

ТАМАРА КУЛИЕВА

*Азербайджанский Архитектурно – Строительный Университет***ТРАНСПОРТ И СВЯЗЬ В АЗЕРБАЙДЖАНЕ В НАЧАЛЕ XX ВЕКА**

В начале XX в. Азербайджан далее втягивался в капиталистическое производство.

Рост торговли в Каспийском бассейне и особенно увеличение перевозок нефти и нефтепродуктов привело к росту торгового флота на Каспии.

Развитие нефтяной промышленности, необходимость вывоза нефти в широких масштабах на внутренние рынки России обусловили также усовершенствование техники транспортировки продукции нефтяной промышленности.

Кризис 1900–1903 гг. наиболее ощутимо отразился на парусном флоте. Если в 1901 г. наливные парусники составляли 43% грузоподъемности наливного флота Каспия, то в 1906 г. на их долю приходилось уже 35,6% грузоподъемности этого флота (2, с.19). Начиная с 1908 г. появляются теплоходы, работающие на внутреннем топливе. В Каспийском торговом пароходстве в 1910 году имелось 5, в 1914 году 17 теплоходов и это составляло 28,8% всех пароходов России 84,8% всех теплоходов России (5, с.81 – 82).

В течение 1910 – 1915 гг. общее количество судов на Каспийском море в торговом флоте увеличилось с 812 до 831 (4, с.692).

В этот период получил развитие и речной транспорт. В 1907 году на реке Куре плавали 10 пароходов.

Экономический кризис, охвативший во второй половине 1901 г. нефтяную промышленность Азербайджана, стимулировал концентрацию капитала в Каспийском торговом флоте, а разорение недостаточно мощных транспортных фирм усилило тенденцию к объединенным судовладельцам на основе монополистических соглашений.

В 1904 г. Г.З.Тагиев вместе с И.Велиевым учредил новое акционерное «Курино – Каспийское пароходное общество» с основным капиталом в 2 млн.руб. Г.З.Тагиев также стремился участвовать в конвенционных перевозках. Грузооборот «Курино – Каспийского пароходного общества» в 1908 г. достиг 5264 тыс.пуд (у общества «Кавказ и Меркурий» он равнялся 7152 тыс.пудов) (6, с.203).

Однако крупные Российские фирмы оказали давление на правительство. Тагиев вынужден был продать весь свой флот обществу «Кавказ и Меркурий» и «Восточному обществу» и прекратить свою деятельность в области судоходства. Однако стремление Тагиева к объединению азербайджанцев – судовладельцев в борьбе против монополий крупных пароходных фирм принесло свои плоды. Им удалось сохранить устойчивые позиции в Каспийском наливном флоте (3, с.75).

Бурное развитие капитализма и экономической жизни Азербайджана требовало наряду с развитием торгового флота также строительства железных дорог. Строительство железных дорог на Кавказе полностью отвечало интересам самодержавия, эти дороги были удобны для вывоза сырья для заводов и фабрик центральной России и транзитной торговли. Прокладка в 1900 г. Северной ветви железной дороги Владикавказ – Баку вместе с тем способствовала росту товарности в сельском хозяйстве, втягиванию крестьянского хозяйства в товарно-денежные отношения и тем самым нанесла серьезный удар по феодальным отношениям в Азербайджане.

С окончанием соединения Закавказской железной дороги с Владикавказской дорогой, а далее присоединением к железным дорогам центральной России, начались работы по сдваиванию путей Закавказской магистрали. Например, 15 августа 1902 г. были закончены и сданы в эксплуатацию вторые пути на участке Акстафа – Тауз, а 17 февраля 1904 г. на участке Далляр – Шамхор. 20 января 1908 г. был сдан в эксплуатацию второй участок железной дороги от Улукханлы до Джульфы. В изучаемый период было разработано множество проектов по строительству железнодорожных линий в Азербайджане. Накануне и в годы первой мировой войны были построены половина Евлах–Агдам–Шушинской и Алят–Джулфинская железных дорог (5, с.86).

