

ИСТОРИКО-ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ ПРЕДПОСЫЛКИ ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНО-КОММУНИКАЦИОННОГО УЗЛА КЕРЧЬ-ТАМАНЬ

УДК 711.2+711.7(477.75)
ББК 85.118:39.8(2РОС.КРЫ)

Г.И. Вихренко, Ю.В. Андреева

*Академия архитектуры и искусств Южного Федерального Университета,
Ростов-на-Дону, Россия*

Аннотация

В статье рассмотрено историческое развитие поселений полуострова Крым и выявлены историко-градостроительные предпосылки формирования транспортно-коммуникационного узла Керчь-Тамань как вида перспективного освоения прибрежных территорий Керченского пролива, связанного со строительством транспортного перехода. Основная задача исследования состоит в выявлении истоков и предпосылок формирования узла через определение характера освоения прибрежных территорий Керченского пролива в отдельные исторические периоды. Для этого проанализирован ход развития региона – выявлены главные направления хозяйственной деятельности и действующие при этом политические силы. На основе результатов исследования с учетом современных тенденций конъюнктуры деловой и культурной жизни региона, геополитических процессов будут сформулированы предложения перспективного освоения прибрежных территорий Керченского пролива.¹

Ключевые слова: Крым, Керчь, Тамань, градостроительное развитие, транспортно-коммуникационный узел, прибрежные территории

HISTORICAL AND TOWN-PLANNING PREREQUISITES OF THE FORMATION OF TRANSPORT AND COMMUNICATION HUB OF KERCH-TAMAN

G. Vikhrenko, J. Andreeva

Academy of Architecture and Fine Arts SFedU, Rostov-on-Don, Russia

Abstract

In the article was deal the historical development of settlements of the Crimean peninsula and identifies the historical and town-planning prerequisites for the formation of the Kerch-Taman transport and communication hub as a promising development of the coastal areas of the Kerch Strait in connection with the construction of a transport crossing. The main task of the historical research is to identify prerequisites for the formation this hub through the definition of the nature of the development of the coastal areas of the Kerch Strait in separate historical periods. For this purpose, the course of the region's development has been analyzed - the main directions of economic activity and the political forces. Based on the results of the study, taking into account the current trends: the conjuncture of the business and cultural life of the region, geopolitical processes, proposals for the future development of the coastal areas of the Kerch Strait will be formulated.²

¹ Вихренко Г.И. Историко-градостроительные предпосылки формирования транспортно-коммуникационного узла Керчь-Тамань / Г.И. Вихренко, Ю.В. Андреева // Architecture and Modern Information Technologies. – 2017. – №3(40). – С. 165-177 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://marhi.ru/AMIT/2017/3kvart17/13_vikhrenko-andreeva/index.php

² Vikhrenko G., Andreeva J. Historical and Town-Planning Prerequisites of the Formation of Transport and Communication Hub of Kerch-Taman. Architecture and Modern Information Technologies, 2017, no. 3(40), pp. 165-177. Available at: http://marhi.ru/eng/AMIT/2017/3kvart17/13_vikhrenko-andreeva/index.php

Keywords: Crimea, Kerch, Taman', town-planning development, transport and communications hub, coastal areas

Формирование транспортно-коммуникационного узла Керчь-Тамань является знаковым событием как в истории нашей страны, так и Европы в целом. Сооружение путепровода занимает центральное положение в формировании этого узла. Кроме того, непрерывное транспортное сообщение двух берегов является базовым элементом и серьезной предпосылкой для комплексного развития всего региона.

Формирование транспортно-коммуникационного узла – строительство моста с последующим развитием инфраструктуры – это важнейший шаг, который решает не только стратегические задачи, но и служит мощным толчком к экономическому, социальному, производственному и культурному развитию Причерноморского региона. В связи с этим обретают актуальность вопросы дальнейшего преобразования прибрежных территорий Керченского пролива: выбор направлений экономического роста и выработка стратегий градостроительного освоения. Чтобы дать достаточно четкие ответы и предложить эффективные решения стоящих задач требуется провести тщательный анализ исторического развития прибрежных территорий Керченского пролива и Крыма.

Анализ исторического развития региона Керченского пролива предполагается вести исходя из задач выявления предпосылок формирования транспортно-коммуникационного узла Керчь-Тамань. В ходе анализа целесообразно придерживаться некоторых принципов сбора и обработки информации, которые позволят с большей эффективностью выполнить аналитическую работу. Базовыми принципами историко-градостроительного анализа являются: последовательность изложения исторических данных, иерархичность трактовки материала, целевая привязанность к рассматриваемому региону и проблеме. Следует также установить род собираемых исторических данных, отвечающих специфике разрабатываемой темы. Соответственно, объектами анализа являются: торговые и транспортные пути и связи в исторической последовательности их возникновения; поселения – история возникновения, особенности архитектуры и градостроительства; хозяйственный профиль поселения (если существовал).

В истории формирования транспортно-коммуникационного узла Керчь-Тамань можно выделить следующие исторические этапы:

- кочевнический период (до VII в. до н. э.);
- античный период (VIII в до н. э. – IV в н. э.);
- период Византийского влияния и внешних варварских интервенций Готов, Гуннов, Хазар (IV в – 1223 г.), Хазарский Каганат (VII – X вв.);
- Тмутараканское княжество (X – XIII вв.);
- Крым – улус Золотой Орды, Генуэзские колонии (1223 – 1441 гг.);
- Крымское ханство и Османская Империя (1443 – 1783 гг.);
- период Российской Империи (1783 – 1917 гг.);
- период СССР (1922 – 1991 гг.);
- постсоветский период. Крым в составе Украины (1991 – 2014 гг.);
- новейшая история. Крым в составе Российской Федерации (2014 – н.в.).

