

На правах рукописи



Полянская Елизавета Сергеевна

**РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ КРЫМА ВО ВТОРОЙ
ПОЛОВИНЕ XIX в. – 1914 г.**

Специальность 07.00.02 – Отечественная история

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических наук

Ялта – 2016

Работа выполнена на кафедре истории, краеведения и методики преподавания истории Гуманитарно-педагогической академии (филиала) ФГАОУ ВО «Крымский федеральный университет им. В.И. Вернадского» в г. Ялте

Научный руководитель **Шендрикова Снежана Павловна**, доктор исторических наук, доцент, профессор кафедры истории, краеведения и методики преподавания истории Гуманитарно-педагогической академии (филиал) ФГАОУ ВО «Крымский федеральный университет им. В.И. Вернадского» в г. Ялте

Официальные оппоненты **Хубулова Светлана Алексеевна**, доктор исторических наук, профессор, заведующая кафедрой новейшей отечественной истории и философии ФГБОУ ВО «Северо-Осетинский государственный университет им. К.Л. Хетагурова» (г. Владикавказ)

Терещенко Анатолий Андреевич, доктор исторических наук, профессор, профессор кафедры истории России ФГБОУ ВО «Курский государственный университет» (г. Курск)

Ведущая организация Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Сочинский государственный университет» (г. Сочи)

Защита состоится «23» сентября 2016 г. в 14-00 часов на заседании диссертационного совета Д 212.101.03. по защите докторских и кандидатских диссертаций при ФГБОУ ВО «Кубанский государственный университет» по адресу: 350040, г. Краснодар, ул. Ставропольская, 149.

С диссертацией можно ознакомиться в научной библиотеке Кубанского государственного университета по адресу: 350040, г. Краснодар, ул. Ставропольская, 149 (читальный зал)

Текст диссертации и автореферата также размещены на официальном сайте Кубанского государственного университета <http://www.kubsu.ru>. Электронная версия текста автореферата размещена на сайте Высшей аттестационной комиссии Министерства образования и науки РФ <http://www.vak2.ed.gov.ru>

Автореферат разослан « ___ » _____ 2016 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета

кандидат исторических наук, доцент



П.П. Матющенко

1 ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования мотивируется повышенным интересом в последнее время к истории развития транспортной системы Крыма в разные исторические периоды, в том числе – дореволюционный. В этой связи возникла необходимость исторической реконструкции преобразований прошлого века, осмысления их в свете современных подходов, разрабатываемых исторической наукой. Особую актуальность заявленная научная тема обрела в результате вхождения Крыма и города Севастополя в состав Российской Федерации на правах субъектов.

К середине XIX в. Крым располагал примитивной транспортной системой, в основном состоящей из пешеходных и конных троп, а также грунтовых дорог. Первым в решении этой проблемы стало появление законодательной базы, благодаря которой упорядочился процесс строительства сухопутных путей сообщения. С появлением ряда императорских указов и указов Министерства путей сообщения и публичных зданий сеть дорог в Российской империи стала стремительно расширяться, а качество дорожного покрытия значительно улучшилось. Результаты принятых мер серьезно отразились на состоянии дорожного полотна и возможностях коммуникаций в Крыму и за его пределами. Значительные перемены коснулись и морского сообщения. С середины XIX в. началось активное строительство железных пристаней и каменных молов, завершившееся появлением полноценных морских портов в Севастополе, Керчи, Феодосии, Евпатории и Ялте. Таким образом, благодаря активной политике государства, к началу Первой мировой войны Крым представлял собой достаточно развитый как в экономическом, так и в социальном плане регион России с широкой сетью дорог и хорошими морскими портами. Изучение исторического опыта касательно внешних и внутренних торговых операций, а также их влияния на социальное развитие Крыма во второй половине XIX – начале XX вв. дает возможность выявить место полуострова в национальной экономике на современном этапе.

Объектом изучения является транспортная система Крыма второй половины XIX в. – 1914 г.

Предметом исследования выступают эволюционные процессы в социально-экономической жизни юга России во второй половине XIX в. – 1914 г.

Хронологические рамки исследования охватывают период со второй половины XIX в. до начала XX в. Нижняя граница исследования связана с окончанием Крымской войны (1856 г.) и началом серьезного этапа в деле развития путей сообщения: строительством новых дорог и восстановлением уже имеющейся транспортной инфраструктуры на полуострове. Выбор верхней границы исследования (1914 г.) обусловлен временным «застоем» в области дорожно-транспортной системы Крыма, а значит – и его социально-экономической жизни в целом, вызванным началом Первой мировой войны и инвестированием со стороны государства сугубо военных нужд.

Территориальные границы исследования определены современными границами Республики Крым. Административно-территориальное деление данного региона на протяжении исследуемого периода претерпевало изменений. Так, указом Екатерины II от 2 февраля 1784 г. была образована Таврическая область, в которую вошли Крымский полуостров, Тамань и земли к северу от Перекопа до границ Екатеринославского наместничества. В свою очередь Таврическая область составила 7 уездов: Симферопольский, Левкопольский (в 1787 г. переименован в Феодосийский), Евпаторийский, Перекопский, Днепровский, Мелитопольский и Фанагорийский¹.

Указом Павла I от 12 декабря 1796 г. «О новом разделении государства на губернии» Таврическая область как самостоятельная административная единица была ликвидирована, а ее территория присоединена к Новороссийской губернии².

Следующее изменение административно-территориального устройства связано с Указом Александра I от 8 октября 1802 г., в результате чего была создана Таврическая губерния в тех же территориальных границах, в которых существовала Таврическая область, с делением на семь уездов: Симферопольский, Евпаторийский, Феодосийский, Перекопский, Днепровский, Мелитопольский, Тмутараканский. В 1838 г. добавился Ялтинский уезд, а в 1842 г. Днепровский и Мелитопольский были разделены на три уезда с добавлением – Бердянского³. Вплоть до начала 1918 г. Таврическая губерния состояла из восьми уездов и двух градоначальств: Керчь-Еникальского и Севастопольского.

Степень научной разработанности проблемы. Проблема развития транспортной системы Крыма в дореволюционный период долгое время не служила предметом особого интереса специалистов-историков. Стоит отметить, что большинство из имеющихся на сегодняшний день исследований посвящены либо истории развития городов полуострова, либо конкретным историческим процессам, проходившим в строго очерченных временных рамках. Комплексное же, обобщающее исследование касательно развития транспортной системы Крыма в контексте социально-экономического развития региона отсутствует. В этой связи не смотря на значительное количество имеющихся работ в историографии темы, заявленная в данной работе проблема не достаточно изучена в отечественной и зарубежной литературе, а значит, требует отдельного глубокого исследования.

Историографию проблемы можно условно разделить на три периода: дореволюционный (до 1917 г.), советский (1917 – 1991 гг.) и постсоветский (после 1991 г.). До революции крупных исследований по вопросам развития дорожно-транспортной системы полуострова во второй половине XIX в – 1914 г. не проводилось. Имеются лишь отдельные фрагменты, представленные

¹ Административно-территориальные преобразования в Крыму. 1783 – 1998 гг. / Справочник. – Симферополь. 1999. С.7

² Там же, С.8

³ Там же, С.9.

в работах краеведов. Во-первых, это объясняется отсутствием в Крыму транспортной системы во второй половине XIX в. как таковой и начальным этапом ее развития на государственном уровне; во-вторых, относительной временной близостью в сюжетах, описываемых в диссертации. Вместе с тем в данной работе максимально использованы дореволюционные издания, так или иначе касающиеся представленной тематики.

Б. Веселовский – в 4-м томе «Истории земства»⁴ посвятил отдельную главу исследованию путей сообщения в Российской империи. Однако Крым здесь упомянут лишь вскользь. Отрывочная информация касательно дорожно-транспортной системы содержится в следующих изданиях: «Известия императорского русского географического общества» (СПб. 1850), «Краткий исторический очерк развития водяных и сухопутных сообщений и торговых портов в России» (СПб. 1900), Л. Мазиров «Очерк сравнительного значения...» (СПб. 1889). За исключением последней, указанные работы содержат общую информацию относительно торговых операций и транспортного сообщения в Российской империи. Л. Мазиров же, углубившись в рассуждения о необходимости переноса коммерческого порта в Севастополь, эмоционально и не всегда аргументировано уделял внимание очерченной проблеме.

В числе первых советских публикаций по вопросам региональной истории, приобщенных к данному научному исследованию, необходимо отметить работы таких авторов, как П.А. Никольский и М. Бененсон⁵. Указанные издания помогают наполнить исследование историческими аспектами, дать ретроспективу общих тенденций в сфере потребностей российского общества согласно очерченному хронологическому периоду. Наряду с этим, конъюнктурный «налет», продиктованный временем, является отличительной чертой данных работ.

В центре внимания исследователей 60 – 90 гг. XX в. находилось изучение исторического прошлого Тавриды в целом. В этой связи можно выделить работы: «Крым: прошлое и настоящее» под ред. С.Г. Агаджанова, А.Н. Сахарова (М. 1988), Я.В. Бойко «Заселение Южной Украины 1860 – 1890 гг.» (Черкассы. 1993), П.Д. Подгорецкого «Северо-Западный Крым: краевед. Очерк» (Симферополь. 1979), М. Романова «Чудесная магистраль: очерк о Крымской горной троллейбусной линии» (Симферополь. 1962), А.М. Соловьева «Промышленная революция в России в XIX в.» (М. 1990). Исследования в указанных работах носят фундаментальный характер, но вместе с тем, касаются узких тем. В этой связи транспортная система в них рассматривается очень поверхностно.

