

УДК 911.3:339.9(477.75)

Кузьмина О.М.

**ТИПОЛОГИЯ ГОРОДОВ – ЦЕНТРОВ ЛОКАЛИЗАЦИИ
ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ КРЫМСКОГО МЕЗОРЕГИОНА
(ПО ВРЕМЕНИ ВОЗНИКНОВЕНИЯ И НАИБОЛЬШЕЙ АКТИВНОСТИ
ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ)**

Постановка проблемы изучения внешнеэкономических связей на мезорегиональном уровне. Для сохранения уникальности Украины в системе мирохозяйственных связей необходима научно-обоснованная стратегия специализации хозяйственного комплекса государства. Выстроить такую стратегию позволяет процесс изучения разнообразных факторов формирования внешнеэкономических связей на уровне отдельных регионов страны, а также выявление механизма их преобразования в товар для мирового рынка. Исследование такого явления как внешнеэкономические связи собственно и заключается в раскрытии территориальной специфики преобразования факторов регионального развития в систему экономических отношений различного пространственного охвата.

Анализ последних исследований и публикаций по проблеме изучения внешнеэкономических связей Крымского мезорегиона. В 20-х годах XX века в России появился ряд работ связанных с необходимостью обобщения внешнеэкономических связей, как результата географического разделения труда, оценить пройденный путь, наметить перспективы дальнейшего развития. Об этом писал эконом-географ В.Э. Ден [2], М. Коган и И. Шекман [6], а также Н.П. Ракицкий, оценивая экспортный потенциал Крыма [9]. Исследования внешнеэкономических связей в СССР, касающиеся Крыма, проводились в основном историками, изучавшими внешнюю торговлю Крыма конца XIX – начала XX веков. В советской литературе по истории внешнеэкономической деятельности значительный шаг вперед в изучении всей черноморско-азовской торговли был сделан в исторических работах В.А. Золотова [3], Ф.П. Кунцевича [7]. В современной исторической литературе наибольший интерес представляют работы П.Н. Марциновского [8] по внешней торговле Крыма конца XIX – начала XX веков.

Выделение нерешенных ранее частей проблемы изучения типологии городов-центров локализации внешнеэкономических связей Крымского мезорегиона. Феномен внешнеэкономических связей имеет ярко выраженную региональность. Это означает, что географы имеют полное право на собственную нишу в исследовании этого рода объектов. Региональность внешнеэкономических связей проявляется в ходе сравнительного анализа процессов хозяйственного освоения конкретного региона и системы его взаимосвязей с миром. Можно считать, что внешнеэкономические связи – это продукт хозяйственного освоения рынка, в них как в зеркале отражается региональная уникальность. Однако

проблема региональной уникальности внешнеэкономических связей и их трансформационной роли в хозяйстве отображена в социогеографических работах недостаточно. Не составляет исключения в этом отношении и Крымский мезорегион. Его внешнеэкономические связи всегда были традиционным объектом исследования экономистов и историков.

Формулирование целей статьи. Таким образом, главная задача данной статьи определить исторические этапы развития городов-центров локализации внешнеэкономических связей и проследить какие изменения под их воздействием происходили в структуре хозяйства Крымского региона. В этой статье более подробно будет раскрыт исторический признак типологии центров и районов внешнеэкономических связей Крымского мезорегиона, предложенной в предыдущей статье в данном журнале, как время возникновения и наибольшая активность функционирования античных, средневековых, периода новой и новейшей истории городов – центров локализации внешнеэкономических связей (ВЭС) (рис.1,2).

