIX в. являлось одной из главных отраслей хозяйства города. Однако во второй половине XIX в. объемы производства были уже незначительны вследствие высоких цен на рабочий труд и низких цен на табак, о чем свидетельствуют данные *табл. 5* [7, с. 136].

Так, в 1877 г. площадь табачных плантаций составляла всего 21 дес., на которых было собрано 1550 пудов табака. В 1880-х гг. табаководство на фоне общего оживления экономики города развивалось достаточно активно. Так, в 1886 г. на территории Севастопольского градоначальства было 35 табачных плантаций общей площадью 296 десятин, на которых было собрано 5010 пудов табака. В 1888 г. «табаководство, несмотря на уменьшение плантаций, под которыми занято было всего 212 десятин, дало удовлетворительные результаты, выразившиеся суммой чистого дохода около 11 000 руб.» В натуральном

выражении было собрано в 1888 г. 10 600 пудов табака. [7, с. 128]. Но уже в 1890 г. табаководством, «вследствие высоких цен на рабочий труд и низких цен на табак, почти никто не занимается, в отчетном году занято было под табачные плантации всего 60 десятин». [7, с. 143]. На протяжении 1890–1915 гг. по вышеуказанным причинам площади табачных плантаций снижались. В отчете градоначальника за 1891 г. говорится о том, что «в недалеком будущем надо ожидать прекращение этой отрасли хозяйства, составлявшей в прежние года одно из видных занятий жителей» [8, с. 335]. Действительно, в 1892 г. было собрано всего 740 пудов табака, а в 1905 г. одна табачная плантация площадью 4 десятины дала только 200 пудов табака, выращенных из турецких семян [12, с. 63]. В 1910 г. табачные плантации Севастопольского градоначальства составляли всего лишь 0,41% всей посевной площади табака Таврической губернии [13, с. 2], а в 1913 г. — всего 0,1% [14, с. 26].

В 1874–1914 гг. население градоначальства занималось скотоводством достаточно активно: поголовье скота на протяжении анализируемого периода увеличивалось, что наглядно видно из *табл. 6*.

Скотоводство было подвержено влиянию климатических условий: засуха приводила к недостаточным объемам сбора сена для кормления

Таблица 5 / Table 5

**Площадь табачных плантаций в Севастопольском градоначальстве /
Tobacco plantation area in Sevastopol city**

Показатель \ Год	1877	1886	1888	1889	1890	1891	1892
Площадь табачных плантаций, десятин	21	296	212	7	60	36	21

Источник / Source: составлено авторами на основе [8] / Compiled by the authors basing on [8].

Таблица 6 / Table 6

Поголовье скота в Севастопольском градоначальстве / Livestock in Sevastopol city

Показатель \ Год	1874	1879	1880	1883	1884	1910	1912	1914
Поголовье скота, голов	5837	5380	6140	10 558	11 606	21 450	21 150	17 255
в том числе овец, голов	1985	3153	2180	6723	7509	13 297	13 468	10 322
Доля овец в общем поголовье, %	34,01	58,61	35,50	63,68	64,70	61,99	63,68	59,82

Источник / Source: составлено авторами на основе [9] / Compiled by the authors basing on [9].

местного скота, а также к эпизоотическим болезням. Так, в 1874 г. «из эпизоотических болезней появлялись чума рогатого скота, от которой пало 93 единицы разного скота. Причину распространения чумы следует приписать недостатку подножного корма от засухи» [7, с. 22].

Как видно из табл. 6, наибольшую долю в общем поголовье скота занимали овцы. Кроме того, население Севастопольского градоначальства разводило лошадей, рогатый скот, свиней, коз, ослов. Причем внутри градоначальства заметно значительное отличие в структуре поголовья в Севастополе и Балаклаве (с округом Ялтинского уезда). Так, в 1874 г. в Севастополе держали в основном лошадей (1119 голов) и крупный рогатый скот (660 голов); овец не разводили; а в Балаклаве держали в основном овец — 1 985 голов [9, с. 47]. Подобная структура сохранялась на протяжении всего анализируемого периода.

Таким образом, сельское хозяйство в Севастопольском градоначальстве в связи со специфическими климатическими и почвенными условиями имело четкую специализацию: в растениеводстве — на виноградарстве, а в скотоводстве — на овцеводстве.

ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

В 1870-х гг. промышленность градоначальства все еще «находилась в упадке» [8, с. 19]. В 1874 году в Севастополе действовало всего 7 фабрик и заводов, в 1875 г. — 14. Русско-турецкая война (1877–1878) также не способствовала активному развитию промышленности. Севастопольский градоначальник вице-адмирал А. И. Никонов писал в 1878 г.: «политические обстоятельства имели... бесспорно неблагоприятное влияние на торговлю и промышленность южного края» [8, с. 47].

Следующее десятилетие (1880-е гг.) характеризуется более активным развитием промышленного производства: в частности, количество предприятий, также как и объемы их производства выросли практически в 3 раза. Однако после принятия решения в 1890 г. о передаче севастопольского рейда морскому ведомству и переносе коммерческого порта из Севастополя в Феодосию объемы промышленного производства в городе начали снижаться. Еще в большей степени на объемы производства повлияла окончательная реализация этого решения в 1899 г.

В 1900-х гг. развитие промышленности замедлилось вследствие войны на Дальнем Вос-

Таблица 7 / Table 7

Основные показатели развития промышленности Севастопольского градоначальства в 1875–1915 гг. / The main indicators of industrial development of the Sevastopol city government in 1875–1915

Год	Количество фабрик и заводов	Объем производства, руб.	Численность рабочих, чел.
1875	14	764 016	667
1880	13	1 081 024	885
1885	26	3 323 342	1965
1890	33	3 361 296	1516
1895	35	2 359 789	1271
1900	29	3 005 718	—
1905	15*	4 783 723	—
1910	27	4 144 010	4211
1915	43	15 611 755	—

*без учета водочных и питейных заведений, которых было в градоначальстве 114 [7, с. 244].

Источник / Source: составлено авторами на основе [9] / Compiled by the authors basing on [9].

токе и революционного движения. Оживление в промышленности и торговле наблюдалось только в 1911–1914 гг.

В целом с 1874 по 1915 г. в Севастопольском градоначальстве количество промышленных предприятий («заведений») увеличилось в 6 раз, количество занятых в промышленности работников в 6,5 раз, а объемы производства в денежном выражении без поправки на инфляцию — в 20 раз, что видно из табл. 7.

В 1874 г. основным предприятием города было Адмиралтейство Русского Общества Пароходства и Торговли (РОПиТ), на котором работало 797 человек и объемы производства которого составляли 703 936 руб. в указанном периоде. В Адмиралтействе действовал Мортонов эллинг для подъема пароходов, подъемный кран с паровой машиной для подъема тяжестей в 30 тонн и мастерские: механическая, модельная, литейная, столярная, медно-котельная, кузнечная, судостроительная, плотничная, парусная и малярная [9, с. 32]. Также в городе функционировало две табачные фабрики, мыловаренный, известковый и два рыбных завода в Балаклаве. В 1875 году Севастопольский градоначальник П.А. Перелешин констатировал, что «фабричное и заводское производство в Градоначальстве находится в упадке» [8, с. 19]. «Фабрик и заводов в 1875 г. было 14, из них первое место занимает чугунно-литейный и механический завод в Севастополе Русского Общества Пароходства и Торговли и Одесской Железной дороги» [8, с. 19]. Кроме того, в Севастопольском градоначальстве действовало две табачные фабрики, четыре рыбных завода, три водочных завода, четыре кирпичных и черепичных завода [9, с. 56]. В последующие 4 года промышленность практически не развивалась во многом вследствие Русско-турецкой войны 1877–1878 гг.

В 1880 г. был открыт кожевенный завод, который переработал в течение года 12 тыс. кож. В 1881 г. была закончена постройка паровой мукомольной мельницы, перемалывающей до 70 тыс. четвертей зерна в год. Упомянутый выше кожевенный завод и паровая мукомольная мельница принадлежали одному из крупных на Юге негоциантов купцу Родоканаки [7, с. 74]. Также в отчете градоначальника за 1881 г. упоминается литейно-механический завод. В 1882 г. производительность 18 фабрик и за-

водов Севастопольского градоначальства продолжала возрастать. Начали функционировать 4 рыбных завода, которые не работали с 1877 г. В 1884 г. «фабричное и заводское производства прогрессивно» развивались, в бухте Голландия был открыт устричный завод предпринимателя Штоля [7, с. 98].

