

DOI 10.24412/1829-0450-2025-2-115-134
УДК 32

Поступила: 12.05.2025г.
Сдана на рецензию: 16.05.2025г.
Подписана к печати: 10.06.2025г.

ОСОБЕННОСТИ СТАНОВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ ЮЖНОГО КАВКАЗА В ПЕРИОД СССР: ПРОБЛЕМЫ И ПОДХОДЫ В УСЛОВИЯХ НОВОЙ ПОЛИТИЧЕСКОЙ РЕАЛЬНОСТИ

Н.И. Маргарян

Российско-Армянский (Славянский) университет
nina-markaryan@yandex.com
ORCID: 0000-0002-7369-116X

АННОТАЦИЯ

В данной статье речь идет о том, что современная основа транспортно-логистического каркаса Южного Кавказа – результат планомерного выстраивания транспортно-логистической системы Закавказского экономического района в советский период. Необходимость форсированного развития транспортной системы новообразованного СССР в условиях новой идеологической парадигмы, с вовлечением широких слоев населения, необходимости обеспечения территориальной взаимосвязи и политической интеграции территориальных единиц, входящих в СССР, а также на фоне участия государства во Второй мировой войне породили ряд проблем в вопросе выстраивания эффективной сети транспортного сообщения, по сей день оказывающих влияние на транспортно-логистическую систему Южного Кавказа, в частности, Армении, Грузии и Азербайджана, что особенно актуально в условиях протекающих на международной арене политических процессов и обострения политических противоречий между странами.

Целью работы является анализ политики СССР в сфере построения и развития транспортно-логистической системы Закавказского экономического района, политических мотивов развития транспортной сети данного региона, выявление основных проблем, оказавших (помимо конфликтов на данной территории в постсоветский период) существенное влияние на современное состояние транспортного каркаса Южного Кавказа.

Автором были исследованы исторические документы, отражающие процесс выстраивания транспортной системы СССР и Южного Кавказа (в пер. СССР – Закавказского экономического района), в частности, проведен сравнительный анализ трансформации подходов к развитию отдельных видов транспорта, рассмотрены и выявлены политические и геополитические мотивы, повлиявшие на реализацию подходов к выстраиванию транспортного каркаса Советского Союза и Армянской, Грузинской и Азербайджанской ССР.

Ключевые слова: транспортная система СССР, транспортная система Армянской ССР, транспортная система Азербайджанской ССР, транспортная система Грузинской ССР, железнодорожное сообщение, автомобильное сообщение.

Введение

В большинстве современных исследований, посвященных вопросам транспортно-логистической системы Южного Кавказа, либо отдельных государств данного региона, исходной точкой анализа той или иной проблемы является период после распада СССР, либо же авторы обращаются к современному состоянию транспортно-логистической системы региона, без отражения результатов ретроспективного анализа ситуации [1]. В ряде же исследований ретроспективный анализ применяется для исследования проблем, связанных с определенным видом транспорта, безотносительно к иным видам транспорта [2]. Исследования же, посвященные ретроспективному анализу формирования и развития транспортно-логистического каркаса Южного Кавказа как единой системы, выстраиваемой на протяжении всего периода существования СССР, практически отсутствует.

При этом формирование транспортно-логистической системы Закавказского экономического района СССР осуществлялось не только исходя из сугубо экономической целесообразности, но и с учетом политических и геополитических целей и задач, формулируемых высшим руководством СССР, а также из идеологических соображений. Рассмотрение этих задач, комплексный анализ политики выстраивания транспортного каркаса Закавказского экономического района на протяжении всего периода существования СССР и на отдельных этапах, выявление мотивов приоритетного развития того или иного вида транспорта, исходя из политической целесообразности, дает ключ к комплексному пониманию современных проблем транспортно-логистической системы Южного Кавказа, актуализировавшихся, в частности, в результате политико-идеологических противоречий после распада СССР, но заложенных еще на этапе его существования.

Данное утверждение актуально также при анализе транспортно-логистической системы Республики Армения, так как основные маршруты транспортной системы РА были выстроены именно в период СССР¹. Более того, именно в период существования СССР были заложены основы диспропорции

¹ Данный тезис доказывает анализ плотности автомобильных дорог Армении в 1980г. (0,259 км/км²), и 2023г. (0,252 км/км²), не отражающий существенного расширения сети автомобильных дорог общего пользования после распада СССР (некоторое сокращение, при этом, обусловлено спрямлением ряда направлений).

онального развития отдельных видов транспорта, и после 1991г. данная тенденция сохранилась, что стало, по сути, инструментом политического давления на республику.

Основные подходы к формированию транспортно-логистической системы СССР в первые годы существования Союза

Основы современного транспортно-логистического каркаса Южного Кавказа были заложены в результате проводимой с 1930-х гг. в СССР планомерной политики по наращиванию транспортно-логистического потенциала страны, что было обусловлено необходимостью, с одной стороны, активного освоения ресурсной базы новых территорий, вошедших в состав Советского Союза, а с другой – быстрого развития промышленности, сельского хозяйства, обеспечения взаимосвязи между территориями новообразованного государства. В положении о Народном комиссариате путей сообщения СССР [3] как главного органа, ответственного за осуществление политики по развитию транспортно-логистического потенциала государства, особо подчеркивалась роль транспорта (с акцентом на железнодорожный и водный виды) как важнейшего механизма обеспечения и реализации политических, экономических и оборонных интересов СССР. Транспорт в данном контексте рассматривался как важнейший механизм обеспечения территориальной взаимосвязанности между различными регионами СССР, без чего процесс интеграции районов страны в единое экономическое и политическое пространство был бы невозможным, особенно учитывая национально-культурное разнообразие народов, входивших в состав СССР, так как слаборазвитая, фрагментированная транспортно-логистическая сеть усугубляет территориальное замыкание. Данное обстоятельство, в свою очередь, негативным образом сказывается на процессе формирования единого политико-идеологического сознания ввиду ослабления связи между центральной властью и периферией, а также низкого уровня мобильности населения между городом (в котором, как правило, уровень политического сознания выше, нежели в сельской местности как оплоте традиционного мышления)² и сельской местностью.

