

<https://doi.org/10.22363/2312-8674-2025-24-3-389-401>

EDN: OXCPIT

Научная статья / Research article

Развитие дорожной инфраструктуры Закавказья во второй половине XIX – начале XX века

Петр Александрович Колпаков 

Российский университет дружбы народов, Москва, Россия

✉ kolpakov_pa@pfur.ru

Аннотация: Исследуется исторический опыт развития дорожной инфраструктуры Закавказья во второй половине XIX – начале XX в. На основе анализа корпуса документов фондов Российского государственного исторического архива и Государственного архива Российской Федерации определены взаимосвязи процессов создания и расширения сетей грунтовых и шоссейных дорог, а также стальных магистралей. Обозначена первичность военного назначения дорог региона перед хозяйственными функциями. Отражена тенденция на увеличение ассигнований на строительство и ремонт закавказских железных дорог в рассматриваемый период. Сделан акцент на том, что устройство грунтовых и шоссейных дорог способствовало сооружению линий стальных магистралей в Закавказье. Определены этапы строительства линий Закавказских железных дорог. Особое внимание уделено созданию условий для интенсификации торговых связей с Персией вследствие соединения стальных магистралей региона с железнодорожной сетью Российской империи и устройства линии до российско-иранской границы. Раскрыто содержание нереализованных проектов сооружения Перевальной железной дороги через Кавказский хребет, развития Тифлисского транспортного узла и электрификации отдельных участков «чугунки». Рассмотрение показателей торговли между Россией и Персией через сухопутную закавказскую границу позволило сделать вывод о положительном влиянии принятых мер по развитию дорожной инфраструктуры края на русско-персидские экономические отношения.

Ключевые слова: транспорт, пути сообщения, грунтовые и шоссейные дороги, железная дорога, торговля, Персия

Заявление о конфликте интересов: Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Финансирование: Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда (проект № 24-28-00648), <https://rscf.ru/project/24-28-00648/>. Название проекта: «Развитие экономической инфраструктуры российско-иранского трансграничья (вторая половина XIX – начало XX в.)». Руководитель Г.Г. Корноухова.

Для цитирования: Колпаков П.А. Развитие дорожной инфраструктуры Закавказья во второй половине XIX – начале XX века // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: История России. 2025. Т. 24. № 3. С. 389–401. <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2025-24-3-389-401>

Development of Road Infrastructure in Transcaucasia in the Second Half of the 19th – Early 20th Century

Petr A. Kolpakov 

RUDN University, Moscow, Russia

✉ Kolpakov-pa@rudn.ru

Abstract: The author examines the historical experience of the development of the road infrastructure of Transcaucasia in the second half of the 19th – early 20th centuries. Based on the analysis of the corpus of documents from the funds of the Russian State Historical Archive and the State Archive of the Russian Federation, they have determined the interrelations of the processes of creation and expansion of networks of dirt and highway roads, as well as steel trunks across Transcaucasia. The author indicates the primacy of the military purpose of the region's roads over economic functions. This is reflected in the trend towards increasing allocations for the construction and repair of the Transcaucasian railways in the period under review. Within the text, an emphasis is placed on the fact that the construction of dirt and highway roads contributed to the construction of steel trunks across Transcaucasia. In turn, this pattern determined the stages of the construction of the Transcaucasian railways. Particular attention is paid to the creation of conditions for the intensification of trade relations with Persia due to the connection of the region's steel trunks with the railway network of the Russian Empire and the construction of a line to the Russian - Iranian border. The author reveals the content of unrealized projects such as the construction of the Perevalnaya railway across the Caucasian Range, the development of the Tiflis transport hub, and the electrification of some sections of the railway. The examination of the indicators of trade between Russia and Persia across the land border in the Caucasus allows the author to conclude that the measures taken to develop the region's road infrastructure had a positive impact on Russian – Persian economic relations.

Keywords: transport, communication routes, dirt and highways, railway, trade, Persia

Conflicts of interest: The author declares no conflicts of interest.

Funding: The study was carried out with financial support from the Russian Science Foundation (project № 24-28-00648), <https://rscf.ru/project/24-28-00648/>. Project title: “Development of economic infrastructure of the Russian-Iranian cross-border area (second half of the 19th – early 20th century).” Supervised by G.G. Kornoukhova.

For citation: Kolpakov, P.A. “Development of Road Infrastructure in Transcaucasia in the Second Half of the 19th – Early 20th Century.” *RUDN Journal of Russian History* 24, no. 3 (August 2025): 389–401 (in Russian). <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2025-24-3-389-401> (in Russian).

Введение

Актуальность. Исторический опыт хозяйственного развития и интеграции территорий Закавказья в экономическое пространство России во второй половине XIX – начале XX в. приобретает особое значение в контексте современных процессов в регионе. Приграничное расположение закавказских государств и историческая связи с ними обуславливают влияние происходящих в регионе трансформаций на российские интересы в области безопасности и экономики.

Актуальность исследования определяется также экономической повесткой. В 2000 г. было положено начало масштабному проекту международного транспортного коридора «Север–Юг» от Санкт-Петербурга до порта Мумбаи¹. В мае 2024 г. в рамках его реализации утвержден маршрут грузового поезда Ульяновск – Баку

¹ Международный транспортный коридор «Север–Юг» // Министерство иностранных дел Российской Федерации [сайт]. URL: https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/economic_diplomacy/1537456/ (дата обращения: 08.01.2024).