С 1885 г. в Балаклаве начала функционировать фабрика консервов. В 1886 г. в градоначальстве функционировало 24 промышленных предприятия, т.е. на 2 меньше, чем в 1885 г.: в течение года закрылся существовавший устричный завод и водочный склад. Объем производства предприятий города возрос по сравнению с 1885 г. и составил 4 331 956 руб. Увеличение производительности объясняется главным образом усиленными работами по постройке военных судов в Адмиралтействе РОПиТ [8, с. 215].

В 1890 г. в Севастопольском градоначальстве «промышленных заведений было 33; в течение года вновь открыты: фабрика патентованных красок и лаков, 1 кирпичный и черепичный завод, 3 винных склада и 1 пивной; закрыто: кожевенный завод, мыловаренный завод, 3 рыбных завода и 1 водочный склад» [8, с. 314]. С 1890 г. в Севастопольском градоначальстве наметился спад деловой активности. «Упадок этот начался и быстро прогрессирует с момента объявления о предстоящем переводе отсюда коммерческого порта и весьма ощутительно проявился от ухода из города значительной части торговцев, в особенности рабочего люда, отчего последовало быстрое обесценивание недвижимых имуществ и уменьшение их доходности» [7, с. 144].

В 1895 г. в градоначальстве промышленных предприятий было 35. Если не учитывать водочные, винные и пивные склады, то всего 15 предприятий, на которых работало 1217 человек при объемах производства в 2 014 289,01 руб. Особое значение для промышленности градоначальства имели судостроительный и механический завод РОПиТ в Севастополе и паровая мукомольная мельница Высочайше утвержденного товарищества, сумма производительности которых при 1 043 рабочих составляла 1 829 589, 01 руб. [7, с. 184]. В течение 1895 г. «вновь открыты 1 механический завод, 1 заведение искусственных минеральных вод и 3 пивных и винных складов; закрыто 1 фабрика рыбных консервов в Балаклаве. Всеми этими заведениями выработано продуктов на 2 359 789,01 руб., менее предыду-

щего года на 531 045,59 руб.» [8, с. 443]. С 1896 по 1898 г. количество промышленных предприятий и их объемы производства снижались. В 1899 г. наметилось некоторое оживление: количество промышленных предприятий увеличилось до 33 [7, с. 211].

На протяжении 1900–1904 гг. производительность фабрик и заводов «с переводом из Севастополя в Феодосию коммерческого порта, лишившего г. Севастополь коммерческого значения, с каждым годом падает» [7, с. 229]. Однако производительность Лазаревского Адмиралтейства периодически составляла значительные суммы в несколько миллионов рублей, «но это обстоятельство необходимо объяснить увеличением потребностей исключительно Военно-Морского ведомства» [7, с. 238].

С 1905 по 1910 г. «промышленность в Градоначальстве в полном упадке, вследствие тяжелых условий, вызванных минувшей войной с Японией» и «революционного движения» [7, с. 244, 262]. В результате промышленность на протяжении этих лет не развивалась.

С 1910 г. наметилось некоторое оживление в промышленности города. В 1910 г. в городе функционировали: Лазаревское Адмиралтейство, фабрика гильз, четыре колбасные фабрики, два мыловаренных завода, паркетная фабрика, рыбный завод, кишечный завод, механический завод, механико-слесарный завод, завод и общество искусственных минеральных вод, Бельгийское анонимное общество севастопольского трамвая, паровая вальцовая мельница, завод искусственного льда, два устричных завода, паровая макаронная фабрика и кирпично-черепичный завод. В г. Балаклава и предместьях действовали рыбно-консервный, коньячный, известковый завод, и кирпично-черепичный завод [8, с. 499–500]. Общее количество предприятий составило 27. Численность рабочих на этих предприятиях составила 4 211 чел., а объемы производства — 4 144 010 руб. [9, с. 452–454].

В 1911–1913 гг. промышленные обороты увеличивались. Значительную долю при этом составляли объемы производства Лазаревского Адмиралтейства (79,49% в 1912 г.). Также в 1912 г. в градоначальстве был открыт ракетный завод [8, с. 512, 518, 532].

В 1915 г. исполняющий обязанности Севастопольского градоначальника контр-адмирал С.И. Бурлей отмечал «полное затишье как в об-

ласти строительства, так и в областях торговли и промышленности» ввиду обстоятельств военного времени и «непомерно возросших цен как на строительные материалы, так и на рабочие руки» [7, с. 306–307]. Резкий прирост объемов производства в промышленности в 1914 и 1915 гг. до 12 796 352 руб. и 15 611 755 руб. соответственно определялся ростом заказов Лазаревского Адмиралтейства в связи с началом Первой мировой войны.

Таким образом, возрождение промышленности в Севастополе началось только в конце 1870-х гг. Стимулированию деловой активности способствовало учреждение первоклассной Таможни в 1863 г. [32, с. 714] и проведение железной дороги в 1875 г. Однако темпы развития промышленности имели высокую волатильность вследствие Русско-турецкой войны 1877–1878 гг., перевода коммерческого порта в Феодосию с 1890 по 1899 г., войны на Дальнем востоке и революционного движения в начале XX в. Кроме того, следует отметить сохранявшуюся специализацию промышленности города на отрасли судоремонта и судостроения.

ТОРГОВЛЯ

Рост объемов промышленного и сельскохозяйственного производства, развитие железнодорожного и пароходного сообщения в 1870-е гг. способствовали расширению сферы торговли.

Строительство Лозово-Севастопольской ветки железнодорожной линии Москва–Харьков–Лозовая началось в 1872 г. Затраты на строительство составляли 54 тыс. руб. за версту в соответствии с подписанной концессией [24, с. 496]. Лозово-Севастопольская дорога вводилась в эксплуатацию как стратегический объект, преимущественно для объединения железнодорожной сети с Севастопольским портом. В связи с тем, что особым спросом на зарубежных рынках пользовались зерновые культуры, открытие Лозово-Севастопольской дороги способствовало увеличению экспорта Российской Империи.

Параллельно было принято решение о предоставлении части Южной бухты под нужды торговли, и 29 марта 1875 г. в Севастополе был открыт коммерческий порт [7]. В отличие от Азовских портов Севастопольский порт мог полноценно работать круглогодично благодаря своим уникальным географическим характеристикам, а именно: наличию большого количества бухт,

защищенных от ветров, не замерзающих при низких температурах. Еще одним преимуществом порта считался глубокий фарватер, что облегчало заход и стоянку в бухты «самых глубоководных кораблей» [32, С.717].

15 сентября 1875 г. состоялось торжественное открытие Лозово-Севастопольской дороги и по запущенной ветке прошел первый товарный поезд [22, с. 13]. Несмотря на оптимистичные ожидания местных властей, запуск железнодорожного сообщения почти никак не повлиял на увеличение грузооборота в первые годы эксплуатации в связи с тем, что открытие железной дороги пришлось на неурожайный год и «затруднения денежного рынка», о чем говорится во Всеподданнейшем отчете Севастопольского градоначальника адмирала А. И. Никонова [7, с. 34]. Также отрицательным фактором стало повышение платы за перевозку грузов и пассажиров из Севастополя, введенное постановлением РОПит в 1875 г. [7, с. 35].

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 полкопейки с пуда, который должен взиматься местной таможней по грузовым документам [7, с. 69]. Подобные портовые сборы не способствовали росту заинтересованности купцов в осуществлении коммерческой деятельности в Севастопольском порту.

Основной причиной медленного развития транзитного движения грузов через Севастополь была удаленность железнодорожных путей от причалов. Так, один из путей был проведен по западному берегу Южной бухты, однако расстояние от пристани до вокзала составляло около трех верст. Соответственно требовались дополнительные погрузочно-разгрузочные работы и доставка гужевым транспортом. Городское управление, приняв во внимание вышеупомянутые барьеры для развития торговой деятельности города, разрешило Обществу Лозово-Севастопольской дороги проложить рельсовый путь вплоть до пристани РОПит. Кроме того, Высочайшим повелением в 1875 г. было отведено 780 саж. западного берега для нужд торговли и указано: не строить капитальные сооружения на территории Адмиралтейства до окончательного выяснения торгового значения города Севастополь [7, с. 91].

Однако трудности возникали не только в части дорожной инфраструктуры. Так, при осуществлении сделок по заграничной торговле ощущалась острая нехватка местного коммерческого кредитного учреждения, которое бы облегчало международные денежные переводы, осуществлявшихся на тот момент при помощи иногородних банков, что увеличивало время отправки грузов. С постепенным увеличением объемов торговли необходимо было увеличивать количество складов с необходимыми условиями хранения. Из-за недостаточного кредитования подобные помещения не строились, и купцы предпочитали вести торговые операции через другие порты, в которых были необходимые склады, что давало возможность выжидать благоприятное время и цены для осуществления сделок.

