

DOI: 10.18287/2542-0445-2024-30-3-54-62



НАУЧНАЯ СТАТЬЯ

УДК 908

Дата поступления: 12.04.2024
рецензирования: 23.05.2024
принятия: 02.09.2024

Торгово-промышленные центры Самарской губернии во второй половине XIX – начале XX века

А.Е. Михайлова

Самарский национальный исследовательский университет имени
академика С.П. Королева, г. Самара, Российская Федерация
E-mail: mixajlova2014@yandex.ru ORCID: <https://orcid.org/0009-0003-1844-9500>

Аннотация: В статье анализируется процесс формирования торгово-промышленных центров Самарской губернии в пореформенную эпоху. Несмотря на наличие научных трудов, в которых освещаются становление и развитие торгово-промышленного предпринимательства в Самарской губернии, представленная в статье тема до сих пор относится к числу неизученных. В научной литературе все еще недостаточно четко определены основные факторы, повлиявшие на это процесс. К числу таких факторов автор причисляет природно-климатические условия, темпы становления и развития земледельческого производства и других отраслей сельского хозяйства, модернизацию транспортной и финансовой инфраструктуры. Источниковую базу статьи составили делопроизводственная документация, справочные и статистические материалы, источники личного характера, художественная литература. К числу наиболее значимых источников относятся такие документальные публикации, содержащие большой объем исторической информации, как «Списки населенных мест» за 1859 г., 1889 г., 1900 г., 1910 г. В них содержатся ценные сведения о географическом расположении объектов торговли и промышленности. На основе этих и других материалов, сравнительного-исторического, аналитического, методов периодизации и систематизации, сформулированы выводы об этапах становления и развития торгово-промышленных центров, их географическом размещении, а также о том, что модернизация транспортной и финансовой инфраструктуры придала мощный импульс развитию торгово-промышленной деятельности как губернской столицы и уездных центров, так и целого ряда населенных пунктов, которые в конце XIX – начале XX века являлись торгово-промышленными центрами.

Ключевые слова: предпринимательство в Самарской губернии; экономическое развитие региона; географическое размещение торгово-промышленных объектов; вторая половина XIX – начало XX века; железнодорожное строительство; модернизация; рынки сбыта.

Цитирование. Михайлова А.Е. Торгово-промышленные центры Самарской губернии во второй половине XIX – начале XX века // Вестник Самарского университета. История, педагогика, филология Vestnik of Samara University. History, pedagogics, philology. 2024. Т. 30, № 3. С. 54–62. DOI: <http://doi.org/10.18287/2542-0445-2024-30-3-54-62>.

Информация о конфликте интересов: автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

© Михайлова А.Е., 2024

Анастасия Евгеньевна Михайлова – аспирант кафедры российской истории, Самарский национальный исследовательский университет имени академика С.П. Королева, 443086, Российская Федерация, г. Самара, Московское шоссе, 34.

SCIENTIFIC ARTICLE

Submitted: 12.04.2024
Revised: 23.05.2024
Accepted: 02.09.2024

Commercial and industrial centers of the Samara region in the second half of the XIX – early XX century

A.E. Mikhailova

Samara National Research University, Samara, Russian Federation
E-mail: mixajlova2014@yandex.ru ORCID: <http://orcid.org/0009-0003-1844-9500>

Abstract: The article considers the formation process of the commercial and industrial centers of the Samara region in the post-reform era. Despite there are scientific works that cover the topic of the formation and development of commercial and industrial entrepreneurship in the Samara province, the issue presented in the article can be considered as one of the unstudied. The scientific literature is not yet clearly defined the main factors that influenced this process. These factors include natural and climatic conditions, pace of establishment and development of agricultural production and other branches of farming industry, modernization of transport and financial infrastructure. The source base of the article is presented by administrative documentation, guidance and statistical materials, sources of personal nature, and fiction. The most significant sources include the documentary publications that contain a large amount of historical information, for example, «Lists of populated areas» for 1859, 1889, 1900, 1910. They contain valuable information about the geographical location of trade and industry facilities. On the basis of these and other materials, comparative-historical, analytical, methods of periodization and systematization, conclusions were formulated about the stages of the formation

and development of shopping and industrial centers, their geographical placement, as well as that the modernization of transport and financial infrastructure gave a powerful impetus to the development of trading -Industrial activities of both the provincial capital and county centers, as well as a number of settlements, which at the end of the XIX-early XX centuries were shopping and industrial centers.

Key words: entrepreneurship in the Samara region; economic development of the region; geographical location of the commercial and industrial facilities; second half of the XIX – beginning of the XX century; railway construction; modernization; selling market.

Citation. Mikhailova A.E. Commercial and industrial centers of the Samara region in the second half of the XIX – early XX century. *Vestnik Samarskogo universiteta. Istorii, pedagogika, filologiya Vestnik of Samara University. History, pedagogics, philology*, 2024, vol. 30, no. 3, pp. 54–62. DOI: <http://doi.org/10.18287/2542-0445-2024-30-3-54-62>. (In Russ.)

Information on the conflict of interests: author declared no conflict of interest.

© Mikhailova A.E., 2024

Anastasia E. Mikhailova – postgraduate student of the Department of Russian History, Samara National Research University, 34, Moskovskoye shosse, Samara, 443086, Russian Federation.

Введение

Во второй половине XIX в. в Самарской губернии происходило становление предпринимательства как социально-экономического явления. Одним из факторов его формирования и стремительного развития стало выгодное географическое положение региона, прежде всего его природно-климатические условия. Во многом становление и развитие промышленных предприятий в том или ином населенном пункте зависели от инициативы будущих предпринимателей и от их близости к сырьевому рынку, условий транспортировки сырья и сбыта готовой продукции.

Экономическая история как направление в современной отечественной исторической науке в настоящее время находится в центре внимания исследователей. Предметом исследований выступают различные экономические процессы, в том числе предпринимательство. Разработка темы функционирования предпринимательства в целом и особенностей формирования торгово-промышленных центров в частности началась во второй половине XIX в. и продолжается до настоящего времени.