Царская Россия развивала дорожное хозяйство только в своих интересах не учитывая интересы местного населения. Капитальных дорог, как таковых, не было. Имеющиеся дороги были грунтовыми и составляли всего 1304 км.

Наряду с транспортом в Азербайджане некоторое развитие получили и средства связи. В 1910 г. была проведена 50 – верстная телефонная линия в Кубинском уезде, а в 1912 г. междугородняя телефонная линия из Баку через Гянджу в Тифлис (4, с.692).

Азербайджан, завоевав в конце XX века независимость, благодаря успешному осуществлению экономических реформ, начатых великим лидером Гейдаром Алиевым, превратился сегодня в одну из наиболее интенсивно развивающихся стран мира.

Реализация грандиозных энергетических проектов открыла новые возможности и для развития транспортного сектора, началось строительство новой железнодорожной линии Карс–Ахалкалаки–Тбилиси–Баку, что подтврждает ведущую роль Азербайджана не только в энергетических проектах, но и в реализации международных транспортных проектов.

Первостепенное внимание обращено на реабилитацию, реконструкцию и строительство главных магистральных автомобильных дорог, относящихся к маршрутам Европейского соглашения (индекс «Е») и Азиатского соглашения (индекс «АН»), а также по программе Европейского Союза ТАСИС–ТРАСЕКА «Великий Шелковый Путь» с доведением их технического состояния по международным стандартам и нормам (1, с.260.)

ЛИТЕРАТУРА

- 1.Гурбанов Дж. Истоки и создатели дорог Азербайджана. Б., 2005, с.260
- 2.Гусейнова Д.С. Развитие морского транспорта. Б., 1975, с.19.
- 3.Ибрагимов М.Дж. Предпринимательская деятельность Г.З.Тагиева. Б., 1990, с.75.
- 4.История Азербайджана. Б., 1960, с.692.
- 5.История Азербайджана 7 томах, т.4. Б., 2005, с.81 – 82; 86.
- 6.Эфенди-заде Д.М. Формирование монополистического капитала в торговом судоходстве на Каспийском море. М., 1967, с.203.

TAMARA QULIYEVA

XX ƏSRİN ƏVVƏLLƏRİNDƏ AZƏRBAYCANDA NƏQLİYYAT VƏ RABİTƏ

Məqalədə Azərbaycanın XX əsrin əvvəllərində nəqliyyatın və rabitənin inkişafına aid bir sıra suallarına baxılıb. Həmçinin nəqliyyatın inkişafı, yeni nəqliyyat vasitələrinin səbəbləri göstərilib. Dəniz nəqliyyatında monopolistlik razılaşmalarına, azərbaycanlı gəmi sahibkarlarının yükdaşımaqdakı rolu və səhmdar müəssisələrinin yaranmasının istəyinə diqqət ayırılıb.

Ədəbiyyat mənbələrinə əsasən qeyd olunur ki, nəqliyyatın və rabitənin əsl inkişafı yalnız Azərbaycanın müstəqilliyinin qazanması ilə bağlıdır.

TAMARA QULIEVA

XX TRANSPORT AND COMMUNICATION IN AZERBAIJAN AT THE BEGINNING OF THE CENTURE.

XX has been considered about development at the beginning of the centure of the transport and communication to a fewa of question of Azerbaijan in the article. Also causes of the means of development of the transport, new transport have been shown. Monopolist agree in the sea transport, Azerbaijanian role load of the ship businessmen and attention has separated to the desire of the arising of shareholder establishments.

It is marked to literature source according to that origin development of the transport and communication has begun only with earning of the independence of Azerbaijan.

Rəyçilər: t.e.n. Y.Ş.Şükürova, t.e.d. Q.Ə.Əliyev.

Az.MİU-nun «Tarix və sosial-siyasi fənlər» kafedrasının 18 mart 2010-cu il tarixli iclasının qərarı ilə çapa məsləhət görülmüşdür (protokol №14).