По итогам прошедшей в январе-феврале 1932г. XVII Конференции ВКП (б) были разработаны Директивы к составлению второго пятилетнего плана народного хозяйства СССР (1933–1937гг.), ряд пунктов которой касался

² Так, в Постановление от 19 февраля 1988г. № 272 «О государственной программе строительства и реконструкции автомобильных дорог в нечерноземной зоне РСФСР» прямо отмечается, что развитие автомобильного транспорта непосредственным образом влияет на повышение культурного уровня граждан. URL: https://e-ecolog.ru/docs/pUMlm8KKSQVuy0N07e9NM/full?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F

необходимости системного пересмотра подходов к планированию развития железнодорожного и иных видов транспорта, прокладки ок. 30 тыс. км железнодорожного полотна (с соответствующей инфраструктурой) для усиления темпов экономического развития республик, входящих в состав СССР. При этом необходимость развития транспортно-логистического потенциала страны воспринималась сквозь призму идеологических целей и установок, так как экономическое развитие государства, одним из важнейших условий которого являлось налаживание бесперебойного транспортного сообщения, рассматривалось как залог обеспечения политической мощи государства. Так, в сфере расширения транспортно-логистического потенциала государства была провозглашена необходимость внедрения принципов «стахановского движения», а также коренного пересмотра подходов к квалификации и образованию специалистов, занятых в данной отрасли [4]. В 1933г. Постановлением ЦК ВКП(б) «О политотделах на железнодорожном транспорте» [5] было принято решение о создании органов партийно-политической работы в сфере железнодорожного транспорта³, сотрудники которых путем агитационной работы с персоналом, задействованным в функционировании железнодорожного сообщения, должны были способствовать улучшению дисциплины, повышению качества работы, повышению уровня осознания важности железнодорожного транспорта в жизни страны, пресечению случаев сокрытия недобросовестной работы. Данные меры должны были привести к сокращению числа аварий в сфере ж/д транспорта, повышению эффективности осуществления грузоперевозок, сокращению масштабов перебоев в функционировании железнодорожного транспорта и т.д. В постановлении особо подчеркивалась роль железнодорожного транспорта в экономической жизни страны, связи между сельской и городской местностями, а также его ключевое значение в обеспечении обороноспособности государства. Подобные отделы были созданы также в сфере водного транспорта.

По сути, инициаторы создания данных отделов осознавали важность формирования у широких слоев населения новых политико-идеологических установок, нового типа мировоззрения с осознанием важности труда как залога личного благополучия путем достижения общего прогресса.

В 1934г. в Резолюции XVII съезда ВКП(б) (январь-февраль 1934г.), помимо ранее неоднократно декларируемой в различных программных документах необходимости развития сетей железнодорожного и водного транспорта, было заявлено о необходимости активного развития сети автомобильных дорог с целью перераспределения грузовых нагрузок на железнодорожный и водные виды транспорта. При этом, нагрузку автомобильного вида

³ В 1943г. данные органы были упразднены ввиду неэффективности деятельности последних.

транспорта предлагалось увеличить в 16 раз – с 1 млрд ткм до 16 млрд ткм. (посредством расширения также общего числа автомобилей – с 75 тыс. до порядка 580 тыс. единиц), а общую протяженность автодорог – на 210 тыс. км [6]. Провозглашался курс на строительство ключевых транспортных линий СССР – Байкало-Амурскую магистраль, ж/д Москва-Донбасс, Караганда-Балхаш и т.д., расширение системы водного транспорта (Беломорско-Балтийский канал, Москва-Волга и пр.) и т.д.

Таким образом, руководство СССР, осознавая место и роль развитой, диверсифицированной транспортно-логистической системы в вопросе эффективной реализации экономического, политического и оборонного потенциала страны, провозгласило курс на активное расширение транспортно-логистической системы СССР. Более того, необходимость развития транспортного потенциала государства была обоснована сквозь призму успешности достижения политико-идеологических целей советской власти.

Особенности развития транспортно-логистической системы СССР после Второй мировой войны

К 1950 году вопросы развития транспортно-логистического потенциала СССР становятся неотъемлемой частью Директив КПСС по пятилетним планам развития, что, помимо увеличения темпов роста промышленности, сельского хозяйства, освоения новых территорий и т.д., было продиктовано также необходимостью преодоления экономических последствий Второй мировой войны и восстановления разрушенной инфраструктуры. При этом приоритетное значение придавалось расширению сети железных дорог как наиболее эффективных и стратегически важных (несмотря на финансовую затратность на этапе прокладки и в дальнейшем обслуживании) с точки зрения осуществления грузооборота. Директивой 1951–1955гг. предполагалось увеличение грузооборота (к 1955г. по сравнению с 1950г.) железнодорожного транспорта на 40%, морского транспорта – на 60%, строительство железнодорожных ветвей «Красноярск-Енисейск», «Гурьев-Астрахань» и т.д., модернизация Латвийской, Литовской и Эстонской ж/д [7].