Большой интерес представляют воспоминания М. М. Боборыкина, Л. С. Врангель, Е. Горчаковой, В. С. Ракова, Г. С. Садовского, И. М. Саркизова-

⁴ Веселовский Б.Б. История земства за сорок лет [Т. 1 – 4] СПб.: изд-во О.Н. Поповой, 1909 – 1911. Т 4. 1911. 835 с.

⁵ Никольский П. А. От Крымского ханства до наших дней. Симферополь. 1929. 40 с. ; Бененсон, М. Экономические очерки Крыма. Симферополь. 1919. 78 с.

Серазини⁶. Авторы описывают свое путешествие в Крым, виды транспорта и степень их комфорта. Значительное внимание в этих работах уделено качеству туристической инфраструктуры и пожеланиям относительно ее совершенствования. Недостатком данной группы литературы является излишняя эмоциональность и субъективность при описании конкретных событий.

Историография постсоветского периода широко представлена работами крымских авторов. В их числе особенно хочется отметить следующие: А.В. Мальгин «Русская Ривьера» (Симферополь. 2006), «Феодосия» под ред. Э.Б. Петровой (Симферополь. 2008), В.А. Кутайсов «Евпатория: Древний мир. Средние века. Новое время» (Киев. 2007). В перечисленных исследованиях освещаются исторические аспекты социокультурной и хозяйственно-экономической жизни городов Крыма. Это является несомненным достоинством краеведческой научной литературы. Вместе с тем, при скрупулезном изучении ее, становится очевидной актуальность темы становления транспортной системы полуострова в контексте социально-экономических процессов в Крыму.

Интерес для исследования путей сообщения представляют следующие современные работы: Г.А. Бабенко и В.П. Дюличева «Таврическая губерния. Великие имена» (Симферополь. 2009), С.Л. Белова «Раевские и Крым» (Симферополь. 2006), Е. Жарков «Страна Коктебель. Культурные очаги. Середина XIX – середина XX веков» (Киев. 2008). В указанных работах освещается развитие курортной отрасли на полуострове, дается общая характеристика транспортной инфраструктуры.

Вместе с тем, несмотря на значительный объем литературы, имеются еще «белые пятна» в вопросах развития путей сообщения и их значения в хозяйственном и туристическом освоении Крыма. В решение этой проблемы внесли свой вклад диссертационные исследования современных ученых: П.Н. Марциновского «Крым в международной торговле, 1856 – 1914 гг.» (Запорожье. 1997), М.Г. Першковой «Географический анализ процесса хозяйственного освоения территории Крымской области» (Ленинград. 1990), Н.К. Горового «Становление и развитие курортного законодательства России (с начала XVIII в. до начала XX в.)» (Краснодар. 2010) и других. Указанные работы имеют различную специфическую направленность. Характеризуя экономическую, хозяйственную и туристическую отрасли крымской

⁶ Боборыкин М. М. Воспоминания о Крыме, 1897 – 1920. Симферополь. 2009. 144 с.; Врангель Л. С. Крым (воспоминания о поездке по полуострову). Paris. 1939. 158 с.; Горчакова Е. Воспоминания о Крыме. М. Ч. 1. 1883. 182 с.; Горчакова Е. Воспоминания о Крыме. М. Ч. 2. 1884. 214 с.; Раков В. С. Мои воспоминания о Евпатории в эпоху Крымской войны 1853 – 1856 гг. // Известия Таврической ученой архивной комиссии. Симферополь, 1904. № 36. С. 1 – 36.; Садовский Г. С Южного побережья Крыма: описание путешествия доктора Густава Садовского. СПб. 1904. 46 с.; Саркизов-Серазини И. М. Воспоминания о Феодосии. Старая Феодосия. (Клочки воспоминаний 1892 – 1900 гг.). Феодосия. 2010. 112 с.

экономики, они способствуют всестороннему и более глубокому изучению данного исследования.

Несомненный интерес вызывают диссертации Ю.Г. Харина «Владикавказская железная дорога и ее влияние на развитие экономики Ставрополя: Последняя четверть XIX – начало XX вв.» (Пятигорск, 1998), С.Ю. Яковлева «Создание и развитие железнодорожного транспорта на Северном Кавказе конец XIX – начало XX вв.» (М. 1999), И.В. Озерского «Железнодорожное строительство на юге Российской империи в пореформенный период (70-е годы XIX в. – октябрь 1917 г.): особенности и роль в модернизации социокультурного пространства региона» (Майкоп. 2013), А.В. Данилова «История становления и развития транспортной системы Кавказских Минеральных Вод в конце XVIII – первой четверти XX века» (Пятигорск. 2014). Авторами рассмотрены некоторые вопросы развития железнодорожной транспортной системы на юге Российской империи, особенности и роль в модернизации социокультурного пространства региона, становление и развитие железной дороги Кавказских минеральных вод, строительство Владикавказской железной дороги, а так же создание и развитие железнодорожного транспорта на Северном Кавказе в заявленный нами период.

В числе работ последнего десятилетия необходимо назвать монографические исследования, посвященные социально-экономическому развитию Крыма во второй половине XIX в. – начале XX в. Это две монографии С.П. Шендриковой «Мастера сцены в истории театрального искусства Крыма XIX – XX веков» (Симферополь. 2011) и «История театра в Крыму (1820 – 1920 гг.)» (Симферополь. 2013), а так же монография Н.В. Венгера «Менонитское предпринимательство в условиях модернизации Юга России: между конгрегацией, кланом и российским обществом (1789 – 1920)» (Днепропетровск. 2009). В данных работах в контексте гастрольных туров ведущих отечественных и зарубежных трупп комментируются транспортные возможности и специфика развития экономики полуострова. Это существенно дополняет целостность картины относительно транспортного обеспечения Крыма в дореволюционный период.

В зарубежной историографии существует ряд работ, где рассмотрено развитие транспортной системы Крыма во второй половине XIX в. – 1914 г. Например, фундаментальный труд «Історія міст і сіл Української РСР» третий том которого «Кримська область» под редакцией Л.Д. Солодовика (Киев. 1974) посвящен всей истории полуострова от присоединения к Российской империи и до настоящего времени. В трудах украинских авторов: Д.Ю. Авериной-Луговой «Крим наприкінці XIX – на початку XX століття: міська повсякденність» (Запорожье. 2009), М. Барсамова «Феодосія Історико-краєзнавчий нарис» (Симферополь. 1957), В.В. Бобкова «Розвиток статистичних досліджень в Таврійській губернії в XIX – на початку XX століття» (Днепропетровск. 2004) освещена транспортная проблематика и история дорожно-транспортного становления Крыма.

Комплексный анализ историографии по вопросу развития системы путей сообщения в Крыму во второй половине XIX в. – 1914 г. указал на

необходимость глубокого и обстоятельного исследования данной тематики через установление взаимосвязи дорожно-транспортной сети с хозяйственным и туристическим секторами социально-экономической жизни полуострова. К научной работе приобщены все наиболее ценные данные, имеющиеся на сегодняшний момент в современной науке. Количество и качество обработанных материалов является достаточным для комплексного и объективного освещения заявленной научной проблемы.

Целью исследования является научная реконструкция многогранного исторического процесса становления и развития транспортной системы Крыма в контексте социально-экономической жизни полуострова во второй половине XIX в. – 1914 гг.

Согласно цели научного исследования определены следующие **задачи**:

- 1) выявить динамику изменения качества сухопутных и морских путей сообщения на полуострове;
- 2) охарактеризовать становление и развитие железнодорожного транспорта в Крыму как составляющей общероссийской железнодорожной системы Российской империи;
- 3) рассмотреть эволюционные процессы в контексте развития транспортных средств передвижения Тавриды в дореволюционный период;
- 4) представить статистику туристических перевозок на полуострове в заявленный хронологический период;
- 5) проанализировать причины трансформации хозяйственной сферы полуострова во второй половине XIX в. – 1914 г.;
- 6) определить сущность и характер использования транспортного потенциала Крыма во внутренней и внешней торговле.

Методы исследования. В основу данного исследования положен принцип историзма. В диссертации этот принцип реализован посредством характеристики состояния важнейших элементов транспортной системы Крыма на начальном этапе исследуемого периода, рассмотрения процесса совершенствования средств транспортного сообщения на протяжении всего исследуемого исторического отрезка модернизации и, наконец, подведения итогов развития крымского транспорта на начало XX столетия. Принцип историзма позволил сконцентрироваться на исследовании отдельных последовательных стадий эволюционных преобразований транспортной системы полуострова, не теряя при этом логической связи с периодом, предваряющим эпоху модернизации.

Вторым важнейшим принципом данного исследования является принцип объективности. В предлагаемой диссертации выполнение требований этого принципа обеспечивается сбором и включением в материалы исследования максимального числа источников по изучаемой теме, которое сопровождается критическим источниковедческим анализом фактического материала, содержащегося в работах и документах, сопоставлением данных, содержащихся в различных по происхождению источниках и, в конечном итоге, определением степени их достоверности. Кроме того, объективность умозаключений в данном случае достигается путём критического анализа

предшествующих исследований и выявлением в них максимально достоверного фактического материала и сделанных на его основании выводов.

При использовании принципа системности в исследовании транспортной сети Крыма рассматривается система различных видов коммуникаций: грунтовые дороги и колесный транспорт различных видов, железные дороги и железнодорожный транспорт, морское передвижение и т.д. Анализируется взаимосвязь этих видов транспорта, а также взаимовлияние транспорта и других элементов экономической жизни полуострова.