(Азербайджан) – Астара (Иран)². Товарооборот с Ираном демонстрирует устойчивый рост. В этих условиях особенно востребованным становится изучение исторического опыта русско-персидских экономических отношений, а также рассмотрение инфраструктурного развития Закавказья не только в контексте интеграции с империей, но и как комплекса мер по созданию условий для реализации интересов Российской империи в Персии.

Степень изученности проблемы. В рамках дореволюционной российской историографии освещались отдельные направления инфраструктурных преобразований в Закавказье. В ней было уделено специальное внимание шоссейным и грунтовыми дорогам, стальным магистралям и сопутствовавшим им линиям телеграфной связи, а также портам³. В советский период приоритетное освещение получили проблемы железнодорожного строительства в Закавказье⁴. В современной отечественной историографии опыт транспортного строительства в Закавказье также не был рассмотрен системно, однако результаты изучения его отдельных аспектов находят отражение в научных публикациях⁵. В частности, в них анализируются вопросы использования путей сообщения Закавказья в контексте расширения торговых отношений с Персией⁶. В целом, можно заключить, что историография истории развития транспортной инфраструктуры Закавказья во второй половине XIX – начале XX столетия весьма ограничена, что подтверждает актуальность избранной темы исследования.

Цель исследования – выявление изменений в дорожной инфраструктуре Закавказья во второй половине XIX – начале XX в., ставших результатом проведения политики интеграции региона в хозяйственное пространство России и его вовлечения во внешнеэкономические отношения империи, а также определение характера подобных преобразований в условиях модернизации.

² Россия и Азербайджан развивают торговый маршрут по МТК «Север–Юг» [сайт]. URL: <https://news.day.az/economy/1683215.html> (дата обращения: 08.01.2024).

³ Гребнер А.В. Торговые дороги Закавказья. СПб., 1896; Аргутинский-Долгоруков А.М. История сооружения и эксплуатации Закавказской железной дороги за двадцать пять лет ее существования. 1871–1896 гг. Тифлис, 1896; Андрианов С.А. Министерство внутренних дел. Исторический очерк. (1802–1902). Почта и телеграф в XIX столетии. СПб., 1902; Флорин А.В. Батумский порт: условия вывоза продуктов русской нефти через Батумский порт в сопоставлении с условиями транспортировки и вывоза нефтяных продуктов в Соединенных Штатах Северной Америки. СПб., 1895.

⁴ Сагратян А.Т. История железных дорог Закавказья. 1856–1921. Ереван, 1970; Шанидзе Н.К. Возникновение и развитие Закавказских железных дорог и их влияние на экономику края. Тбилиси, 1968.

⁵ Исмаилова А.М. Роль Батуми в развитии внутренней и внешней торговли Закавказского края (на рубеже XIX–XX вв.) // Современные тенденции развития науки и технологий. 2015. № 7–4. С. 98–101. EDN: VBQDKN; Тестов В.Н. Ключевые проблемы обходной линии Сурамского перевала Закавказской железной дороги в середине 80-х–начале 90-х годов XIX в. // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2011. № 8–4. С. 192–194. EDN: OJQVYF; Забелин А.В. Основные этапы строительства русских железных дорог в направлении Черного моря (1850–1900 гг.) // Известия высших учебных заведений. Северо-Кавказский регион. Общественные науки. 2023. № 3. С. 78–82. <https://doi.org/10.18522/2687-0770-2023-3-78-82> EDN: TVRMTF

⁶ Корноухова Г.Г. Российский экспорт сахара в Персию в 1900–1917 гг. // Новейшая история России. 2022. Т. 12. № 3. С. 610–624. <https://doi.org/10.21638/11701/spbu24.2022.305> EDN: UPPDTI; Корноухова Г.Г. Российские экспортеры в Иран VS закавказский транзит европейских товаров в начале 1880-х гг. // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: История России. 2022. Т. 21. № 4. С. 556–567. <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2022-21-4-556-567> EDN: DMQWPE; Корноухова Г. Г. Монополизация товарно-пассажирского судоходства на Каспийском море на рубеже XIX–XX вв. // Каспийский регион: политика, экономика, культура. 2022. № 3. С. 14–19. https://doi.org/10.54398/1818510X_2022_3_14 EDN: DRKVPI

Источниковую базу исследования составили ранее неопубликованные делопроизводственные документы, отложившиеся в фондах Отдела земельных улучшений Министерства земледелия (Ф. 426), Кавказского комитета (Ф. 1268) Российского государственного исторического архива, а также в фонде «Михаил Николаевич. Великий князь. Сын императора Николая I. Генерал-Фельдцейхмстер, наместник на Кавказе» (Ф. 649) Государственного архива Российской Федерации.

Дорожное строительство в Закавказье

К середине XIX столетия единственной крупной транспортной артерией, соединявшей Закавказье с внутренними губерниями империи, была Военно-Грузинская дорога. Регион не обладал обустроенными дорогами и морскими портами и тем более стальными магистралями, строительство которых в России находилось в этот период на начальном этапе⁷.