Вместе с тем, несмотря на приоритетность в отношении развития железнодорожного транспорта, начиная с 1950-х годов наблюдается также тенденция развития автотранспорта и речного транспорта (как наименее затратных с точки зрения осуществления грузооборота и пассажирооборота), с увеличением нагрузки на 85% и 80% соответственно. Была поставлена задача по улучшению качественных характеристик системы, в частности, повышению уровня безопасности на автомобильных дорогах (улучшение качества покрытия, системы дорожных знаков и т.д.).

Значительное внимание проблемам развития транспорта и инфраструктуры было уделено в программе Шестого пятилетнего плана развития народного хозяйства СССР на 1956–1960 годы [8]. Развитие транспортно-логистического потенциала страны воспринималось теперь не просто с точки зрения реализации внутренних потребностей государства в вопросах обеспечения эффективной связи между различными регионами страны, в частности, обеспечения транспортной связи между Центральной Россией и районами Донбасса, Кавказа, Средней Азии, Урала и Поволжья, Урала и Сибири и т.д., увеличения товарооборота по Дальневосточному, Азово-Черноморскому и Северному морским путям и т.д. Транспортная система рассматривалась теперь в качестве инструмента для поддержания экономической связи и геополитического сотрудничества с приграничными соседями, разделяющими идеологические и политические установки СССР, в частности, Китайской Народной Республикой (путем строительства ж/д ветви «Алма-Ата – Госграница») [9], а также расширения сферы геополитического влияния на сопредельные государства и регионы путем наращивания товарооборота, осуществление которого невозможно без эффективной транспортно-логистической связи.

Планомерное выстраивание и развитие транспортно-логистической сети СССР привело к тому, что к 1970-м годам в транспортной сфере от политики выстраивания транспортно-логистической системы был, условно, осуществлен переход к политике повышения качества функционирования транспортно-логистической сферы (что отражено, в частности, в Директиве XXIV съезда КПСС по пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР на 1971–1975 гг. [10]). Данная тенденция была сохранена и далее.

При этом, развитие эффективной сети транспортно-логистических путей все еще воспринималось как органичное, политически-значимое продолжение реализации идей социализма на пути к коммунизму. Так, комментируя строительство БАМа, руководитель строительно-монтажного поезда А. Фролов в беседе с сотрудником журнала «Огонек» отметил: «Тут сильно политическая жизнь! Мы, как говорится, не дорогу – людей строить будем. Да... Людей... Обкатка поколения...» [11], а лозунг «БАМ – ударная стройка коммунизма» – был неотъемлемым лозунгом этого масштабного мероприятия.

В целом, за период 1940–1988 гг. в СССР было проложено ок. 123 тыс. км железнодорожных путей, 1156 тыс. км шоссейных дорог с твердым покрытием, а общая протяженность автомобильных дорог на период 1988 г. составила 1737 тыс. км [12]. При этом, несмотря на то, что основной акцент в Директивах к составлению пятилетних планов развития был сделан на развитии железнодорожной сети, масштабы строительства шоссейных дорог с твердым покрытием (и шоссейных дорог в целом) были значительно выше масштабов строительства железных дорог (Рис. 1.), что было обусловлено рядом объек-

тивных причин (в частности, особенностями рельефа, финансовой целесообразностью, затратностью строительных работ и обеспечения необходимой численности подвижного состава и т.д.).

Выделяемые же государством средства на реализацию проектов расширения сети железнодорожного транспорта и автотранспорта, несмотря на декларируемый государством приоритет в вопросе развития сети железнодорожного сообщения, были практически равны: так, в период с 1970–1985 гг. на строительство железных дорог на пятилетний период выделялось в среднем 19753 млн рублей, в то время как на строительство автомобильных путей – в среднем 19733 млн рублей⁴.



Рисунок 1. Эксплуатационная длина железных дорог и шоссейных дорог с твердым покрытием (1940–1988 гг.) (тыс. км)⁵.

Вместе с тем, в соотношении общей протяженности отдельных видов транспортных путей, а также их плотности к территории СССР Советский Союз значительно уступал своему главному сопернику – США. Так, к 1985 году общая протяженность железнодорожных путей общего пользования в

⁴ Расчет сделан на основе данных статистического сборника «Транспорт и связь СССР». М.: «Финансы и статистика», 1990.

⁵ Источник: составлено автором на основе данных статистического сборника «Транспорт и связь СССР». М.: Государственное статистическое изд-во, 1957; «Транспорт и связь СССР». М.: «Финансы и статистика», 1990.

СССР с территорией порядка 22402 тыс.км² составляла 145 тыс.км (в совокупности с путями необщего пользования – 249 тыс.км), шоссейных дорог – 1542,6 тыс.км., при этом плотность железнодорожных путей общего пользования составляла 6,5 км/тыс.км², плотность шоссейных дорог общего пользования – 44 км/тыс.км² [13]. Общая же протяженность железнодорожных путей в США с территорией порядка 9826,6 тыс.км² в 1985г. составляла 235 тыс.км, шоссейных дорог – 6214 тыс.км., при плотности железнодорожных путей общего пользования – 25 км/тыс.км², плотности шоссейных дорог общего пользования – 663 км/тыс.км² [14].