Следуя этим основополагающим принципам, в процессе научного исследования использованы общенаучные и специально – исторические методы. К общенаучным можно отнести методы: анализа и синтеза, индукции и дедукции, метод восхождения от абстрактного к конкретному и от конкретного к абстрактному, структурный и системный методы, а также метод классификации. Применение методов анализа и синтеза позволили выявить особенности совершенствования конкретных видов транспортных средств в рамках общего процесса модернизации транспорта в Крыму. Благодаря использованию метода индукции, стало возможным обобщение множества частных фактов и на их основании выявление общих тенденций развития транспортной системы полуострова. В свою очередь, метод дедукции позволил более четко увидеть частное проявление общероссийского процесса модернизации транспорта и его инфраструктуры, как следствие реформ 60 – 70 гг. XIX в. Структурный метод позволил обнаружить связь между составными частями транспортной системы полуострова и влияние ее на социокультурную жизнь дореволюционного Крыма. В сочетании со структурным, системный метод помог воссоздать степень вовлеченности транспортной системы Крыма в общий хозяйственный комплекс полуострова и не только.

Источниковую базу исследования составляет общий массив законодательных и делопроизводных документов (постановления, распоряжения, отчеты и др.), статистические данные, периодическая печать и справочная литература. Большинство документов обнаружено в архивах. Часть использованных источников на сегодняшний момент опубликована.

Архивные материалы диссертации представлены фондами ряда отечественных и зарубежных архивов: двух государственных архивов Российской Федерации – Государственного архива Республики Крым (ГАРК), Севастопольского государственного исторического архива (СГИА) и трех зарубежных: двух украинских – Государственного исторического архива г. Киева (ГИАК), Одесского областного исторического архива (ООИА) и польского – Архива панства в Познани (АПВП). Среди них особое место принадлежит Государственному архиву Республики Крым (далее – ГАРК). В частности, фонды Канцелярии Таврического губернатора (Ф.26) и Таврического губернского правления (Ф.27) содержат ценные сведения относительно ремонтных работ в Таврической губернии и налаживания автомобильного сообщения во второй половине XIX в. (Ф. 42) Таврического губернского присутствия по земским и городским делам изобилует

ходатайствами и жалобами по вопросам функционирования железных и автомобильных дорог. В этом же ключе (Ф. 63), (Ф. 68), (Ф. 79), (Ф. 162) (Ф. 533) богаты перепиской городских управ Крыма с министерствами Российской империи по вопросам решения транспортных и дорожных проблем. Так, (Ф. 681) и (Ф. 689) содержат разнообразный материал относительно содержания и строительства пристаней в Евпатории. В материалах (Ф. 152) Товарищества крымских железных дорог Управления по сооружению железнодорожной линии Севастополь-Ялта-Алушта, содержатся отчеты о приходе и расходе подотчетных сумм Управления по сооружению крымской железной дороги.

Важные источники хранятся в Севастопольском государственном историческом архиве (далее – СГИА). Среди них следует выделить (Ф. 13) Комиссии по постройке пристани в Южной бухте при управлении Курско-Харьково-Севастопольской железной дороги, в материалах которого обсуждался проект строительства Севастопольского порта (Ф. 17). Отдельного внимания заслуживает (Ф. Р – 567) сборник документов по истории города Севастополя краеведа Шавшина В.Г. в котором представлены многочисленные исторические документы. В подобном контексте определенным интересом для исследования составляет (Ф. Р – 532) Семина Г.И. «О строительстве железной дороги в г. Севастополе. Исторические заметки».

Ценную информацию хранит ряд фондов Государственного исторического архива г. Киева (далее – ГИАК). В частности, (Ф.692) Управления Киевского округа путей сообщения, содержит богатый статистический материал относительно строительства и обслуживания путей сообщения, в состав которого на протяжении XIX в. и вплоть до начала XX в. входил Крымский округ.

Не менее значимые материалы найдены в Одесском областном историческом архиве (далее – ООИА), которые помогли восстановить целостную картину в раскрытии данной темы. Так, среди обработанных фондов следует отметить: (Ф.1) Канцелярия Новороссийского и Бессарабского генерал-губернатора, в котором, помимо деловой переписки, обнаружена информация относительно способов передвижения отдыхающих из Одессы в Крым.

Кроме указанных выше, для данного исследования важное значение имеют фонды Архива панства в Познани (далее – АПВП), благодаря которым осуществлен сравнительный анализ проведения железнодорожного строительства в различных регионах России на примере Крыма и Познаньского панства, земли которого в обозначенный хронологический период входили в состав Российской империи. Подобная информация представляет следующие фонды: (Ф.15) Каталог технических документов, (Ф. 929) Хозяйство и железнодорожное строительство, (Ф.933) Геологические изыскания.

Блок опубликованных источников в работе представлен материалами серии журналов заседаний Таврического губернского земского собрания⁷. Он

⁷ Журналы Таврического Губернского земского собрания. Симферополь. 1866 – 1914.

содержит выступления членов различных комиссий с комментариями в период 1866 – 1922 гг. Благодаря этому источнику стало возможным в хронологическом порядке восстановить картину строительства дорог и планирование расходов дорожного капитала на перспективу. Однако в данном источнике отсутствует какой-либо анализ. Кроме этого, указанная документация является сугубо технической.

Большой интерес для данной работы представляет делопроизводная документация, а именно опубликованные отчеты и доклады о деятельности портов и Лозово-Севастопольской железной дороги⁸. В представленных документах содержатся ценные данные относительно продолжительности сухопутных дорог, количества грузоперевозок основных портов Крыма, а также рассматриваются объемы перевозок по Лозово-Севастопольской железной дороге. Вместе с тем, столь важная для исследования информация представлена в контексте общероссийской истории, а о Крыме в этих документах содержатся краткие сведения. Основной же акцент сделан на центральных и крупных губерниях империи.

Статистические источники представлены такими документами, как: «Военно-статистическое обозрение Российской империи» (СПб. 1849), К. Герман «Описание Таврической губернии» (СПб. 1806), «Статистические данные о перевозке грузов по Курско-Киевской, Лозово-Севастопольской и Юго-Западной железным дорогам за 1890 год» (СПб. 1891). В указанных источниках содержится обширная информация касательно статистики грузопассажирских перевозок, государственных служащих, участвовавших непосредственно в строительстве дорог и расширении морской транспортной сети, что позволило проследить степень участия конкретных чиновников в эволюционных процессах транспортной сети Крыма в дореволюционный период. К числу этой группы источников можно отнести законодательные акты, периодическую печать, статистические данные, воспоминания, справочники и путеводители.

В диссертации использовано «Полное собрание законов Российской империи» (далее – ПСЗРИ), в котором представлены все законодательные акты за 1649 – 1913 гг. по Российской империи, включая сферу дорожно-транспортной системы государства. Наибольший интерес для диссертации имеет второе (1830 – 1884 гг.) и третье (1885 – 1916 гг.) издания данного

⁸ Отчет о деятельности евпаторийского торгового порта и портового управления за 1905 год. 1906. 112 с. ; Отчет Керченского торгового порта 1909 – 1910. Керчь. 1910. 32 с. ; Отчет начальника Феодосийского торгового порта за 1913 год. Феодосия. 1914. 63 с. ; Джанкой-Феодосийская казенная железная дорога. Отчет о доходах и расходах по эксплуатации Джанкой-Феодосийской железной дороги за 1894 год. Харьков. 1896. 58 с. ; Железная дорога Севастополь – Алушта. М. 1909. – № 9. – Ч. 1. С.5 – 41. ; Общий Устав российских железных дорог измененный по продолжению 1893 г. и позднейшими законоположениями / сост. С. Волков, М. Березняков. Изд. 2-е. М. 1896. 948 с. ; Шавров Н. А. Доклад обществу содействия русскому торговому мореплаванию / [Соч.] Члена О-ва Н. А. Шаврова. СПб. 1874. 45 с.

собрания. Особую актуальность законодательное закрепление получило в период подготовки строительства Лозово-Севастопольской железной дороги. Многих спорных вопросов удалось избежать благодаря своевременному их решению.

В анализе источниковой базы диссертации безусловный интерес представляет справочная литература в виде путеводителей и практических справочников для путешествующих по Крыму. Например, «Прогулка по Крыму с целью ознакомления с ним» Д. Соколова (Одесса. 1869), «Путеводитель по Крыму с историческим описанием достопримечательностей Крыма», составленный Ф. Ливановым (М. 1875), «Практический путеводитель по Крыму» А. Москвича (СПб. 1913), «Практический справочник «В курортах Крыма»» С. Голедвейбера (Севастополь. 1909), и многие другие. В данной справочной литературе содержится разнообразный материал относительно способов и стоимости проезда касательно внутреннего и внешнего сообщения полуострова. Авторы рекомендуют гостиницы, описывают туристические маршруты и прочую важную для ранее не посещавших Крым туристов информацию. Однако имеющиеся сведения в представленном перечне носят специфический характер, присущий справочным изданиям, отличающийся краткостью, сжатостью и лаконичностью. В путеводителях не представлены особенности хозяйственного освоения полуострова, его экономический потенциал и взаимосвязь указанных аспектов с транспортной системой полуострова и России.

Помимо работ известных исследователей и краеведов, информация о путях сообщения сохранилась в «Полном географическом описании нашего Отечества» П. Семенова-Тянь-Шанского (СПб. 1910) и «Военно-статистическом обозрении Российской империи» (СПб. 1849). Стоит отметить, что указанная литература содержит подробные сведения о количестве дорог и их направлениях, однако значение этих путей сообщения для социально-экономического развития региона не рассматривается. В этом же контексте «Лозово-Севастопольская железная дорога в коммерческом отношении» (Харьков. 1896) может быть использована лишь опосредованно.