В настоящей статье ставится цель показать географическое размещение торгово-промышленных центров Самарской губернии и установить их зависимость от развития транспортной и финансовой инфраструктуры. В изучении этой проблемы условно можно выделить три периода: дореволюционный, советский и современный. Дореволюционная региональная историография представлена работами городского головы П.В. Алабина. Он рассмотрел историю развития Самарского Поволжья и сделал вывод, что данная территория издревле имела важное значение. Причину трансформации Самары в губернский центр он видел в его торговом и промысловом значении, его «приволжском положении» и в имеющихся «задатках» [Алабин 1887, с. 19]. По его мнению, рост торгово-промышленного потенциала губернии зависел от появления предприимчивых людей и железнодорожного строительства.

Советская историография представлена научными трудами П.С. Кабытова и Ю.И. Смыкова, которые исследовали экономическое развитие Самарского Поволжья через анализ развития земель-

ных отношений во второй половине XIX – начале XX в. Ими были выявлены основные центры торговли зерном [Кабытов 1982; Смыков 1984]. Поновому к данной проблеме обратилась Н.Л. Клейн, которая поставила перед собой цель определить особенности предпринимательства в Самарской губернии. Анализируя его «во взаимосвязи и взаимообусловленности развития отраслей», она пришла к выводу, что развитие самарской экономики зависело от личной инициативы предпринимателей и географического положения региона [Клейн 1994, с. 113].

В новейший период была опубликована коллективная монография по истории самарского купечества [Самарское купечество 2006], появились биографические очерки отдельных представителей самарского бизнес-сообщества. Так, В.И. Казарин, Г.В. Алексушин акцентировали внимание на деятельности Альфреда фон Вакано и Антона Шихобалова [Казарин 2001; Алексушин 1996]. Ю.В. Корнеева [Корнеева 2017] и Е.И. Чепурнова (Чепурнова 2021) обратили внимание на необходимость при изучении эволюции экономики региона учитывать географический фактор, а также наличие транспортного сообщения Самары с другими территориями. Значительный интерес представляет монография Н.Ф. Тагировой, в которой анализируется хлебная торговля в Поволжье [Тагирова 1999]. В новейших исследованиях М.И. Роднова по истории предпринимательства выявлены экономические связи уфимских предпринимателей с Самарской губернией, что также позволяет определить основные торгово-промышленные центры, имеющие значение для развития межрегиональных экономических связей [Роднов 2012].

Источниковую базу исследуемой проблемы необходимо изучать, опираясь на комплекс документальных материалов. В основную группу источников вошли справочные и статистические издания. Речь прежде всего идет об обзорах Самарской губернии (Обзор 1903), списках населенных мест (Список населенных мест 1863, 1890, 1900, 1910), памятных книжках (Памятная книжка 1864) и адрес-календарях (Адрес-календарь 1883). Большой массив информации о социально-экономическом развитии Самарского Поволжья представлен во всеподданнейших отчетах самарского

губернатора (Приложение... 1878, 1894, 1914). Ценная историческая информация выявлялась автором в визуальных источниках – рекламных объявлениях, которые позволяют определить географическое размещение торговых и промышленных заведений, специализацию предпринимательской деятельности и в редких случаях социальный и конфессиональный статус предпринимателя. Использовались также интернет-источники.

Основная часть

Образованная Высочайшим указом Правительствующего Сената в 1851 г. Самарская губерния состояла из семи уездов, которые располагались в лесостепной и степной зонах Юго-Востока Европейской России. У них был различный экономический потенциал. В первую очередь это было связано с наличием сырьевых ресурсов, главным образом природных, как указывалось в Памятной книжке 1863/1864 гг. «природа служит главным агентом производства» (Памятная книжка 1864, с. 85).

Губерния имела преимущественно земледельческий характер, что и определяло направления предпринимательской деятельности: продажу и переработку сельскохозяйственной продукции, животноводство [Алабин 1887, с. 88]. Производством товарного зерна занимались помещичьи и крестьянские хозяйства как лесостепных, северных уездов Самарской губернии, где были сосредоточены плодородные черноземные почвы, так и степных южных уездов, где высокие показатели урожая достигались путем освоения новых территорий. В северных уездах преобладала узкая специализация: здесь земледельцы занимались выращиванием серых хлебов: ржи, овса, ячменя, полбы, гречихи, проса, пшеницы (эта культура занимала малый объем посевных площадей). Иная ситуация складывалась в степной полосе – в южных уездах, где доминировали посевы пшеницы-белотурки. Кроме того, на части пахотных земель находились табачные плантации (Список населенных мест 1864, с. 16). Наблюдался в регионе и рост площадей под картофель, лен и подсолнечник. В отчетах Самарский губернатор отмечал, что «от степени урожая не только зависит обеспечение народного продовольствия, но и все отрасли экономической деятельности» (Приложение... 1878, с. 1). Отметим, что часть урожая хлебов и картофеля шла на винокуренные, пивоваренные и крахмальные заводы, табак – на табачные фабрики. Увеличение посевов льна и подсолнечника стимулировало развитие маслособойного производства: если в 1859 г. маслособое в губернии насчитывалось 130, то к 1910 г. их число возросло только в уездах до 240. От уровня земледельческого производства зависело и развитие молочного животноводства, а также коневодства, овцеводства, свиноводства. Эти отрасли животноводства, в свою очередь, стимулировали развитие салотопенных, мыловаренных, кожевенных, свечносальных предприятий и промыслов.

В условиях развития модернизационных процессов возросла потребность в использовании

полезных ископаемых, что стимулировало рост промышленных предприятий. В 5 селениях Ставропольского уезда: Старом Матюшкине, Старом и Новом Уренбашахе, Уразгильдине, Помряскине – изготавливали кирпич (Сборник... 1884, с. 177). В 1889 г. в уезде функционировал 21 кирпичный завод. Только в г. Ставрополе их насчитывалось 8 (Список населенных мест 1890, с. 22). Широкое распространение в губернии получили горшечные, чугуно-литейные заводы.