Относительно низкая плотность путей сообщения оказывала негативное влияние на эффективность интеграции отдельных регионов в единое политико-культурное и экономическое пространство СССР, и руководство страны осознавало важность развитой транспортной сети в вопросе обеспечения политико-культурной интеграции. Так, в Постановление от 19 февраля 1988 г. N 272 «О государственной программе строительства и реконструкции автомобильных дорог в нечерноземной зоне РСФСР» прямо отмечается, что развитие автомобильного транспорта оказывает непосредственное влияние на повышение культурного уровня граждан [15], как результат – способствует повышению уровня политической культуры граждан.

Анализ же в сфере иных видов транспорта, в частности, водного транспорта, который мог бы выступать в качестве альтернативы вышеотмеченным видам транспорта, учитывая географические особенности СССР, показал, что несмотря на значительно бо́льшую протяженность внутренних водных путей сообщения в СССР (126,6 тыс. км) по сравнению с США (41,1 тыс.км), грузооборот в США внутренним водным транспортом практически в 2 раза превышал грузооборот аналогичным видом транспорта в СССР: 440 млрд тонн-километров и 261 млрд тонн-километров соответственно [16].

Отмеченные обстоятельства порождают ряд вопросов относительно эффективности реализации транспортно-логистической политики СССР, особенно с учетом декларируемых в программных документах целей и задач, а также плановых показателей. Кроме того, в программных документах, в которых тем или иным образом были отражены плановые установки и вопросы развития транспортно-логистической системы Союза, прослеживается отсутствует четко сформулированного, развернутого стратегического обоснования тех или иных транспортных проектов, политическая и экономическая целесообразность их реализации. Провозглашение же политических и геополитических целей в вопросах развития транспортно-логистического потенциала СССР и реализации ряда проектов (как, например, в упомянутом Шестом пятилетнем плане развития народного хозяйства СССР) носят фрагментарный, декларативный характер, так и не получив доктринального оформления, что,

на наш взгляд, в условиях сложившейся международной обстановки и идеологического противостояния с капиталистическими странами было необходимым условием для эффективной реализации транспортных проектов, которые в перспективе могли выступать в качестве инструмента политического влияния на фоне проблем в области транспортного развития в пограничных государствах.

Особенности выстраивания транспортной системы Закавказского экономического района как важнейшего звена транспортно-логистического каркаса СССР

Важное место в транспортном каркасе СССР занимал Закавказский участок транспортной сети, играющий значительную роль в вопросах транспортировки продуктов нефтепромышленности, полезных ископаемых (преимущественно – марганцевой руды, сырья алюминиевой промышленности), продукции промышленного производства (в частности, продукции химической промышленности: каустическая сода, каучук, удобрения, карбид кальция, газовая сажа и пр.), машиностроения, сельского хозяйства, обеспечения маневренности военных сил.

Стратегическая значимость данного участка была обусловлена также пограничным положением Закавказского района с Ираном и Турцией, что было особенно важно в условиях протекающих на международной арене процессов, направленных на расширение сфер влияния Великобритании, Германии, США, СССР, Турции и т.д.

Закавказский участок транспортной сети играл важную роль, в частности, в плане наступления фашистской Германии через Кавказ с целью овладения нефтяными районами и дальнейшего продвижения на Багдад [17]. В разделе «Оценка противника» было отмечено, что военно-политическое руководство СССР рассматривает Кавказ и Закавказье в качестве защитного барьера нефтяных месторождений и возможности выхода к Персидскому заливу, и что оно ожидает наступление войск Германии в данном направлении именно исходя из наличия на данном участке пригодных для передвижения военных сил дорог [18].

К 1923г. основной грузопоток осуществлялся с задействованием железнодорожного сообщения по двум основным направлениям: Баку-Батуми (через Баладжары, далее Потти-Михайлово), Навтлуг-Александрополь-Ереван-Джульфа [19]. Функционировало также третье направление – Сабучинская, Сурамская, Боржомская и Бакурианские ветви, однако, грузопоток по данным ветвям составлял порядка 10% по сравнению с общим грузопотоком по двум основным направлениям.

Важное значение придавалось удлинению ж/д ветки по маршруту «Джульфа-Алят» как кратчайшему маршруту, соединяющему Российские

железные дороги с Арменией и Азербайджаном, а также Тавризской ж/д, что позволяло увеличить эффективность и объемы товарооборота с Ираном (и далее – с Турцией, благодаря удобному географическому расположению Котурчайского и Ханесурского перевалов), заинтересованной в расширении торговли с целью нивелирования влияния Великобритании, а также осуществлении эффективного сообщения между Тегераном и Тавризом ввиду отсутствия развитой транспортной инфраструктуры между отмеченными городами (и по всей территории Ирана в целом⁶), что делало маршрут «Джульфа-Тавриз-Баку-Энзели» стратегически важным для Ирана⁷. Более того, в рамках прошедшего с 1-го по 6-е марта 1923г. в Тбилиси Закавказского Экономического Совещания особо подчеркивалось, что железнодорожное направление «Баку-Батуми» (с выходом в Карс и Джульфу) прокладывалось именно исходя из политико-стратегических интересов, нежели исходя из экономической целесообразности [20].

Политический аспект необходимости поддержания транспортного сообщения между СССР и Ираном был обусловлен, в частности, соперничеством СССР с США, Великобританией и Германией за раздел сфер влияния также на восточном направлении. Так, к августу 1919г. правительство Великобритании в лице британского посланника в Иране Перси Кокса добилось, по сути, денонсации действующего от 1907г. англо-русского соглашения (согласно которому Иран был разделен на зоны влияния между Англией и Россией) подписанием нового соглашения с Персией, согласно которому британская сторона обязалась выделить значительный финансовый займ правительству Персии, способствовать реформированию экономики и армии, выстраиванию транспортной системы [21]. Соглашение значительно ослабляло позиции России в Персии, а также вызвало недовольство националистически настроенного местного населения, которое после столкновений большевистских и английских войск в Энзели и отступления

⁶ В дальнейшем данное обстоятельство значительным образом повлияло на процесс строительства Трансиранской железной дороги, которая воспринималась Ираном как инструмент суверенизации страны.