Связавшая Владикавказ и Тифлис Военно-Грузинская дорога с начала XIX в. обеспечивала, в первую очередь, перемещение войск и военные перевозки. Вместе с этим она стала «стержнем», вокруг которого организовывалась закавказская дорожная сеть, явившаяся основой транспортной инфраструктуры региона. Постепенное присоединение к функциям военной логистики хозяйственного назначения стало характерной особенностью дорог Закавказья. Такое их качество было отмечено главным управляющим гражданской частью на Кавказе генерал-адъютантом С.А. Шереметевым в записке, адресованной наместнику на Кавказе великому князю Михаилу Николаевичу от 20 декабря 1895 г.:

Сооружение удобных грунтовых дорог в Закавказье началось только по присоединении этого края к Империи. Первыми устроителями здесь дорог были русские войска, пролагавшие пути с целями стратегическими; при чем дороги эти приобретали в то же время значение торгово-экономическое, устраняя разобщенность отдельных местностей и тем облегчая способы к обмену местных сельских произведений и продуктов⁸.

Дороговизна строительства и содержания дорог в сложных условиях закавказского рельефа была причиной привлечения местного населения к решению проблем инфраструктурного развития. Так, например, в сентябре 1849 г. Совет главного управления Закавказским краем, основываясь на мнении Государственного совета, предложил Шемахинской губернии отдать в подрядное содержание несколько переправ. Для передачи переправ в коммерческое управление были организованы торги, лучшие цены по итогам которых были предложены жителями городка Сальян Мирзой Сафаровым и Зайнал Абдулою⁹. «За особое и постоянное усердие к пользам казны» жители Закавказского края, участвовавшие своим капиталом в устройстве переправ и мостов, возводились в звание личных почетных граждан¹⁰.

Для ускорения движения по наиболее важным направлениям необходимо было строить не только грунтовые, но и шоссированные дороги. Их устройство предполагало наличие твердого покрытия поверх грунтового основания. Сооружение шоссей-

⁷ Отчет Великого князя Михаила Николаевича о деятельности Кавказского наместничества (1855–1880) // Российский Архив: История Отечества в свидетельствах и документах XVIII–XX вв. М., 2003. С. 395–396.

⁸ Государственный архив Российской Федерации (далее – ГАРФ). Ф. 649. Оп. 1. Д. 139. Л. 26 об. – 27.

⁹ Российский государственный исторический архив (далее – РГИА). Ф. 1268. Оп. 3. Д. 372. Л. 1–1 об.

¹⁰ РГИА. Ф. 1268. Оп. 3. Д. 372. Л. 41–41 об.

ных дорог было начато при наместнике генерал-фельдмаршале князе А.И. Барятинском в конце пятидесятых годов XIX в. и имело своей целью связать Закавказье с внутренними губерниями удобными путями сообщений¹¹.

Основа для деятельности А.И. Барятинского на поприще дорожного строительства в Закавказье была заложена его предшественником на посту командующего Отдельным Кавказским корпусом генерал-адъютантом Н.А. Реадом. 3 сентября 1854 г. им в адрес Главного управления путей сообщения и публичных зданий было направлено отношение о потребности повышения расходов на дорожные работы с ассигновавшихся ранее ежегодно 100 тыс. рублей до 209 тыс. Значительная часть запланированных Н.А. Реадом ремонтных и строительных работ должна была развернуться именно в Закавказье (за исключением затрат за содержание Военно-Грузинской дороги от Екатеринограда до Кавказского хребта).

Более чем двукратное увеличение суммы расходов на дороги, обосновывавшееся Н.А. Реадом, было значительным. Однако обширность региона, сложность его природы и рельефа в совокупности с необходимостью его развития и интеграции очевидно требовали подобных затрат. Вопрос был внесен на рассмотрение Николая I главноуправляющим путями сообщения и публичными зданиями П.А. Клейнмихелем, после чего ходатайство командующего Отдельным Кавказским корпусом было удовлетворено¹². Указанное решение способствовало тому, что в начале 1860-х гг. совокупные доходы Закавказского края росли: в 1863 г. они составляли 3081 тыс. рублей, в 1864–3390 тыс. рублей, в 1865 г. – 3558 тыс. рублей¹³.

Такая динамика вызвала у царской администрации желание обращать доходы на устройство дорог. В 1871 г. Государственный совет утвердил предложение наместника на Кавказе великого князя Михаила Николаевича о занесении в расходные сметы Закавказского края средств из местных доходов, необходимых для ремонта и строительства грунтовых и шоссейных путей. Единственным ограничением, вызванным необходимостью контроля ассигнований, стало требование Государственного совета о ежегодном рассмотрении выделявшихся сумм и их согласовании в рамках Закавказской сметы¹⁴.

Прокладка полотна шоссейных дорог, уплотнение его гравием и заготовка щебня осуществлялись за счет средств, отпускавшихся из земских сборов. Объем ассигнований из этого источника колебался в зависимости от масштабов запланированных работ. Так, по Закавказской земской смете с 1894–1896 гг. было назначено на устройство дорог 1621 тыс. рублей, в том числе на потребности постоянные – 705 тыс. рублей и единовременные – 916 тыс. рублей. По земской же смете предшествовавшего трехлетия 1890–1892 гг., продолженной по особому высочайшему повелению на 1893 г., было выделено на сооружение дорог 2320 тыс. рублей, в том числе на потребности постоянные – 719 тыс. рублей и единовременные – 1600 тыс. рублей. К постоянным расходам относилось содержание в исправности шоссейных дорог, мостов и других дорожных сооружений; покупка и починка инструментов; жалование и путевые пособия чинам технического надзора, а к единовременным издержкам – устройство и капитальное исправление шоссейных дорог, мостов, приобретение пороха для взрывания скальных участков и постройка паромов¹⁵.

¹¹ ГАРФ. Ф. 649. Оп. 1. Д. 139. Л. 27.

¹² Там же. Л. 12 об.

¹³ Там же. Д. 133. Л. 1.