Земский статистик Г.И. Баскин, составляя статистические сведения о развитии торговли и промышленности в Самарской губернии, помимо признания роли сырьевого ресурса и природно-климатического фактора как основных условий формирования населенного пункта как торгово-промышленного центра, пришел к выводу о наличии определенных механизмов, тенденций, способствующих повышению экономического значения населенного пункта [Баскин 1918, с. 25]. По его мнению, районы, характеризующиеся интенсивной земледельческой культурой и активной промысловой деятельностью, имеют экономическое тяготение к рынкам сбыта, в историографии этот принцип принято называть дистанционным. Следовательно, отмечаем, что одним из главных факторов становления торгово-промышленных центров становится транспортная доступность.

Исходя из вышесказанного, следует выделить два этапа в становлении и развитии торгово-промышленных центров в исследуемом регионе. Во время первого этапа, в 1850-е – первую половину 1890-х гг., формирование и развитие экономики края замедлялось тем, что транспортная система оставалась традиционной. В 1850-е гг., в первое десятилетие основания Самарской губернии, основными транспортными путями выступали реки, прежде всего главная артерия Волга и ее притоки: гужевые дороги, коммерческие, почтовые и скотопрогонные тракты. В этой связи в первую группу торгово-промышленных центров входила Самара, столица региона, а также уездные города. Их связывали развитые сухопутные транспортные магистрали. Вполне естественно, лидером являлась Самара. Например, в 1859 г. в городе проводили 3 ярмарки, еженедельные базары, насчитывалось 65 заводов и фабрик (Список населенных мест 1860, с. 1). Ситуация в уездных центрах была иной. По торговым оборотам в рассматриваемый период выделялась Бугульма, где с 14 по 22 сентября проводилась ярмарка. В торговле восточными и европейскими товарами принимали участие купцы из Оренбурга, Казани, Уфы, Перми, Самары, из сибирских городов. Во внутренней торговле региона выделялся Новоузенск, куда на ярмарку привозили товары на сумму 719 220 руб. (Приложение 1878, с. 20). Бугуруслан формировался как промышленный центр, в 1859 г. здесь были открыты 24 завода (Список населенных мест 1864, с. 1).

Итак, основными путями сообщения в 1850–1880-е гг. выступали сухопутные дороги. Они оказывали воздействие на населенные пункты,

входившие во вторую группу торгово-промышленных центров. Торговый тракт из Уральска в Казань проходил по территории Самарской губернии через такие поселения, как Кандауровка, Кутум, Бузулук, Бугуруслан, Рождественское, Борискино, Бугульма, Альметьево. Из перечисленных населенных пунктов, кроме уездных центров, только с. Альметьево можно считать торгово-промышленным центром: здесь функционировала ярмарка, проводились базары и работали 2 завода (Список населенных мест 1864, с. 20). Почтовый тракт из Бугульмы в Уфу способствовал активному росту поселения Байряки, но в это время оно еще не имело статуса экономического центра.

В Симбирске начинался путь на Оренбург, который проходил через такие поселения Самарской губернии, как: Часовня, Чердаклы, Бряндино, Мелекесский завод, Новая Майна, Филиповка, Кирилловка, Мусорка, Ташла. В с. Пискалы тракт стал своеобразным перекрестком. Он разделялся на две дороги: одна шла на юго-запад через с. Узюково на г. Ставрополь; другая – на юго-восток через Старую Бинарадку, Красный Яр, Смышляевку на г. Самару. От Самары до Оренбурга путь продолжался через Малую Малышевку, Коноваловку, Борском, Заплавное, Елшанку, Поминанку, Бузулук, Медведку, Погромное, Тоцкое, Кирсановское, Сорочинское, Бурдышино и Новосергиевское. Особо выделим волостной центр с. Борское, где проводились 2 ярмарки и функционировало 6 заводов (Список населенных мест 1864, с. 57). В селах Елшанка, Тоцкое и Новосергиевское торговля развивалась в форме базаров, а в с. Сорочинском, помимо этого, проводились 3 ярмарки (Список населенных мест 1864, с. 65). Оживленная торгово-промышленная деятельность велась в посаде Мелекес. В 1860 г. историк Б. Лясковский писал о жителях Мелекесского завода: «Слобода заселена преимущественно купцами и мещанами Симбирскими, Ставропольскими и даже Московскими, которые почти исключительно занимаются торговлей хлебом и скотом. Здесь много лавок с красными и другими товарами для удовлетворения местных потребностей, но главные статьи торговли все-таки хлеб и скот» (Материалы 1860, с. 26).

На почтовом тракте из г. Саратова в г. Новоузенск располагалась слобода Покровская. На почтовом тракте из г. Новоузенска в г. Николаевск находились поселения Толстовка, Дергачи, Осин Гай, Новорепное, Орлов Гай, Новотроицкое. Из уездного города Николаевска начинался тракт в г. Вольск Саратовской губернии. Он проходил через Каменку, Малое Перекопное, Балаково. Но торговля активно велась только в Новорепном и Орловом Гае, где проводились ярмарки и базары. Отметим особо с. Балаково, в котором, помимо ярмарки и базара, функционировали 5 заводов (Список населенных мест 1864, с. 76).

Город Самару связывал с уездным центром г. Николаевском почтовый тракт, который проходил через Колывань, Каменный Брод, Ивановку, Марьино, Ивантеевку, Таволжанку. Географическое

расположение с. Марьино предопределило формирование торгового центра. Здесь проводились 3 ярмарки, базар. На мельнице производилась мука (Список населенных мест 1864, с. 83).

Для оптовой торговли хлебом, выступающим основным товаром Самарской губернии, огромное значение имел речной путь. Я.П. Кучин, составляя «Путеводитель по Волге», характеризуя особенности «волжской излучины», особо подчеркивает высокое торговое значение Волги: «...целая треть того пространства, которая в настоящее время имеет выгодный сбыт для своих продуктов, без Самарской Луки, была бы глушью, местностью недоступною. Отпуск хлеба из района сократился бы на целую треть» (Кучин 1870, с.142). Так, крупнейшими водными пристанями Самарской губернии, по данным 1859 г., являлись в Ставропольском уезде Старая Майна и Хрящевка, в Самарском – Екатериновка, в Николаевском – Березовая Лука, Духовницкое, Балаково, Березовка, Орловское, Екатеринштадт и Паульская, в Новоузенском – Покровский Городок, Усовая, Вольская, Яблоновка, Скатовка, Привольная, Краснополье, Кочетная, Ровная, Черевава, Красный Яр и Кольшкино. Но в 1859 г. все указанные пристани, за исключением Покровского Городка и с. Екатериновка, не являлись торгово-промышленными центрами, а выступали лишь местом загрузки хлеба на суда. В Покровском же Городке функционировали базары и завод (Список населенных мест 1864, с. 6). В Екатериновке проводились 2 ярмарки и еженедельные базары (Список населенных мест 1864, с. 4).