Рассмотрение типологии городов-центров локализации внешнеэкономических связей Крымского мезорегиона (по времени возникновения и наибольшей активности функционирования). Начальный этап развития внешней торговли происходил в городах древневосточных и античных государств, именно в этот период зарождался шелковый путь, связывавший Средиземноморье с Китаем. Поэтому в Крымском мезорегионе целесообразно начать выделение городов – центров ВЭС, возникших в Античный период (VI в. до н.э. – IV в. н.э.). В то время в Греции быстро росло население и количество городов с довольно развитыми ремеслами, которые требовали регулярного обеспечения их продовольствием и сырьем. Освоение новых земель могло не только удовлетворить эти потребности, но и позволить продавать ремесленные изделия и некоторые виды сельскохозяйственной продукции греческих городов. Следовательно, в ходе греческой колонизации на побережье Крымского полуострова возникли крупные города, развитию которых способствовала активная морская торговля с метрополией. Основными центрами ВЭС этого периода были такие крупные города, как Херсонес, Пантикапей, Феодосия, Керкинитида, Неаполь Скифский.

Наиболее значимым центром ВЭС являлся Херсонес, возникший в V веке до н.э. на юго-западном побережье Крымского полуострова. Он имел наиболее выгодное географическое положение среди всех городов Крыма, особенно в транспортном и стратегическом отношении. Это был “вечный” торговый посредник и форпост цивилизации Греции, Рима и Византии. В состав Херсонесской хоры, после ослабления Скифского государства, вошли земли западного и северо-западного Крыма, в том числе в IV – II вв. до н.э. – Керкинитида (Евпатория), основанная в конце VI – начале V вв. до н.э., через нее шла торговля со скифами. Возник и новый город Калос Лимен (на месте современного пос. Черноморского) и целый ряд поселений различного типа, которые снабжали Херсонес, главным образом, хлебом. Вывозились из Херсонеса также вино, рыба, соль и другие товары.

Феодосия, как один из самых крупных полисов Боспора являлась сильным конкурентом Пантикапея. Вообще же сельское хозяйство, промыслы и ремесла носили товарный характер в хозяйстве Боспора, который был одним из основных поставщиков зерна и других продовольственных товаров в Грецию, особенно в Афины. О размахе хлебной торговли Боспора с Афинами говорит тот факт, что ежегодный экспорт боспорского хлеба составлял около 17 тыс. тонн.

Крупным не греческим центром торговли был Неаполь Скифский, возникший как столица позднескифского государства в III в. до н.э. В этот город поступала пшеница со всей Крымской Скифии. Торговые связи осуществлялись в основном через Херсонесского посредника. Торговля у скифов носила меновой характер (бартер), денежные отношения не получили широкого развития. Так как государства, осуществлявшие между собой торговлю, принадлежали к разным экономическим формациям. Скифы экспортировали хлеб, шерсть, шкуры, мед, воск. В обмен они получали дорогое вино и оливковое масло, черепицу, стеклянную и краснолаковую посуду, золотые украшения и дорогие ткани [4,11].

В период Раннего Средневековья (IV – XIII вв. н.э.) благодаря выгодному географическому положению Крыма между Европой и Азией (проходил Великий Шелковый Путь), между Северными регионами Европы и Ближним Востоком (путь из варяг в греки), на пересечении сухопутных и морских путей на полуострове снова активизировалась торговля. Следствием этого было возрождение главного центра ВЭС Крыма – Херсона (Херсонеса) (V – X вв. н.э.), основные связи которого замыкались на Византию. В V – VII вв. Херсон становится центром относительно большого района оседлого земледелия, занимавшего юго-западную часть Крыма, а также большим торговым центром, в котором формируется огреченное население (в отличие от других городов и районов Крыма). С VIII века роль Черноморской морской торговли и причерноморских сухопутных торговых путей начала возрастать, так как арабы закрыли водный путь через Красное море, связывавший ранее Византию с восточными рынками, вследствие чего возрастает и роль Херсона. В конце X века Херсон становится центром посреднической торговли, которая составляла основу экономики города, так как крупного земледельческого района вокруг него уже не было, и хлеб в город ввозился из Южного Причерноморья. Значительную роль в торговле города играл сбыт соленой и вяленой рыбы. Не менее доходной статьей для Херсона была и перепродажа продуктов животноводства. Купцы города покупали их в степных районах и вывозили в Малую Азию. Поставщиками сначала были печенеги, а затем половцы. Также Херсон занимал первое место среди других городов Крыма по привозным изделиям художественных ремесел, предметам роскоши и другим товарам, не производившимся в Крыму.