Ценный материал собран в работах таких известных краеведов и исследователей, как В.Х. Кондараки «Универсальное описание Крыма» (Николаев. 1873) и А. Маркевич «Таврическая губерния во время Крымской войны» (Симферополь. 1905). В приведенных изданиях представлены материалы, опираясь на которые, можно говорить о проблемах полуострова в различных сферах жизнедеятельности в дореволюционный период. Несмотря на большую практическую значимость указанных работ, в контексте заявленной научной тематики они могут использоваться лишь фрагментарно. Связано это с особенностями описания событий и их авторской трактовкой.

Изучение отдельных аспектов истории Крыма началось еще в середине XIX в. На страницах периодических изданий «Северная пчела» и «Заметки и вести из Севастополя» эпизодически затрагивалась тема Крымской войны и социально-экономическое состояние полуострова на тот момент. Ежемесячные периодические издания «Крымский вестник» и «Севастопольский справочный

листок» содержат небольшие статьи, касающиеся всех сфер жизни полуострова, проблем и достижений местных жителей. Обсуждаются здесь и транспортные проблемы: низкое качество грунтовых дорог, «вечная» проблема увязания телег и лошадей в грязи. Но один из самых волнующих вопросов на страницах крымской периодики конца XIX – XX вв. касался незначительного количества туристов и гостей Крыма, что напрямую связывалось с нерешенностью транспортной проблемы со стороны местных властей.

Несомненный интерес для данной работы имеют статьи исследователя и краеведа В. Кургузова, который неоднократно публиковал свои изыскания относительно развития транспортной системы в Ялте в газетах «Курортный Крым», «Ялтинские вести», «Крымская правда»⁹ и др. Статьи автора раскрывают историю строительства ялтинского порта и его значение для развития города-курорта. Довольно информационный пласт несет «Вестник Таврического земства»¹⁰, на страницах которого обсуждается вопрос массовой эмиграции крымских татар в XIX в. и негативные последствия этого процесса для экономики края.

В 1907 г. в ежемесячном историческом издании «Русская старина»¹¹ были изданы мемуары «Из воспоминаний бывшего крымского помещика». Данный источник представляет интерес с точки зрения политической и хозяйственно-экономической обстановки на полуострове после присоединения Крыма к России. Автор мемуаров очень подробно описал свое пребывание на полуострове. Однако к нашему исследованию данный источник имеет опосредованное отношение в силу его жанровых особенностей.

Комплексная характеристика и привлечение к представленной работе широкой и разнообразной источниковой базы позволяет провести обстоятельное исследование по выбранной тематике и обозначить перспективы ее дальнейшей разработки. Весь комплекс источников, многие из которых впервые введены в научный оборот, дают возможность объективно проследить эволюцию развития путей сообщения полуострова во второй половине XIX в. – 1914 г., выявить причины прогресса и регресса в этом вопросе, а также установить взаимосвязь дорожно-транспортной системы с хозяйственной и туристической отраслями Крыма. Кроме этого, тема исследования важна и как отдельная научная проблема, позволяющая через хронологию развития Крыма понять динамику и трансформацию этнического, культурного и промышленного облика полуострова на стыке XIX – XX вв. в период бурного роста научно-технического прогресса.

⁹ Кургузов В. Взгляд через годы / В. Кургузов // Курортный Крым. – 1991. – 8 августа. – С. 1.; Кургузов В. Город Ялта начинается с порта / В. Кургузов // Ялтинские вести. – 1999. – январь – С. 3.; Кургузов В. За полтора века государственные интересы в Ялте не поменялись / В. Кургузов // Крымская правда. – 2000. – № 7. – С. 1.

¹⁰ К эмиграции татар // Вестник Таврического земства. – 1903. – № 3. – С. 64.; К вопросу о системе хозяйства в Крыму // Вестник Таврического земства. – 1905. – № 18. – С. 102.

¹¹ Русская старина: ежемес. ист. изд. 1907. Т. 131. 640 с.

Комплексное использование источников позволило собрать воедино достаточно репрезентативный фактологический материал, благодаря чему поставленные задачи в ходе исследования были успешно решены.

Научная новизна диссертации состоит в следующем:

1. Установлено, что диссертационное исследование является первой специализированной работой, в которой проведено комплексное исследование процесса становления и развития транспортной системы Крыма в период с середины XIX в. по 1914 г.

2. Введено в научный оборот значительное количество архивных источников, а также отмечены перспективы дальнейших локально-исторических разработок в направлении изучения специфики динамики транспортной системы Крыма в контексте социально-экономического развития региона.

3. Установлено, что Крым до вхождения в состав Российской империи не имел развитой транспортной инфраструктуры. Дорожная сеть была представлена тропами и грунтовыми дорогами, которые в дождливую погоду становились непроходимыми, а транспортное сообщение в этой связи прекращалось; порты же и причалы на тот момент отсутствовали вообще.

4. Сделан вывод о том, что особенности географической обособленности полуострова и специфика ландшафта Южного берега Крыма определили сложности в налаживании транспортного сообщения как внутри полуострова, так и с материковой частью Российской империи.

5. Выявлены причины замедленных темпов экономического и социального развития Крыма в связи с отсутствием транспортной системы на полуострове в первой половине XIX в.

6. Определена роль личностей Г.А. Потемкина и М.С. Воронцова в налаживании транспортной системы полуострова.

7. Представлена тесная связь транспортной системы с хозяйственной и курортной инфраструктурой.

8. Усовершенствована и систематизирована статистическая база туристической отрасли Крыма дореволюционного периода касательно туристических и грузовых перевозок, а также валовой мощности всех видов транспорта полуострова.

9. Впервые выделены этапы формирования дорожно-транспортной инфраструктуры Крыма во второй половине XIX в. – 1914 г.

10. Установлены место и роль «Общего устава российских железных дорог» за 1893 г. на предмет качества пассажирских перевозок в Российской империи.

11. Раскрыта роль Южнобережного шоссе, портов и железнодорожного сообщения в проблемах экспорта и импорта продукции через крымские пути сообщения.

12. Выявлены причины медленного развития транспортной сети на полуострове, связанные в первую очередь с «человеческим» фактором (финансовые махинации, казнокрадство, непрофессионализм чиновников, несовершенство законодательной базы).

Положения, выносимые на защиту:

1. До вхождения в состав Российской империи транспортная система Крыма была представлена узкими горными проходами и немногочисленными тропами. Особенности географического положения региона обусловили направления развития транспорта на полуострове. Специфика местного климата отразилась на формировании дорожно-транспортной системы. Кроме этого негативные последствия Крымской войны (1853 – 1856 гг.) спровоцировали существенные изменения во всех сферах жизни полуострова, а развитие социально-экономической жизни региона обусловило строительство первых дорог, шоссе и причалов для морских судов.

2. Строительство Лозово-Севастопольской железной дороги в 1875 г. дало импульс экономическому и социальному развитию Крыма. В последующем железнодорожная сеть была расширена в феодосийском, керченском и евпаторийском направлениях. Благодаря появлению железной дороги транспортная сеть связала не только отдаленные районы Крыма, но и полуостров с материковой частью империи.

3. Эволюция транспортных средств на полуострове наиболее ярко выразилась в наземном транспорте, пройдя путь от мажары, омнибуса, кареты, фаэтона, коляски, линейки, экипажа, ландо до скоростного автомобиля. Развитие транспортной сферы сопровождалось законодательными нормами и правилами езды по крымским дорогам. Эволюция всех видов транспорта в Крыму во второй половине XIX в – 1914 г. носила системный характер. С появлением портов и станций Лозово-Севастопольской железной дороги практически одновременно строились и подъездные пути к ним. Строительство современных портов и портовых сооружений, а так же направления основных шоссе и железнодородного полотна обозначили ведущие направления грузовых и пассажирских перевозок.

4. С середины XIX в. Крым стал использоваться в оздоровительных и туристических целях. Развитие этих направлений вплотную зависело от повышения комфорта транспортной коммуникации с материковой частью Российской империи и улучшением инфраструктуры в целом, о чем свидетельствуют статистические данные, представленные в работе.

5. Для Крыма XIX в. стал «переломным» в вопросах трансформации хозяйственного и социального развития. Связано это было в первую очередь с массовыми эмиграциями крымских татар и масштабной колонизационной политикой государства, направленной на решение одной из основных проблем полуострова – демографической. Колонисты из Италии, Германии, Греции, Болгарии и других стран строили новые предприятия, организовывали крупные частные хозяйства, тем самым позитивно повлияли на решение транспортной проблемы на полуострове.

6. Географическое положение крымского полуострова кроме сухопутных и железных дорог предопределило активное использование морского транспорта. Посредством пяти морских портов: севастопольского, феодосийского, евпаторийского, керченского и ялтинского осуществлялся импорт и экспорт зерновых и прочих товаров.

Соответствие диссертации Паспорту специальностей ВАК.

Квалификационная работа выполнена в рамках специальности 07.00.02. – Отечественная история. Область исследования: п.10 – Национальная политика Российского государства и ее реализация. История национальных отношений; п. 11 – Социальная политика государства и ее реализация в соответствующий период развития страны; п. 21 – История экономического развития России, ее регионов.

Теоретическая значимость заключается в комплексном анализе истории развития транспортной системы Крыма во второй половине XIX в. – 1914 г. с привлечением обширной историографии и значительного количества опубликованных и неопубликованных источников. В процессе рассмотрения искомой проблемы решались некоторые вопросы, касающиеся эмиграционного движения крымских татар, особенностей хозяйственного развития полуострова и специфики становления туристической отрасли в Крыму. Представленные в работе материалы могут упрочить и расширить знания в контексте транспортной системы Крыма.