К 1900 г. количество пристаней в регионе сократилось до 14: Хрящевская, Ставропольская и Курумчинская – Ставропольского уезда, Самарская, Винновская, Екатериновская и Васильевская – Самарского уезда, Чичеринская, Духовницкая, Балаковская, Екатериненштадтская – Николаевского уезда, Покровская, Привольновская и Ровнинская – Новоузенского уезда. А к 1909–1912 гг. в губернии остается лишь 9 крупных пристаней [Очерки истории Юго-Востока 2004, с. 122]. В каждом населенном пункте велась активная торгово-промышленная деятельность. Так, в с. Хрящевка функционировали паровая мельница, кожевенный и овчинный заводы, 2 маслобойни, кирпичный завод. В г. Ставрополе насчитывалось 25 заводов и 93 торговых заведения, в с. Курумоч – 4 поташных заводов и маслобойня, ветряные и водные мельницы (Список населенных мест 1900, с. 91). В с. Екатериновка проводились 3 ярмарки, имелись 2 паровые крупчатные мельницы (Список населенных мест 1900, с. 11), в с. Духовницкое – паровая лесопилка (Список населенных мест 1900, с. 362), в с. Балаково проводились 3 ярмарки, производством продукции занимались чугуно-медно-литейный завод, мыловаренный, 2 кожевенных и 7 кирпичных заводов. В Покровской слободе работали ежедневные базары. Здесь же находились костяной, 7 кирпичных, 3 гончарных, 2 маслобойных, кожевенный заводы (Список населенных мест 1900, с. 471). В то же время самарские

предприниматели отмечали сезонный характер торгово-промышленной деятельности. Так, А.Н. Наумов, характеризуя экономическую ситуацию в г. Ставрополе, писал, что «оживление наступало лишь с момента открытия навигации; зимой же Ставрополь замирал совершенно» (Наумов 1954, с. 137).

Это было связано с огромным значением водного пути для оптовой торговли во время навигации: так, в 1877 г. с пристаней Самарской губернии было отправлено 12 млн 500 тыс. пудов пшеницы и 193 784 пудов сала (Приложение 1878, с. 14), в 1893 г. – 15 025 421 пуд (Приложение 1894, с. 20). В начале XX в. наметилась тенденция сокращения объемов транспортировки грузов по Волге, что было связано с более выгодными условиями, которые предлагались на железной дороге, сооружение которой ознаменовало начало нового этапа.

Во время второго этапа транспортная инфраструктура существенно изменилась. Строительство железных дорог в 1870–1900-е гг. как ускорило рост значения уже имеющихся центров, так и способствовало формированию новых. Это объясняется тем, что, в отличие от традиционных сухопутных путей сообщения, проектирование и строительство железнодорожной сети Российской империи велось с учетом исследования стратегического, хозяйственного, промышленного и торгового значения предполагаемой линии [Тагирова 1999, с. 85]. Сооружение транспортной железнодорожной сети не только способствовало росту коммуникативных связей региона с промышленными центрами Российской империи, но и создавало новые условия для активного переселения в регион и людей, ищущих себе работу, и предпринимателей, в дальнейшем предоставляющих им работу, ведь до этого, как отмечал П.В. Алабин, в Самарской губернии не было «ни избытка капиталов, ни избытка рабочих рук, а также... особого обилия техников...» [Алабин 1887, с. 99].

Так, открытие Оренбургской железной дороги в 1870-е гг. повлияло на рост торговли в с. Сорочинском и с. Борском Бузулукского уезда (Приложение 1878, с. 22). Самаро-Златоустовская железная дорога, построенная к 1890-м гг., стимулировала торгово-промышленную деятельность следующих населенных пунктов: Смышляевка, Тимашево, Сарайгир, Абдулино, Борское, Тростянка, Богатое, Погромное, Сорочинское, Тоцкое. В с. Смышляевка работали кирпичный завод, 8 ветряных мельниц (Список населенных мест 1900, с. 2); в с. Тимашево – сахаро-рафинадный завод и 5 водных мельниц (Список населенных мест 1900, с. 190); в с. Сарайгир функционировали базары по понедельникам, 2 водные мельницы (Список населенных мест 1900, с. 212). В с. Борском проводились 3 ярмарки, открылись спичечная фабрика, 5 кожевенных, 1 салотопенный, 1 овчинный, 3 горшечных заводов (Список населенных мест 1900, с. 250). Возросло экономическое значение с. Тростянка, в котором, помимо 5 ветряных мельниц, велась переработка зерна на паровой мельнице, проводились базары

по субботам (Список населенных мест 1900, с. 53). Изменения произошли и в с. Богатом (совместно с с. Павловка) – базары по пятницам, открылись 1 паровая и 2 водные мельницы, маслобойный завод (Список населенных мест 1900, с. 288). Село Погромное – кирпичный завод, маслобойня, водная мельница (Список населенных мест 1900, с. 291). В с. Сорочинском функционировали 3 ярмарки, базары по понедельникам, 3 кожевенных, овчинный и мыловаренный заводы (Список населенных мест 1900, с. 300). В с. Тоцком проводились 2 ярмарки, базары по четвергам, работал кирпичный завод (Список населенных мест 1900, с. 312). Железнодорожная станция Самаро-Златоустовской дороги Абдулино становится одним из крупнейших торгово-промышленных центров. Так, в 1894 г. на станцию поступало из соседней Уфимской губернии 16 242 пуда зерна, а в 1908 г. – уже 408 054 пуда [Роднов 2012, с. 78]. Сооружение Самаро-Златоустовской железной дороги оказывает влияние и на губернский центр: А.Н. Наумов, губернский предводитель дворянства, отмечал, что экономический рост Самары стал исключительным (Наумов 1954, с. 235).