ТИПОЛОГИЯ ГОРОДОВ – ЦЕНТРОВ ЛОКАЛИЗАЦИИ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ КРЫМСКОГО МЕЗОРЕГИОНА (ПО ВРЕМЕНИ ВОЗНИКНОВЕНИЯ И НАИБОЛЬШЕЙ АКТИВНОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ)

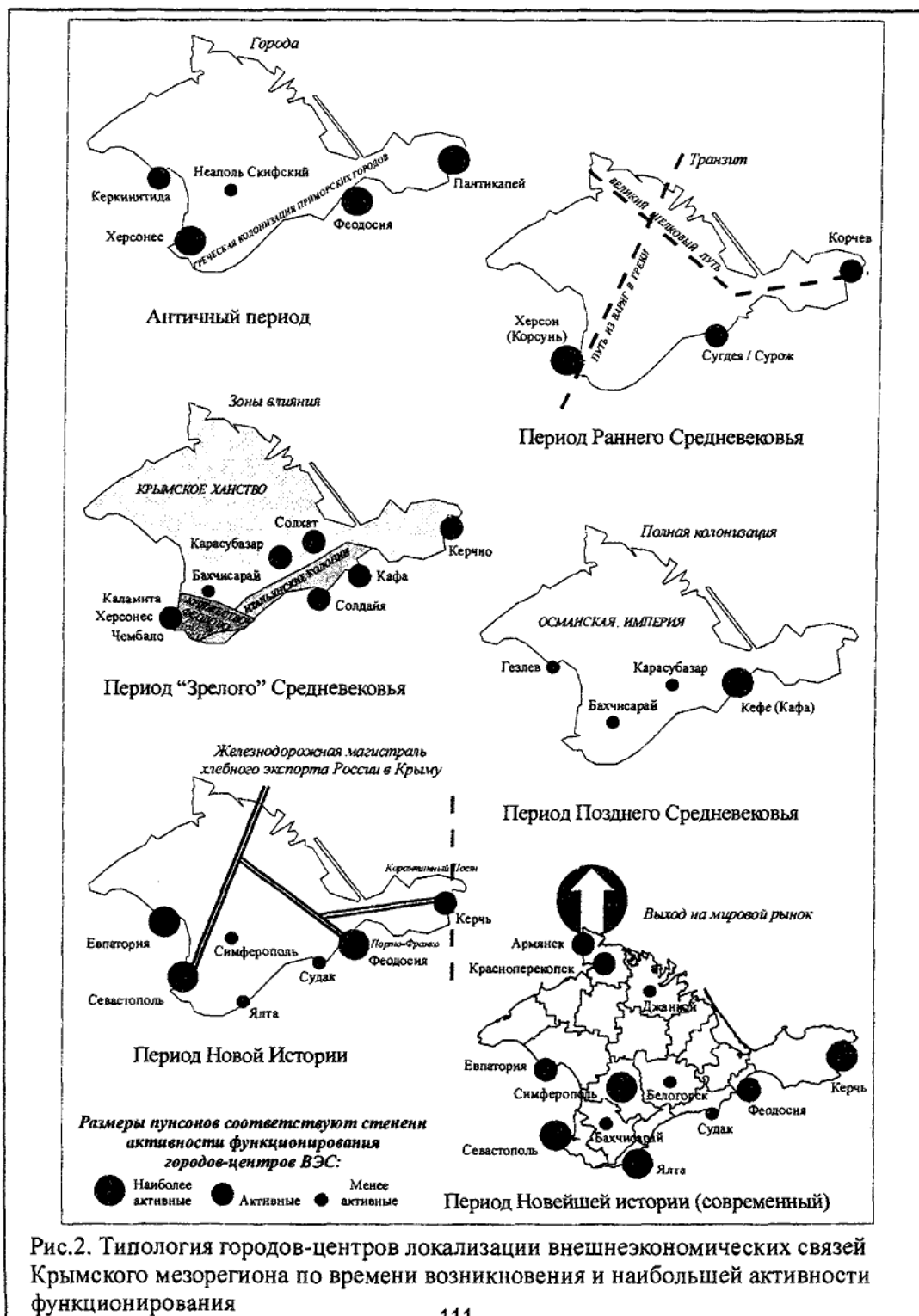


Рис.2. Типология городов-центров локализации внешнеэкономических связей Крымского мезорегиона по времени возникновения и наибольшей активности функционирования