Практическая значимость диссертации заключается в возможности использования основных ее положений и материалов в дальнейших исторических исследованиях, посвященных истории России и Крыма в период второй половины XIX – начала XX вв. Собранные материалы могут стать основой при подготовке научных работ и учебных пособий по истории Крыма, крымоведению, краеведению, севастополеведению.

Апробация результатов: основные положения и результаты работы апробированы на различных международных и областных научно-практических конференциях и изложены в 19 научных публикациях. В их числе три статьи, опубликованные в журналах, входящих в перечень ВАК Украины (5 п. л.) и одна статья в журнале, входящем в перечень ВАК Российской Федерации (1, 5 п. л.). Общий объем публикаций – 10 п. л. В докладах и сообщениях Международных конференций – 7; Всеукраинских конференций – 3, (одна во Всероссийской); региональных – 3; межвузовских – 2.

Структура работы определена в соответствии с целью и задачами исследования и имеет проблемно-хронологический характер. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, библиографии и приложения.

2 ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во **введении** обоснована актуальность темы исследования, показана степень изученности проблемы, определены объект, предмет, хронологические и территориальные рамки, сформулированы цель и задачи диссертации, определены научная новизна и практическая значимость, проанализирована источниковая база, охарактеризована теоретико-методологическая база работы.

В первой главе «Формирование транспортной системы Крыма в XIX – начале XX вв.» дан анализ развития сухопутных и морских путей сообщения во второй половине XIX в. – 1914 г. и рассмотрено появление нового вида транспорта в качестве железной дороги. Кроме этого раскрыто значение

развития сухопутного, морского и железнодорожного транспорта в социально-экономической жизни полуострова.

В первом параграфе *«Развитие сухопутных и морских путей сообщения на полуострове»* выяснена позиция власти относительно решения проблемы дорожно-транспортного сообщения на полуострове. В этой связи выявлено два основных вида сообщения в середине XIX в. – сухопутное и морское. С присоединением Крыма к России генерал-губернатор Г.А. Потемкин активно решал множество проблем обустройства полуострова, но в связи с демографическими сложностями, до кардинального решения дорожного вопроса дело не дошло. С непосредственным участием М.С. Воронцова активно налаживалось транспортное сообщение на полуострове. Это привело к тому, что грунтовые дороги расширялись и ремонтировались, строились новые шоссе, усовершенствовалась техническая база дорожных служб. Политика М.С. Воронцова дала свои результаты и уже к середине XIX в. Южный берег Крыма был соединен со степной частью полуострова благодаря строительству Южнобережного шоссе. Важным фактором, сыгравшим положительную роль в деле строительства Южнобережного шоссе стало намерение императора Александра I построить дворец на Южном берегу Крыма. Поэтому уже в 1824 – 1826 гг. шоссейная дорога соединила губернский центр с Алуштой, которая в дальнейшем была продлена до Ялты, а к середине XIX в. достроено шоссе из Ялты в Севастополь. Появление дороги стало хорошим стимулом для развития хозяйства и курортной сферы Южного берега Крыма.

К середине XIX в. почтовые тракты (почтовые тракты – грунтовые дороги, которые использовались для перевозки почтовых сообщений) как вид дорожного сообщения в Российской империи оставались одними из самых удобных путей. Свою стратегическую значимость почтовые тракты проявили во время Крымской войны (1853 – 1856 гг.), когда особое значение имела скорость доставки распоряжений, а войскам и командирам всех рангов было необходимо более оперативно реагировать на изменения в боевой обстановке. Общее состояние трактов до начала войны было не в идеальном виде. В ходе военных действий большинство крымских дорог были разрушены, а новые не строились. По окончании войны правительство Российской империи приступило к решению данной проблемы, что привело к строительству новых шоссе и ремонту старых дорог в 60-е гг. XIX в. Главные южнобережные дороги были заново шоссированы. Они находились в ведении казны и содержались образцово. Путешественники второй половины XIX в. высоко оценивали качество крымских путей сообщения.

Вплоть до революции большая часть южнобережных дорог находилась в государственной собственности. Но наряду с этим в последней четверти XIX в. получило развитие и земское дорожное строительство, что повлекло за собой положительные результаты в социально-экономической жизни Крыма, включая дорожно-транспортную сферу. Тогда же наблюдалось активное развитие морского сообщения, включающее в себя улучшение пристаней и строительство портов, а так же налаживание регулярного пассажирского и грузового морского сообщения. Важным стимулом в процессе формирования

портового комплекса было развитие транспортных сетей. Так по предложению М.С. Воронцова, открылось регулярное пассажирское сообщение по Черному морю. Кроме этого серьезным шагом в налаживании морского сообщения стало открытие в 1860 г. в Таврической губернии «Управления морским ведомством».

Рассматривая порты полуострова можно выделить следующие: ялтинский, феодосийский, евпаторийский, керченский и севастопольский. Значение ялтинского порта достаточно условное. Ни экономической, ни туристической важности он не имел, а лишь обслуживал Большую Ялту с прибрежными поселками. Феодосийский порт в 1820-е гг. являлся главным портом на крымском побережье. Однако к середине XIX в. он нуждался в значительном ремонте. В 1899 г. в Феодосию был перенесен коммерческий порт из Севастополя, что дополнительно оживило внешнеторговые обороты. Наряду с этим важное стратегическое и торговое значение имел севастопольский порт. Так в 1808 г. в Севастополе был открыт коммерческий порт. В начале второй четверти XIX в. портовая торговля занимала одно из ведущих мест в экономике города. Это связано было с тем, что Севастополь являлся самым большим городом в Крыму с населением около 30 тыс. жителей и строительством Лозово-Севастопольской железной дороги. Благодаря хорошей пропускной способности Лозово-Севастопольской железной дороги, к концу XIX в. севастопольский порт вышел на первое место в Крыму по показателям экспорта и импорта товаров и демонстрировал большие объемы грузоперевозок. Вместе с тем в 1890 г. Севастополь был официально занесен в разряд морских крепостей третьего класса. Это стало причиной закрытия в 1894 г. коммерческого порта и практически прекращения торговых операций в Севастополе.

Не меньшее значение для развития полуострова имел евпаторийский порт. В 1829 г. для поддержания городской инфраструктуры и увеличения торговых операций в Евпатории была построена новая, оснащенная всем необходимым пристань. После Крымской войны портовая торговля пришла в упадок. Однако уже к первой четверти XX в. в Евпатории был построен крепкий каменный мол. В 1873 г. евпаторийский порт был лучшей в Европе бухтой и имел все шансы стать центром всей крымской торговли. Несмотря на это, порт имел значение только для евпаторийского и западной части перекопского уездов. В августе 1914 г. он был закрыт в связи с началом Первой мировой войны.

Еще один порт – керченский, открылся в 1821 г. Керченский порт играл важную роль в экономике Крыма. Удачное транзитное положение Керчи на пути между Крымом и Кавказом способствовало развитию порта, однако долгое время никаких масштабных работ по его улучшению не проводилось. Только в 60-70-е гг. XIX в. появились проекты обустройства морского порта в Керчи. Суть их сводилась к углублению морского дна. Однако отсутствие денежных средств не позволяло воплотить эти проекты в жизнь. Вместе с тем, для прохода мелководным Керчь-Еникальским проливом морские суда, при входе в пролив, выгружали часть зерна на баржи, которые следовали за ними в

Черное море, где перегружались в обратном порядке. Это значительно усложняло работу порта. В то же время общий объем торговли через керченский порт постоянно увеличивался. До 1914 г. были разработаны и частично осуществлены работы по обустройству порта и углублению канала. Окончательная реконструкция была осуществлена только в 1916 г.

Во втором параграфе *«Становление железнодорожного сообщения полуострова в контексте общероссийской транспортной системы»* рассмотрено появление законодательной базы в Российской империи относительно нового вида сообщения – железнодорожного. Появление правовых норм повлекло за собой расширение сети железных дорог в Российской империи, а также улучшение качества дорожного покрытия. Для централизации регулирования в вопросах дорожно-транспортной системы 16 июня 1865 г. было образовано Министерство путей сообщения. Функционируя и ранее, с 1820 по 1832 гг. оно называлось «Главное управление путей сообщения», с 1833 по 1842 гг. – «Главное управление путей сообщения и публичных зданий». В 1842 г. был создан отдельный Департамент железных дорог – орган государственного управления, обеспечивавший проведение единой политики в сфере водного, сухопутного и железнодорожного транспорта. Кроме этого, Департамент осуществлял общее руководство транспортным сообщением.

В связи с тем, что международный опыт использования железных дорог показал колоссальные возможности для решения дорожно-транспортных проблем и развития всех сфер социально-экономической жизни россиян, имперские власти уже в середине XIX в. осуществляли активное железнодорожное строительство по всей империи. Переломным моментом в решении данного вопроса стал серьезный просчет в международной политике. Печальные последствия Восточной (Крымской) войны заставили российское правительство серьезно задуматься над конструктивными мерами, которые позволили бы в максимально короткие сроки не только восстановить Крым, но и претендовать на первенство в Европе. Сразу после заключения Парижского мирного договора (1856 г.) последовал ряд законов, непосредственно касающихся строительства железных дорог. Законодательная база по земельным вопросам в свете железнодорожного строительства претерпевала изменения. Благодаря предпринятым усилиям, к третьей четверти XIX в. железнодорожное сообщение связало Крымский полуостров с материковой частью империи. Строительство Лозово-Севастопольской железной дороги в 1875 г. разительно преобразило транспортный облик Крыма. В 1893 г. был утвержден «Общий устав Российских железных дорог», который регламентировал вопросы, касающиеся стоимости проезда, условий предоставляемых услуг и наказания за нарушение правил безопасности на железной дороге. В 1894 г. открылось движение по Джанкой-Феодосийской железнодорожной ветке. 20 февраля 1900 г. начала функционировать ветка Феодосия-Керчь. А в 1915 г. уже осуществлялись перевозки из Симферополя в Евпаторию. К началу XX в. была создана сеть железных дорог на территории полуострова, что в свою очередь ускорило урбанистические процессы и

позволило дешево и быстро добираться в Крым и по полуострову. Появление железнодорожной транспортной системы дало толчок в развитии экономики, социальной и туристической сферы Крыма.