¹⁴ РГИА. Ф. 1268. Оп. 16. Д. 90. Л. 4–5.

¹⁵ ГАРФ. Ф. 649. Оп. 1. Д. 139. Л. 27–27 об.

В упомянутой записке главноуправляющий гражданской частью на Кавказе генерал-адъютант С.А. Шереметев связывал с постройкой земских дорог развитие в Закавказье нефтепромышленности, медеплавильного дела, добычи марганца, серы, производства поташа. Примечательным является то обстоятельство, что в документе, представлявшемся наместнику на Кавказе в 1895 г., С.А. Шереметев сетовал на то, что русские предприниматели крайне ограниченно вовлекались в экономику региона:

Нельзя не обратить внимания, что главными предпринимателями во всех промышленных предприятиях являются иностранцы – англичане, германцы, греки и другие, а отчасти туземцы; русские же капиталисты не проявляют здесь пока никакой предприимчивости, не внося своих капиталов для эксплуатации естественных богатств страны¹⁶.

Вкладывая средства в развитие транспортной инфраструктуры региона, царская администрация оказывалась неспособной в полной мере обеспечить отдачу таких инвестиций и признавала это серьезной проблемой.

Конечно, реализация государственной политики в регионе, в том числе в области воплощения в жизнь дорожных проектов, не могла осуществляться исключительно в соответствии с интересами местного населения. В рассматриваемый период вопросы отчуждения земли стали возникать достаточно часто после того, как в регионе были построены первые стальные магистрали и определилась потребность в подведении к ним подъездных дорог.

Пример разрешения такого вопроса содержится в отношении департамента шоссейных и водяных сообщений Министерства путей сообщения, направленного в октябре 1884 г. в адрес Государственного совета. Для соединения Акстафинской станции Закавказской железной дороги с проходящим близ нее шоссе между Тифлисом и Карсом был разработан проект подъездного шоссе длиной в девять верст. Проект предусматривал, что дорога пройдет по состоявшим в частном владении землям, в связи с чем они подлежали изъятию в пользу казны в соответствии со ст. 576 Законов гражданских. Примечательной в данной ситуации является рассудительность чиновников правления Кавказского округа путей сообщения. Принимая во внимание интересы землевладельцев, они настаивали на отчуждении в пределах застроенной местности полосы шириной не в 30, а в 6–8 саженьей. План шоссе и расчет площади земли, подлежавшей передаче в казну, был рассмотрен и утвержден Советом Министерства путей сообщения 31 октября 1884 г.¹⁷

В начале XX столетия проблема создания условий для быстрого перемещения войск в Закавказье в случае начала новой войны с Турцией вновь привлекла внимание правительства. С 1909 по 1911 гг. осуществлялась разработка масштабной «Программы строительства на Кавказе стратегической шоссейной сети».

5 марта 1913 г. состоялось межведомственное совещание под председательством генерал-квартирмейстера Генерального Штаба генерал-майора Ю.Н. Данилова по вопросу выделения средств на выполнения программы. Представителями военного ведомства строительство шоссе обосновывалось стратегической необходимостью переброски сил в случае конфронтации с Османской империей. Так, устройство шоссе от города Игдырь до Каравансарайского и Кара-Кала-Ахтинского перевалов должно было способствовать быстрому захвату русскими войсками пониженных участков хребта Агрыдаг, прежде чем это успеют сделать турки, и развитию операции широким фронтом в пределах Алашкерсткой долины. Сооружение шоссе Тех-

¹⁶ ГАРФ. Ф. 649. Оп. 1. Д. 139. Л. 27 об. – 28.

¹⁷ РГИА. Ф. 1151. Оп. 10. 1884 г. Д. 60. Л. 2–2 об.

нис – Башкей виделось военным востребованным для расширения зоны наступления от Карса к Эрзеруму¹⁸.

Принимая во внимание объемы ассигнований, необходимых на строительство многочисленных и протяженных шоссейных дорог, представитель Министерства финансов действительный тайный советник В.П. Бонч-Осмоловский попытался связать сложившуюся внешнеполитическую ситуацию с нецелесообразностью выделения средств на их строительство, заметив,

что ввиду современного политического положения, создававшегося событиями на Балканском полуострове, естественно может возникнуть сомнение, имеется ли ныне настоятельная необходимость заботиться о развитии стратегической сети шоссейных дорог в пограничной с Турцией полосе¹⁹.

Присутствовавшие на совещании представители военного ведомства парировали доводы В.П. Бонч-Осмоловского, заявив, что с уменьшением влияния Османской империи в Европе ее интерес в Азии будет лишь увеличиваться, а экономической рентабельностью в этих условиях требуется поступиться перед стратегической целесообразностью²⁰. И, хотя представителю Министерства финансов было указано на ошибочность его суждений, и совещание приняло положительное решение относительно ходатайства о выделении денежных средств на устройство новых шоссе, программа так и не была реализована.

Однако в части дорожного строительства политика развития транспортной инфраструктуры Закавказья принесла очевидные результаты. К 1912 г. длина всех находившихся в ведении Министерства путей сообщения и Министерства внутренних дел дорог составляла 7648 верст, из них 3853,3 версты были грунтовые; 3792,7 версты – шоссированные, оставшиеся две версты – полностью замощенные. Дорожная сеть смогла оживить экономику региона, содействовать его интеграции в общероссийскую экономическую модель, но она была менее протяженной, чем в Туркестанском крае (57 тыс. верст), Приморской области (108 тыс. верст), Западных губерниях (68 тыс. верст) и в губерниях центральной России (468 тыс. верст). Очевидно, что для корректного сравнения необходимо учитывать площадь территориальных образований. Кроме того, имелись и выгодные для Закавказья основания для сопоставления: так, в Туркестанском крае к 1912 г. было шоссировано всего 130 верст, а в Приморской области шоссе не было вовсе²¹. Вместе с этим в Закавказье остро стояла проблема ремонта дорог, отдельные участки которых находились в состоянии чрезвычайной запущенности²².