В X – XIII вв. оживилась торговля портовых городов Корсунь (Херсонес) и Корчев (Керчь), через которые везли лес, зерно, шерсть, кожи. В это время возникает еще один центр ВЭС – Сугдея / Сурож (Судак), который становится к середине XII века главным политическим и торговым центром. А Корсунь остался в стороне и стал играть второстепенную роль. Его восточные земли вышли из-под контроля; территория продовольственной и сырьевой базы, а также рынок сбыта ремесленных изделий перешли к Мангупскому княжеству. Еще некоторое время Корсунь оставался торговым портом, но росли и укреплялись новые города, которые приобретали более важное значение для торговли. Таким образом, к концу этого периода Корсунь (Херсонес) из транзитного торгового центра превратился в торгово-ремесленный центр небольшой области [4,10,11].

В период “Зрелого” Средневековья (XIII – XV вв.) Крым был разделен на зоны влияния между тремя сторонами: генуэзцами (на южном побережье), Княжеством Феодоро (на юго-западе Крыма) и Крымским ханством (вся остальная часть полуострова), что повлекло за собой образование новых и возрождение старых городов-центров ВЭС.

Проникновение в Крым в 1224 году монголо-татар и образование Крымского Юрта Золотой Орды, приводит к захвату Херсонеса и ряда пещерных городов Юго-западного Крыма. Следовательно, часть территории Крыма полностью исключается из торговых связей. В целом же формирование Золотой Орды и разрыв связей на Шелковом Пути, начиная с XIII в., дали толчок к поиску новых торговых путей, проходящих по заселенным территориям, при этом уменьшилось значение пути из варяг в греки. Это привело к монополизации торговли в портах Крыма итальянцами: сначала венецианцами, а затем – генуэзцами, которые создали систему торговых факторий и основали на месте древней Феодосии порт Кафу. Около 1318 г. генуэзцы утвердились в Херсонесе (на основе договора с Византией); по соглашению с ханами в 1365 г. – завладели Солдайей (Судаком) с округой; Керчью (Керчь); а благодаря договорам 1380, 1381, 1387 гг. – генуэзцы распространили свою власть на все южное побережье Крыма – от Чембало (Балаклава) до Кафы.

С 1380 г. роль Кафы и других генуэзских колоний резко усилилась вследствие ослабления Золотой Орды (после разгрома Мамаю), а также после очередного этапа ослабления в целом Золотой Орды и Крымского Юрта в частности. В Крымском Юрте главным торговым центром был город Солхат (Старый Крым) (XIII – XIV вв.), но его связи замыкались на Кафу. Также в Крымском ханстве в XIII в. возник еще один торговый центр на караванном пути от Перекопа в Солхат, Солдайю, Кафу – Карасубазар (Белогорск).

Правитель княжества Феодоро с 1425 г. на месте возникшего позднее Инкермана основал порт-крепость Каламиту, которая стала опасным соперником в морской торговле для Чембало, Солдайи и даже самой Кафы. В порт Каламиту направлялось множество судов из Византии и стран Средиземноморья. В 1433 - 1434 гг. произошло дальнейшее усиление внешних связей Княжества Феодоро после захвата феодоритами Чембало (Балаклава). С середины XV века сформировавшийся каркас внешнеэкономических связей действовал периодически и ослаблено, так как турками-османами был взят штурмом Константинополь и

**ТИПОЛОГИЯ ГОРОДОВ – ЦЕНТРОВ ЛОКАЛИЗАЦИИ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ
СВЯЗЕЙ КРЫМСКОГО МЕЗОРЕГИОНА
(ПО ВРЕМЕНИ ВОЗНИКНОВЕНИЯ И НАИБОЛЬШЕЙ АКТИВНОСТИ
ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ)**

установился контроль над проливами Босфор и Дарданеллы. Следовательно, путь из варяг в греки и Шелковый Путь функционировали периодически, особенно жесткий контроль над проливами был в период с 1471 – 1475 гг.. Только в 1474 – 1475 гг. была восстановлена основная ветвь пути из варяг в греки через Авлиту и Каламиту [4,10,11].

