

**ЭЛЬМИРА МУРАДАЛИЕВА**  
*Бакинский Государственный Университет*  
*Профессор кафедры Истории Азербайджана*  
**e-mail: melmira50@hotmail.com**

## **ЗАВЕРШЕНИЕ ПОКОРЕНИЯ КАВКАЗА ЦАРИЗМОМ. НОВЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ВЗГЛЯД НА РЕГИОН**

**Ключевые слова:** *Кавказ, покорение, промышленность, торговля, пути сообщения*

**Açar sözlər:** *Qafqaz, istila, sənaye, ticarət, nəqliyyat*

**Key words:** *Caucasus, conquering, industry, trade, transport*

Во время Крымской войны 1853-1856 гг. Россия оказалась перед угрозой потери всего Кавказа, что еще более усугублялось происходившей в ту пору в северо-западной части Кавказа войной России против горцев, а также и существованием отдельных автономных единиц в Западной Грузии – княжеств Мегрелии, Сванети и Абхазии. По окончании войны перед кавказским наместником Барятинским была поставлена задача – завершить покорение Кавказа и его слияние с остальными частями империи. (1, с.365) В 1857 г. была упразднена автономия Мегрелии, а в 1859 г. – Сванети. (2, с.165,167)

Царская администрация на Кавказе довольно тщательно готовилась к упразднению Абхазского княжества. В годы Кавказской войны Абхазия, граничавшая с владениями черкесов, представляла собой единственную дорогу, по которой западнокавказские горцы могли вторгнуться в Грузию. В случае потери Абхазии военная граница переместилась бы на реку Ингури, что вызвало бы необходимость возведения дорогостоящей военно-кордонной линии вдоль всего побережья реки. Кавказский наместник Михаил Романов в 1864 г. писал, что в то время, когда Россия вела ожесточенную борьбу за покорение горцев на территории от Черного до Каспийского моря, она не могла выделить необходимых сил для присоединения и управления Абхазией и ограничивалась лишь сохранением своего влияния там. 25 августа 1859 г. русские войска штурмом взяли последнее укрытие Шамиля Гуниб. Этим актом завершился важный этап в многолетней войне за покорение Северного Кавказа. После этого Россия получила возможность перебросить силы на борьбу против горцев Западного Кавказа. В 1863 г. была покорена Кубань, ликвидированы дагестанские ханства - Кюринское, Мехтулинское, Аварское и шамхальство. 21 мая 1864 г. «в урочище Гбаады наместник великий князь Михаил Николаевич отпраздновал молебен по поводу покорения всего Западного Кавказа и завершения 65-летней войны за Кавказ» (3, ф.677, оп.1, д.511, л.4). В июне 1864 г. было упразднено Абхазское княжество. В 1878 г. Карский пашалык (Юго-Западный Кавказ) в результате русско-турецкой войны перешел в состав России.

Таким образом, почти весь Кавказ, за исключением Южного Азербайджана, находящегося в составе Ирана, был включен в колониальную систему Российской империи.

Отныне отношение правящих кругов к проблемам Кавказа стало меняться. Закономерный ход экономического развития России выдвинул на передний план вопрос о развитии промышленности и торговли. Интересы фиска требовали постоянного роста доходной части бюджета, а укрепление оборонной мощи империи зависело от темпов развития железнодорожного строительства и ряда промышленных отраслей. Все это

побуждало правительство активно способствовать капиталистическому развитию страны, определить стратегические направления экономического развития. В 70-80-е годы XIX в. появились новые планы экономической политики царизма в регионе, предусматривавшие интенсивное развитие промышленности и путей сообщения «с целью постепенного слияния его с коренным организмом государства»(3).

20 сентября 1880 г. тайным советником Н.Х.Бунге на «высочайшее имя» была подана записка «О финансовом положении России и мерах к подъему сельского хозяйства, промышленности и транспорта». Он предлагал разработать целенаправленную политику в отношении появившихся в России ряда промышленных отраслей, имеющих «бесспорно огромное значение», среди которых важное место занимала эксплуатация нефтяных месторождений. Бунге считал, что государство должно содействовать успешному развитию этих отраслей, «что неизбежно будет способствовать улучшению наших финансов» (3,678,оп.1, д.673, л.14).

Таким образом, в высших кругах власти был поставлен вопрос о прямой связи между развитием нефтяной промышленности и улучшением финансового положения империи. В планах важное место занимал вопрос об экономической перспективе городов, причем особая роль отводилась Баку, как центру нефтяной промышленности, которая «из всех отраслей промышленности Кавказского края достигла наибольшего развития» (3. ф.677, оп.1,д.517, л.45).