Кочевнический период (до VII в. до н.э.)

Коренным населением Крыма был народ тавры, поэтому полуостров именовался Таврикой (Тавридой). Кроме тавров северную часть полуострова населяли скифские племена, а на Тамани и территории современного Краснодарского края обитали народы меотов и синдов.

Античный период (VIII в. до н.э. – IV в. н.э.)

История освоения Крыма и Тамани неразрывно связана с историей всего Северного Причерноморья. Широкая культурная, ремесленная, промысловая, торговая и иная деятельность в Крыму началась со времен «Великой греческой колонизации» (VIII в. до н.э. – VI в. до н.э.) северного побережья Черного моря. Как известно, одной из причин столь активной колониальной деятельности объяснялись идеалистическими соображениями количественного предела населения греческого полиса (около 5 тыс. жителей), превышение которого подрывало структуру городского гражданского общества. Выходом стала вынужденная эмиграция [3]. Помимо этого, имелись потребности в новых торговых сношениях и ресурсах.

В период античности, во время греческой колонизации земель Северного Причерноморья на побережье Керченского пролива, тогда Боспора Киммерийского, в VII-IV веках до н.э. возникает ряд поселений. На европейской стороне – Пантикапей (на месте современной Керчи), Мирмекий, Тиритака, Нимфей, Китей, Киммерик; на азиатской – Фанагория, Гермонасса (современная ст. Тамань), Горгиппия, Кепы, Патрей, Тирамба, Торик (рис. 1). Основанные греками поселения способствовали притяжению сил и энергии в Северное Причерноморье. Бурно развивалась торговля, наладились культурные связи греческих городов со странами Средиземноморья.

С развитием поселений и укреплением в них местных властителей, отдельными полисами начинается чеканка монет. В VI веке до н.э. образовывается Боспорское царство со столицей в г. Пантикапей, просуществовавшее почти тысячу лет, до уничтожения ордами Гуннов. Вместе с Пантикапеем процветания достигает на азиатском побережье пролива город Фанагория. Прибрежные поселения быстро развивались вследствие устойчивых торговых и культурных связей внутри государства. Кроме того, выгодное географическое расположение Боспора как транзитного пункта между Европой и Ближним Востоком стимулировало рост экономической жизни региона посредством международной купеческой активности.

Градостроительство Северного Причерноморья в период греческой колонизации разделяют на этапы: возникновение и становление городов (с конца VII – первой половины VI в. до н.э. до V в. до н.э.); расцвет городской жизни (IV-II вв. до н.э.); постепенный упадок градостроительства (с I в. до н.э. по IV в. н.э.).

В области градостроительства, при формировании городов заметна преемственность принципов планировки [3, с.199]. По планировочной структуре выделяются три типа поселений. Первый тип составляют города со стихийно сложившейся иррегулярной планировкой (Тиритака, Мирмекий, Нимфей), разнообразные по размерам и конфигурации кварталы которых располагались вдоль кривых улиц и переулков. Ко второму типу, наиболее распространенному, относятся города, где отсутствовал единый регулярный план, но использовались элементы прямоугольной и радиальной систем (Пантикапей). Третий тип представлен городами с единой регулярной прямоугольной сеткой улиц (Фанагория, Херсонес и др.). Архитектурные памятники сохраняют каноничность поздней классики и эллинизма. Функциональное назначение построек также подтверждает приверженность греческих зодчих своим строительным и культурным традициям (святилища, храмы, амфитеатры, рынки и проч.). На Боспоре возводилось множество общественных гражданских и культурных зданий. В части культовых построек можно отметить антовые и периптеральные храмы в Пантикапее, Ольвии, Херсонесе. Важной составляющей Боспорской культуры являются некрополи и курганы [3, с.207-209].

В первые века нашей эры греческие колонии были подвержены влиянию римских градостроительных традиций. Характерной чертой этого влияния стало возведение в городах цитаделей для размещения гарнизонов. В основе укрепленного городка Илурат, расположенного на восточном побережье Керченского полуострова, лежит планировочная структура римского военного лагеря. Вся площадь его, приближающаяся

по своей конфигурации к прямоугольнику, была застроена кварталами жилых домов, разделявшихся неширокими прямыми улицами.