В период Позднего Средневековья (XV – XVIII вв.) в 1475 г. Османская империя захватила южную часть Крыма, и прекратилось функционирование традиционных торговых путей, восстановить которые она пыталась в течении XVI – XVII веков. Завершилась полная колонизация Крыма, одни старые города-центры ВЭС исчезли, другие возобновили свою деятельность, а также возникли новые центры. В частности, произошел резкий рост значения Кафы, при сильном падении ее торговой роли по двум причинам: монополизация турками всей торговли и ориентация Западной Европы на поиск других путей в Азию. Вследствие Великих Географических открытий произошла смена традиционных торговых путей, проходивших через Крымский полуостров.

Развитие ремесел способствовало росту городов, которые возникли на границе предгорных и степных районов Крыма еще в XVI веке. Наиболее значительными из них были Бахчисарай – столица Крымского Ханства и Карасубазар. Также свою деятельность возобновил Гезлев (Евпатория) [4,11].

В период Новой Истории (XVIII – XX вв.) после присоединения Крыма к России (1783 г.) и до Крымской войны (1853 г.) экспортные возможности Крыма были невелики. Вывозная торговля по своей структуре мало изменилась со времен Крымского ханства, что было обусловлено и слабым развитием земледелия в целом, и незначительным удельным весом населения, которое бы занималось преимущественно выращиванием зерновых культур, и, наконец, традиционно ограниченными возможностями русского торгового флота. В этот период возникает еще два города: Севастополь – на месте бывшего Херсонеса, который в торговом отношении пока еще мало что значил, но имел такую же важную стратегическую функцию форпоста Российской империи; и Симферополь – на месте существовавшего ранее Неаполя Скифского, возникшего как столица Таврической губернии на месте пересечения транспортных торговых путей. В это время важнейшим торговым портом была Евпатория, лидерство которой было обусловлено активной деятельностью караимских купцов, в руках которых находилась вся торговля евпаторийского уезда. Феодосия как город и торговый центр находилась в глубоком упадке. В качестве меры для возрождения торговли с 1798 по 1800 гг. в Феодосии было провозглашено порто-франко с дарованием льгот поселявшимся там иностранным купцам. С началом активного торгового мореплавания по Азовскому морю в 1833 году Керчь окончательно превратилась лишь в карантинный аванпост для иностранных судов, шедших в азовские порты. В этот период из Крыма активно вывозились сырые соленые невыделанные кожи и овечья шерсть. Другие же статьи экспорта оставались незначительными.

По окончании Крымской войны таможенники получили указ о разрешении вывоза за границу на прежнем основании хлеба, овечьих шкур, мяса, сукна, скота

рогатого, лошадей, свиней, хлебного спирта и вина, канатов, веревок, полотна, льна, а также были восстановлены торговые отношения с Францией, Англией, Сардинией и Турцией. И Турция по-прежнему оставалась важнейшим торговым партнером Крыма.

В процессе развития внешней торговли Российской империи, вследствие централизованного управления регионами, функции городов-центров ВЭС либо усиливались, являясь районообразующими центрами, либо ослабевали, либо изменялись согласно общей внешнеторговой политике государства, что сказывалось на общем развитии территории Крымского региона.