По мнению Севастопольского градоначальника М. Н. Кумани «неудовлетворительное состояние как парусного, так и парового каботажа происходило от многих причин, из которых наиболее важные:

- 1) недостаточность капиталов, помещенных в мореходные предприятия, как последствие общего неустройства этого дела;
- 2) отсутствие в крае верфей железного судостроения;
- 3) крайнее неблагоустройство большинства портов Черного и Азовского морей, отсутствие удобных стоянок, а также полное отсутствие в большинстве портов необходимых для погрузки судов приспособлений;
- 4) отсутствие в портах определенной власти, ведающей дела торгового мореходства;
- 5) недоступность и дороговизна существующего коммерческого страхования судов от аварий;
- 6) обременительность портовых сборов, взимаемых в пользу городов. Обременительность эта тем более чувствительна, что большинство городов делает весьма мало для нужд судоходства;
- 7) отсутствие местных учреждений, заведующих отделами торгового мореходства;
- 8) вторжение в каботаж иностранных судов, осуществляемое фиктивной продажей иностранных судов русско-подданным» [7, с. 113–114].

Несмотря на вышеперечисленные сложности, объем товарооборота в градоначальстве возрастал. Постепенно начинается сооружение новых таможенных и железнодорожных скла-

дов, имеющих выход к пристаням и связь с железнодорожными путями. Кроме того, следует отметить сезонное увеличение товарооборота в связи с закрытием Азовских портов в зимний период. Так, например, после закрытия осенью 1876 г. навигации в Азовских портах в декабре в коммерческий порт Севастополя по железной дороге прибыло 287 тысяч пудов зерна для дальнейшего экспорта [7, с. 42].

С 1880 г. были установлены регулярные рейсы пароходов РОПит из Севастополя в Константинополь. В 1883 г. Севастополь установил торговые связи с портами Северной Америки (Новый Орлеан, Чарльстон, Галвестон), Европы (Неаполь, Пирей, Шербур, Ницца, Мальта), Африки (Александрия, Порт Саид). Ассортимент грузов, прибывающих в Севастополь, был достаточно широк: уголь, хлопок, гранит, красители, фармацевтическая продукция, фарфоровые изделия, изделия из фаянса и стекла, различные стройматериалы, ткани, музыкальные инструменты, галантерея и прочее. [24, с. 499].

Доля Севастополя в суммарном экспорте зерна через крымские порты составила 59,1% в 1885 г. По объемам хлебного вывоза из 121 таможенной Империи Севастопольская таможня занимала 12-е место (7 681 010 пудов). По общему объему торговли среди таможен империи Севастополь занимал 16 место. В 1886 г. Севастополь стал лидером среди городов Крыма по экспорту всех видов зерна. Севастопольский порт был приспособлен для отгрузки за границу 50 млн пудов зерна. И только в урожайные годы порт не мог справиться с потоком грузов, и из-за недостатка мест хранения суда перенаправлялись в Одесский порт. Однако открытие Феодосийского торгового порта привело к перераспределению грузопотока в пользу Феодосии. А с принятием решения о переносе коммерческого порта из Севастополя в Феодосию в 1890 г. и после окончательной реализации этого решения в 1899 г. Севастополь окончательно утратил свое значение экспортного пункта.

В табл. 8 представлены данные об объемах морской торговли в Севастопольском градоначальстве за 1875–1910 гг.

До 1875 г. в Севастополе из-за отсутствия транспортной инфраструктуры объемы товарооборота оставались небольшими. В памятной книге Таврической губернии за 1867 г. сказано, что в 1865 г. из-за границы прибыло 27 судов,

груженных товаром на сумму 94 736 руб. 6 коп., отошли за границу 18 судов с товарами на сумму 60 935 руб. 50 коп. Что касается каботажного плавания в 1867 г. из русских портов прибыло 285 товарных судов (927 169 руб. 17 коп.), отошло в русские порты 303 судна с товаром на сумму 296 979 руб. 32 коп. [24, с. 495]. Также об интенсивности развития морской торговли Юга России можно судить по объемам товарооборота двух главных портов Крыма — Феодосии и Севастополя. В 1866 г. товарооборот двух портов составлял 2,8 млн руб., 1880-е гг. — 18,7 млн руб., а в конце века он уже доходил до 24 млн руб. Изначально морская торговля характеризовалась преобладающей долей ввоза над вывозом товаров, затем ситуация изменилась, и вывоз стал превышать ввоз.

В 1877 г. в виду блокады черноморских портов в период Русско-турецкой войны 1877–1878 гг. заграничная отправка грузов составляла 1 837 тыс. руб. В 1880 г. отпускных товаров через Севастопольский порт было отправлено за границу уже на сумму 5 922 тыс. руб., что на 322,3% больше по сравнению с 1877 г.

К 1885 г. наблюдается рост каботажной торговли. Так, из Севастополя в русские порты в 1885 г. было отправлено 1 116 тыс. пудов груза на 8 533 тыс. руб., что превышает показатели 1884 г. на 1555 тыс. руб. В 1885 г. было ввезено товаров по каботажной торговле на сумму 10 599 тыс. руб., что также превышает показатели 1884 г. на 1167 тыс. руб. В 1885 г. по сравнению с 1884 г. наблюдалось также увеличение объемов заграничной торговли в натуральном выражении. Так, вывоз за границу товаров увеличился на 3 112 тыс. пудов, но в денежном эквиваленте сумма вывоза снизилась на 1 956 тыс. руб. О данной несоразмерности говорится в ежегодных отчетах севастопольских градоначальников. Произошла она как по причине уменьшения в 1885 г. стоимости товаров, так и в связи с введением особого таможенного налога в 20 коп. с каждой тысячи рублей [8, с. 199].

С 1885 г. в общей стоимости привезенных в город товаров наблюдается тенденция увеличения доли дорогих товаров (медных, стальных, железных и чугунных изделий) и значительное уменьшение доли более дешевых. Ввоз хлопчатосырца (устар. — хлопчатой бумаги сырца) составлял значительную статью в перечне товаров, ввозимых в Севастопольский порт. С 10 ноября

Таблица 8 / Table 8

Динамика основных показателей морской торговли в Севастопольском градоначальстве в 1875–1915 гг. / The dynamics of the main indicators of maritime trade in the Sevastopol city in 1875–1915

Показатель \ Год	1877	1880	1885	1890	1895	1905	1910	1915
1. По заграничному судоходству, судов								
Прибыло	42	147	188	231	259	98	65	В виду военных действий прихода и отхода иностранных судов не было
Отошло	27	155	189	229	266	98	65	
2. По каботажному судоходству, судов								
Прибыло	142	655	751	922	1023	н/д	1486	32
Отошло	142	653	732	922	1015	1280	1486	43
3. Отправлено за границу грузов								
тыс. руб.	1837	5922	6044	11840	12 094	н/д	н/д	—
тыс. пудов	н/д	н/д	7851	13713 п. 378 шт	18433 п. 17110 шт	н/д	874	—
4. Ввезено из-за границы грузов								
тыс. руб.	н/д	4277	7465	1211	1231	н/д	н/д	—
тыс. пудов	н/д	н/д	1534	846	-	н/д	129	—
5. Отправлено грузов в русские порты								
тыс. руб.	н/д	2185	8533	7278	н/д	н/д	н/д	н/д
тыс. пудов	н/д	н/д	1116	2768	2446	н/д	884	53
6. Ввезено грузов из русских портов								
тыс. руб.	н/д	4491	10599	10454	н/д	н/д	н/д	н/д
тыс. пудов	н/д	н/д	3231	3753	5550	н/д	2780	5607

Примечание / note: н/д — нет данных.

Источник / Source: составлено авторами на основе [7, 8, 32, с. 716] / Compiled by the authors basing on [7, 8, 32, p. 716].

1887 г. пошлина на этот товар, перевозимый морем, стала на 15 коп. золотом с пуда меньше, чем пошлина при ввозе через сухопутную границу. В связи с этим объемы морской торговли хлопком-сырцом возрастали [8, с. 240]. Несмотря на

пошлинные сборы, в 1887 г. наблюдается увеличение ввоза кирпича, черепицы и глиняных труб, вследствие значительного спроса на данные товары в Севастополе, а также из-за более низкого качества местных стройматериалов [8, с. 241].