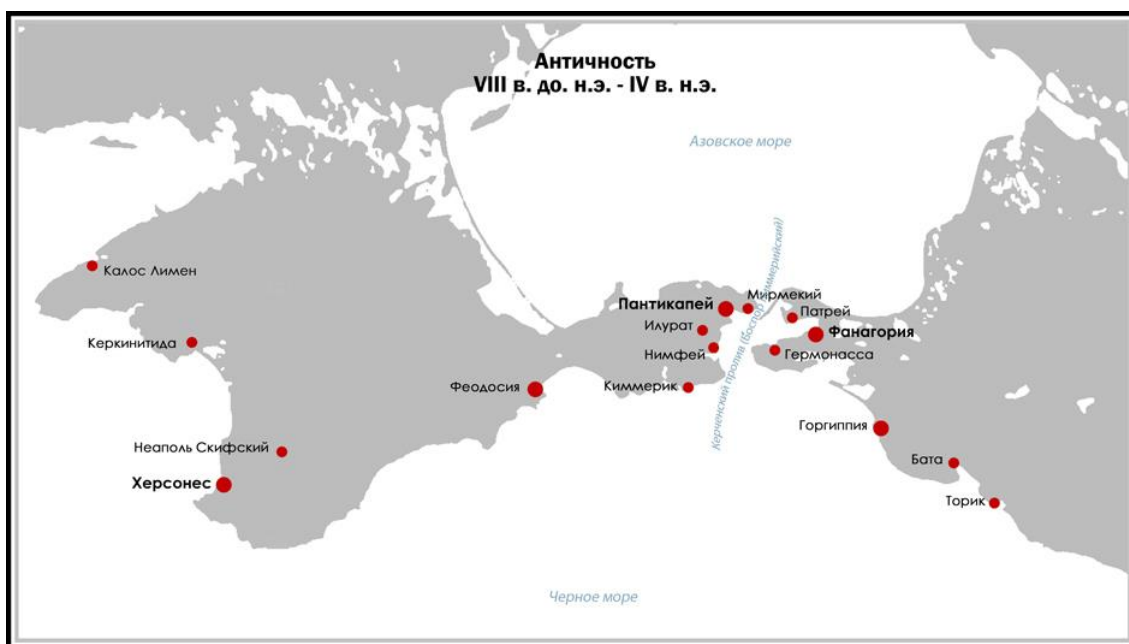


Рис. 1. Дислокация поселений Крыма в период Античности (VIII в до н. э. – IV в н. э.) (рисунок автора)

Период Византийского влияния и нашествий готов, гуннов, хазар (IV в. – 1223 г.); Хазарский Каганат (VII-X вв.)

К IV веку н.э. Боспорское царство сильно ослабевает и под напором внешних интервенций сначала готов, а затем гуннов прекращает свое существование. В период Раннего Средневековья бывшие греческие колонии приходят в сильнейший упадок или исчезают вовсе. Город Херсонес теперь принадлежит Византии под названием Херсон. Пантикапей, сильно пострадавший от гуннского вторжения, восстанавливается византийцами. На его месте теперь располагается опорный пункт на полуострове – город Боспор.

В IV-X веках экономическая, политическая и культурная жизнь в основном концентрируется на южном побережье Крымского полуострова. Здесь византийцами и осевшими в предгорье готскими племенами основываются новые поселения: Горзуиты (Гурзуф), Алустон (Алушта), укрепленный пункт Симболон (Балаклава), крепость Мангуп и др. (рис. 2). Уже в это время через завоевательные походы на Таврику народов восточной и центральной Европы в лице готов, а с востока – тюркоязычных племен закладывается путь из Европы на Ближний Восток и остальную Азию через Керченский пролив. В 552-650 годах на территории Крыма образовывается Тюркский каганат, позже переименованный в Хазарский каганат. На месте Древнегреческой Гермонассы при Хазарах существует город Таматархи (иногда именуется Самкерц). Постепенно экономическая жизнь возвращается к берегам Керченского пролива.

Планировка города Таматархи (современный г. Тамань) в это время, не смотря на интенсивную строительную деятельность, сохраняет регулярность греческого полиса. Мощные узкие улочки и переулки раннесредневекового города имели ширину, не превышающую 2–2,5 м. Вместе с тем, в городе существовали и широкие улицы. Таматархи, выполняет роль крупного торгового и перевалочного пункта, расположенного на границе греческого и варварского мира [5].

В период Византии, когда долгое время древний Херсонес был византийским, южный Крым находился под влиянием византийской культуры, которая в сущности является преемницей греко-римской архитектурно-градостроительной культуры. Со второй четверти IX века некогда античный приморский город Таматарха становится крепостью византийского типа, защищавшей западные границы Хазарии. Готами были принесены строительные традиции северной Европы. Владычества хазар, ордынцев и крымских татар в силу кочевого образа их жизни имели меньшее влияние на зодчество и градостроительную культуру Крыма.

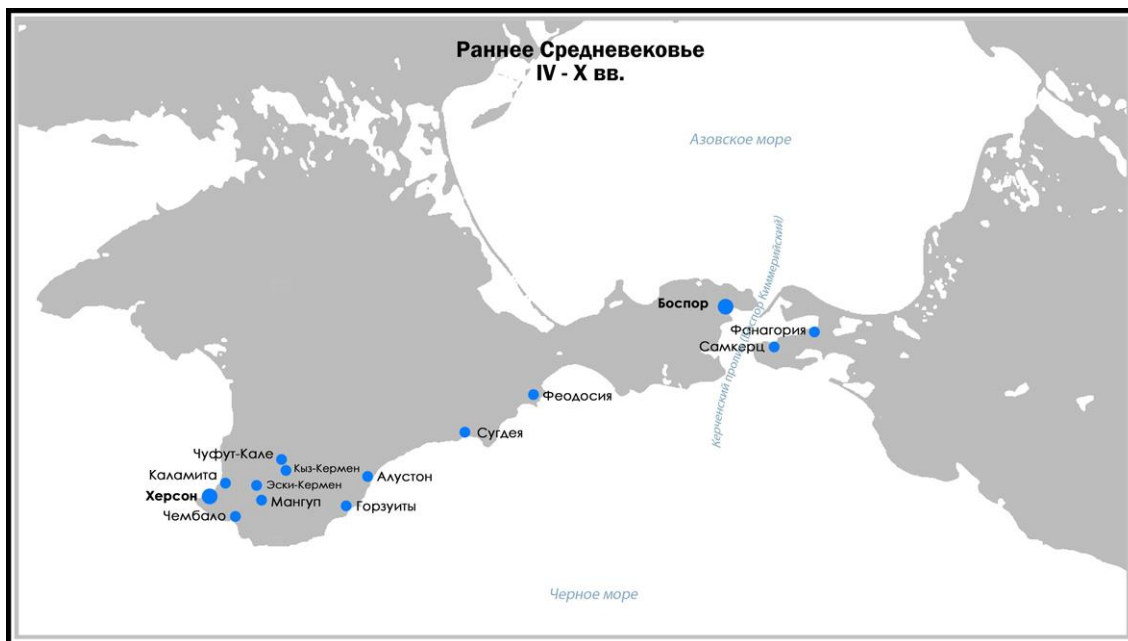


Рис. 2. Дислокация поселений Крыма в период Раннего Средневековья (IV-X вв.) (рисунок автора)

Тмутараканское княжество (X-XIII вв.)