К концу XIX века в условиях отсутствия железной дороги Крым с его портами являлся малопривлекательным для континентальных экспортеров. А потому Крымский регион, экспортировавший лишь продукты своего производства, нуждался в дальнейшем развитии и расширении торговых связей, в частности, за счет экспорта зерна из континентальной России. Из военно-стратегических соображений железная дорога была проведена, в первую очередь, не к хлебной Феодосии, а к Севастополю. И все же главной задачей Лозово-Севастопольской железной дороги стало перераспределение части грузового потока в Крым с целью усиления колонизации полуострова, возрождения Севастополя, вывода из застоя собственно крымского сельского хозяйства и внешней торговли. К концу XIX века были заново отстроены флот и Севастополь, завершилась колонизация Крыма, особенно Евпаторийского и Перекопского уездов; были распаханы практически все пригодные для зернового производства земли; проведена железнодорожная линия Джанкой – Феодосия и феодосийский порт был специально переоборудован для приема и отправки хлеба за границу. С 1897 г. функция Севастополя как коммерческого порта (транзитного значения) прекратилась, преобразовавшись в функцию военно-морского порта. А Феодосия с 1898 г. стала занимать место экспортного порта на территории Крыма. После передачи Севастополем Феодосии функций основной экспортной базы полуострова еще более активизировались процессы хозяйственного развития территории, прилегающей к железнодорожной линии Джанкой – Феодосия, от чего, безусловно, выиграл весь Крым. Были построены также и несколько пристаней на Крымском побережье, однако их деятельность так и не смогла развиваться вследствие проявления тенденции стягивания грузов из мелких пунктов в крупные центры: для Феодосийского порта районами тяготения было южное и юго-восточное побережье Крыма с портами Ялта и Судак, а также Симферопольский и Феодосийский уезды. Ялта стала развиваться больше как туристический и культурный центр, чем торговый. Продолжала развиваться инфраструктура внешнеэкономических связей. В Евпатории в 1907 г., а через несколько лет и в Феодосии, учрежденный в 1871 г. Русский для внешней торговли Банк открыл агентства в этих городах и предоставил им право выдачи ссуд и авансов под товары и товарные документы и на другие банковские операции, что значительно улучшило ситуацию на ценовом рынке экспорта зерна [4,5,8].

Таким образом, в течение последней четверти XIX – начале XX вв. вместе с развитием рынка на полуострове проходили процессы структурной трансформации хозяйства, однако, со времени закрытия Севастопольского коммерческого порта,

ТИПОЛОГИЯ ГОРОДОВ – ЦЕНТРОВ ЛОКАЛИЗАЦИИ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ
СВЯЗЕЙ КРЫМСКОГО МЕЗОРЕГИОНА
(ПО ВРЕМЕНИ ВОЗНИКНОВЕНИЯ И НАИБОЛЬШЕЙ АКТИВНОСТИ
ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ)

эти процессы стали более зримы, приобретая новое значение как предмет оценки с точки зрения социально-экономического развития полуострова. Лишь к началу XX века развитие рынка в Крыму достигло того уровня, когда международные торговые связи становились жизненно важными в начале нового этапа социально-экономического процесса. Только перед войной товары, ввезенные через крымские порты, не были бытового значения, не были транзитными, а были функционально предназначены для удовлетворения, в первую очередь, производственных нужд Крыма: германские сельскохозяйственные машины, оборудование для предприятий, автомобили. После 1910 года на полуострове имелся значительный избыток рабочей силы, и созрели все условия для организации фабричного производства; немало фабрик мукомольных, табачных, кондитерских, кирпичные и металлургические заводы были уже открыты.

В период Новейшей истории (XX в.) развитие городов – центров ВЭС происходило в два этапа – советский период (1917 – 1991 гг.: постиндустриальный этап развития мирового хозяйства) и современный период (1991 – 2001 гг.). В советский период экспортная база Крыма постепенно продолжала формироваться. Вообще же территориальная структура экспортного производства СССР во многих отношениях совпадала с общей территориальной структурой экономики страны. Производство продукции на экспорт в различных регионах страны базировалось, прежде всего, на потенциальных возможностях уже сформировавшейся промышленности. Вместе с тем обнаруживается и обратное влияние внешнеэкономических связей на территориальную структуру экспортного производства. В целом хозяйственный комплекс Крыма во времена СССР специализировался на машиностроительной, военной, пищевой промышленности, производстве строительных материалов. В 60 – 70 гг. возникают новые города Красноперекопск и Армянск, экономика которых держалась на экспортноориентированных химических предприятиях, работающих на привозном сырье. А также возникает город Джанкой, который развивался как транзитный центр. А такие города – центры ВЭС как Симферополь, Севастополь, Керчь, Феодосия и Ялта сохранили за собой прежние функции, только Евпатория и Судак преобразовались из торговых в туристские центры.