Железнодорожное строительство в Закавказье

Дорожное строительство не только способствовало интеграции и экономическому оживлению региона, но и открыло перспективы для устройства в Закавказье сети стальных магистралей. Появилась возможность для доставки необходимых материалов. Синергетический эффект от связывания в одну систему дорог и «чугунки» проявился, был обусловлен потребностью в устройстве новых подъездных шоссе к железнодорожным станциям.

¹⁸ РГИА. Ф. 190. Оп. 8. Д. 1378. Л. 77–82.

¹⁹ Там же. Л. 82–82 об.

²⁰ Там же. Л. 82 об. – 84.

²¹ Статистический ежегодник России 1914 г. Издание Центрального Статистического Комитета МВД. XI отдел. Петроград, 1915. С. 45.

²² РГИА. Ф. 350. Оп. 82. Д. 66. Л. 26.

Положение Тифлиса как конечного пункта Военно-Грузинской дороги, его статус административного центра Кавказского наместничества и нахождение в географическом центре Закавказья определило тот факт, что город стал значимым узлом в сети стальных магистралей региона.

Начало Закавказским железным дорогам было положено в 1871 г., когда был открыт для движения участок от Поти до Тифлиса, на строительство которого ушло пять лет. Располагавшийся на Черном море Поти получил статус портового города в 1858 г. Устройство линии Поти – Тифлис было первым этапом в решении задачи соединения «чугункой» черноморского и каспийского побережий. Окончательно этот проект был завершён в 1883 г., когда было открыто железнодорожное сообщение между Тифлисом и Баку.

Железная дорога Поти – Тифлис – Баку стала основой для развития сети стальных магистралей в регионе. От значимых в экономическом и военном отношении городов к ее участкам примкнули ветви: Батум – Самтреди (строилась с 1880 по 1883 гг.), Рион – Кутаис (1875–1877 гг.), Тифлис – Карс (1896–1899 гг.)²³.

Важное для развития транспорта и интеграции Закавказского края в экономическое пространство империи событие произошло в 1900 г., когда железную дорогу Ростов-на-Дону – Владикавказ – Петровск продолжили до Баку. Таким образом, Закавказская железная дорога была соединена с железнодорожной сетью России²⁴.

На заключительном этапе расширения Закавказской железной дороги вектор ее развития приобрел южное направление. Определялось это, в частности, позицией царского правительства и Кавказского наместничества, рассматривавших возможность продолжения системы железных дорог Закавказья до границы с Персией и получения согласия на строительство линии от границы до персидского Тебриза в качестве инструмента для расширения экономических связей с привлекательным в торговом отношении соседним государством. Кроме того, проблемой, стимулировавшей строительство «чугунки» в направлении границы с Персией, являлась высокая стоимость фрахта за перевозку товаров по морю²⁵.

От Александрополя, располагавшегося на участке Тифлис – Карс, пути были проложены до Эривани. Движение по ветви было открыто в 1902 г. До находившейся на границе с Персией Джульфы железная дорога была построена от Улунхалу. Расстояние от этого города до Эривани составляло всего 15 км, что обеспечивало интегрированность новой линии в систему стальных магистралей Закавказья. Устройство ветви Улунхалу – Джульфа завершилось в 1908 г. В том же году началось строительство дороги Джульфа – Тебриз, которая была официально открыта в 1916 г.²⁶ Таким образом, в Закавказье была создана железнодорожная сеть, связавшая побережья Черного и Каспийского морей как наиболее значимые хозяйственные центры региона, а также соединившая транспортные системы Российской империи и Персии.

Стабильное функционирование железной дороги требовало соответствующего обеспечения, которое не ограничивалось ремонтом путей. Для того, чтобы паровоз двигался, ему была необходима вода в объеме, значительно превышавшем потребности в угле. Для заливки воды в паровозные тендеры использовались специальные гидроколонки. К 1903 г. водой необходимо было снабжать 23 пункта заправки Закавказских железных дорог, рассредоточенных на расстоянии в 135 верст. Их суточная

²³ РГИА. Ф. 32. Оп. 1. Д. 693 Л. 2 об.

²⁴ Сакульева Т.Н. Строительство железных дорог в царской России // Вестник университета. 2015. № 11. С. 163. EDN: VJFUP

²⁵ ГАРФ. Ф. 649. Оп. 1. Д. 139. Л. 27 об. – 28.

²⁶ РГИА. Ф. 32. Оп. 1. Д. 693 Л. 2 об.

потребность варьировалась в пределах от 100 до 35 тыс. ведер, а совокупная достигала 77 тыс. ведер²⁷. В условиях рельефа, особенностью которого был перепад высот, а также изобилие горных рек, для водоснабжения отдельных станций строились плотины. Описание такого решения содержится, например, в отношении технического отдела управления железных дорог Министерства путей сообщений в адрес гидрологического комитета Главного управления землеустройства и земледелия от 28 декабря 1911 г. за № 15885. Документ содержал просьбу о разрешении возобновления сооружения плотины на реке Гасан-Су, приостановленного чиновниками Кавказского водного округа. Задержка в работах создавала угрозу водоснабжению станции Акстафа и, как следствие, движению поездов, что могло повлечь убытки для казны²⁸.

