



Avstrijska gospodarska politika je spodbujala rast Trsta kot pomembnega pomorskega pristanišča, k temu pa je pripomogla tudi zgraditev Sueškega prekopa, saj je Trst postal najhitrejša povezava med srednjo Evropo in Bližnjim in Daljnim vzhodom. Največji državni projekt je tako postala gradnja železniške povezave prestolnice z glavnim državnim pristaniščem. Izgradnja železnice Dunaj–Trst je spodbudila gospodarski razvoj tudi na slovenskem ozemlju, ki ga je prečkala. V drugi pol. 19. stol. so od glavne prometne žile v državi gradili nove železniške povezave v vse smeri. Država ni imela dovolj investicijskih sredstev in si je sprva pomagala z odprodajo deležev in koncesijami, po finančni krizi leta 1873 pa je začel rasti delež državnih železnic. Po dograditvi južne železnice se je pot od Dunaja do Trsta, ki je prej trajala več dni, skrajšala na manj kot dan.

Od železniškega omrežja je bila v veliki meri odvisna tudi stopnja industrializacije. Gradnja železnic je spodbudila razvoj težke industrije in premogovništva. Večje industrijske obrate so gradili v krajih ali predelih ob železnici. Ta je zagotavljala dobavo cenejših industrijskih dobrin in prodajo domačih izdelkov v tujini. Zaradi konkurence cenejših izdelkov so začele propadati domače obrti, zapirati so začeli manjše fužine in glažute. Ker so novi industrijski obrati lahko zaposlili le del te delovne sile, se je odvisnost od agrarnega sektorja celo začasno dvignila. Od dejavnosti, ki je poprej prinašala pomemben del dohodkov, je propadalo tovarništvo, to pa je vplivalo tudi na agrarni sektor. Zmanjševati se je npr. začelo število konj na manjših kmetijah, posledično pa so sejali tudi manj ovs.