К X веку в Крым проникают восточнославянские народы. Ставя целями выход к Черному морю, князьями Киевской Руси совершаются походы на юг. Обоснование Руси на побережье Черного моря было стратегической необходимостью молодого развивающегося государства. Выход к Черному морю давал возможность торговым связям со средиземноморскими государствами и укреплению отношений с Византией. В результате успешной борьбы с Хазарией в X веке русские князья укрепляются на черноморском побережье – Таманском полуострове и в восточной части Крыма, и образуют здесь Тмутараканское княжество. В «Повести временных лет» упоминается, что Тмутараканское княжество в 988 году было политически самостоятельным государством. Еще Святослав, понимая значение этого края для связи удобными водными путями с Востоком, разгромил хазарскую крепость Саркел, укрепленный пункт Тамань и открыл этим путь русской торговле.

Окончательно закрепил за русскими Тмутараканское княжество князь Владимир [2]. Тмутараканское княжество располагалось на обоих берегах Боспора Киммерийского. Столицей был город Тмутаракань, основанный на месте древней Гермонассы. Опорным городом на Керченском полуострове был город Корчев (современная Керчь) (рис. 3). Строительные остатки Корчева разных периодов средневековья свидетельствуют о преемственности планировочной структуры: улицы города были с самого начала ориентированы к храмовому комплексу. Храм – крестовокупольное здание, купол на высоком барабане, который поддерживают паруса и арки на четырех столбах, опирающихся на стройные мраморные колонны с византийскими капителями.

Исследованиями подтверждено, что крестовокупольное здание храма возведено на месте существовавшего культового сооружения и с использованием его строительных материалов и элементов конструкций. «Тмутаракань быстро превратилась во второй по значению после Константинополя порт, через который проходили почти все морские и степные торговые пути XI-XII веков» [1]. В XIII веке после нашествия татаро-монголов Тмутараканское княжество перестало существовать.

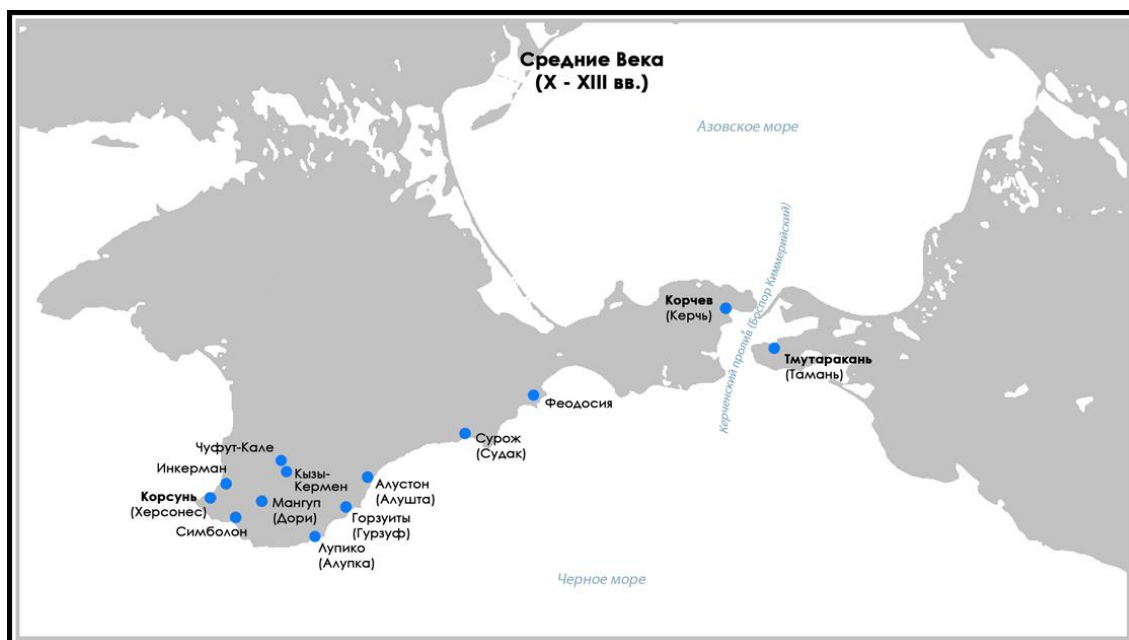


Рис. 3. Поселения Крыма в период существования Тмутараканского княжества (X-XIII вв.) (рисунки автора)

Крым – улус Золотой Орды, Генуэзские колонии (1223 – 1441 гг.)

В 1242 году татары прочно осели на Крымском полуострове. Крым стал частью Золотой Орды. В XIV веке на южном побережье полуострова образуются генуэзские колонии: Фори (Форос), Сикита (Никита), Горзуиума (Гурзуф), Партените (Партенит), Луста (Алушта), Лупико (Алупка), Музахори (Мисхор), Орианды, Ялта и город Воспоро, отстроенный на месте Тмутараканского г. Корчева. В XII-XIII веках через Крым проходит множество торговых морских и сухопутных путей. «Торговые пути из Западной Европы на Восток, шедшие через приморские города Сирии и Палестины, начинают проходить через Крымский полуостров и Дон. Основными портами международного значения стали Судак и позднее Феодосия (Каффа)» [1]. Кырым – Крым (в некоторых источниках упоминается как Солхат) – столица Крымского улуса Золотой Орды. До XIV века является транзитным и таможенным центром Крымского полуострова. Позже его функции осуществляла генуэзская колония Тана, образованная в устье Дона у города Азака. В XIV веке название города Крым переходит на весь полуостров. Таврида именуется с тех пор Крымом [1].