В правительственных проектах весьма важная роль отводилась развитию путей сообщения. Рост экономического значения Баку явился побудительной причиной для максимального широкого использования его в качестве трудового порта. Все сравнения Баку как порта с единственным искусственным портом на Каспии – Петровском, говорили в пользу первого. Отмечая затруднительность входа судов в порт Петровск, в проектах бакинский рейд назывался «самым обширным, удобным и приобретшим чрезвычайное торговое значение на Каспийском море. Его благодатные природные условия избавляют правительство от особых затрат и денежных расходов на различные сооружения» (3,ф.678, оп.1,д.657,л.61). Существовал проект Баку-Тифлисской, Баку-Петровской железной дороги, Баку-Батумского нефтепровода, а также сети шоссейных дорог.

До проведения железной дороги Центральный Кавказ был связан с внутренней Россией путями Тифлис-Баку-Астрахань-Царицын (Каспийское море и Волга), Тифлис-Владикавказ-Петровск, Тифлис-Поти, Тифлис-Батуми, Тифлис-Сухуми. Все три порта края были связаны морскими путями с Новороссийском, Феодосией, Николаевым и Одессой.

Железнодорожное строительство в Центральном Кавказе началось с проведения линии Поти-Тифлис, строительство которой завершилось в 1872 году. Железная дорога Тифлис-Баку вступила в действие в 1883 г. Таким образом, Центральный Кавказ пересекла магистральная железная дорога, соединившая Черное и Каспийское моря. Общая протяженность дороги составила 514,96 версты. На ней было построено 26 станций, 53 места и проложено дополнительно 48,58 верст разъездов и запасных путей на станциях. (4,с.43) А в 1900 г. Закавказская железная дорога (ЗЖД) была непосредственно соединена с железнодорожной сетью внутренней России через Петровск-Дербент-Баку.

Выдающийся просветитель-демократ Гасан бек Зардаби, чутко замечавший новые веяния в хозяйственной жизни Азербайджана, считал строительство железной дороги вторым после нефтяной промышленности важнейшим фактором, оказавшим сильное влияние на экономику края (5,с.351). В то же время значение торговых центров Нуха,

Шамаха, Шуша, находящихся вдали от железной дороги, постепенно падало, т.к. грузы, имеющие прежде тяготение к городу, потянулись к железной дороге, минуя город. Например, уже к началу XX в. Нуха считалась центром лишь самого уезда и, главным образом, в торговле шелком. Тем не менее, влияние железной дороги сказалось и на этих городах, в частности, в вовлечении их во внутренний рынок. По замечанию одного из исследователей экономики Елисаветпольской губернии, «с проведением Тифлиско-Бакинской железной дороги, когда Восточное Закавказье перестало уже быть отдаленной и малодоступной для промышленности окраиной, когда население, получив вызванный этой дорогой толчок извне, проснулось... от векового сна... и принялось за работу с уверенностью, что продукты его труда найдут сбыт, вознаграждающий его усилия» (6, с.174).

Различные города по разному втягивались в процессы капиталистического развития. Однако общей линией эволюции городов во второй половине XIX столетия являлось формирование их как центров капиталистической торговли и промышленности, что означало повышение регулирующей роли городов в экономической жизни региона. В источниках того времени неоднократно подчеркивалось, что в Закавказье мелочный торг составляет один из главнейших видов и во многих случаях довольно прибыльных занятий в городах.

Во второй половине XIX в. города различались по темпам роста населения. В тесной связи с численностью населения находился экономический потенциал городов. Помимо естественного прироста, основной движущей силой роста городского населения было капиталистическое промышленное производство, увеличивавшее спрос на рабочую силу.

По Северному Азербайджану городское население с 1873 по 1897 гг. увеличилось на 94,3%. Если общая численность населения страны увеличилась в 1,5 раза (с 1.272.520 до 1.890.126 человек), то городское население увеличилось в 2 раза (с 141.882 до 275.664) (4,с.68.), т.е. рост городского населения превышал темпы роста всего населения Азербайджана.