Во второй главе «Транспорт в социальной жизни полуострова» изучена эволюция транспортных средств и приведена статистика туристических перевозок в Крыму.

В первом параграфе *«Эволюция транспортных средств передвижения в Таврической губернии»* представлены основные виды транспорта в XIX – начале XX вв. В первые десятилетия XIX в. Крым был лишен регулярных пассажирских сообщений и общественного транспорта. В ходе научного исследования выявлено, что вплоть до середины XIX в. практически единственным транспортом на полуострове была крымская мажара. Процесс поездки усложнял тот факт, что на руках каждому путешественнику следовало иметь документ в качестве так называемой «подорожной» бумаги, выдававшейся только после уплаты пошлины. Кроме этого от полиции необходимо было получить специальное свидетельство, дававшее право свободного передвижения по дорогам, а также оплатить свой проезд на почтовых лошадях.

К середине XIX в. в связи с расширением дорожно-транспортной системы стало возможным использование всего разнообразия транспортных средств, имеющихся в Российской империи. Так, например, по Крыму можно было передвигаться на дилижансе, карете, фаэтоне, коляске, линейке, экипаже, пролетке, тарантасе. Для перевозки грузов чаще всего использовали массивную подводу, которую называли «полком» или «дрогами». Особое значение имело дилижансное сообщение, которое использовалось в основном для междугородных перевозок пассажиров и почты. В Крыму дилижансы появились благодаря созданию 1 июня 1832 г. дилижансной акционерной компании. Для обеспечения четкого руководства дилижансными перевозками акционеры создали центральную контору, которая размещалась в Карасубазаре, и две малые конторы – в Евпатории и Керчи. Процесс бронирования билетов в транспорте и стоимость проезда отличались в зависимости от престижа и удобства места, занимаемого пассажиром. Не смотря на основательный подход в вопросе налаживания дилижансного сообщения, за полтора года компания понесла убытки. Основной причиной такого положения было недостаточное число пассажиров, особенно в осенние и зимние месяцы. Хотя, по расчетам, именно в этот период спрос на услуги по дилижансным перевозкам должен был повышаться из-за прекращения навигации по морю.

В этот же период на полуострове появились организованные транспортные перевозки и открылось срочно-мальпостное сообщение, что, в свою очередь, привело к значительному числу конфликтов на крымских дорогах. Оперативной реакцией местных властей на это стала выработка правил для регулярных и частных перевозок. Извозный промысел был одним из самых распространенных в Российской империи. Изначально извоз носил стихийный характер. Однако уже во второй половине XIX в. он был оформлен как отдельный вид промысла. Фургоны следовали не по расписанию, а по

наполняемости и двигались со скоростью не более 6 верст в час. Извозный промысел был разделен на два вида: легкой (пассажирский) и ломовой (грузовой).

Конец XIX в. охарактеризовался использованием велосипедного транспорта и открытием трамвайного сообщения. Так, например, 29 августа 1898 г. трамвайная линия начала функционировать в Севастополе. В 1914 г. был запущен первый трамвай в Симферополе и Евпатории. В начале XX в. в Крыму появилось автомобильное сообщение, представленное немногочисленным частным автотранспортном. Однако уже в 1902 г. было открыто автомобильное сообщение Симферополь – Ялта, Симферополь – Карасубазар и Симферополь – Бахчисарай. В 1908 г. разрешение на организацию автомобильного сообщения на основе свободной конкуренции получили более десятка физических лиц и ассоциаций. С появлением автомобильных перевозок возникла необходимость законодательно урегулировать данный вопрос. Связано это было с тем, что к 1914 г. значительно возросло количество пассажиров, которые часто жаловались на произвол и злоупотребления владельцев пассажирских автомобилей относительно качества, а также оплаты предоставляемых услуг. В этой связи местными властями был разработан ряд правил для езды и контроля за перевозками. Вместе с тем, уже через непродолжительное время регулярное автомобильное сообщение позволило быстро, удобно и недорого добираться в разные концы полуострова.

Во втором параграфе *«Статистика туристических перевозок в Крыму во второй половине XIX – начале XX вв.»* выявлены объемы пассажирских и грузовых перевозок основными видами транспорта. В этом случае установлено, что первые путешествия в Российской империи были связаны с познавательными, торговыми, политическими и религиозными целями. Значительный вклад в изучение Крымского полуострова внесли иностранные путешественники. Среди них, стоит отметить: Ибн Батутта, Эвлия Челеби Эфенди, Клеман Николая Эрнста, Шарля Жильбера Ромма и др. С целью изучения географических особенностей полуострова, в Крым активно ехали ученые, естествоиспытатели и путешественники. В этой связи можно выделить ряд имен: К.И. Габлиц, П.С. Палас, Х.Х. Стевен, П.И. Сумароков, Г.И. Радде и др.

Крым конца XVIII – первой половины XIX в. был местом паломничества для многих путешественников в лице монарших особ, государственных служащих, литераторов, художников и т.д. Популяризация Крыма со стороны именитых иностранных и отечественных гостей привела к тому, что желание иметь частную собственность на полуострове постепенно стало приобретать массовый характер, что повлекло за собой строительный бум. Так в Судаче возникла целая колония русских усадеб, среди которых можно выделить имения академика П.С. Палласа, принца Нассау-Зигена и Н.С. Мордвинова. Действительная тайная советница М.А. Нарышкина в 1814 г. стала владелицей Мисхора. В 1820 г. князь М.С. Воронцов приобрел имения Мартьян и Ай-Даниль. В 1824 г. он начал строительство дворца в Алушке.

Во второй половине XIX в. Крым развивался как перспективная здравница. Этому способствовала врачебная практика ряда выдающихся врачей-ученых С.П. Боткина, В.Н. Дмитриева и других. Практика климатолечения дала положительные результаты, которые отразились не только на туристической отрасли, но и на развитии транспортного обеспечения полуострова в целом. В период Крымской войны англичане активно приезжали в Севастополь. Многие англичанки ехали сюда в качестве сестер милосердия, а более состоятельные представители Великобритании посещали полуостров с целью ознакомления с «легендарным» Севастополем.

Развитие дорожного сообщения на полуострове способствовало становлению здесь туристической отрасли. В 1890 г. в Одессе был основан Крымский горный клуб, который занимался естественнонаучными и краеведческими исследованиями, а так же организацией туризма на Южном берегу Крыма. В 1905 г. Крымский горный клуб и Кавказский горный клуб были объединены в Крымско-Кавказский горный клуб, который имел свои отделения в Ялте, Севастополе и Феодосии.

Отсутствие сохранившихся материалов относительно количества туристов и гостей полуострова в середине XIX в. позволило представить общую статистическую картину согласно этого периода. Однако благодаря отчетам и путеводителям конца XIX в. в данном исследовании представлена конкретная ситуация по вопросам пассажирских перевозок в Крыму. Значительный вклад в этом вопросе принадлежит железным дорогам, с появлением которых имело место повышение туристической активности на полуострове. Так, в вопросе результативности пассажирских перевозок посредством железнодорожного сообщения нами выделены три этапа. С 1874 по 1878 гг. (первый этап) наблюдался рост численности пассажиров на Лозово-Севастопольской железной дороге более чем в 2 раза, что объясняется интересом к новому способу передвижения. Второй этап (1880 – 1887 гг.) отличается стабильностью. Одной из причин такого состояния дел могла послужить шаткая политическая ситуация в мире и, то, что технические возможности железной дороги были достаточно ограниченными и уже не удовлетворяли все возрастающий спрос. Планомерный рост количества пассажиропотока с 1887 г. по конец XIX в. стал третьим, на наш взгляд, этапом в вопросе железнодорожных перевозок. В этот период наблюдался рост числа желающих путешествовать по железной дороге. Объясняется это расширением парка железнодорожных составов, появлением новых паровозов, улучшением комфортабельности вагонов, что способствовало увеличению оборотов всей Лозово-Севастопольской железной дороги. Способствовало этому хорошее состояние к концу XIX в. инфраструктуры Крыма, что вызывало повышенный интерес со стороны гостей полуострова. Это подтверждает появление большого количества гостиниц, санаториев, ресторанов и трактиров, клубов и театров, парков и оборудованных пляжей с купальнями.

Не меньшее значение отводилось морскому пути доставления туристов и путешественников в Крым. Так, с появлением железных пристаней и

строительством портов, транспортировка людей и грузов увеличилась в несколько раз, что подтверждается статистическими данными.

Вместе с тем позитивную динамику нарушил военно-политический конфликт, вылившийся в Первую мировую войну. Таким образом, несмотря на значительный прогресс в вопросе дорожного строительства и роста транспортной сети, развитие курортной сферы Крыма все же носило волнообразный характер. Главной причиной этого была политическая нестабильность в стране и мире в целом, повлекшая за собой перебои в развитии экономики и других отраслей отечественного хозяйства.

В третьей главе «Роль транспортной системы в экономической сфере Крыма» рассмотрено экономическое состояние полуострова после его присоединения к России в 1783 г., изменение национального состава, а также трансформация хозяйственной сферы Крыма и влияние ее на рост экспортной торговли. В этой связи прослеживается взаимосвязь социально-экономических показателей с развитием дорожно-транспортной системы региона.