В период господства татар в Крыму золотоордынцам требовались посредники для реализации рабов и награбленного в многочисленных военных походах. Такими посредниками были генуэзские колонии. «Через Крым проходили многие сухопутные караванные пути из Европы, Московского государства и Приуралья. Морские пути соединяли Крымский полуостров с Италией, Ближним Востоком, Сирией и Египтом, с Дальним Востоком и Китаем. Торговые пути Крыма XIV века шли в Константинополь и Иран. Из Индии в Северное Причерноморье плыли по реке Инду через Кандагар, Бухару, Астрахань, дальше по Волге и Дону через Азов и Кафу» [1].

Необходимость древних народов в увеличении территориального надела, расширении торговых сношений, экономическом развитии и геополитическом влиянии инициировала к поиску альтернативных торговых путей и экономических партнеров. Крым в этом отношении становится местом пересечения интересов множества государств. Явная стратегическая ценность Крыма явилась предпосылкой к возникновению региональных экономических взаимоотношений, а также международных торговых связей.

Крымское ханство и Османская Империя (1443-1783 гг.)

С середины XV века начинается новый период крымской истории. Осевшие на полуострове татары распавшейся Золотой Орды образовали здесь в 1443 году Крымское ханство. Первоначально столицей ханства был город Солхат (он же Крым), но позже, в первой половине XVI века столица переместилась в новый отстроенный город Бахчисарай. Центром Крымской торговли были Перекоп, Каффа и Гезлев (ныне Евпатория). Появились новые крепости в нижнем течении Днепра – Кызыкермен и Джанкермен, вокруг которых позже будут разворачиваться военные действия России против Турции вместе с татарами.

Набиравшая мощь Османская Империя в конце XV века захватила южное побережье Крыма, уничтожив княжество Феодоро и генуэзские колонии. С утверждением Османской Империи в Крыму, Крымское ханство становится ее вассалом. Все внешнеполитические действия теперь ведутся под непосредственным патронажем Турции.

Наиболее интересной и насыщенной является история Крыма в период после его вхождения в состав Российской Империи (в 1783 году), поскольку в это время происходит интенсивное хозяйственное освоение и всестороннее изучение полуострова, развивается промышленность и культура, предлагаются идеи по преодолению водной преграды Керченского пролива. Тогда же поступали предложения по восстановлению древних торговых путей в Индию через Керченский пролив (в основном в интересах Англии, для которой Индия являлась колонией). Однако целесообразно рассмотреть и предшествующую историю до 1783 года в основных датах и событиях с целью формирования полной картины исторического развития Крыма.

С захватом Турцией Крыма в середине XV века начинается противоречивая история взаимоотношений России и Османской Империи, которые насчитывают, по меньшей мере, четыре Русско-Турецкие войны [4, с.113]. В период XV-XVIII веков на полуострове ведется активная градостроительная деятельность, в основном связанная с укреплением государственных границ и сопровождающаяся созданием множества фортификационных сооружений. Кроме уже упомянутых крепостей Кызыкермена и Джанкермена в низовье Днепра, в том же районе в 1555 году возводятся Бургункермен и Асламкермен. С 1492 года в устье Днепра существует крепость Очаков. Около 1500 года на месте перекопа возводится 8-километровая оборонительная линия и крепость Ор-Капу. Масштабные укрепительные работы проводятся в условиях периодически возникающих войн и конфликтов между Крымскими татарами, поддерживаемыми Турцией, и Российской Империей. Первая по-настоящему успешная военная кампания России против войск турецко-татарской коалиции сложилась в период 1686-1700 годов, вторая половина которой (с 1695 года) осуществлялась под предводительством Петра I и названа «Азовскими походами Петра I». В результате этой кампании был взят Азов, крепости на нижнем Днепре – Аслан-Кермен, Казы-Кермен и Таван. «В 1697 году в устье реки Кубань у Азовского моря в течение двух месяцев турки построили небольшую крепость Аджи, а в 1703 году у Керченского пролива была построена «Новая крепость» – Еникале, имевшая 2000 человек гарнизона» [1].

В июле 1711 года Россией и Турцией был подписан Прутский договор, по которому Россия обязана была вернуть Турции Азов и срыть Таганрог (в 1698 году заложена Троицкая крепость на Таганьем Роге), Каменный затон и другие укрепления построенные после 1696 года. В 1735 году Россия начала походы на Крым с целью вернуть утраченное

господство и отплатить туркам за позорный «Прутский мир». В это время турецко-татарское положение ослабло вследствие поражений в Кабарде и от Персии. В результате военных походов 1735, 1737 годов были взят город Очаков, разрушено множество поселений вплоть до Бахчисарая. Крымские татары прекратили набеги на украинские земли и стали оседать, заниматься земледелием и скотоводством. «Благодаря давлению Австрии и Франции, как всегда не желавших и боявшихся усиления России (дошло даже до того, что мирные переговоры с турками от российской стороны вел французский посол в Константинополе Вильнев), по заключенному в сентябре 1739 года в Белграде мирному договору Россия получила назад свой же Азов. Россия не имела права строить в Приазовье никаких укреплений, и так и не могла иметь на Черном море ни военных, ни торговых кораблей» [1].

С 1768 года Турция затевает крупномасштабную войну с Российской Империей. Однако Екатерина II предпринимает контрмеры и на южные границы страны направляются армии для недопущения проникновения турецких частей на территорию Украины. В ходе успешных операций русских войск в 1769 году взяты Хотин и Яссы, позже Бухарест. В 1770 – Азов и Таганрог, Измаил, Килия, Аккерман, Браилов, Исакчу, Бендеры. В 1771 году боевые действия перенесены на Дунай. Конец 1770 года ознаменован началом завоевания Крыма под командованием генерала Василия Михайловича Долгорукова. 1772 год – подписано соглашение о независимости Крымского ханства под покровительством Российской Империи. Порты Керчь, Кинбурн и Еникале перешли к России. В 1774 году 15 июля Российской и Турецкой Сторонами подписан Кючук-Кайнарджийский мирный договор, по которому России отошли земли от Буга и крепости Кинбурн при устье Днепра до Азова с Прикубаньем и Приазовьем, крепости Керчь и Еникале, Керченский пролив стал российским. Это имело большое значение для южной торговли России. Крымское ханство было объявлено независимым от Турции. Русские торговые суда имели право проходить проливы Босфор и Дарданеллы.