В Грузии все население в 1887-1897 гг. выросло на 17,1%, а городское население увеличилось на 71,7%. (2,с.315) Рост городов Грузии был обусловлен не столько развитием крупной промышленности, сколько расширением мелкотоварного производства, что и сказало на сравнительно низком темпе роста городского населения в целом. 80-90-е годы XIX в. были отмечены ростом крупных промышленных центров страны – Тбилиси и Батуми. Население Тбилиси увеличилось вдвое, то же самое наблюдалось и в Батуми (2,с.314). Более или менее значительными торгово-промышленными и ремесленными центрами Ираванской губернии были города Ираван и Александрополь (Гюмрю). Последний по численности населения (20.600 человек в 1872 г.) превосходил губернский город Ираван (15.040). Городское население Ираванской губернии составляло менее 10% всего населения губернии (7, с.172,176).

Во второй половине XIX века города Северного Кавказа, оставаясь военными и административными центрами, ориентировались уже на промышленно-торговую деятельность. Капиталистическая индустриализация Юга Российской империи привела к возникновению новых горнопромышленных центров – Владикавказа, Алагира, Грозного, Майкопа. Иностраный капитал буквально осадил нефтяную промышленность Грозного и Майкопа. Бакинские нефтяные короли Нобели, увидев в этом новом нефтепромышленном районе соперника, проявили небывалое усердие, провалив в 1896 г.

проект строительства нефтепровода Грозный-Черное море (8,с.401). Необходимость выхода товарной продукции сельского хозяйства региона за границу вызвала и жизни строительство морского порта в Новороссийске.

К началу XX в. Владикавказская железная дорога, связав между собой все основные центры Северного Кавказа, оказала большое влияние на экономику региона не только как транспортное, но и как промышленное и коммерческое предприятие. Общество Владикавказской железной дороги занималось добычей нефти в районе Грозного. Дороге практически принадлежал Новороссийский порт (пристани, многочисленные амбары, нефтехранилища) (8,с.312). По темпам развития этот порт к началу XX в. превосходил остальные порты России. История Новороссийска наглядное свидетельство того, какую огромную роль может сыграть железная дорога в жизни города.

В целом, за четверть века общество Владикавказской железной дороги стало важным капиталистом на Кавказе, сосредоточившим транспортные средства, промышленные предприятия и ссудный капитал.

### ЛИТЕРАТУРА

1. Акты, собранные Кавказской Археографической Комиссией, т. XII, Тифлис, 1904.
2. Очерки истории Грузии т. V, Тифлис, 1990
3. Государственный Архив Российской Федерации (далее ГАРФ), ф. 677, оп. 1, д. 511, л. 14
4. Мурадалиева Э. Б. Города Северного Азербайджана во второй половине XIX в. Баку, 1991
5. Гасан бек Зардаби. Избранные статьи и письма. Баку, 1962, с. 351
6. Сегаль Н. Л. Сборник сведений по Елисаветпольской губернии. Тифлис, 1902, с. 174.
7. Парсамян Б. Ф. История армянского народа. Ереван, 1972, с. 172, 176.
8. История народов Северного Кавказа. XVIII в. - 1917. М., 1988, с. 401, 312.

**ELMIRA MURADƏLIYEVƏ**

*Bakı Dövlət Universiteti*

*Azərbaycan tarixi kafedrasının professoru*

### **QAFQAZIN İSTİLASININ BAŞA ÇATMASI. REGIONA YENİ İQTİSADİ BAXIŞ**

XIX yüz.60-cı illərində Qafqazın istilasını başa çatmaqla region Rusiya imperiyasının müstəmləkə sisteminə qatılır. Bundan sonra rəsmi dairələrin Qafqaza münasibəti dəyişir. Öncə sənaye, ticarət və nəqliyyatın inkişafı çəkilir. XIX yüz.70-80-ci illərində çarizmi regionda iqtisadi siyasətinin yeni istiqamətləri hazırlanır.

**ELMIRA MURADALIYEVA**  
*Baku State University*  
*Chair of Azerbaijan history professor*

**“COMPLETING OF TSARIST CONQUER ON CAUCASUS REGION.  
A NEW ECONOMY VIEW ON THIS REGION”.**

In 60-th year of XIX century there was completing of Caucasus conquer by tsarist. This region was including in Russian Empire contest. After this one there are changing essential views at this region. There was providing the first plan on discussion industry developing, trade and also transport.

*Rəyçilər: t.e.n. F.Əliyeva, t.e.d.L.L.Həsənova*

*Bakı Dövlət Universitetinin Tarix fakultəsinin “Azərbaycan tarixi” (humanitar fakültələr üzrə) kafedrasının 06.12.2012-ci il tarixli iclasının qərarı ilə çapa məsləhət görülmüşdür (pr.№11).*