Горный рельеф Закавказья обуславливал наличие большого количества перевальных участков, где железнодорожные пути имели затяжные подъемы и спуски, сочетавшиеся с большим количеством кривых малого радиуса. Участки с кривыми малого радиуса устраивались вынужденно в условиях ограниченности пространства²⁹. Их наличию сопутствовали значительные проблемы, связанные с эксплуатацией «чугунки»: скорость и вес грузовых поездов ограничивались для предупреждения потери устойчивости, увеличивалась вероятность схода состава, а колесные пары и рельсы изнашивались быстрее. Так, например, наличие радиусов до 70 сажень на перевальном участке Закавказской железной дороги между станциями Квириллы и Михайлово определяло необходимость сокращения составов поездов, а также использования вагонов с укороченной жесткой базой³⁰. Такие ограничения являлись причиной повышения издержек и стоимости транспортировки грузов³¹.

Поиски решений, которые могли бы способствовать снижению издержек, привели железнодорожников к идее электрификации сложных перевальных участков. Смета расходов управления железных дорог Министерства путей сообщения на 1911 г. включала кредит, выделенный для начала работ по электрификации Сурамского участка. Проект создания инфраструктуры, необходимой для использования электрической энергии, был одобрен инженерным советом транспортного ведомства. Планировалось устройство гидротехнических сооружений на реке Рион, силу падения воды которой предполагалось использовать для получения энергии путем отвода воды на участке между Кутаисом и станцией Рион Закавказских железных дорог в канал заданной пропускной способности³². Проект не был воплощен в жизнь царской администрацией, а электрификация железных дорог началась уже в советский период.

Еще одним нереализованным в имперский период проектом являлась Перевальная железная дорога через Кавказский хребет. В отличие от идеи об электрификации железнодорожного транспорта замысел о соединении напрямую Владикавказа и Тбилиси для сокращения транспортных расходов не осуществлен и по сей день.

Проект, изложенный в отношении министра путей сообщения А.Ф. Трепова в адрес председателя Государственной думы М.В. Родзянко от 26 октября 1916 г., предполагал расширение железнодорожного узла, сложившегося вокруг Тифлиса.

²⁷ РГИА. Ф. 22. Оп. 3. Д. 48. Л. 42.

²⁸ РГИА. Ф. 426. Оп. 1. Д. 944. Л. 2

²⁹ Примечательно, что в Российской империи малым радиусом кривой считалась протяженность до 70 сажень, а в современной России – 150 метров, таким образом, мера осталась практически неизменной.

³⁰ Жесткая база – расстояние между крайними осями вагона (центрами опор его кузова).

³¹ РГИА. Ф. 1278. Оп. 6. Д. 418. Л. 3.

³² РГИА. Ф. 426. Оп. 1. Д. 879. Л. 1.

Расположенная севернее Тифлиса станция Авчала должна была стать пунктом примыкания Перевальной железной дороги к закавказской сети стальных магистралей. На ней планировалось устроить сортировочные пути для прицепки и отцепки вагонов и распределения грузов в направлении Владикавказа и Батума.

Тифлис, согласно проекту, сохранял свое положение главной сортировочной станции всего узла. Особое значение планировалось придать расположенной в шести верстах южнее Тифлиса станции Навтлуг, являвшейся узловым пунктом четырех направлений: на Баку, Батум, Карс и Сигнаги. После примыкания Перевальной к Закавказской железной дороге грузооборот и сортировочная нагрузка станции должна была сильно возрасти, а Тифлисский железнодорожный узел повышал свое значение центра распределения грузопотоков, через который товарные составы из центральной России могли отправляться в направлениях крупных портов Закавказья³³.

Влияние развития дорог Закавказья на торговые отношения с Персией

Вследствие ограниченности средств и технической сложности многие идеи, которые могли бы усовершенствовать систему путей сообщения Закавказья, не были воплощены. Вместе с тем принятыми во второй половине XIX – начале XX столетия мерами был достигнут качественный сдвиг в направлении развития транспортной инфраструктуры края. Расширение дорожной сети способствовало наращиванию объемов торговли Российской империи с Персией.

Так, в период с 1888 по 1893 гг. экспорт сахара в Персию через закавказскую сухопутную границу увеличился в денежном выражении с 50 до 1559 тыс. рублей, т.е. прирост составил + 3018 %. Положительная динамика в указанный период сложилась и по другим товарным позициям: железо разных сортов (+89 %); сталь (+54 %); нефть, керосин и другие нефтяные продукты (+538 %); медные изделия (+105 %); кожа и кожаные изделия (+100 %); стеклянные изделия (+35 %); хлопчатобумажные изделия (+265 %). В 1893 г. появилась новая для закавказско-персидских маршрутов статья экспорта: в Иран было доставлено чая на 38 тыс. руб. Совокупная стоимость вывезенных через закавказскую границу в Персию товаров возросла с 871 до 3784 тыс. рублей, а в относительном выражении рост объема экспорта за шестилетний период превысил 330 %.