Главной статьёй экспорта на протяжении почти всего анализируемого периода выступали зерновые продукты. Грузооборот зернового хлеба в 1888 г. увеличился по сравнению с 1887 г. на 15 597 тыс. и составил 31 035 тыс. пудов [8, с. 270]. Для торговли на территории порта были сооружены амбары, пакгаузы (закрытое складское помещение для хранения коммерческих товаров) для зерна. К 1888 г. было открыто 25 новых станций на главном пути и 2 на Екатерининской ветви. Построены дополнительные сортировочные, приемочные, разгрузочные пути. Однако, несмотря на это, Севастопольский порт не справлялся с притоком зерна, которое продолжало накапливаться на складах.

В 1888 г. наблюдается увеличение объемов ввозимых грузов, как в натуральном, так и денежном выражении по заграничной торговле. В частности, увеличились объемы ввоза бакалейных товаров (маслин, кофе, оливкового масла, пряностей), бумажных и полушелковых тканей,

обуви, каменного угля, кирпича и черепицы, а также металлических изделий для постройки судов. Сокращение объемов внутренней торговли в 1888 г. объясняется хорошим урожаем местных продуктов, значительным уменьшением привоза русского каменного угля (на 346 тыс. пудов), сокращением привоза лесных товаров (на 115 тыс. пудов) [8, с. 269].

В 1890 г. начались обсуждения о переносе Коммерческого порта из Севастополя в Феодосию. В связи с чем торговцы не решались на серьезные коммерческие операции, предполагая, что торговая деятельность в Южной бухте будет остановлена [7, с. 143]. Так, в 1893 г. в отчете Севастопольского градоначальника контр-адмирала И. М. Лаврова говорится о том, что «нельзя не обратить внимание на печальное финансовое положение, в которое поставлен Севастополь — положение, вызванное переносом из Севастополя в г. Феодосию коммерческого порта» [7, с. 169]. Торгово-промышленное оживление

Таблица 9 / Table 9

Показатели развития финансовой инфраструктуры Севастополя в 1874–1915 гг. / Indicators of financial infrastructure development in Sevastopol city in 1874–1915

Показатель \ Год	1874	1875	1880	1885	1890
Городские доходы, руб.	38 962	45 001	287 420	251 968	375 475
Обороты всех кредитных учреждений, тыс. руб.	354,5	446,2	21 674,7	46 362,2	74 500,7
Количество кредитных учреждений	1	3	3	4	5
Перечень кредитных учреждений	Городской общественный банк	Отделение Государственного банка; Общество взаимного кредита; Городской общественный банк	Отделение Государственного банка; Общество взаимного кредита; Городской общественный банк	Отделение Государственного банка; Общество взаимного кредита; Городской общественный банк; Ссудо-сберегательное товарищество	Отделение Государственного банка; Общество взаимного кредита; Городской общественный банк; Ссудо-сберегательное товарищество; Агентство Харьковского земельного банка

Окончание таблицы 9 / Continued Table 9

Показатель \ Год	1895	1900	1905	1910	1915
Городские доходы, руб.	470 307	584 148	642 085	2 317 519	1 269 386
Обороты всех кредитных учреждений, тыс. руб.	173 417,6	112 753,8	466 810,6	413 733,8	464 564,4
Количество кредитных учреждений	7	н/д	н/д	9	10
Перечень кредитных учреждений	Отделение Государственного банка; Общество взаимного кредита; Городской общественный банк; Ссудо-сберегательное товарищество; Агентство Харьковского земельного банка Отделение Московского международного торгового банка; Ссудосберегательная касса при Почтово-телеграфной конторе	н/д	н/д	Отделение Государственного банка; Центральная сберегательная касса № 122; Почтово-телеграфные кассы; Общество взаимного кредита; Городской общественный банк; Отделение соединенного банка; Первое ссудо-сберегательное товарищество; Второе ссудо-сберегательное товарищество; Сберегательная касса при местном казначействе	Отделение Государственного банка; Центральная сберегательная касса № 122; Почтово-телеграфные кассы; Общество взаимного кредита; Городской общественный банк; Отделение соединенного банка; Первое ссудо-сберегательное товарищество; Второе ссудо-сберегательное товарищество; Ссудо-сберегательное товарищество «Ремесленников»; Сберегательная касса при местном казначействе

Примечание / note: н/д — нет данных.

Источник / Source: составлено авторами / Compiled by the authors.

сменилось значительным замедлением деловой активности в городе. «В то время как в среднем за один год десятилетия, предшествовавшего 1894-му году, Севастополь выпускал за границу товаров на сумму превышающую 13 млн руб., в десятилетие после закрытия порта средний за год вывоз упал до 2,5 млн руб. Средний годовой вывоз хлеба в первое из сравниваемых

десятилетий составляет 15 с лишним млн пудов, а во второе десятилетие — только 2,5 млн пудов. Соответствующие цифры ввоза в первое десятилетие выражались в 4,8 млн руб. и спустились до 633 тыс. руб.» [32, с. 716]

Количество прибывших и убывших судов по заграничному судоходству сократилось соответственно с 259 и 266 судов в 1895 г. до 65 судов

в 1910 г. Однако это не затронуло каботажное плавание, оно росло с каждым годом по количеству как прибывших, так и убывших судов соответственно с 1023 и 1015 судов в 1895 г. до 1486 судов в 1910 г.

В 1911 г. Министерство путей сообщения приступило к сооружению, а к 1914 г. завершено оборудование коммерческого порта в Стрелецкой бухте вместо порта в Южной бухте, территория которого теперь почти полностью находилась в подчинении военного ведомства. Несмотря на это, коммерция продолжала испытывать ряд трудностей, поскольку новый порт был значительно меньше предыдущего, хуже защищен от погодных условий и находился дальше от железной дороги [2, с. 37].

ГОРОДСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

В исследуемом периоде, по нашему мнению, следует рассмотреть следующие наиболее значимые элементы городской инфраструктуры: финансовую, образовательную инфраструктуру и сферу городского благоустройства.

Финансовая инфраструктура. После Крымской войны долгое время город не имел специализированных банковских учреждений. Городской общественный банк появился только в 1863 г. и на более чем десять лет стал ключевым элементом финансовой инфраструктуры города. Его основание связано с распоряжением по Министерству финансов от 29 сентября 1862 г. [25, с. 767] и указом Правительствующего Сената от 31 октября 1862 г. «Об учреждении общественного банка в городе Севастополе» [33, с. 304]. Основным капиталом банка был сформирован из запасного капитала города Севастополя в размере 30 тыс. руб. Банку было предоставлено право приема вкладов, выдачи ссуд под залог золотых, серебряных, жемчужных и других не подверженных порче вещей, а также каменных и деревянных зданий. Чистая годовая прибыль банка распределялась равными частями в доход города, на общественные нужды и основной капитал банка.

Первым директором стал выходец из колонии Кроненталь Таврической губернии Иосиф Григорьевич Кист [1, с. 48]. Одним из источников финансирования городского банка было его кредитование в государственном банке (городская дума города давала разрешение на такое кредитование на сумму до 50 тыс. руб.).

Организация Севастопольского градоначальства и соответствующее увеличение объемов финансирования города привело к необходимости открытия в городе отделения Государственного банка. В соответствии с ходатайством Севастопольского Городского общественного Управления 28 августа 1875 г. был издан указ Правительствующего Сената «Об открытии в городе Севастополь отделения Государственного банка» [34, с. 179].

С 1 марта 1875 г. в городе начало работать «Общество взаимного кредита», инициатива создания которого, как и отделения Государственного банка, принадлежала Городскому голове Михаилу Ильичу Кази [2, с. 21].

Рассмотрев показатели из *табл. 9*, можно судить о динамике развития финансовой инфраструктуры в конце XIX — начале XX в.

Финансовая инфраструктура способствовала активизации инвестиционной, производственной, торговой деятельности в Севастопольском градоначальстве в первую очередь путем кредитования субъектов экономической деятельности. Так, с 1875 по 1885 г. городу выданы были ссуды: а) 280 000 руб. на постройку 10 хлебных магазинов; б) 25 000 руб. на приобретение паровой баржи для выгрузки балласта; в) разрешено городу взимать 1/2 копейечный сбор с вывозимых из порта товаров, с обращением его исключительно на улучшение портовых сооружений и на замощение города; г) ввиду понесенных городом в Крымскую войну потерь пожалованы 132 000 руб. на устройство в Севастополе водопровода; д) разрешена ссуда в 250 000 руб. на устройство портовых приспособлений и на замощение города; е) 8 марта 1884 г. городу Севастополю выдана новая ссуда в 220 000 руб. на устройство портовых сооружений [7, с. 105].

Общий оборот кредитных учреждений в течение исследуемого периода постоянно возрастал, наиболее высокие темпы роста наблюдались в годы, когда в Севастополе работал Коммерческий порт. Очевидно, что росту общего оборота кредитных учреждений способствовало увеличение доходов и расходов городского бюджета, через который осуществлялось финансирование значительного количества предприятий и учреждений города.