В первом параграфе *«Влияние транспортной системы полуострова на трансформацию его хозяйственной жизни»* анализируются основные причины трансформации крымского хозяйства. В работе над параграфом выявлено, что вследствие миграционных процессов этнический состав полуострова значительно изменился. Волны крымско-татарской эмиграции привели к демографическому кризису. Первая волна выезда крымских татар была связана с присоединением Крыма к Российской империи (1783 г.). Некоторые жители полуострова были не согласны с данным историческим фактом и видели себя только в мусульманском мире. Они не хотели менять привычный уклад жизни, в результате чего эмигрировали в Турцию. Наиболее массовый выезд крымских татар имел место во время и после Крымской войны, в частности в период с 1854 по 1862 гг. это было связано с сильными разрушениями в результате военных действий и как следствие – резким снижением уровня жизни местного населения. Кроме того, многие крымские татары были против войны с Турцией и не хотели воевать с единоверцами. Две последующих волны (1873 – 1877 гг. и 1892 – 1894 гг.) не являлись столь массовыми. Объясняется это тем, что со второй половины XIX в. и до начала XX в. не происходило глобальных событий в регионе. Миграция была связана скорее с конфликтными ситуациями между крымскими татарами и русскими помещиками, на землях которых располагались татарские хозяйства. Пятая волна активной эмиграция крымских татар в период 1901 – 1904 гг. объясняется нестабильной политической ситуацией в Российской империи, которая привела к буржуазно-демократической революции 1905 – 1907 гг.

Вместе с тем, правительством были предприняты срочные меры в решении этой проблемы. На освободившиеся земли переселялись представители из других губерний Российской империи, а так же иностранцы: болгары, немцы, итальянцы, греки и др. Переселенцам предоставлялись привилегии: освобождение от различных налогов и повинностей на 8 – 10 лет, ссуда на переезд и земля (участок размером 50 десятин на семью). В связи с этим система хозяйствования в Крыму претерпела значительные изменения, в

том числе, в направлении развития народного хозяйства. Еще одним результатом этого стало основание и развитие таких городов, как Симферополь и Севастополь. На фоне этого быстро развивалась экономика Керчи, Евпатории, Феодосии, Ялты и Алушты.

С точки зрения экономического развития в данном параграфе внимание уделено структуре крымского хозяйства в XIX – XX вв. Так, например, для степного Крыма на тот момент наиболее характерным являлось овцеводство. После утверждения М.С. Воронцова в должности генерал-губернатора новороссийского края активное развитие получило виноградарство, а несколько позже – промышленное виноделие. Во второй половине XIX в. широкое распространение на полуострове получило садоводство и табаководство. В 60-х гг. XIX в. структура сельского хозяйства Крыма претерпела изменения, что позволило Крыму переориентироваться на выращивание выгодных мягких сортов пшеницы. Накануне Столыпинской реформы в регионе преобладало частное землевладение. Значительное место на юге занимало надельное землевладение. В результате проведения Столыпинской реформы на полуострове были уменьшены площади казенного, дворянского и купеческого землевладения. За счет этого увеличился размер крестьянской земельной собственности. Накануне Первой мировой войны она составляла 56% всей территории Таврической губернии. Сказались эти процессы и на становлении и развитии транспортной системы. Благодаря ее появлению стимулировались эволюционные моменты в экономической и хозяйственной сферах Крыма.

Во втором параграфе *«Использование транспортного потенциала Крыма во внутренней и внешней торговле»* показана роль транспортной системы полуострова в контексте внутренней и внешней торговли. Строительство удобных путей сообщения в Крыму повлекло за собой активный рост экспорта и импорта. Появление большого количества торговых компаний и экспортных фирм, прокладка новых и ремонт старых дорог, увеличение пароходного флота, а так же реконструкция основных портов Крыма (севастопольского, феодосийского, евпаторийского, керченского и ялтинского) привели к значительному увеличению портовой торговли. На протяжении XIX в. на Черном море был создан ряд пароходных обществ таких, как «Русское общество морского, речного, сухопутного страхования и транспортировки кладей», «Общество пароходства по Дону, на Черном и Азовском морях», «Общество Добровольный флот», «Пароходство Ф.К. Звороно и Э.С. ди-Поллоно», «Русское общество Коммерческого пароходства», «Акционерное общество «Океан», «Российское транспортное и страховое общество», «Пароходство «Петр Регир и сын», «Пароходство «Х. Феофани и др.», «Пароходство Т. и Э. Карапатницких». Крупнейшим торговым предприятием на тот момент являлось «Русское общество пароходств и торговли», созданное после заключения Парижского мирного договора в 1856 г. Благодаря активным действиям местных властей, практически сразу после окончания Крымской войны возобновились торговые связи с Грецией, Францией, Англией, Сардинией, Турцией и др. В середине 90-х гг. XIX в. возникли первые монопольные объединения в морском транспорте. Партнерские стороны

устанавливали единые тарифы, разделяли сферы деятельности, а также вели переговоры об условиях перевозок грузов и пассажиров. Таким образом, торговля Крыма во второй половине XIX – начале XX вв. носила как централизованный государственный характер, так и хаотичный, стихийный, имевший место «за рамками закона». Это, на наш взгляд, объясняется, во-первых, отсутствием в законодательной базе о российской торговле возможностей и условий для мелких торговцев; во-вторых, тем, что вся торговая система в середине XIX в. не только в Крыму, но по всей России требовала серьезных корректив, которые могли бы ее привести в более гибкое, совершенное состояние. В данном параграфе рассмотрено значение крымских портов в отечественной экономике, а так же представлены основные виды экспортируемых и импортируемых товаров.

В **Заключении** на основе массива обработанных источников и литературы сформулированы основные выводы и результаты исследования:

1. Активное строительство дорожно-транспортного комплекса на полуострове началось только в 20-х гг. XIX в. На смену грунтовым дорогам стали приходиться шоссейные. В первую очередь были шоссированы три основные магистрали: от Перекопа до Севастополя, от Симферополя до Керчи и от Симферополя до Евпатории. Не меньшее стратегическое значение имело строительство Южнобережного шоссе, впервые связавшего степной Крым с побережьем, излюбленным местом отдыха русских царей и знати. Таким образом, новый виток в вопросах транспортного сообщения наблюдался в 60-е гг. XIX в., когда шоссирование дорог полуострова приобрело серьезные масштабы в количественном и качественном смысле. Ввиду географических особенностей, кроме сухопутных путей сообщения, в Крыму предполагалось активное использование морского транспорта.

2. Становление и развитие железнодорожного сообщения на полуострове проходило непросто. Многократно жители Крыма ходатайствовали о проведении железных дорог к Феодосии, Евпатории, Керчи и Ялте. Довольно удачные проекты многих инициативных крымчан оставались не реализованными вследствие бюрократических препятствий. Негативно на решении вопроса железнодорожного обеспечения сказывались внешнеполитические конфликты Российской империи. Финансовые сложности также не обходили стороной полуостров. Однако, несмотря на все проблемы и препятствия, в начале XX в. в Крыму уже действовала Лозово-Севастопольская железная дорога с ответвлениями на Керчь, Феодосию и Евпаторию. Благодаря этому железнодорожной сетью были связаны основные торговые центры полуострова, а также другие регионы империи. В свою очередь железнодорожные коммуникации стали играть главную роль среди всех видов транспорта, и к началу XX в. обеспечивали реализацию большей части товарооборота и более половины пассажирооборота от всех транспортных перевозок в Российской империи.

3. Начало XIX в. охарактеризовано значительной стоимостью грузовых и пассажирских перевозок. Помимо крымской мажары, по дорогам Крыма на тот момент можно было передвигаться на почтовых лошадях. Кроме высокой

стоимости проезда, в начале XIX в. значительной проблемой являлось плохое состояние дорог, что, в свою очередь, диктовало незначительное разнообразие видов транспорта. Однако в последствие благодаря заметному прогрессу в отношении качества сухопутного сообщения во второй половине XIX в. появилась возможность использования современных средств передвижения. Так, например, значительным шагом на пути повышения интенсивности грузопассажирских перевозок стало использование автомобилей. С появлением разнообразного транспорта и увеличением количества перевозок наметился прогресс и в законодательной базе относительно этой новой для России отрасли. В данном случае местными властями был разработан ряд правил для передвижения и контроля за перевозками.

4. Становление транспортной системы Крыма в контексте социально-экономического развития региона, напрямую связано с туристической сферой. Анализируя влияние развития транспортной системы на становление туризма в Крыму стоит отметить, что путешественники на полуострове были достаточно редким явлением вплоть до середины XIX в. (за исключением царской семьи, ее подданных, богатого купечества и дворянства). В числе первопричин – неудовлетворительное состояние путей сообщения и обязательное наличие специальных документов (так называемых «подорожных бумаг»). Однако с налаживанием сухопутного и морского сообщения русская знать вслед за царем начала строить поместья и усадьбы на полуострове. В результате усовершенствования подъездных путей с середины XIX в. поездки в Крым стали достаточно частым явлением, правда, пока для «высшего сословия». В третьей четверти XIX в. на полуостров активно приезжала интеллигенция: писатели, художники, артисты. Таким образом, следует заметить, что к концу XIX в. туризм в Крыму выделился как отдельная отрасль в социокультурной жизни региона. Подтверждением тому могут быть результаты деятельности туристической отрасли в последней четверти XIX в. – первом десятилетии XX вв., когда Крым вышел на первое место в России как наиболее посещаемый курорт.