Грузооборот на рассматриваемом участке расширялся не только за счет вывоза, но и за счет импорта иранских товаров, в течение 1888–1893 гг. демонстрировавшего не менее впечатляющую динамику. Исключением стал 1890 г., когда объемы импорта по всем статьям снизились, однако русско-персидская торговля быстро перешла к восстановлению с еще большими темпами прироста. Значительный удельный вес, около 50 % от общей стоимости персидского импорта через Закавказье, составляли сухие фрукты. В 1893 г. их было ввезено на сумму 2671 тыс. рублей, прирост в сравнении с 1888 г. составил + 52 %. Развитие торговых отношений между Российской империей и Персией подтверждается также положительной динамикой импорта через закавказскую границу и по ряду других товарных позиций: смола древесная (+88 %); кожи и шкуры (+170 %); шелковые изделия (+160 %); шерстяные изделия и ковры (+376 %); хлопчатобумажные изделия (+66 %); скот (+34 %). Снижение импорта проявилось только по статье «клей разный», при этом ее удельный вес в общем объеме привозившихся из Персии товаров был незначительным и даже при максимальном значении, достигнутом в 1888 г., в 96 тыс. рублей не превышал 3,5 %. Вместе с тем

³³ РГИА. Ф. 1278. Оп. 7. Д. 882. Л. 2–3 об.

с 1890 г. в Россию через Закавказье, хотя и небольшим потоком, стал поступать персидский хлопок.

В денежном выражении персидский импорт через закавказскую границу в течение шести лет вырос в 1,8 раза и в 1893 г. составил 5390 тыс. рублей³⁴.

Необходимо отметить, что значительный рост торгового оборота между Россией и Персией через Закавказье был определен именно оживлением экономических взаимоотношений. Показатели торговли в денежном эквиваленте могут искажаться за счет инфляционных процессов, способствующих в условиях обесценивания расчетной единицы их повышению, при том, что в действительности товарооборот может не только оставаться относительно неизменным, но и даже сокращаться. В последней четверти XIX в. в российской экономике наблюдалась дефляция, отражавшаяся в снижении цен на товары³⁵. Эта характеристика хозяйственной сферы позволяет сделать вывод о том, что изменение показателей торговли с Персией через Закавказье стало следствием как мер, направленных на развитие дорожной инфраструктуры, так и внешнеэкономической политики в целом.

Объем персидского импорта через закавказскую сухопутную границу, за исключением 1892 г., превышал русский экспорт. Такая ситуация была характерна и для совокупного товарооборота между странами: Россия имела отрицательное сальдо торгового баланса с Персией в течение всей второй половины XIX в. В его последнее десятилетие роль Закавказья в экономических отношениях с Ираном возросла. Если в течение 1880-х гг. через территорию края проходил поток грузов, стоимость которых составляла не более 19 % от общего оборота, то в 1893 г. этот показатель превысил 33 %³⁶. Таким образом, каждый третий рубль зарабатывался или тратился в ходе торговли с Ираном с использованием возможностей дорожной сети Закавказья.

Большая доля товарного потока проходила закавказскую границу с Персией через Джульфу. Ее значение еще в большей степени возросло в 1908 г., когда началось движение по железнодорожной линии Уланхалы – Джульфа. Развитие путей сообщения увеличило скорость движения товаров, способствовало сокращению издержек на транспортировку и, как следствие, повысило привлекательность для грузоотправителей маршрута через Джульфу. В 1910 г. через этот приграничный населенный пункт в направлении иранского Тебриза прошло более 1277 тыс. пудов грузов, в 1911 г. – 1448 тыс. пудов, а в 1912 г. – уже 2293 тыс. пудов³⁷.

Заключение

Развитие транспортной инфраструктуры Закавказья во второй половине XIX – начале XX в. осуществлялось в рамках политики интеграции региона в экономическое пространство Российской империи. Этому процессу сопутствовало также повышение значимости края во внешнеэкономических отношениях России, особенно это проявилось в создании условий для расширения торговли с Персией.

³⁴ Экономическое положение Персии. Отчет чиновника особых поручений Департамента торговли и мануфактур М.Л. Томара, командированного в 1893–1894 гг. в Персию для исследования положения русско-персидской торговли // Министерство финансов. Департамент торговли и мануфактур. СПб., 1895. С. 166–167.

³⁵ Усоский В.Н. Переход к денежной системе золотого монометаллизма в экономике Российской империи и денежная реформа С. Ю. Витте (1895–1897 гг.) // Вестник Полоцкого государственного университета. Серия D. Экономические и юридические науки. 2013. № 5. С. 72. EDN: TUUBUJ

³⁶ Экономическое положение Персии... С. 171.

³⁷ Статистический сборник Министерства путей сообщения России. Выпуск 133: перевозка по внутренним водным путям в 1912 г. Шоссеиные пути в 1912 г. Таблица IX. СПб., 1915. С. 14.

Устройство грунтовых и шоссейных дорог не только стимулировало экономическое оживление Закавказья, но и дало импульс дальнейшему развитию его транспортной инфраструктуры. Создание условий для перевозки материалов позволило приступить к сооружению стальных магистралей. Вместе с тем появление линий «чугунки» определило необходимость в строительстве подъездных грунтовых дорог к станциям. В данной тенденции проявилась взаимозависимость развития разных компонентов транспортной инфраструктуры региона.

Процесс создания и расширения железнодорожной сети подчинялся строго определенной логике. Первичной задачей являлось соединение побережий Черного и Каспийского морей. В дальнейшем развитие Закавказских железных дорог осуществлялось в направлении соединения с сетью стальных магистралей империи, что было достигнуто в 1900 г., когда был завершен участок Петровск–Баку, а также по южному вектору, который был воплощен в проведении путей до приграничного с Персией населенного пункта Джульфа.