⁷ В данном контексте стоит, однако, отметить, что данная заинтересованность была, скорее, вынужденной, так как с точки зрения экономических условий осуществление товарооборота с СССР вызывало раздражение иранской стороны (о чем свидетельствует ряд исторических документов, например, письмо временного поверенного в делах СССР в Иране И.А. Карташева народному комиссару иностранных дел СССР М.М. Литвинову. 21 января 1939г. URL: <https://docs.historyrussia.org/ru/nodes/104991-pismo-vremennogo-poverennogo-v-delah-sssr-v-irane-i-a-kartasheva-narodnomu-komissaru-inostrannyh-del-sssr-m-m-litvinovu-21-yanvary-1939-g#mode/-inspect/page/3/zoom/4>), так как Советский Союз, пользуясь геополитической ситуацией, сложившейся вокруг Ирана и учитывая его стремление снизить зависимость от британского капитала, осуществлял закупки местной продукции (в частности, хлопка) по заниженным ценам.

последних рассматривало сотрудничество с большевистским правительством как возможность ослабления позиций Великобритании. В свете этого руководство СССР считало важным налаживание бесперебойного транспортного сообщения с Ираном для активизации экономических отношений с целью усиления политического влияния в стране, что, свою очередь, находило свое отражение в политике выстраивания транспортно-логистической системы Закавказского экономического района.

Среди основных проблем Закавказских железных дорог к 1923г. были выделены проблемы электрификации станций, необходимость увеличения их протяженности (что было обусловлено также несоответствием пропускной способностью линий росту интенсивности грузопотока и пассажиропотока), а также необходимость обновления подвижных составов.

Среди шоссейных дорог государственного значения [22], требовавших значительных инвестиций ввиду изношенности (которые потенциально могли бы разрешить вопрос чрезмерной загруженности железнодорожного транспорта, а также снизить затраты на транспортировку), к 1923г. выделялись: «Военно-Грузинская», «Военно-Осетинская», «Тбилиси-Манглис», «Михайлово-Боржом», «Ахалцых-Кутаис», Черноморская, «Актафа-Дилижан-Александрополь», «Дилижан-Еленовка-Ереван», «Евлах-Шуши» и т.д.

Ряд проблем наблюдался также в функционировании крупнейших портов: Батуми, Поти, Баку, Сухуми, технические характеристики которых, в частности, в вопросах необходимой глубины входа в порт, состояния причала, наличия необходимых механизмов для осуществления разгрузочных работ, состояние примыкающих транспортных линий, не позволяли полноценным образом задействовать их потенциал, в результате чего на период к 1923г. большинство данных портов реализовывали свой потенциал примерно на 20–25% от показателей, зафиксированных в 1913г.

Необходимость разрешения вышеотмеченных проблем, а также выстраивания эффективной транспортно-логистической сети была обусловлена быстрым ростом промышленности в Закавказском экономическом районе (Рис. 2, с сохранением тренда в последующем десятилетии), увеличивающейся численностью населения республик, входящих в Закавказский экономический район (Рис. 3., с сохранением тренда в последующем десятилетии), необходимостью налаживания внутрирайонных связей.

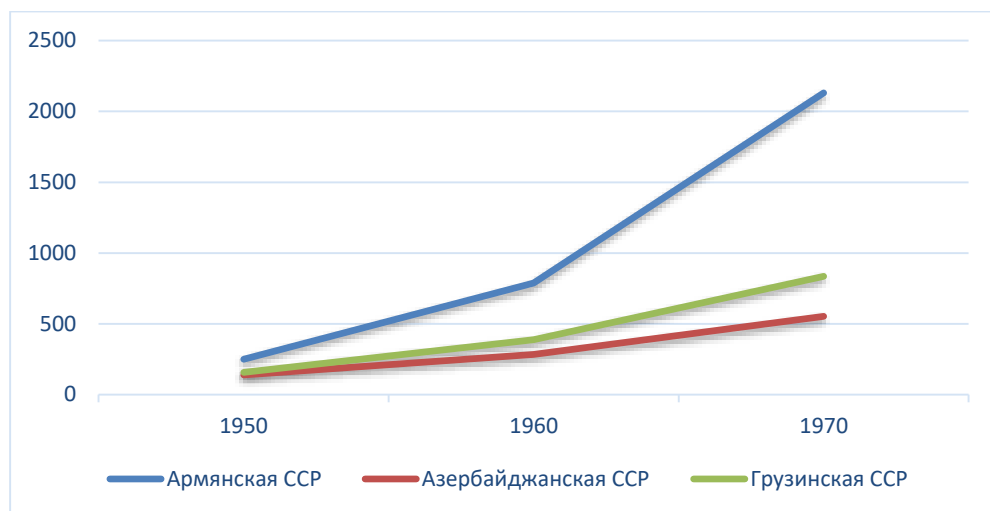


Рисунок 2. Темпы роста общего объема продукции промышленности в странах Закавказского экономического района (1940–1970гг.) (в % к 1940г.)⁸.