Образовательная инфраструктура. Окончание рецессии в Севастополе в начале 70-х гг. XIX в. и переход к активному развитию промышленно-

сти и торговли способствовали развитию образовательной инфраструктуры города, которая формирует человеческий потенциал, обеспечивающий экономический рост в регионе.

С момента образования Севастопольского градоначальства и вплоть до 1917 г. образовательная инфраструктура города неизменно улучшалась, что подтверждается ростом количества учебных заведений и объема их финансирования, разнообразием работающих учебных заведений и неизменным увеличением количества обучающихся (табл. 10).

По количеству обучающихся наиболее значимое место в образовательной инфраструк-

туре города в исследуемом периоде занимали «Константиновское» реальное училище, женская гимназия, городское училище, женское училище, ремесленная школа Российского общества пароходства и торговли.

В 1875 г. в Севастополе было открыто шестиклассное реальное училище для углубленной подготовки обучающихся по естественно-научным дисциплинам на основном и коммерческом отделениях (для поступления в технические университеты). С 1876 г. оно стало называться «Константиновским» в честь великого князя Константина Николаевича. Училище содержалось за счет средств городского бюджета, средств госу-

Таблица 10 / Table 10

**Динамика показателей развития образовательной инфраструктуры Севастополя в 1874–1915 гг. /
Dynamics of indicators of educational infrastructure development in Sevastopol city in 1874–1915**

Год Показатель	1874	1875	1880	1885	1890
Количество учебных заведений	7	9	9	8	21
Количество обучающихся	349	527	792	804	1395
Перечень учебных заведений	Уездное училище; Приходское училище; Женское училище; 2 частных училища; Земское училище; Ремесленная школа при Адмиралтействе	Реальное училище; Женская гимназия; Уездное училище; Приходское училище; Женское училище; Мореходный класс; Земское народное училище; Ремесленная школа при Адмиралтействе; Еврейское училище	Реальное училище; Женская гимназия; Городское училище; Приходское училище; Женское училище; Мореходный класс; Земское народное училище; Ремесленная школа при Адмиралтействе; Еврейское училище	Реальное училище; Женская гимназия; Городское училище; Приходское училище; Женское училище; Мореходный класс; Земское народное училище; Ремесленная школа при Адмиралтействе	Реальное училище; Женская гимназия; Мореходный класс; Городское училище; Женское училище; Приходское училище; Школа для детей инвалидов; 3 начальных народных училища; 3 церковно-приходские школы; Греческое общественное училище; Ремесленная школа РОПит; 2 частных учебных заведения; Еврейское училище; 2 еврейских ходера; Рисовальная школа академика Карнеева

Год Показатель	1874	1875	1880	1885	1890
Количество учебных заведений	25	н/д	39 (1904 г.)	70	68
Количество обучающихся	2212	н/д	2133 (1904 г.)	5521	6264
Перечень учебных заведений	Реальное училище; Женская гимназия; Мореходный класс; Городское училище; Женское училище; 2 приходских училища; Школа для детей инвалидов; 2 начальных народных училища; 8 церковно-приходских школ и школ грамотности; Греческое общественное училище; Ремесленная школа РОПит; 1 частное учебное заведение; 2 воскресные школы; Еврейское училище; Рисовальная школа академика Карнеева	н/д	н/д	Реальное училище; 5 мужских и женских гимназий; Городское училище; 2 железно-дорожных училища; Школа судовых механиков; Ремесленное училище для детей инвалидов; 8 мужских и женских приходских училищ; 2 земские школы; 28 церковно-приходских школ и школ грамотности; 21 прочих церковных национальных и частных учебных заведений	Реальное училище; 5 мужских и женских гимназий; Высшее начальное училище; 8 мужских и женских приходских училищ; 2 земские школы; 2 железнодорожных училища; Школа судовых механиков; Ремесленное училище для детей инвалидов; Коммерческое училище купеческого общества; 26 церковно-приходских школ и школ грамотности; 20 прочих церковных национальных и частных учебных заведений

Примечание / note: н/д — нет данных.

Источник / Source: составлено авторами на основе [9; 32, с. 715] / Compiled by the authors basing on [9; 32, p. 715].

дарственного казначейства и платы за обучение. В год его основания объем финансирования составил 10 674 руб. из доходов городского бюджета [35, С.28]. В дальнейшем училище стало получать финансирование из Государственного казначейства. Так, объем финансирования в 1876 г.

составил из Государственного казначейства — 24 685 руб., из городского бюджета — 8 735 руб. [8, с. 43]. Вплоть до 1917 г. «Константиновское» реальное училище оставалось учебным заведением с самым большим в городе государственным финансированием. Подготавливая выпускников

Таблица 11 / Table 11

Финансирование учреждений образования Севастопольского градоначальства в 1880 г. / Financing of educational institutions of Sevastopol city in 1880*

Учреждение	Из казны и сумм сбора за учение, руб.	Из городских доходов и доходов городского банка, руб.	Из сумм Ялтинского земства, руб.	Итого на учреждение, руб.
Константиновское реальное училище	26 167,4	7247,7	—	33 415,1
Женская гимназия	9234,5	10 095,9	—	19 330,4
Городское училище	2350	1705,0	—	4055,0
Двухклассное женское училище	—	668,5	650	1318,5
Мореходный класс	1000	146,5	—	1146,5
Ремесленная школа при Адмиралтействе РОПиТ	3900,3 (из сумм РОПиТ)	—	—	3900,3
Приходское училище	—	1170	771,5	1941,5
Земское народное училище	—	—	1600	1600
Еврейское училище	840 (из сумм коробочного сбора)	—	—	840
Земское народное училище для женского пола (Балаклава)	—	—	2039	2039
Итого:	43 482,2	21 043,6	5060,5	69 586,3

*В 1880 г. количество учебных заведений в градоначальстве составило 13, из которых 4 находились в Балаклаве. Количество учащихся мужского пола — 550 чел., женского — 329 чел. Курс наук окончило 94 человека, из которых 18 лиц женского пола [37].

Источник / Source: составлено авторами на основе [7] / Compiled by the authors basing on [7].

с углубленным знанием естественных и технических дисциплин, «Константиновское» реальное училище создавало базу для развития в Севастополе предприятий с технологически сложным производственным циклом на основе регионального человеческого капитала.

Учебные заведения Севастополя, которые давали начальное образование, входили в Одесский учебный округ народного образования [36; 24, с. 551]. Государство ежегодно финансировало

образовательные учреждения Севастополя как из средств Государственного казначейства, так и за счет городского бюджета и средств Ялтинского земства. Рассмотрим в качестве примера сводную таблицу с информацией о финансировании учреждений образования Севастопольского градоначальства в 1880 г. (табл. 11).

Профессиональное образование в городе в различные периоды времени было представлено Ремесленной школой при Адмиралтействе РОПиТ,

Таблица 12 / Table 12

**Динамика выручки от предоставления услуг телефонной связи в Севастополе в 1891–1915 гг. /
The dynamics of revenue from the provision of telephone services in Sevastopol city in 1891–1915**

Год	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1912	1914	1915
Выручка от предоставления услуг телефонной связи, руб.	1887	7250	7479	10708	10217	11862	26665	30458	28307

Источник / Source: составлено авторами / Compiled by the authors.

Ремесленной школой им. генерал-лейтенанта Петра Минькова для детей инвалидов, участвовавших в обороне Севастополя (токарное, кузнечное, слесарное ремесла), Севастопольским мореходным классом (подготовка штурманов для каботажного флота), железнодорожными училищами, школой судовых механиков, коммерческим училищем купеческого общества и прочими.

В течение всего исследуемого периода в Севастопольском градоначальстве не хватало мест для получения начального образования.

Благоустройство города и повышение качества жизни. В последней четверти XIX — начале XX в. процесс благоустройства города, в первую очередь, был связан с внедрением в городскую среду достижений научно-технического процесса. Так, электрификация улиц и общественных зданий, телефонизация, электрификация городского транспорта, появление синематографа, модернизация водоснабжения и водоотведения, совершенствование типографского дела, механизация строительства и т.п. полностью изменили внешний облик города и повысили качество жизни горожан.

Электрификация улиц и общественных зданий. В соответствии с отчетами Градоначальника вопросами электрификации улиц и общественных зданий Городское общественное управление начало заниматься начиная с 1896 г., однако результаты появились только через два года. В 1898 г. было закончено строительство электрической станции [8, с. 206]. Это позволило ввести в эксплуатацию уличное освещение центрального района города: 42 фонаря освещало Екатерининскую улицу, Большую Морскую и Нахимовский проспект, 10 фонарей — Приморский бульвар. [24, с. 514]. В 90-е гг. в Севастополе были

установлены небольшие электростанции для освещения завода РОПиТ, порта и Морского собрания.