Современный период отличается всплеском внешнеэкономической активности городов Крыма, которая обусловлена новой внутренней и главное внешней политикой, переменами в политическом устройстве государства: регион получил новый статус – Автономная Республика Крым и город государственного (централизованного) подчинения – Севастополь, который и позволяет осуществлять внешнеэкономические связи на мезорегиональном уровне [1,4].

Из проведенного автором исследования можно сделать следующий **вывод**: внутренняя территория локализации внешнеэкономических связей Крымского мезорегиона имеет четко выраженный опорный каркас, фокусами которого являются городские поселения – центры внешнеэкономических связей и территории, тяготеющие к ним, которые формируются и изменяются под влиянием исторических, экономических, природных факторов. Типологическое изучение

центров и районов локализации внешнеэкономических связей в Крыму показало, что большинство этих структурных единиц было сформировано в исторической ретроспективе в приморских регионах полуострова. Здесь они получили ярко выраженную торговую функцию, сориентированную на последовательное обслуживание потребностей греко-византийской, османской, российской, а затем и советского метрополий. Глубинные территории Крыма либо формировали районы хозяйственного тяготения к приморским центрам, усиливая их торговую функцию, как это было в случае с Херсонесом и его крымской хорой, либо входили в состав транзитных участков более крупных торговых магистралей, как это случилось со Старым Крымом, Феодосией, Судак, Керчью, располагавшихся на траектории Великого шелкового пути. Торговая функция крымских городов имеет ярко выраженную обусловленность историческим процессом смены хозяйственных векторов развития Крыма.

Перспективы дальнейшего исследования заключаются в выявлении особенностей современного состояния центров и районов Автономной Республики Крым, формирующихся под воздействием внешнеэкономических связей, на основе разработанной типологии центров и районов локализации внешнеэкономических связей Крымского мезорегиона.

Список литературы

1. Багров Н.В. Крым: время надежд и тревог. - Симферополь, 1995. – 379 с.
2. Ден В.Э. Положение России в мировом хозяйстве. Анализ русского экспорта до войны. Статистический очерк. – Пг., 1922. – 168 с.
3. Золотов В.А. Хлебный экспорт России через порты Черного и Азовского морей в 60–90 гг. XIX века. – Ростов н/Д, 1966. – 207 с.
4. История Украинской ССР: В 10-ти т. / Гл. редкол. Ю.Ю. Кондуфор (гл. ред.) и др. - К.: Наукова думка, 1981., (Т. 1, 2, 3, 4, 10).
5. Кисловский Ю.Г. История таможи государства Российского. – М.: Автор, 1995. – 288 с.
6. Коган М., Шекман И. Экспортные возможности России. Статистико-экономический очерк. – М., 1922. – 55 с.
7. Кунцевич Ф.П. Экспорт хлеба за границу и его влияние на развитие зернового хозяйства в Таврической губернии в конце XIX - начале XX вв. // Ежегодник по аграрной истории Восточной Европы. – Л., 1968. – С. 263–273.
8. Марциновский П.Н. Проблемы внешней торговли Крыма после Восточной войны (1853 - 1856 гг.) // Новый град. - 1996. - № 2. - С. 94–106.
9. Ракицкий Н.П. Экспортные возможности Крыма // Крым. - 1926. - № 2.-С.20-65.
10. Секиринский С.А. Очерки истории Сурожа IX - XV вв. - Симферополь: Крымиздаг, 1955. - 104 с.
11. Соколенко С.И. Глобальные рынки XXI столетия: Перспективы Украины. - К.: Логос, 1998. - 586

Поступило в редакцию 15.09.2003