Историческая задача выхода России к Черному морю на половину была решена. В 1783 году настоящий хан Крыма Шагин Гирей по предложению Екатерины II отрекся от престола и Крым вошел в состав Российской Империи. Город Гезлев переименован в Евпаторию, Ак-Мечеть – в Симферополь. В 1784 году заложен порт-крепость Севастополь. По указу Екатерины II от 1779 года из Крыма на новые земли Азовского побережья и в устье Дона переселено христианское население (известна «Высочайшая грамота об устройстве христиан, выведенных из Крыма», подписанная Екатериной II 21 мая 1779 года) [4].

Период Российской Империи (1783-1917 гг.)

Вхождение Крыма в состав Российской Империи ознаменовало новый этап развития всех сфер жизни полуострова. Первостепенной задачей русских властей было всестороннее изучение нового края с целью выявления его хозяйственного потенциала и определения стратегии вхождения в экономическое пространство страны и дальнейшее развитие [4, с170]. Известен знаменитый «Таврический вояж» Екатерины II по городам Крыма, который демонстрировал полноту власти над полуостровом и в то же время раздражал турецких предводителей. В 1786 году разразилась новая война с Османской Империей. В 1791 году подписан Ясский мир, по которому Турция окончательно лишилась возможности вернуть себе Крым.

Деятельность исследователей, путешественников, государственных деятелей, таких как князь Потемкин и граф Воронцов, способствовала выявлению рекреационного потенциала Тавриды. С 1784 по 1854 годы в сознании россиян закрепилось суждение о Крыме как райском уголке России, в который ехали лечиться, отдыхать, просто путешествовали и знакомились с археологическими и природными достопримечательностями. В это время издаются первые путеводители с подробным описанием туристических маршрутов и достопримечательных мест.

В 1821 году было образовано Керчь-Еникальское Градоначальство, на территории которого располагались два города – Керчь, Еникале и восемь посёлков. Эта система поселений и явилась исходной основой той градостроительной структуры, которая называется Большой Керчью. Большая Керчь исторически сложилась как агломерация группы поселений, слившихся в процессе развития. Дороги, соединявшие эти поселения, предопределили трассировку важнейших городских магистралей (рис. 4).

Начальный этап развития обозначил четыре планировочных направления градостроительного роста городского центра – почтовая дорога на Симферополь по улицам Воронцовской и Феодосийской, дорога на Еникале по улицам Строгановской и Карантинной, дорога на Ак-Бурун, к крепости и карантину и дорога на Чокракское соляное озеро. В 1821 году был утвержден генеральный план, разработанный Одесским архитектором Франсуа Шалем. Генеральный план предусматривал создание нового города, распланированного в соответствии с принципами градостроительной теории классицизма. В 1831 и 1837 годах городскими архитекторами Тумковским и Дигби производилась корректировка генплана. Дальнейший рост территории города сдерживали природные факторы, которые когда-то защищали древний город Пантикапей: заболоченная дельта Мелек-Чесме на севере и солончаковое озеро на юге. На первое время проблема была решена осушением дельты за счёт прорытия канала в 1834 году.