Также одним из мероприятий в рамках электрификации улиц можно считать введение в эксплуатацию трамвая на основе электротяги. Договор его на постройку был заключен Городской управой 16 августа 1896 г. Министерство внутренних дел утвердило технический проект 10 мая 1897 г. Электрический трамвай в Севастополе насчитывал три линии (круговая, вокзальная и артиллерийская), стоимость проезда на которых составляла 5 коп.

Телефонизация. С 1891 г. начала работать Севастопольская городская телефонная станция. Ее выручка в год основания составила 1887 руб. В табл. 12 представлена динамика выручки от предоставления услуг телефонной связи в 1891–1915 гг.

В 1900 г. в Севастополе длина телефонных линий составляла 44 версты 498 сажень, а длина телефонных проводов — 507 верст 452 сажени. Общая емкость городской телефонной сети — 199 абонентов, в том числе 97 — частных, 97 — правительственных и 5 — служебных [11, с. 18].

В 1903 г. установлена телефонная связь между Севастополем и Ялтой, в 1905 г. между Севастополем и Симферополем [24, с. 516].

Модернизация водоснабжения и водоотведения. За все время существования руководство города Севастополя, в той или иной степени, сталкивалось с проблемами водоснабжения и водоотведения. Особенно остро подобные проблемы проявлялись на стадиях экономического роста, которые характеризовались увеличением численности населения и военного контингента, объемов производства, коммерческого товарооборота и т.д.

Острая необходимость обеспечения населения и флота водой на системной основе заставила руководство города совместно с Морским ведомством в 1870-х гг. начать подготовку к реализации проекта по строительству городского водопровода, осуществление которого продолжалось более 20 лет.

В 1901 г. было окончено в главных частях сооружение городского водопровода, который стоил городу свыше 500 тыс. руб. Водопроводом были охвачены центральная часть города, флот и войска [7, с. 224], а окраины так и оставались без водопровода.

Проблема водоснабжения города была в значительной степени разрешена, однако ее не-системное решение без учета водоотведения привело к ухудшению санитарного состояния города [7, с. 207]. События русско-японской войны 1904–1905 гг. и первой русской революции 1905–1907 гг., а также отсутствие у городского общественного управления свободных средств привело к тому, что вопросам благоустройства города, а в том числе и строительству канализации, фактически полностью перестало уделяться внимание в начале XX в.

С 1901 г. и на протяжении последующих десяти лет одним из главных вопросов, с которыми сталкивалось городское руководство, были революционные настроения на Черноморском флоте и среди городского населения. В 1907 г. отмечается, что долги города растут, а «благоустройство падает, а самые насущные нужды населения — мостовые, освещение, канализация, улучшение санитарных условий и т.п. остаются из года в год неудовлетворенными» [7, с. 256].

Многолетний остродефицитный бюджет города вынуждал Городской общественный совет вести постоянный поиск неналоговых путей пополнения городских доходов. Таковыми были определены следующие: использование курортного потенциала города и создание доходного коммунального хозяйства. В рамках этих направлений было предложено к реализации два проекта: строительство лечебницы и строительство канализации.

Только в 1909 г. был одобрен 1,5-миллионный займ для строительства гидропатической лечебницы и канализации. В этом же году по проекту, утвержденному Министерством внутренних дел, началось строительство сплавной канализации. При этом канализацией планировалось охватить

только половину города, а половина города должна была, как и раньше, пользоваться поглоща-тельными колодцами, а значит способствовала бы загрязнению почвы и подпочвенных вод [7, с. 269].

В 1910 г. водопровод был оборудован в Балаклаве и предместье Кадыковке.

Канализацию продолжали строить вплоть по Первой мировой войны. На ее строительство было потрачено в 1912 г. — 217 421 руб., а в 1913 г. — 72 602 руб. С 1913 г. канализация стала работать в ограниченном объеме, еще не были подключены все домовладения. В дореволюционный период проект по ее проведению так и не был реализован в полном объеме.

Начавшиеся военные действия в 1914 г. вынудили руководство города для улучшения санитарного состояния и качества водопровода построить станцию перекачивания воды (в Севастополе стал располагаться расширенный военный контингент и значительно увеличилось количество раненых в развернутых госпиталях).

ВЫВОДЫ

Таким образом, в статье был изучен процесс экономического развития Севастополя во второй половине XIX — начале XX в. в разрезе наиболее важных отраслей экономики города. По нашему мнению, в рамках исследуемого периода можно выделить четыре этапа развития города:

- рецессия (с конца 1850-х до конца 1860-х гг.), которая была связана с низким уровнем бюджетного финансирования и военных расходов, неэффективностью разработанных мер государственного стимулирования экономики. Рецессия выражалась в низких темпах прироста населения, а значит и рабочей силы, узости отраслевой структуры экономики, низких объемах производства и низких темпах восстановления городской инфраструктуры;

- активное восстановление и экономический рост (с начала 1870-х до конца 1890-х гг.) были связаны с отменой ограничений на базирование флота в Черном море, со строительством Лозово-Севастопольской железной дороги, превращением Севастополя в самостоятельную территориальную единицу;

- стагнация в связи с закрытием коммерческого порта и революционным движением (с конца 1890-х гг. до 1910 гг.) проявлялась в низких темпах роста городских доходов, сни-

жении товарооборота пограничной торговле и медленных темпах реализации крупных проектов;

- оживление экономики города (с 1910 по 1915 г.) было связано с началом реализации крупных проектов по благоустройству города, таких как строительство сплавной канализации, гидропатической лечебницы и каботажного порта в Стрелецкой бухте и завершение сооружения водопровода. Кроме того, в связи с принятием пятилетней Программы строи-

тельства кораблей для Черноморского флота на Северной стороне было принято решение о возведении нового сухого дока и строительстве военных судов.

Таким образом, завершая исследование развития экономической жизни Севастополя в конце XIX — начале XX в., можно отметить, что город на протяжении всего рассматриваемого периода развивался неравномерно, под влиянием множества разнообразных внутренних и внешних факторов.

БЛАГОДАРНОСТЬ

Исследование выполнено при финансовой поддержке Российского научного фонда в рамках научного проекта № 24-28-00148 «Экономическая история Севастополя: исследование региональных особенностей, закономерностей и опыта хозяйственной жизни в конце XVIII – начале XXI веков».

ACKNOWLEDGEMENT

The research was carried out with the financial support of the Russian Science Foundation as part of the scientific project No. 24-28-00148 “Economic history of Sevastopol: research of regional features, patterns and experience of economic life in the late XVIII - early XXI”

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Бойцова Е.Е. Восстановление экономики Севастополя после Первой героической обороны города в годы Крымской войны. Потемкинские чтения: Сборник материалов V Международной научной конференции (Севастополь, 24–26 марта 2021 года). Севастополь: СевГУ; 2021:48–51.
2. Демченко В. Феникса Ахти-Яра. Архивные находки. Калуга: Манускрипт; 2006. 232 с.
3. История города-героя Севастополя. В 2 томах. Часть 1: 1783–1917. Киев: Изд-во Акад. наук УССР; 1960. 364 с.
4. Хабарова О.В. Анализ основных аспектов смертности населения г. Севастополя в XIX в. при помощи баз данных (по материалам метрических книг). Круг идей: Междисциплинарные подходы в исторической информатике. Труды X конференции Ассоциации «История и компьютер»; 2008:115–133.
5. Хабарова О.В. Эволюция социально-демографической структуры населения г. Севастополя в XIX в. Дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02; Москва; 2008. 321 с.
6. Военно-статистическое обозрение Российской империи / издаваемое по Высочайшему повелению при 1-м отделении Департамента Генерального штаба. Т. 11, ч. 2. Санкт-Петербург; 1849. 50 с.
7. Ежегодные всеподданнейшие отчеты севастопольских градоначальников: 1874–1915 гг. Сборник документов. Выпуск 1. Под ред. Ефимова А.В. Москва: Институт Наследия; 2022. 342 с.
8. Ежегодные всеподданнейшие отчеты севастопольских градоначальников: 1874–1915 гг. Сборник документов. Выпуск 2. Обзоры Севастопольского Градоначальства. Под ред. Ефимова А.В. Москва: Институт Наследия; 2022. 564 с.
9. Ежегодные всеподданнейшие отчеты севастопольских градоначальников: 1874–1915 гг. Сборник документов. Выпуск 3. Ведомости к обзорам Севастопольского Градоначальства. Под ред. Ефимова А.В. Москва: Институт Наследия; 2022. 516 с.
10. Извлечение из всеподданнейшего отчета г. Министра внутренних дел. *Журнал Министерства внутренних дел*. 1859; Ч. XXXVI, Отд. I: 1–70.
11. Обзор о состоянии Таврической губернии за 1900 год. Симферополь: Таврическая губернская типография; 1901. 41 с.
12. Обзор о состоянии Таврической губернии за 1905 год. Симферополь: Таврическая губернская типография; 1906. 148 с.
13. Обзор о состоянии Таврической губернии за 1910 год. Симферополь: Таврическая губернская типография; 1911. 138 с.