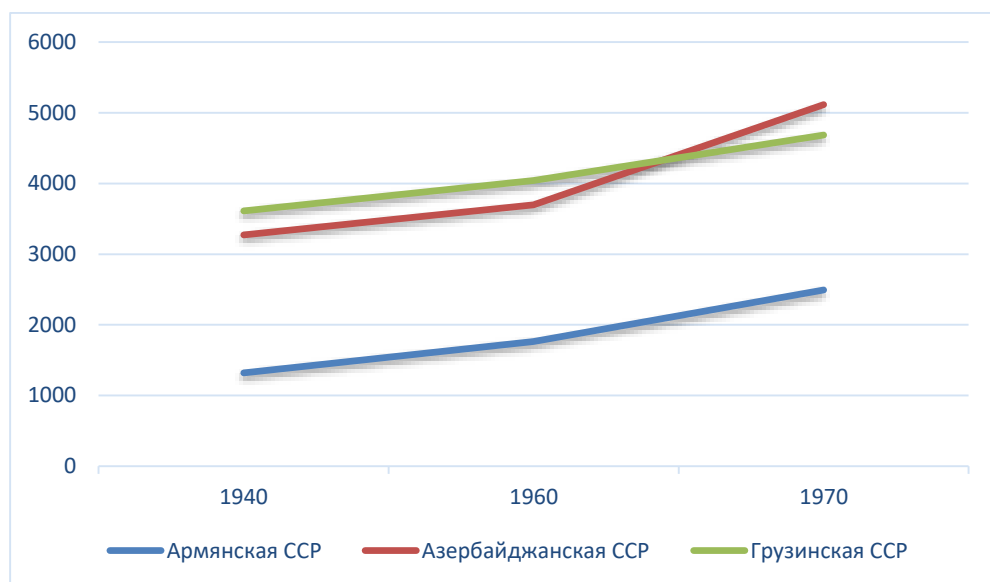


Рисунок 3. Темпы роста численности населения в странах Закавказского экономического района (1940–1970гг.) (тыс. чел.)⁹.

⁸ Составлено на основе данных статистического ежегодника «Народное хозяйство СССР в 1970 году (Статистический ежегодник)», М.: Изд-во «Статистика», 1971. С. 139.

⁹ Составлено на основе данных статистического сборника «СССР в цифрах в 1985г.», М.: Изд-во «Финансы и статистика», 1986. С. 7.

В период 1940–1970 гг. в Закавказском экономическом районе было проложено 1030 км железнодорожных путей общего пользования и около 2 тыс. км путей необщего пользования [23]. К 1970 г. основной грузопоток Закавказского экономического района осуществлялся по ж/д магистрали «Веселое-Цхакая-Самтредия-Навтлуги-Актафа-Алят-Баладжары» с ответвлениями Поти, Батуми, Ленинакан, Масис, Джульфа, Дербент, Баку [24]. При этом, протяженность железнодорожных линий, плотность железнодорожной сети не соответствовали темпам роста промышленного производства и требовали значительной модернизации. Так, согласно оценке К.Н. Хуршудяна, для обеспечения эффективного обслуживания потребностей экономики Закавказского экономического района требовалось увеличить протяженность железнодорожной сети на 2680 км [25].

В Армении на период 1970 г. основной внутренний грузопоток осуществлялся преимущественно автомобильным транспортом. Выделялись 4 основных направления из Еревана: Ленинакан (далее – с возможностью задействования ж/д ответвления для осуществления межрайонных перевозок), Кировакан, Алаверди, Севан.

При этом, несмотря на тот факт, что уже к 1980 г. по плотности ж/д путей и автомобильных дорог республик Закавказского экономического района значительно опережали ряд стран СССР (Рис. 4¹⁰), однако, недостаточная разветвленность железнодорожной сети Армянской ССР и Азербайджанской ССР, а также недостаточная протяженность автомобильных дорог и неравномерность их распределения в целом в Закавказском экономическом районе являлись серьезным препятствием для развития промышленности (ввиду ее неравномерного территориального расположения, что было также обусловлено особенностями транспортно-логистической системы региона), эффективного осуществления межрайонного сообщения и равномерного распределения населения территорий республик, что, с точки зрения, в частности, демографической безопасности, является одной из основных угроз для обеспечения национальной безопасности.

¹⁰ Рассчитано автором на основе данных: Транспорт и связь СССР: Статистический сборник / М.: Изд-во «Финансы и статистика», 1990. С. 111; СССР в цифрах в 1985 г. Краткий статистический сборник. М.: Изд-во «Финансы и статистика», 1986. С. 7; Народное хозяйство СССР в 1980 году (Статистический ежегодник), М.: Изд-во «Финансы и статистика», 1981. С. 307.