Направление Рязано-Уральской железной дороги, проложенное от Покровской слободы на Уральск с ветвями на г. Новоузенск и г. Николаевск, также резко ускорило отправку и прибытие грузов для южных уездов Самарской губернии. Мелекесский подъездной путь от д. Часовни Симбирской губернии до пос. Мелекес, введенный в эксплуатацию в 1902 г., увеличил значение Мелекеса по сравнению со Ставрополем (Обзор 1903, с. 15).

Особо отметим значение Волго-Бугульминской железной дороги, которая стала продолжением Мелекесского подъездного пути. Ее сооружение, способствовало как оживлению промышленной деятельности в Бугульминском уезде (Приложение 1914, с. 14), так и расширению посевов такой торговой зерновой культуры, как пшеница. Новыми промышленными центрами здесь становятся с. Абдикеево, д. Уразаево, с. Секретарка, сл. Кичуйская Крепость, с. Клявлино. Так, в 1859 г. в сл. Кичуйская Крепость имелся базар (Список населенных мест 1864, с. 24), в 1910 г., когда шли активные работы по сооружению дороги, в сл. Кичуйская Крепость проводились еженедельные базары по понедельникам и работали 3 маслобойных заводов (Список населенных мест 1910, с. 104). Сооружение железной дороги стало мощным стимулом для развития города Бугульмы, где открывались новые предприятия, велось жилищное строительство.

Железнодорожная инфраструктура была использована не только для перевозки грузов. Имперская власть, губернские земские собрания совместно с Государственным банком России, учитывая сельскохозяйственную специализацию региона, приняли решение о строительстве элеваторов для хранения зерна. В 1911–1913 гг. на станциях СЗЖД были сооружены 8 элеваторов:

Самара, Толкай, Бугуруслан, Абдулино, Богатое, Неприк [Борское. – А. М.], Бузулук, Сорочинское. На других железных дорогах элеваторы были сооружены в Красном Куте, Новоузенске, Алтате, Мелекесе, Бугульме, Баронске, Николаевске, Ровном, Покровской слободе, Балакове, Духовницком, Екатериновке [Тагилова 1999, с. 126]. Это повысило торгово-промышленное значение указанных выше населенных пунктов, превратив их в центры переработки и хранения зерновых хлебов.

Отмечаем и то, что строительство железных дорог было вызвано не только государственной программой экономического развития, но и инициативой предпринимателей, которые испытывали острую потребность в ускорении перевозки своей продукции для повышения доходности производства, получения преимущества перед конкурентами. Дворянин А.Н. Шелашников, занятый сельскохозяйственным производством, продукция которого отправлялась в Канаду и США, на деньги, вырученные от продажи пшеницы, а также с помощью кредитования построил в 1912 г. железнодорожную ветку Самара – Бугульма и станцию Шелашниково [Барина 2018, с. 265]. Н.Г. Гарин-Михайловский, будучи не только писателем, но и талантливым инженером и отражая потребности предпринимательского класса, способствовал сооружению железнодорожной линии Кротовка – Сургут (Сергиевск).

И все же железная дорога не вытеснила водные и сухопутные пути, которые продолжали функционировать. Это было связано как с высокими тарифами на железнодорожные перевозки, так и с близостью и удобством сухопутных и водных путей. Об этом, в частности, писал Н.Г. Гарин-Михайловский, чье имение находилось близ курорта Сергиевские Минеральные воды: «Продажа хлеба производится у нас в городе, куда его привозят на лошадях по железной дороге, несмотря на то что она находилась от меня на расстоянии всего 50 вер., а город в 130 верстах, возить невыгодно: мешки, нагрузка, выгрузка, доставка в городе на базар – все это значительно превышало стоимость провоза на лошадях» (Гарин-Михайловский 1908). П.В. Алабин, однако же, замечал, что сооружение железных дорог сократило гужевые перевозки вдвое [Алабин 1887, с. 89]. К 1889 г. утратили свое значение многие коммерческие тракты. Наиболее важными оставались следующие: из Уральска в Балаково и Бузулук; из Николаевского уезда в г. Самару; из Новоузенского уезда в Балаково и Саратов (Список населенных мест 1889, с. 9).

Земский статистик Г.И. Баскин, анализируя товарооборот за период 1908–1911 гг., пришел к иному выводу: строительство железных дорог не уменьшило роли водных и сухопутных путей, а привело к появлению еще одного способа ведения торговли. При этом он подчеркивал, что при вывозе товара за пределы губернии на железнодорожные перевозки приходится 61 %, на водные – только 39 % и, наоборот, при ввозе товаров в гу-

бернию 71 % грузов доставляется по водным путям и только 29 % – по железнодорожным [Баскин 1918, с. 11].

Приведенные статистические данные позволяют выстроить иерархию среди торгово-промышленных центров на основе критерия наличия транспортной магистрали. Самый минимальный объем промышленного производства и торгового оборота давали населенные пункты, которые находились вблизи транспортной магистрали, что позволяло им приобретать ввозимые товары и выгодно вывозить свою продукцию. В эту группу, соответственно, входили волостные центры, а также те населенные пункты, которые являлись пристанями или железнодорожными станциями, к которым имелись удобные подъездные пути. Их значимость определялась тем, что они становились исходной точкой отправления товаров в другие регионы. «Крупными» центрами выступали уездные города, эволюция транспортной инфраструктуры способствовала увеличению их роли в экономическом пространстве Самарской губернии. Вершиной этой иерархии выступала Самара, к которой тяготели все грузы.

Транспортная доступность к пристаням должна была обеспечиваться хорошей подъездной дорогой, или же должна была существовать тесная связь между пристанью и железной дорогой. Эта проблема обсуждалась на заседании Биржевого Комитета. Осенью 1898 г. купец Н.Е. Башкиров возбудил ходатайство о разрешении пропускать зерновые хлеба, идущие на Волгу, вне очереди, так как в противном случае нижегородские мельницы вынуждены были бы остаться без работы. В 1905 г. Комитет ходатайствовал перед министром путей сообщения о пропуске вне очереди перемолотых продуктов, идущих с Оренбургской ветки на воду (Самарский Биржевой Комитет 1914, с. 68–70). Добивался Комитет и сооружения связи железной дороги с пристанью в губернском центре: так, в 1898 г. им была подана записка об устройстве бухты с дамбой под железнодорожное движение с целью подавать грузы в вагонах по дамбе прямо к баржам (Самарский Биржевой Комитет 1914, с. 94).