14. Обзор о состоянии Таврической губернии за 1913 год. Симферополь: Таврическая губернская типография; 1914. 136 с.
15. Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 года. 1897–1905. Вып. 7: Наличное население обоего пола по уездам, с указанием числа лиц преобладающих родных языков. Под ред. Н.А. Тройницкого. Санкт-Петербург: Издательский Центральный Статистический комитет Министерства внутренних дел; 1905. 38 с.
16. Перечень постановлений по разным ведомствам. *Журнал Министерства внутренних дел*. 1858; Ч. XXX., Отд. I: 7–64.
17. Перечень постановлений по разным ведомствам. *Журнал Министерства внутренних дел*. 1859; Ч. XXXVIII, Отд. I: 15–76.
18. Подробная ведомость о расходах, доходах, капиталах, недоимках и невыполненных расходах городов империи, по росписям на 1856 год. *Журнал Министерства внутренних дел*. 1857; Ч. XXVII., Отд. II: 62–119.
19. Правительственные действия по министерству внутренних дел. *Журнал Министерства внутренних дел*. 1857; Ч. XXIII., Отд. I: 1–19.
20. Барышников М.Н. Русское общество пароходства и торговли: учреждение, функционирование, перспективы развития (1856–1864 гг.). *Terra economicus*. 2015;(2):106–130
21. Карпов В.П. Отчет о командировке на Черное море для изучения устричного дела. Санкт-Петербург: Типо-литография М.П. Фроловой; 1903. 77 с.
22. Тархов А. Первый в Крыму: История трамвая и троллейбуса в Севастополе. Севастополь; 1998. 299 с.
23. Л. Левченко. Історія Миколаївського і Севастопольського військового губернаторства (1805–1900). Миколаїв: Видавництво МДГУ ім. П. Могили; 2006. 293 с.
24. История Севастополя. Том 2: Севастополь в эпоху Российской империи. Конец XVIII века — 1917 гг. Под ред. Алтабаева Е.Б., Петров Ю.А. Москва: Историческая литература; 2021. 800 с.
25. Городские поселения в Российской империи. Том четвертый. Санкт-Петербург: Типографическое товарищество «Общественная польза»; 1864. 805 с.
26. Описание обороны г. Севастополя. Часть I. Составлено под руководством генерал-адъютанта Тотлебена. Санкт-Петербург: Типография Н. Тиблена и компания; 1863. 678 с.
27. Львов Г. Замечания на русский таможенный устав, в отношении морской торговли. *Морской сборник*. 1861;(7):91–122.
28. Марков Е.Л. Очерки Крыма: Картины крымской жизни, природы и истории. Санкт-Петербург: типография К.Н. Плотникова; 1872. 508 с.
29. Лукомский А.С. Очерки из моей жизни. Воспоминания: архивные материалы. Москва: Айрис-пресс; 2012. 750 с.
30. Нынешний Севастополь (из дорожных записок). Санкт-Петербург: без издательства; 1860:116–141. https://rusneb.ru/catalog/000199_000009_010783560/
31. Россия. Законы и постановления. Полное собрание законов Российской империи. Собрание 2-е. Санкт-Петербург: Типография 2-го Отделения Собственности ее императорского величества канцелярии; 1876. 911 с.
32. Россия. Полное географическое описание нашего Отечества: настольная и дорожная книга для русских людей. Т. 14: Новороссия и Крым. Под ред. В.П. Семенова-Тян-Шанского. Санкт-Петербург: Издание А.Ф. Девриена; 1910. 983 с.
33. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. XXXVII. Отделение второе. 1862. Санкт-Петербург: Типография II отделения Собственной Е.И.В. Канцелярии; 1865. 608 с.
34. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. L. Отделение второе. 1875. Санкт-Петербург: Типография II отделения Собственной Е.И.В. Канцелярии; 1877. 513 с.
35. Закревский Н. Севастополь. Упадок рабочих сил в Крыму и надежды на будущее. Современное обозрение. *Морской сборник*. 1862;(9):49–50
36. Учебные заведения Одесского учебного округа, состоящие в ведении дирекции народных училищ. Выпуск 3. Одесса: Типография Фисенко; 1891.
37. ГАРК. Ф. 27. Оп.12. Д.130., л. 343 об. 344 с.

REFERENCES

1. Bojcova E. E. Vosstanovlenie ekonomiki Sevastopolya posle Pervoj geroicheskoj oborony goroda v gody Krymskoj vojny. Potemkinskie chteniya: Sbornik materialov v Mezhdunarodnoj nauchnoj konferencii (Sevastopol', 24–26 marta 2021 goda). Sevastopol': SevGU; 2021:48–51. (In Russ.).
2. Demchenko V. Feniksa Ahti-Yara. Arhivnye nahodki. Kaluga: Manuscript; 2006. 232 p. (In Russ.).
3. Istoriya goroda-geroya Sevastopolya. V 2 tomah. Chast' 1: 1783–1917. Kiev: Izd-vo Akad. nauk USSR; 1960. 364 p. (In Russ.).
4. Habarova O. V. Analiz osnovnyh aspektov smertnosti naseleniya g. Sevastopolya v XIX v. Pri pomoshchi baz dannyh (po materialam metriceskikh knig). Krug idej: Mezhdisciplinarnye podhody v istoricheskoy informatike. Trudy X konferencii Associacii «Istoriya i komp'yuter»; 2008:115–133. (In Russ.).
5. Habarova O. V. Evolyuciya social'no-demograficheskoy struktury naseleniya g. Sevastopolya v XIX v. Diss. ... kand. ist. nauk: 07.00.02; Moskva, 2008. 321 p. (In Russ.).
6. Voenno-statisticheskoe obozrenie Rossijskoj imperii / izdavaemoe po Vysochajshemu poveleniyu pri 1-m otdelenii Departamenta General'nogo shtaba. T. 11, ch. 2. Sankt-Peterburg; 1849, 50 p. (In Russ.).
7. Ezhegodnye vsepoddannejschie otchety sevastopol'skih gradonachal'nikov: 1874–1915 gg. Sbornik dokumentov. Vypusk 1. Pod red. Efimova A. V. Moskva: Institut Naslediya; 2022. — 342 p. (In Russ.).
8. Ezhegodnye vsepoddannejschie otchety sevastopol'skih gradonachal'nikov: 1874–1915 gg. Sbornik dokumentov. Vypusk 2. Obzory Sevastopol'skogo Gradonachal'stva. Pod red. Efimova A. V. Moskva: Institut Naslediya; 2022. 564 p. (In Russ.).
9. Ezhegodnye vsepoddannejschie otchety sevastopol'skih gradonachal'nikov: 1874–1915 gg. Sbornik dokumentov. Vypusk 3. Vedomosti k obzoram Sevastopol'skogo Gradonachal'stva. Pod red. Efimova A. V. Moskva: Institut Naslediya; 2022. 516 p. (In Russ.).
10. Izvlechenie iz vsepoddannejshego otcheta g. Ministra vnutrennih del. Zhurnal Ministerstva vnutrennih del. 1859; Ch. XXXVI, Otd.I:1–70. (In Russ.).
11. Obzor o sostoyanii Tavricheskoy gubernii za 1900 god. Simferopol': Tavricheskaya gubernskaya tipografiya; 1901. 41 p. (In Russ.).
12. Obzor o sostoyanii Tavricheskoy gubernii za 1905 god. Simferopol': Tavricheskaya gubernskaya tipografiya; 1906. 148 p. (In Russ.).
13. Obzor o sostoyanii Tavricheskoy gubernii za 1910 god. Simferopol': Tavricheskaya gubernskaya tipografiya; 1911. 138 p. (In Russ.).
14. Obzor o sostoyanii Tavricheskoy gubernii za 1913 god. Simferopol': Tavricheskaya gubernskaya tipografiya; 1914. 136 p. (In Russ.).
15. Pervaya vseobshchaya perepis' naseleniya Rossijskoj imperii 1897 goda. 1897–1905. Vyp. 7: Nalichnoe naselenie oboego pola po uezdnam, s ukazaniem chisla lic preobladayushchih rodnyh yazykov. Pod red. N. A. Trojnickogo. Sankt-Peterburg: Izdatel'skij Central'nyj Statisticheskij komiteta Ministerstva vnutrennih del; 1905. 38 p. (In Russ.).
16. Perechen' postanovlenij po raznym vedomstvam. Zhurnal Ministerstva vnutrennih del. 1858; Ch. XXX., Otd.I:7–64. (In Russ.).
17. Perechen' postanovlenij po raznym vedomstvam. Zhurnal Ministerstva vnutrennih del. 1859; Ch. XXXVIII, Otd.I:15–76. (In Russ.).
18. Podrobnaya vedomost' o raskhodah, dohodah, kapitalah, nedoimkah i nevypolnennyh raskhodah gorodov imperii, po rospisyam na 1856 god. Zhurnal Ministerstva vnutrennih del. 1857; Ch. XXVII., Otd.II:62–119. (In Russ.).
19. Pravitel'svennye dejstviya po ministerstvu vnutrennih del. Zhurnal Ministerstva vnutrennih del. 1857; Ch. XXIII., Otd.I:1–19. (In Russ.).
20. Baryshnikov M. N. Russian society of shipping and trade: establishment, operation and prospects of development (1856–1864). Terra economicus. 2015;(2):106–130. (In Russ.).
21. Karpov V. P. Otchet o komandirovke na Chernoe more dlya izucheniya ustrichnogo dela. Sankt-Peterburg: Tipo-litografiya M. P. Frolovoj; 1903. 77 p. (In Russ.).
22. Tarhov A. Pervyj v Krymu: Istoriya tramvaya i trollejbusa v Sevastopole. Sevastopol'; 1998. 299 p.