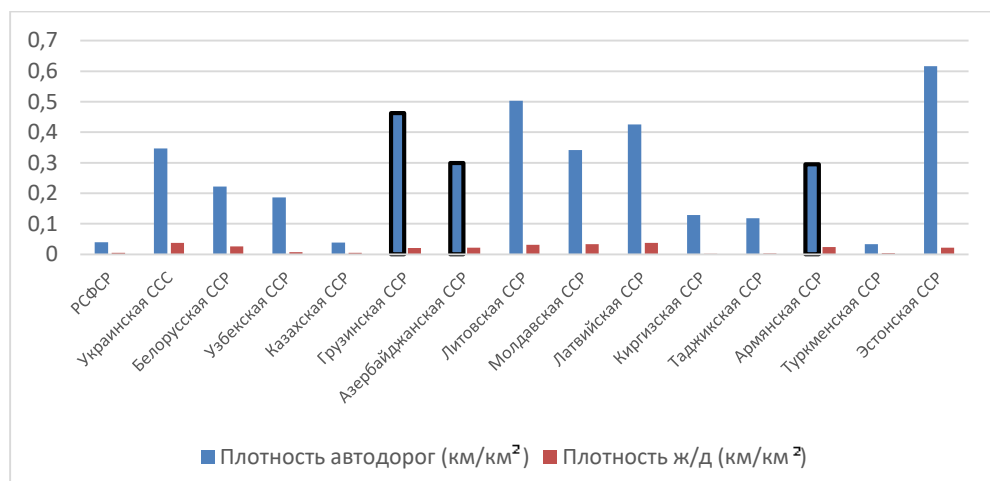


Рисунок 4. Плотность автомобильных дорог и железнодорожных путей общего пользования, 1980г. (км/км²).

Более того, анализ плановых Директив КПСС по развитию народного хозяйства вплоть до 1975г. показал отсутствие восприятия транспортно-логистической сети Союза как единой, гармонично развитой системы, в которой различные виды транспорта взаимодополняют друг друга (а не находятся в состоянии конкуренции, либо обособленного развития) с целью выстраивания единого транспортно-логистического каркаса государства.

Заключение

Таким образом, процесс выстраивания транспортно-логистической системы СССР и Южного Кавказа, в частности, преследовал не только сугубо экономические цели, но и являлся инструментом выстраивания единого политического пространства, а также расширения геополитического влияния. Однако анализ программных документов, решений съездов, директив, резолюций КПСС, документов Наркома путей сообщения СССР и иных документов показал отсутствие системного, последовательного подхода к позиционированию транспортно-логистической системы как инструмента политического и геополитического влияния, хотя имплицитно и на уровне отдельных документов, а также в реализации ряда транспортно-логистических проектов данный подход прослеживался.

Данный недостаток, на наш взгляд, значительным образом препятствовал эффективности процесса выстраивания транспортно-логистической системы СССР, о чем свидетельствует ряд исторических документов, авторы которых отмечали необходимость донесения до широких масс идеи о важности расширения транспортных сетей и повышения эффективности деятельности уже

существующих дорожных маршрутов как важнейшего инструмента построения процветающего социалистического общества.

Помимо этого, с учетом сложной международной ситуации, идеологического противостояния ведущих международных игроков, борьбы за расширение сферы политического влияния и в отношении Ирана, Турции, Китая, Индии и др. транспортно-логистические проекты могли стать эффективным инструментом реализации политических целей СССР, в частности, посредством развития транспортной системы Южного Кавказа как важнейшего пограничного района Союза, имевшего серьезный международный транспортный потенциал. Однако необходимость развития транспортной системы Закавказского экономического района рассматривалась преимущественно сквозь призму внутригосударственной экономической целесообразности, а отдельные заявления о необходимости расширения транспортной сети Армянской ССР, Грузинской ССР и Азербайджанской ССР, исходя из геополитической целесообразности, не получили своего программного оформления, и, по сути, не были реализованы в полном объеме. Не был реализован также транзитный потенциал региона, который в условиях сложившейся геополитической конъюнктуры мог стать весомым международным транспортным коридором ввиду своего геополитического расположения и ряда проблем транспортно-логистического характера в сопредельных регионах.

Более того, отсутствие системного, последовательного подхода к выстраиванию транспортной системы СССР, в целом, привело к диспропорциональности развития отдельных видов транспорта, а также недостаточному уровню диверсификации маршрутов в республиках, входящих в Закавказский экономический район, в частности. Последствия подобной ситуации стали в полной мере очевидными после распада СССР, особенно на фоне возникших на территории бывшего Закавказского экономического района военных конфликтов (Нагорно-Карабахский конфликт, Грузино-Абхазский, Грузино-Осетинский конфликты), в рамках которых стороны стали использовать фактор диспропорционального развития отдельных видов транспорта в республиках Южного Кавказа, а также недостаточной диверсификации транспортно-логистических маршрутов в качестве инструментов политического влияния на оппонента (например, Транскавказская магистраль, автомобильная дорога Тбилиси-Зугдиди-Очамчира-Сухуми-Сочи, ж/д Баку-Тбилиси-Гюмри-Карс, вопрос «Зангезурского коридора» и т.д.). Таким образом, сложившаяся сегодня в регионе Южного Кавказа ситуация в сфере транспорта – результат непоследовательности в вопросе осуществлении транспортно-логистической политики СССР.

ЛИТЕРАТУРА

1. Meister S. Geopolitics of Infrastructure and Connectivity in the South Caucasus: The Case of Armenia and Azerbaijan // *Caucasus Analytical Digest*, 132, 2023. PP. 21–25; Papava V., Charaia V. Regional railways in the Central Caucasus and Georgia's economic interests