Изучая влияние транспортной инфраструктуры на возникновение и развитие торгово-промышленных центров, нельзя не учитывать воздействие на этот процесс появления сети кредитно-финансовых учреждений. Возникновение развитой транспортной сети и усовершенствование паромства расширили возможности предпринимателей, которые могли открывать филиалы своих торговых и промышленных фирм в других городах, иметь возможность закупать товар в отдаленных регионах без участия посредников, беспрепятственно вести экономические дела, имея вклад в банке. Рост торговых операций в Самарской губернии не мог не стимулировать процесс возникновения и дальнейшую модернизацию финансовой инфраструктуры. Появление кредитно-финансовых учреждений в г. Самаре относится к 1860-м гг.: в 1860 г. был уч-

режден Государственный банк, а в 1861 г. по инициативе горожан, «умеющих смотреть в будущее», был открыт Городской общественный банк [История банковского дела 2013, с. 38]. В дальнейшем сеть кредитно-финансовых учреждений охватила новые пространства Самарской губернии.

Объекты финансовой системы сосредотачивались в местах активного торгового оборота, что и дает основание причислять развитие финансовой инфраструктуры к факторам, позволяющим наделить населенный пункт статусом «торгово-промышленный центр». По данным 1900 г., помимо Самары, где функционировали 7 кредитных учреждений, банковская система получила развитие в Ставрополе, Бугульме, Бугуруслане, Бузулуке, Николаевске, Новоузенске, Мелекесе и Слободе Покровской (Список населенных мест 1900, с. 31–39). К 1910 г. банковской системой были охвачены также следующие населенные пункты: Абдулино, Балаково, Екатериненштадт, сл. Александров Гай и Дергачи (Список населенных мест 1910, с. 170, 251, 260, 304, 318). Формировались и сельские банки: они существовали в Екатериновке и Каменке Самарского уезда, Хрящевке и Крестовых городищах Ставропольского уезда, Балакове, Андросовке, Каменке Николаевского уезда, Слободе Покровской Новоузенского уезда (Самарский спутник 1889, с. 136). В пореформенный период также началось формирование кооперативного движения, которое возникло благодаря инициативным людям [Безгина 2012, с. 489]. Помимо выдачи денежных ссуд и приема вкладов, кооперативные учреждения осуществляли хлебозаготовительные операции, занимались выдачей ссуд под обеспечение земельного надела, а также организацией сбыта хлеба [Кабытов 1982, с. 110].

Заключение

Таким образом, формирование торгово-промышленных центров зависело от ряда факторов, среди которых выделяем: благоприятное географическое расположение, подразумевающее под собой хорошие почвенно-климатические условия для развития земледелия или же наличие сырьевых ресурсов, развитые внутрирегиональные и всероссийские транспортные магистрали, а также формирование сети кредитно-финансовых учреждений. Плодородная почва и благоприятный климат во многом определили сельскохозяйственную специализацию как помещичьих, так и крестьянских хозяйств Самарской губернии. Исходя из этого критерия, торговыми и промышленными центрами становились те населенные пункты, где велось «производство» этой продукции или же ее переработка. Хлебная специализация региона определила его важную роль в экономике Поволжья и Российской империи. И в этой связи ускорение сбыта сельскохозяйственной продукции зависело от развития транспортной инфраструктуры.

В 1850–1880-е гг. основными транспортными путями все еще оставались сухопутные дороги – тракты, которые, несомненно, имели важное стратегическое значение для развития экономики Российской империи. Нахождение населенного пункта на таком тракте давало ему большие возможности для ведения торгово-промышленной деятельности. Значение таких центров увеличивалось, если поблизости находился водный путь. Волга – главная торговая артерия – позволяла включиться Самарской губернии в экономику всего государства, способствовала развитию торгового зернового земледелия в степных уездах Среднего Поволжья, активно развивающейся новой хлебной житницы страны. Соответственно, наличие пристани в населенном пункте повышало его торговый статус.

Стимул для развития городов и селений Самарской губернии был дан строительством железных дорог, многие населенные пункты, становившиеся станцией железной дороги или же находящиеся вдоль железной дороги, превращались в крупные центры торговли и промышленности. Однако отмечаем и то, что сооружение железных дорог осуществлялось в соответствии с анализом местности, т. е. они строились там, где до этого уже велась оживленная экономическая деятельность, обусловленная критерием сырьевого ресурса и наличием сухопутных дорог.

Фактор транспортной доступности, в свою очередь, стимулировал развитие финансовой инфраструктуры: появление отделений банков в том или ином населенном пункте подтверждало его статус «торгово-промышленного центра». В итоге во второй половине XIX в. модернизация транспортной и финансовой инфраструктуры способствовала развитию коммуникативных связей как внутри Самарской губернии, так и с другими регионами Российской империи, что позитивно сказалось на темпах включения региона во всероссийский рынок.

В конечном итоге можно утверждать, что в ходе модернизационных процессов 1870–1890-х гг. в губернии сформировались крупные торгово-промышленные центры, которые можно разделить на две группы. Первую группу составляют г. Самара, уездные города, села Абдулино, Балаково, Екатериненштадт (Баронск), сл. Александров Гай, Дергачи, Слобода Покровская, посад Мелекес. В данных населенных пунктах сельскохозяйственное сырье и перерабатываемая продукция могли отправляться в другие регионы благодаря развитой транспортной инфраструктуре и наличию объектов финансовой инфраструктуры. Вторая группа включает волостные центры, за исключением вошедших в первую группу, а также населенные пункты с развитой сырьевой базой, являющиеся одновременно водными пристанями или железнодорожными станциями.

Материалы исследования

Адрес-календарь 1883 – *Адрес-календарь Самарской губернии на 1884 год*. Самара: губ. тип., 1883. 201 с.