5. Анализируя состояние социально-экономической жизни полуострова в XIX в., следует отметить, что, вследствие массовой эмиграции крымских татар и негативных факторов Крымской войны к середине XIX в. экономика Крыма оказалась в кризисном положении. Сложившаяся веками система хозяйствования была разрушена. В этой непростой ситуации царское правительство предприняло ряд мер для нормализации хозяйственной жизни и экономики в целом. Интеграция «новых» южных земель в экономическую систему империи предполагала их скорейшее преобразование в эффективный центр хозяйственного развития. Масштабная колонизационная политика рассматривалась властями как один из инструментов в достижении указанной цели, как эффективная стратегия устойчивого экономического развития региона. Колонисты строили новые предприятия, организовывали крупные частные хозяйства, используя для этого новейшие методики и разработки во всех отраслях человеческой деятельности. Большое значение для полуострова имело привлечение инвестиций.

б. Социально-экономическое развитие Крыма повлекло за собой не только необходимость налаживания всех видов транспортных систем, но и колоссальные возможности в вопросах становления как внутренней, так и внешней торговли края. Крымская война (1853 – 1856 гг.) явилась основным показателем состояния дел в стране. Постепенное сворачивание послевоенных торговых льгот, отток крымских татар и заселение Крыма жителями из других губерний России и зарубежья, а также кардинальное изменение законодательной базы, регламентирующей работу системы внутреннего рынка империи и развития транспортной системы, непосредственно влияли на темпы развития торговли в Крыму. Масштабное дорожное строительство стало результатом шоссирования основных торговых путей и проведения сети железнодорожных коммуникаций. Модернизация крымских портов отразилась на качестве доставляемых грузов. В итоге торговые связи были налажены с Турцией, Голландией, Италией, Англией, Грецией, Сардинией и другими странами. Благодаря всем этим эволюционным процессам, к началу XX в. товарно-промышленное развитие Крыма достигло своего апогея.

Данное комплексное исследование, посвященное развитию транспортной системы Крыма во второй половине XIX в. – 1914 г. открывает перспективы дальнейшего изучения вопросов становления и развития туристической отрасли на полуострове, а также дает возможность использования представленного научного материала в качестве исторического опыта в контексте становления рекреационной системы Крыма на современном этапе.

Основные положения диссертации отражены в следующих публикациях автора:

Публикации в журналах, рекомендованных ВАК для апробации результатов диссертационного исследования:

1. Полянская, Е. С. Роль и значение крымских портов в хозяйственном освоении Таврической Губернии / Е. С. Полянская // Література та культура Полісся. Історико-соціальні та культурні процеси України і Полісся в сучасних дослідженнях; відп. ред. і упоряд. Г. В. Самойленко. – Ніжин: НДУ ім. М. Гоголя, 2012. – Вип. 69. – С. 182–194.

2. Полянская, Е. С. Источники и историография развития транспортной инфраструктуры Крыма во второй половине XIX – начале XX в. [Текст] / Е. С. Полянская // Гілея: Науковий вісник. Збірник наукових праць / Гол. ред. В. М. Вашкевич. – К: ВІР УАН, 2013. – Вип. 74 (№ 7). – С. 131–134.

3. Полянская, Е. С. Источники по истории развития транспортной инфраструктуры Крыма во второй половине XIX в. – 1920 г. [Текст] / Е. С. Полянская // Збірник наукових праць. Серія «Історія та географія. / Харк. нац. пед. ун-т ім. Г. С. Сковороди. – Харків: Колегіум, 2013. – Вип. 48. – С. 175–181.

4. Полянская, Е.С. Значение путей сообщения в хозяйственном освоении Крыма после присоединения к Российской империи / Е. С. Полянская // Теория и практика общественного развития. Научный журнал. – Краснодар, 2015. – № 3 – С. 93 – 96.

Статьи в других научных изданиях, материалы конференций

5. Полянская, Е. С. Становление и развитие железнодорожных коммуникаций в Крыму (II пол. XIX – нач. XX вв.) [Текст] / Е. С. Полянская // Материалы IV Всеукраинской (VII Всекрымской) научной конференции молодых ученых «Молодая наука – 2011» (11 ноября 2011 г.); отв. ред. А. В. Горбань. – Симферополь, 2011. – С. 196–198.

6. Полянская, Е. С. Организация работы и состояние почтового сообщения в Таврической губернии во время Крымской войны / Е. С. Полянская // Збірник наукових праць. Серія «Історія та географія» / Харк. нац. пед. ун-т ім. Г. С. Сковороди. – Харків : Колегіум, 2012. – Вип. 45. – С. 171–174.

7. Полянская, Е. С. Предпосылки создания путей сообщения на Южном берегу Крыма во II пол. XIX в. [Текст] / Е. С. Полянская // Матеріали I всеукраїнської науково-практичної конференції з міжнародною участю: «Історико-філософські читання молодих учених» (12 квітня 2012 року). – Суми: Вид-во СумДПУ ім. А. С. Макаренка, 2012. – С. 108–111.

8. Полянская, Е. С. Первый шаг становления Ялтинского порта: строительство каменного мола [Текст] / Е. С. Полянская // Збірник матеріалів міжвузівської науково-практичної конференції [«Методичні аспекти розвитку історично-правової освіти на сучасному етапі», 29 лютого 2012 року, ЄІСН РВНЗ «КГУ» (м. Ялта). – Євпаторія, 2012. – С. 105–112.

9. Полянская, Е. С. Вивчення організації роботи поштового сполучення в Таврійській губернії від час Кримської війни у краєзнавстві / Е. С. Полянская // Тенденції розвитку вищої освіти в Україні: Європейський вектор. – Ялта, 2012. – Ч.4. – С. 106 – 108.

10. Polyanskaya, E. S. Trends ground vehicles in the Tauride Province (XIX – early. Twentieth century.) / E. S. Polyanskaya // Black Sea : scientific journal of academic research. Part A : Agricultural, historical and natural sciences. Tbilisi. – 2013. – P. 27–31.

11. Полянская, Е. С. Развитие транспортной инфраструктуры Крыма со II пол. XIX – XX в. (по материалам заседаний Таврического губернского земского собрания) [Текст] / Е. С. Полянская // Науковий діалог «Схід-Захід». Матер. II всеукр. наук. конфер. з між нар. участю. (м. Бахчисарай, 12 жовтня 2013 р.): у 4-х частинах. – Дніпропетровськ: Видавництво «Інновація», 2013. – ч. 3. – С. 150–152.

12. Полянская, Е. С. Особенности пассажирских перевозок в Крыму [Текст] / Е. С. Полянская // Сборник научных трудов Sword. – Выпуск 3. Том 41. – Иваново: МАРКОВА А. Д., 2013. – С. 16–22.

13. Полянская, Е. С. Нереализованные проекты дорожного строительства в Крыму [Текст] / Е. С. Полянская // IV Международная научно-практическая конференция «Историко-культурное наследие Причерноморья: изучение и использование в образовании и туризме» (Ялта, 25-26 апреля 2013 г. – Ялта, 2013. – С. 45–47.

14. Полянская, Е.С. Развитие сети железнодорожного сообщения в Крыму во второй половине XIX – начале XX вв. / Е. С. Полянская // Актуальные

проблемы современной науки. IV Международная научно-практическая конференция (Алушта, 27-30 апреля 2015 г.); гл. ред. О.Б. Бигдай. – Алушта, 2015. – вып.4. – Т.1. – С. 59 – 62 .

15. Полянская, Е.С. К вопросу о системе дорожного сообщения в Крыму: Южнобережное шоссе (конец XIX – начало XX вв.) / Е. С. Полянская, С.П. Шендрикова // V международная научно-практическая конференция «Фундаментальная наука и технологии — перспективные разработки» (24-25 февраля 2015 г.). – North Charlston, USA, 2015. – С. 30 – 38.

16. Полянская, Е.С. Государственный архив Республики Крым как источник по изучению путей сообщения в Евпатории во второй половине XIX – начале XX вв. / Е. С. Полянская // Перспективы развития научных исследований в 21 веке: сборник материалов 8-й международной науч.-практ. конф. (г. Махачкала, 28 июня 2015 г.). – Махачкала: ООО «Апробация», 2015. – 126 с.

17. Полянская, Е.С. Этапы формирования дорожно-транспортной системы в Крыму (вторая половина XIX в. – 1914 г. / Е. С. Полянская // 21 век: фундаментальная наука и технологии: сборник материалов 7-й международной науч.-практ. конф. (7-8 сентября 2015 г.). – North Charlston, USA, 2015. – С. 12 – 14.

18. Полянская, Е.С. Транспортная система Крыма в период Крымской войны (1853–1856 гг.) / Е. С. Полянская // Человек и общество в условиях войн и революций: сборник материалов II всероссийской научной конференции (15 декабря 2015 г.). – Самара, 2015. – С. 141 – 145.

19. Полянская, Е.С. К вопросу о туристических клубах в Крыму: исторический аспект / Е. С. Полянская // Молодая наука: сборник трудов научно-практической конференции (5-6 ноября 2015 г.). – Симферополь, 2015. – С. 311 – 314.

Полянская Елизавета Сергеевна

**РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ КРЫМА ВО ВТОРОЙ
ПОЛОВИНЕ XIX в. – 1914 г.**

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических наук

Подписано к печати 01.07.2016 г. Формат 84x108/32
Бумага офсетная. Гарнитура Times New Roman.
Уч.-изд. лист. 1,4. Тираж 100 экз. Зак. № 85.

РИО ГПА, 298635, Республика Крым,
г. Ялта, ул. Севастопольская, 2
тел. (0654)32-30-13