23. L. Levchenko. Istoriya Mikolaïvs'kogo i Sevastopol's'kogo vijs'kovogo gubernatorstva (1805–1900). Mikolaïv: Vidavnictvo MDGU im. P. Mogili; 2006. 293 p. (In Ukrainian).
24. Istoriya Sevastopolya. Tom 2: Sevastopol' v epohu Rossijskoj imperii. Konec XVIII veka — 1917 gg. Pod red. Altabaeva E. B., Petrov YU. A. Moskva: Istoricheskaya literatura; 2021. 800 p. (In Russ.).
25. Gorodskie poseleniya v Rossijskoj imperii. Tom chetvertyj. Sankt-Peterburg: Tipograficheskoe tovarishchestvo «Obshchestvennaya pol'za»; 1864. 805 p. (In Russ.).
26. Opisanie oborony g. Sevastopolya. CHast' I. Sostavleno pod rukovodstvom general-ad'yutanta Totlebena. Sankt-Peterburg: Tipografiya N. Tiblena i kompaniya; 1863. 678 p. (In Russ.).
27. L'vov G. Zamechaniya na russkij tamozhennyj ustav, v otnoshenii morskoy trgovli. Morskoy sbornik. 1861;(7):91–122. (In Russ.).
28. Markov E. L. Ocherki Kryma: Kartiny krymskoj zhizni, prirody i istorii. Sankt-Peterburg: tipografiya K. N. Plotnikova; 1872. 508 p. (In Russ.).
29. Lukomskij A. S. Ocherki iz moej zhizni. Vospominaniya: arhivnye materialy Moskva: Ajris-press; 2012. 750 p. (In Russ.).
30. Nyneshnij Sevastopol' (iz dorozhnyh zapisok). Sankt-Peterburg: bez izdatel'stva; 1860:116–141. (In Russ.). https://rusneb.ru/catalog/000199_000009_010783560/
31. Rossiya. Zakony i postanovleniya. Polnoe sobranie zakonov Rossijskoj imperii. Sobranie 2-e. Sankt-Peterburg: Tipografiya 2-go Otdeleniya Sobstvennosti ee imperatorskogo velichestva kancelyarii; 1876. 911 p. (In Russ.).
32. Rossiya. Polnoe geograficheskoe opisanie nashego Otechestva: nastol'naya i dorozhnaya kniga dlya russkikh lyudej. T.14: Novorossiya i Krym. Pod red. V. P. Semenova-Tyan-SHanskogo. Sankt-Peterburg: Izdanie A. F. Devriena; 1910. 983 p. (In Russ.).
33. Polnoe sobranie zakonov Rossijskoj imperii. Sobranie vtoroe. T. XXXVII. Otdelenie vtoroe. 1862. Sankt-Peterburg: Tipografiya II otdeleniya Sobstvennoj E. I. V. Kancelyarii; 1865. 608 p. (In Russ.).
34. Polnoe sobranie zakonov Rossijskoj imperii. Sobranie vtoroe. T. L. Otdelenie vtoroe. 1875. Sankt-Peterburg: Tipografiya II otdeleniya Sobstvennoj E. I. V. Kancelyarii; 1877. 513 p. (In Russ.).
35. Zakrevskij N. Sevastopol'. Upadok rabochih sil v Krymu i nadezhdy na budushchee. Sovremennoe obozrenie. Morskoy sbornik. 1862;(9):49–50. (In Russ.).
36. Uchebnye zavedeniya Odesskogo uchebnogo okruga, sostoyashchie v vedenii direkcii narodnyh uchilishch. Vypusk 3. Odessa: Tipografiya Fisenko; 1891. (In Russ.).
37. GARK. F. 27. Op.12. D.130., l. 343 ob. 344 p. (In Russ.).

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ / ABOUT THE AUTHORS

Алексей Геннадиевич Баранов — кандидат экономических наук, заведующий кафедрой «Экономика предприятия» Института финансов, экономики и управления, Севастопольский государственный университет, Севастополь, Россия

Aleksey G. Baranov — Cand. Sci. (Econ.), Head of the Enterprise Economy Department, Institute of Finance, Economics and Management, Sevastopol State University, Sevastopol, Russia

<https://orcid.org/0000-0001-9882-307X>

agbaranov@mail.sevsu.ru

Елена Петровна Гармашова — кандидат экономических наук, доцент кафедры «Экономика предприятия» Института финансов, экономики и управления, Севастопольский государственный университет, Севастополь, Россия

Elena P. Garmashova — Cand. Sci. (Econ.), Assoc. Prof., Enterprise Economy Department, Institute of Finance, Economics and Management, Sevastopol State University, Sevastopol, Russia

<https://orcid.org/0000-0002-2269-1397>

Автор для корреспонденции / Corresponding author:

epgarmashova@mail.sevsu.ru

Таисия Анатольевна Лопатина — ассистент кафедры «Экономика предприятия» Института финансов, экономики и управления, Севастопольский государственный университет, Севастополь, Россия
Taisiya A. Lopatina — Assistant, Enterprise Economy Department, Institute of Finance, Economics and Management, Sevastopol State University, Sevastopol, Russia
<https://orcid.org/0009-0005-6356-1635>
talopatina@mail.sevsu.ru

Дарья Владимировна Пунга — ассистент кафедры «Экономика предприятия» Института финансов, экономики и управления, Севастопольский государственный университет, Севастополь, Россия
Darya V. Punga — Assistant, Enterprise Economy Department, Institute of Finance, Economics and Management, Sevastopol State University, Sevastopol, Russia
<https://orcid.org/0009-0003-1063-1068>
dvpunga@mail.sevsu.ru

Заявленный вклад авторов:

А.Г. Баранов — разработка общей концепции статьи, анализ послевоенной рецессии городского хозяйства, анализ развития городской инфраструктуры, написание раздела «Введение».

Е.П. Гармашова — анализ особенностей развития сельского хозяйства, написание раздела «Выводы».

Т.А. Лопатина — анализ развития промышленности и торговли в городе Севастополе во второй половине XIX века.

Д.В. Пунга — анализ населения, трудовых ресурсов, динамики системы городского управления за анализируемый период.

Authors' declared contributions:

A. G. Baranov — development of the general article concept, analysis of the urban economy post-war recession, analysis of urban infrastructure development, writing the “Introduction” sections.

E. P. Garmashova — analysis of agricultural development features, writing the “Conclusions” sections.

T. A. Lopatina — analysis of the industry and trade development in Sevastopol in the second half of the 19th century.

D. V. Punga — analysis of the population, labor resources, and urban management system dynamics over the analyzed period.

Конфликт интересов: авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Conflicts of Interest Statement: The authors have no conflicts of interest to declare.

Статья поступила 19.09.2024; принята к публикации 21.10.2024.

Авторы прочитали и одобрили окончательный вариант рукописи.

The article received on 19.09.2024; accepted for publication on 21.10.2024.

The authors read and approved the final version of the manuscript.