Гарин-Михайловский 1908 – *Гарин-Михайловский Н.Г.* Несколько лет в деревне / Гарин-Михайловский Н.Г. Собрание сочинений: в 8 т. Т. VI. Рассказы. Санкт-Петербург, 1908.

Кучин 1870 – *Кучин Я.П.* Путеводитель по Волге между Нижним и Астраханью. Санкт-Петербург: Изд. Я.П. Кучина, 1870. 258 с.

Материалы 1860 – *Материалы для статистического описания Самарской губернии* / сост. Б. Лясковский. Санкт-Петербург: Тип. М-ва вн. дел, 1860. 96 с.

Наумов 1954 – *Наумов А.Н.* Из уцелевших воспоминаний, 1868–1917: в 2 кн. Нью-Йорк. 1954. Кн. 1. 377 с.

Обзор 1903 – *Обзор Самарской губернии за 1903 год*. Самара: Губернская тип., 1904. 60 с.

Памятная книжка 1864 – *Памятная книжка Самарской губернии за 1863–1864 год*. Самара: Самар. губерн. стат. ком., 1864. 128 с.

Приложение 1878 – *Приложение к Всеподданнейшему отчету Самарского Губернатора за 1877 год*. Самара: Губернская тип., 1878. 85 с.

Приложение 1894 – *Приложение к Всеподданнейшему отчету Самарского Губернатора за 1893 год*. Самара: Губернская тип., 1894. 51 с.

Приложение 1914 – *Приложение к всеподданнейшему отчету Самарского губернатора за 1913 год*. Самара: Губернская тип., 1914. 40 с.

Самарский Биржевой Комитет 1914 – *Самарский Биржевой Комитет*. За двадцать лет: юбилейный сборник очерков деятельности Самарского Биржевого комитета и общества с 1893 по 1913 г. Самара: Тип. Фейгельмана; Москва, 1914. 291 с.

Самарский спутник 1890 – *Самарский спутник на 1890 г.* Самара: Тип. Новикова И.П., 1889.

Сборник 1884 – *Сборник статистических сведений по Самарской губернии*. Т. 2: Ставропольский уезд / Самар. губерн. земство, Отд. хоз. статистики. Москва: Тип. Бестужевой С., 1884. 261 с.

Список населенных мест 1864 – *Список населенных мест Самарской губернии за 1859 г.* / сост. А. Артемьев. Санкт-Петербург: Изд. Центр. стат. ком. Мин. внутр. дел, 1864. 133 с.

Список населенных мест 1890 – *Список населенных мест Самарской губернии за 1889 г.* / сост. П.В. Кругликов. Самара: Тип. И.П. Новикова, 1890. 243 с.

Список населенных мест 1900 – *Список населенных мест Самарской губернии* / под ред. И.А. Протопопова. Самара: Губ. тип., 1900.

Список населенных мест 1910 – *Список населенных мест Самарской губернии* / сост. Н.Г. Подковыров. Самара: Губ. тип., 1910. 425 с.

Чепурнова 2021 – *Чепурнова Е.И.* Пространство губернского города Среднего Поволжья во второй половине XIX – начале XX века: дис. ... канд. ист. наук. Самара, 2021. 22 с.

Библиографический список

Алабин 1887 – *Алабин П.В.* Трехвековая годовщина города Самары. Самара: Губ. тип., 1887. 215 с. URL: <https://elib.rgo.ru/handle/123456789/61246?ysclid=lyo28oy1xj827677813>.

Алексушин 1996 – *Алексушин Г.* Самарский миллионщик Антон Шихобалов // Самарская газета. 1996. 27 февр.

Баринаева 2018 – *Баринаева Е.П.* Дворяне Бугурусланского уезда Шелашниковы // Девятыне Большаковские чтения. Оренбургский край как историко-культурный феномен: сборник статей международной научно-практической конференции к 275-летию со дня основания г. Оренбурга, 200-летию со дня рождения Оренбургского генерал-губернатора, почетного гражданина г. Оренбурга Н.А. Крыжановского, 100-летию организации государственной архивной службы / науч. ред. С.В. Любичанковский. Оренбург, 2018. С. 263–266. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=32685785>. EDN: <https://elibrary.ru/yttdue>.

Баскин 1918 – *Баскин Г.И.* Состояние производительных сил и тенденции их развития в разных отраслях народного хозяйства Самарской губернии. Самара: Тип. Горисполкома № 2, 1918. 33 с.

Безгина 2012 – *Безгина О.А.* Специфика развития сельскохозяйственной кооперации в начале XX века (на примере Поволжских губерний) // Известия Пензенского государственного педагогического университета им. В.Г. Белинского. 2012. № 27. С. 488–491. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=18280980>. EDN: <https://elibrary.ru/pkbscd>.

История банковского дела... 2013 – *История банковского дела в Самарской губернии* / науч. ред. П.С. Кабытов; отв. ред. Н.Ф. Тагирова. Москва: УП ПРИНТ, 2013. 192 с.

Кабытов 1982 – *Кабытов П.С.* Аграрные отношения в Поволжье в период империализма (1900–1917 гг.). Саратов: Изд-во Саратов. ун-та, 1982. 199 с. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=25041167>. EDN: <https://elibrary.ru/vbzjmb>.

Казарин 2001 – *Казарин В.Н.* Пивной король и наследники (1880–1929). Самара: Новая техника, 2001. 96 с.

Клейн 1994 – *Клейн Н.Л.* Предпринимательство и предприниматели в России. Исторический очерк. Самара: СамВен, 1994. 151 с.

Корнеева 2017 – *Корнеева Ю.В.* Из истории развития торговли в городах Среднего Поволжья во второй половине XIX века // Новый исторический вестник. 2017. № 3 (53). С. 53–62. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/iz-istorii-razvitiya-torgovli-v-gorodah-srednego-povolzhya-vo-vtoroy-polovine-xix-veka/viewer>.