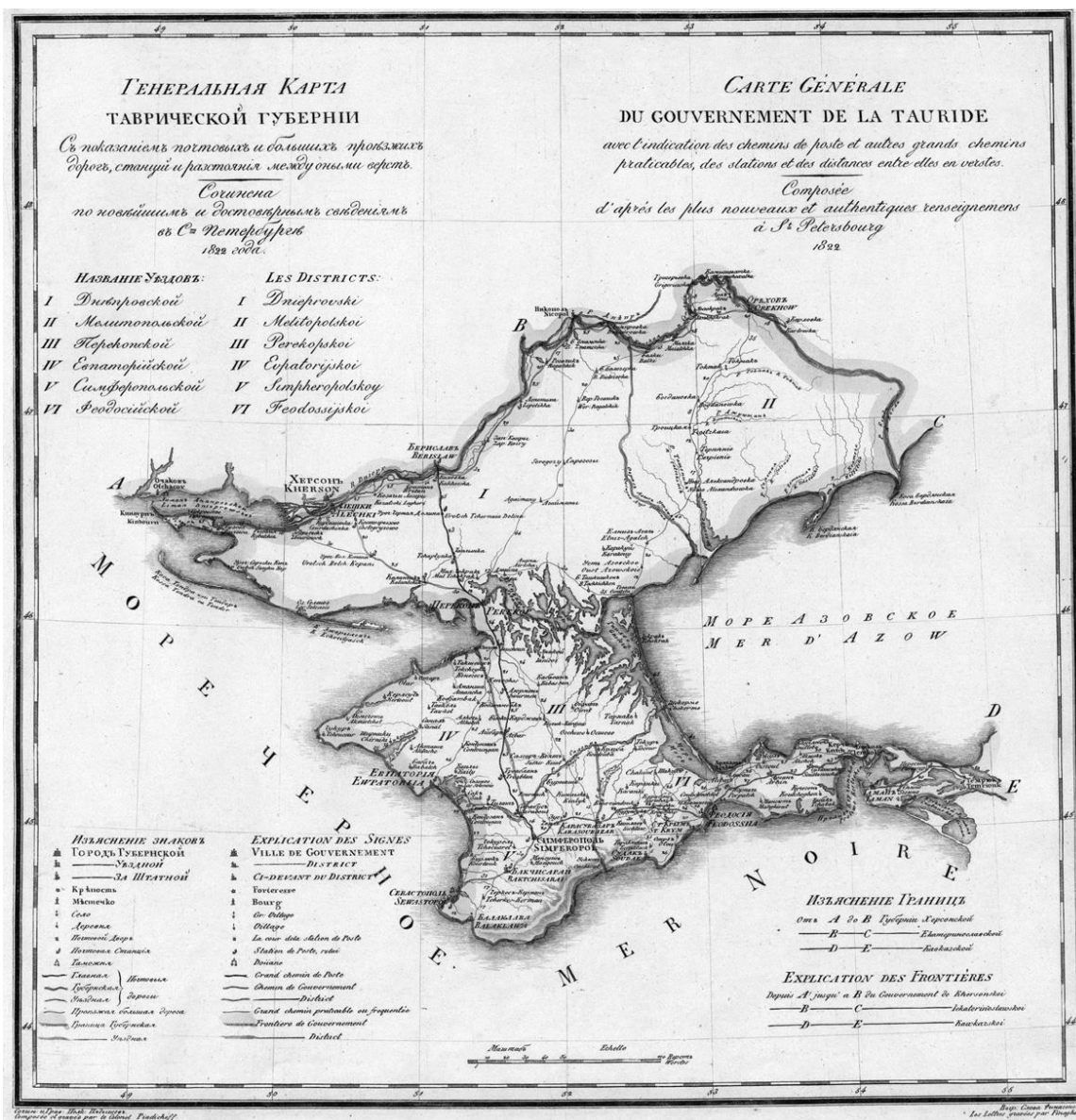


Рис. 4. Карта Таврической губернии, 1822 г. (<http://vmelitopole.ru>)

Крымская война 1854-1856 годов стала серьезным испытанием для крымчан и всей России. Она вскрыла инфраструктурные недостатки и отсталость Российской Империи от ведущих Европейских держав. Исход войны требовал срочной модернизации армии и других отраслей хозяйства страны. В 1870-е происходит резкий скачок в развитии городов Крыма. До этого они вели местную торговлю и обслуживали военные нужды, вследствие чего медленно развивались. В 1870-е годы города Крыма превратились в портовые экспортные центры. В 1870-1890-е годы происходит строительство железных дорог, которые к 1900 году связывают Харьков, Севастополь, Симферополь, Джанкой, Феодосию и Керчь. В 1883 году утверждается новый откорректированный генеральный план Керчи. План предусматривал развитие Керчи в трёх направлениях: в южном до ручья Джаржава; в северо-западном в пойме Гнилого ручья; в северо-восточном вдоль берега пролива и Еникальского шоссе. На керченском полуострове развернули добычу железной руды. В 1900 году в Керчь проведена железная дорога. В 1899 построен металлургический завод – основа производственного потенциала города.

Во время царствования Николая II отечественные инженеры занимались разработкой проектов переправы через Керченский пролив. Первые изыскательские работы были проведены еще в 1903-1906 годах. Керченский мост становился частью железной дороги, соединявшей Крымский полуостров и Тамань. Разрабатывались два возможных варианта: северный в направлении на станцию Керчь, г. Еникале, на косу Чушка и далее по северному берегу Таманского полуострова, и южный от ст. Багерovo по самой узкой части пролива, далее по косе Тузле и Таманскому полуострову. Однако события 1917 года и Первая мировая война не позволили планам осуществиться.

Период СССР (1922-1991 гг.)

С установлением советской власти в Крыму происходит преобразование всех сфер народного хозяйства в соответствии с идеологией социалистического строя. Изменяется административно-территориальная структура. Первые годы новой власти сопряжены с политикой военного коммунизма, раскулачивания и коллективизацией. В 1927 году страна перешла на рельсы новой экономической политики (НЭП). Это способствовало ускоренному развитию промышленности и сельского хозяйства. Главной задачей советских властей было в кратчайшие сроки восстановить главные промышленные центры страны. В это время восстанавливается и набирает обороты Керченский металлургический завод, возрождается судостроительное и судоремонтное дело.

Пожалуй, самая первая реализация технической связи берегов Керченского пролива состоялась не в мирное время. В период ВОВ немецкими войсками была сконструирована канатная дорога в северной части пролива через косу Чушка. После освобождения в 1944 году Крыма Красной Армией советские инженеры спроектировали и возвели железный мост, который, однако, вследствие шторма был сильно поврежден и в итоге был демонтирован.

Градостроительное развитие Керчи в советский период развернулось в южном направлении. Устройство рыбного порта способствовало возникновению жилых образований микрорайонного типа. В послевоенные годы советскими инженерами разрабатывались проекты мостового перехода. Однако в силу экономических и других проблем проекты не были реализованы. В 1954 году принято решение пустить через пролив паромное сообщение, которое функционирует и по сей день. Позже возникла идея возведение плотины с мостом через Керченский пролив, но в 1986 году от нее окончательно отказались.

Постсоветский период. Крым в составе Украины (1991-2014 гг.)

В 2000-х годах российскими и украинскими специалистами осуществлялись предпроектные исследования для строительства транспортного перехода. В апреле 2008 года Россия и Украина договорились начать совместное строительство Керченского

моста. Мост планировалось построить к 2014 году, но реализация проекта началась лишь после возвращения Крыма в состав России [6].