Развитие дорожной инфраструктуры в регионе способствовало созданию условий для увеличения грузооборота между Россией и Персией через закавказскую сухопутную границу, а также повышению значимости края в русско-иранских торговых отношениях.

Поступила в редакцию / Submitted: 20.01.25

Одобрена после рецензирования / Approved after reviewing: 20.03.2025

Принята к публикации / Accepted for publication: 9.06.2025

References

- Andrianov, S.A. *Ministerstvo vnutrennikh del. Istoricheskii ocherk (1802–1902). Pochta i telegraf v XIX stoletii* [Ministry of Internal Affairs. Historical essay (1802–1902). Mail and telegraph in the 19th century]. St. Petersburg: Tipografiia Ministerstva vnutrennikh del Publ., 1902 (in Russian).
- Argutinsky-Dolgorukov, A.M. *Istoriia sooruzheniia i ekspluatatsii Zakavkazskoi zheleznoi dorogi za dvadtsat' piat' let ee sushchestvovaniia. 1871–1896 gg.* [The history of the construction and operation of the Transcaucasian railway over the twenty-five years of its existence. 1871–1896]. Tiflis: Zakavkazskaia zheleznaia doroga Publ., 1896 (in Russian).
- Florin, A.V. *Batumskii port: usloviia vyvoda produktov russkoi nefi cherez Batumskii port v soedinenii s usloviiami transportirovki i vyvoda nefiannykh produktov v Soedinennykh Shtatakh Severnoi Ameriki* [Batumi port: conditions for the export of Russian oil products through the Batumi port in comparison with the conditions for the transportation and export of oil products in the United States of North America]. St. Petersburg: Komissiiia po sozdaniuu torgovykh portov Publ., 1895 (in Russian).
- Grebner, A.V. *Torgovye dorogi Zakavkaz'ia* [Trade roads of Transcaucasia]. St. Petersburg: Tipografiia I. Gol'dberga Publ., 1896 (in Russian).
- Ismailova, A.M. “The role of Batumi in the development of domestic and foreign trade in the Transcaucasian region (at the turn of the XIX–XX centuries).” *Modern Trends in the Development of Science and Technology* 12, no. 7–4 (2015): 98–101 (in Russian).
- Kornoukhova, G.G. “Monopolization of goods and passenger shipping in the Caspian Sea at the turn of the XIX–XX centuries.” *The Caspian Region: Politics, Economics, Culture*, no. 3 (2022): 14–19 (in Russian), https://doi.org/10.54398/1818510X_2022_3_14
- Kornoukhova, G.G. “Russian exporters to Iran VS Transcaucasian transit of European goods in the early 1880s.” *RUDN Journal of Russian History* 21, no. 4 (2022): 556–567 (in Russian), <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2022-21-4-556-567>
- Kornoukhova, G.G. “Russian sugar exports to Persia in 1900–1917.” *Modern History of Russia* 12, no. 3 (2022): 610–624 (in Russian), <https://doi.org/10.21638/11701/spbu24.2022.305>
- Sagratyan, A.T. *Istoriia zheleznykh dorog Zakavkaz'ya. 1856–1921* [The history of the railways of Transcaucasia. 1856–1921]. Yerevan: Hayastan Publ., 1970 (in Russian).

- Sakulyeva, T. N. "Railway construction in tsarist Russia." *Vestnik Universiteta*, no. 11 (2015): 160–164 (in Russian).
- Shanidze, N.K. *Vozniknovenie i razvitie Zakavkazskikh zheleznnykh dorog i ikh vliianie na ekonomiku kraia* [The emergence and development of the Transcaucasian railways and their impact on the economy of the region]. Tbilisi: Gruzinskii politekhnicheskii institut imeni V.I. Lenina Publ., 1968 (in Russian).
- Testov, V.N. "Key problems of the bypass line of the Suramsky pass of the Transcaucasian railway in the mid-80s – early 90s of the XIX century." *Historical, Philosophical, Political and Law Sciences, Culturology and Study of Art. Issues of Theory and Practice*, no. 8–4 (2011): 192–194 (in Russian).
- Usosky, V.N. "Conversion to the standard of gold monometallism in the economy of the Russian Empire and S. Vitte's monetary reform (1856–1857)." *Vestnik of Polotsk State University. Part D. Economic and legal sciences*, 2013. no. 5 (2013): 67–76 (in Russian).
- Zabelin, A.V. "The main stages of the construction of Russian rail ways in the direction of the Black Sea (1850–1900)." *Bulletin of Higher Educational Institutions. North Caucasus region. Social Science*, no. 3 (2023): 78–82 (in Russian), <https://doi.org/10.18522/2687-0770-2023-3-78-82>

Информация об авторах / Information about the authors

Петр Александрович Колпаков, кандидат исторических наук, доцент кафедры истории России, научный сотрудник кафедры истории России, Российский университет дружбы народов; Россия, 117198, Москва, ул. Миклухо-Маклая, 6; kolpakov_pa@pfur.ru; <https://orcid.org/0000-0002-1600-9937>; SPIN-код: 1054-5704.

Petr Alexandrovich Kolpakov, PhD in History, Associate Professor of the Russian History Department, Research Fellow of the Russian History Department, RUDN University; 6, Miklukho-Maklaya St., Moscow, 117198, Russia; kolpakov_pa@pfur.ru; orcid.org/0000-0002-1600-9937; SPIN-code: 1054-5704.