Очерки истории Юго-Востока 2004 – *Очерки истории Юго-Востока* Европейской России / Э.Л. Дубман, П.С. Кабытов, Н.Ф. Тагирова; под ред. П.С. Кабытова. Самара: Самарский университет, 2004. 296 с. URL: <http://repo.ssau.ru/handle/Monografii/Ocherki-istorii-ugovostoka-Evropetskoi-Rossii-Elektronnyi-resurs-77593?ysclid=lyo5amm5t8329016875>; <https://elibrary.ru/item.asp?id=28278235>. EDN: <https://elibrary.ru/xuvdcf>.

Роднов 2012 – *Роднов М.И.* Пространство хлебного рынка (Уфимская губерния в конце XIX – начале XX вв.). Уфа: ДизайнПресс, 2012. 224 с. URL: <http://mrodnov.ru/fr/0/public/Prostr.pdf?ysclid=lyo5j894ee972716500>.

Самарское купечество 2006 – *Самарское купечество: веги истории* / под ред. Е.П. Бариновой. Самара: Самарский ун-т, 2006. 369 с. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=29721259>. EDN: <https://elibrary.ru/zakdpl>.

Смыков 1984 – *Смыков Ю.И.* Крестьяне Среднего Поволжья в период капитализма: Социально-экономическое исследование. Москва: Наука, 1984. 232 с.

Тагирова 1999 – *Тагирова Н.Ф.* Рынок Поволжья (вторая половина XIX – начало XX вв.). Москва: Издательский центр научных и учебных программ, 1999. 308 с.

References

Alabin 1887 – *Alabin P.V.* (1887) Three-century anniversary of the city of Samara. Samara: Gub. tip., 215 p. Available at: <https://elib.rgo.ru/handle/123456789/61246?ysclid=lyo28oy1xj827677813>. (In Russ.)

Aleksushin 1996 – *Aleksushin G.* (1996) Samara millionaire Anton Shikhobalov. *Samarskaya gazeta*, February 27. (In Russ.)

Barinova 2018 – *Barinova E.P.* (2018) The Shelashnikovs – nobles of the Buguruslan district. In: *Lyubichankovsky S.V. (Ed.) Ninth Bolshakov readings. Orenburg region as a historical and cultural phenomenon: collection of articles of the international research and practical conference for the 275th anniversary of the founding of Orenburg, the 200th anniversary of the birth of the Orenburg Governor-General, honorary citizen of Orenburg N.A. Kryzhanovsky, the 100th anniversary of the establishment of state archival service.* Orenburg, pp. 263–266. Available at: <https://elibrary.ru/item.asp?id=32685785>. EDN: <https://elibrary.ru/tytdue>. (In Russ.)

Baskin 1918 – *Baskin G.I.* (1918) The state of productive forces and trends of their development in various branches of the Samara province economy. Samara: Tip. Gorispolkoma № 2, 33 p. (In Russ.)

Bezgina 2012 – *Bezgina O.A.* (2012) The specific character of agricultural cooperation development in the early twentieth century (case study of the Volga provinces). *Izvestiâ Penzenskogo gosudarstvennogo pedagogičeskogo universiteta imeni V.G. Belinskogo*, no. 27, pp. 488–491. Available at: <https://elibrary.ru/item.asp?id=18280980>. EDN: <https://elibrary.ru/pkbcsd>. (In Russ.)

History of banking... 2013 – *Kabytov P.S., Tagirova N.F. (Eds.)* (2013) History of banking in the Samara province. Moscow: UP PRINT, 192 p. (In Russ.)

Kabytov 1982 – *Kabytov P.S.* (1982) The agrarian relations in the Volga Region in the period of imperialism (1900–1917). Saratov: Izd-vo Sarat. un-ta, 199 p. Available at: <https://elibrary.ru/item.asp?id=25041167>. EDN: <https://elibrary.ru/vbzjmb>. (In Russ.)

Kazarin 2001 – *Kazarin V.N.* (2001) The beer king and heirs (1880–1929). Samara: Novaya tekhnika, 96 p. (In Russ.)

Klein 1994 – *Klein N.L.* (1994) Entrepreneurship and entrepreneurs in Russia. Historical sketch. Samara: SamVen, 151 p. (In Russ.)

Korneeva 2017 – *Korneeva Yu.V.* (2017) From the History of the Development of Trade in the Towns of the Middle-Volga Region in the Second Half of the Nineteenth Century. *The New Historical Bulletin*, no. 3 (53), pp. 53–62. Available at: <https://cyberleninka.ru/article/n/iz-istorii-razvitiya-torgovli-v-gorodah-srednego-povolzhya-vo-vtoroy-polovine-xix-veka/viewer>. (In Russ.)

Sketches of history of the southeast... 2004 – *Dubman E.L., Kabytov P.S., Tagirova N.F.* (2004) Sketches of history of the southeast of the European Russia; Kabytov P.S. (Ed.). Samara: Samarskii universitet, 296 p. Available at: <http://repo.ssau.ru/handle/Monografii/Ocherki-istorii-ugovostoka-Evropetskoi-Rossii-Elektronnyi-resurs-77593?ysclid=lyo5amm5t8329016875>; <https://elibrary.ru/item.asp?id=28278235>. EDN: <https://elibrary.ru/xuvdcf>. (In Russ.)

Rodnov 2012 – *Rodnov M.I.* (2012) The space of the grain market (Ufa Province at the end of the XIX – beginning of the XX centuries). Ufa: DizainPress, 224 p. Available at: <http://mrodnov.ru/fr/0/public/Prostr.pdf?ysclid=lyo5j894ee972716500>. (In Russ.)

Samara merchants... 2006 – *Barinova E.P. (Ed.)* (2006) Samara merchants: landmarks of history. Samara: Samarskii universitet, 369 p. Available at: <https://elibrary.ru/item.asp?id=29721259>. EDN: <https://elibrary.ru/zakdpl>. (In Russ.)

Smykov 1984 – *Smykov Yu.I.* (1984) Peasants of the Middle Volga region during the period of capitalism: socio-economic study. Moscow: Nauka, 232 p. (In Russ.)

Tagirova 1999 – *Tagirova N.F.* (1999) Market of the Volga region (second half of the XIX – early XX centuries). Moscow: Izdatel'skii tsentr nauchnykh i uchebnykh programm, 308 p. (In Russ.)