Новейшая история. Крым в составе Российской Федерации (2014 – наши дни)

Вхождение Крыма в состав Российской Федерации в 2014 году ставит новые вопросы интеграции новоприсоединенного края в экономическое пространство страны. Снова обретает актуальность реализация технической интеграции как устойчивой коммуникации полуострова с материковой частью России. Тем более, что при неизбежном росте деловых связей и туристических потоков паромная переправа с обеспечением эффективной коммуникации явно не справится, при том, что проблемы существуют уже сегодня. Возникновение мостового перехода решает проблемы энергетического обслуживания полуострова и транспортной доступности. Сооружение переправы также создает предпосылки дальнейшего пространственного освоения прибрежных территорий Керченского пролива и развития прибрежных комплексов с формированием мощного транспортно-коммуникационного узла, способного обеспечить эффективное распределение как сухопутных транспортных потоков, так и морских сообщений.

Выводы

История развития прибрежных территорий Керченского пролива насчитывает по меньшей мере три тысячелетия. Интенсивное культурное и хозяйственное освоение началось с основанием греческих колоний на полуострове, с периода называемого «Великой греческой колонизации Северного Причерноморья». В разные периоды времени центрами экономической, политической и культурной жизни на полуострове были поселения южного побережья (Херсонес, Каффа, Феодосия, Судак) и прибрежные города Боспора Киммерийского (Пантикапей, Фанагория, Гермонасса). Географическая значимость полуострова и собственно Керченского пролива заключается в стратегической возможности выхода в Черное море. Эта значимость очень ясно осознавалась многими политическими силами, которые стремились овладеть этими землями. Вследствие этого территория Крыма стала местом пересечения интересов государств и народов как Европы, так и Азии.

Особенность района Керченского пролива заключается в выгодном географическом расположении на исторических торговых дорогах. Через Керченский пролив проходили древние караванные пути: Хорезмийские и Индийские караванные пути, ответвления Великого Шелкового пути. В этих условиях государства, которые контролировали переход через Боспор Киммерийский, предпринимали усилия также по обороне этого транзитного узла, в результате чего прибрежная зона довольно интенсивно осваивалась. Чаще всего это были города-порты (Пантикапей и Фанагория) и крепости (крепость Керчь, Еникале). За долгие годы исторического развития прибрежных территорий Керченского пролива действительно сформировались все предпосылки возникновения транспортно-коммуникационного узла, который соединил бы Европу и Азию.

Формирование транспортно-коммуникационного узла Керчь-Тамань является исторической данностью и закономерностью исторического развития региона. Сегодня в условиях ограниченной энергетической, транспортной и продовольственной обеспеченности Крыма, возведение переправы является первостепенной задачей для стабилизации жизни на полуострове. Возникновение переправы закладывает определенные перспективы использования прибрежных территорий. В связи с этим возникает ряд вопросов архитектурно-градостроительной проблематики, требующих исследования возможностей, направлений и принципов перспективного освоения прибрежных территорий и, прежде всего, тех, которые обеспечат устойчивое развитие транспортно-коммуникационного узла Керчь – Тамань

Литература

1. Андреев А.Р. История Крыма / А.Р. Андреев. – М.: Белый волк, 2002.
2. Бабенчиков В.П. Дорогой тысячелетий: Экскурсии по средневековому Крыму / В.П. Бабенчиков, Е.В. Веймарн, Т.Н. Высотская и др. – Симферополь, 1966. – 192 с.
3. Кошеленко Г.А. Античные государства Северного Причерноморья / Г.А. Кошеленко, И.Т. Кругликова, В.С. Долгоруков (ред.), Коллективная монография. – М.: Наука, 1984. – 392 с.
4. Кодзова С.З. История Крыма / С.З. Кодзова, В.В. Хапаев, И.А. Спивак, А.А. Непомнящий и др. – М.: ОЛМА Медиа Групп, 2015. – 464 с.
5. Чхаидзе В.Н. Таматарха. Раннесредневековый город на Таманском полуострове / В.Н. Чхаидзе. – М.: ТАУС, 2008. – 328 с.
6. Официальный сайт «Крымский мост» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.most.life/>

References

1. Andreev A.R. *Istoriya Kryma* [History of Crimea]. Moscow, 2002.
2. Babenchikov V.P., Weimar E.V., Vysotskaya TN. and others. *Dorogoy tisyacheletii: Ekskursii po srednevekovomu Krimu* [The roads of the millennia: Excursions around the medieval Crimea]. Simferopol, 1966.
3. Koshelenko G.A., Kruglikova I.T., Dolgorukov V.S. (ed.) *Antichnye gosudarstva Severnogo Prichernomor'ya* [Ancient States of the Northern Black Sea Coast]. Moscow, 1984.
4. Kodzov S.Z., Khapaev V.V., Spivak I.A. *Istoriya Kryma* [History of Crimea]. Moscow, 2015.
5. Chjaidze V.N. *Tamatarha. Rannesrednekovyi gorod na Tamanskom poluostrove* [Tamatarha. The medieval city on the Taman` peninsula]. Moscow, 2008.
6. Oficialniy sait «Krymski most» [Official site "Crimean Bridge"]. Available at: <http://www.most.life/>

ОБ АВТОРАХ

Вихренко Геннадий Иванович

Магистрант, кафедра «Градостроительство», Академия архитектуры и искусств Южного Федерального Университета, Ростов-на-Дону, Россия
e-mail: lev-gena.vikhrenko@yandex.ru

Андреева Юлия Владимировна

Доцент, кафедра «Градостроительство», Академия архитектуры и искусств Южного Федерального Университета, Ростов-на-Дону, Россия
e-mail: an_julia@list.ru

ABOUT THE AUTHORS

Vikhrenko Gennadii

The Master at the Department of Urban Development of Academy of Architecture and Fine Arts of the SFedU, Rostov-on-Don, Russia

e-mail: lev-gena.vikhrenko@yandex.ru

Andreeva Julia

Associate Professor of Urban Development Department of Architecture and Fine Arts of the SFedU, Rostov-on-Don, Russia

e-mail: an_julia@list.ru