- // *The Caucasus & Globalization*, №1–2, 2014. PP. 58–67; *Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А.* Проблемы интеграции и инновационного развития транспортных систем России и стран Южного Кавказа // Монография. Институт проблем рынка РАН, 2011; *Пылин А.* Международные транспортные коридоры на Южном Кавказе и их транзитный потенциал // «Геоэкономика энергетики», № 4. 2018.; *Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А., Мустафаев А.А.* Развитие транспортных систем государств Южного Кавказа и российские интересы // РППЭ, №1. 2012. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/razvitie-transportnyh-sistem-gosudarstv-yuzhnogo-kavkaza-i-rossiyskie-interesy> (дата обращения: 15.07.2025).
2. *Исмаилова А.М.* Значение железнодорожного транспорта в развитии экономики Южного Кавказа на рубеже веков (XIX – начало XXв.) // «Вестник Челябинского государственного университета», № 18 (309), 2013. СС. 27–30; *Чо Ё.* Развитие сотрудничества стран на Южном Кавказе в сфере железнодорожного транспорта. Роль международного режима после Карабахской войны // «Мировая политика», № 1, 2021. СС. 16–24.
 3. Постановление 3-й сессии Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР I созыва. Положение о Народном Комиссариате Путей Сообщения Союза Советских Социалистических Республик. 12 ноября 1923г. URL: <https://docs.historyrussia.org/ru/nodes/359455-postanovlenie-3-y-sessii-tsentralnogo-ispolnitelnogo-komiteta-soyuza-s-s-r-i-sozyva-polozhenie-o-narodnom-komissariate-putey-soobscheniya-soyuza-sovetskih-sotsialisticheskikh-respublik-12-noyabrya-1923-g#mode/inspect/page/1/zoom/4> (дата обращения: 11.03.2025г.).
 4. Резолюция пленума ЦК ВКП(б), 25 декабря 1935г. Вопросы промышленности и транспорта в связи со стахановским движением. URL: <https://docs.historyrussia.org/ru/nodes/354631-rezolyutsiya-plenuma-tsk-vkp-b-25-dekabrya-1935-g-voprosy-promyshlennosti-i-transporta-v-svyazi-so-stahanovskim-dvizheniem#mode/inspect/page/9/zoom/4> (дата обращения: 11.03.2025г.).
 5. Постановление ЦК ВКП(б) «О политотделах на железнодорожном транспорте. URL: <http://elbib.shpl.ru/ru/nodes/8618#mode/inspect/page/84/zoom/5> (дата обращения: 11.03.2025г.).
 6. Резолюция XVII съезда ВКП(б), январь-февраль 1934г. О втором пятилетнем плане развития народного хозяйства СССР (1933–1937гг.) (Извлечение). URL: <https://docs.historyrussia.org/ru/nodes/354611-rezolyutsiya-xvii-sezda-vkp-b-yanvar-fevral-1934-g-o-vtorom-pyatiletнем-plane-razvitiya-narodnogo-hozyaystva-sssr-1933-1937-gg-izvlech-enie#mode/inspect/page/10/zoom/4> (дата обращения: 11.03.2025г.).
 7. Директивы по пятому пятилетнему плану развития СССР на 1951–1955гг. Приняты XIX съездом КПСС 10 октября 1952г. Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. В 5 т.: Сб. док. за 50 лет. Т. 3. 1941–1952гг. М.: «Политиздат», 1968. СС. 729–731. URL: <https://docs.historyrussia.org/ru/nodes/246669-direktivы-po-pyatому-pyatiletнему-planu-razvitiya-sssr-na-1951-1955-gg-prinyaty-xix-sezdom-kpss-10-oktyabrya-1952-g#mode/inspect/page/16/zoom/4> (дата обращения: 11.03.2025г.).
 8. Двадцатый съезд КПСС. Москва. 14–25 февраля 1956г. Резолюции и постановления съезда. Директивы XX съезда КПСС по шестому пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР на 1956–1960 годы. Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК (1898–1986). Т. 9. 1956–1960. М.: «Политиздат», 1986. (58) СС. 59–63. URL: <https://docs.historyrussia.org/ru/nodes/446297-dvadsaty-sezd-kpss-moskva-14-locale-nil-25-fevralya-1956-g>

- rezolyutsii-i-postanovleniya-sezda-direktivyy-xx-sezda-kpss-po-shestomu-pyatiletнему-planu-razvitiya-narodnogo-hozyaystva-sssr-na-1956-locale-nil-1960-gody#mode/inspect/page/32/zoom/4 (дата обращения: 11.03.2025г.).
9. Там же.
 10. Директивы XXIV съезда КПСС по пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР на 1971–1975гг. Утверждены 9 апреля 1971г. Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам: Сб. док. Т. 8. 1970 г. – февраль 1972г. М.: «Политиздат», 1972. (124). URL: <https://docs.historyrussia.org/ru/nodes/355744#mode/inspect/page/33/zoom/4> (дата обращения: 11.03.2025г.).
 11. Журнал «Огонек», апрель, № 17 М.: Изд-во «Правда», 1975. С. 18. URL: https://publ.lib.ru/ARCHIVES/O/%27%27Ogonek%27%27_%28jurnal%29/%ce%e3%ee%ed%e5%-ea,%201975,%20%b917.pdf
 12. Статистический сборник «Транспорт и связь СССР». М.: «Финансы и статистика», 1990.
 13. Там же.
 14. Там же.
 15. Постановление ЦК КПСС, Совмина СССР от 19.02.1988, № 272, «О Государственной программе строительства и реконструкции автомобильных дорог в Нечерноземной зоне РСФСР» URL: https://e-ecolog.ru/docs/pUmlm8KKSQVuy0N07e9NM/full?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F (дата обращения: 07.03.2025г.).
 16. Там же.
 17. План наступления через Кавказ. Июль 1941г. URL: <https://docs.historyrussia.org/ru/nodes/333664#mode/inspect/page/1/zoom/4> (дата обращения: 10.03.2025г.)
 18. Там же.
 19. Труды Закавказского Экономического Совещания (1–6 марта 1923г.). Ч. II. Тифлис, Закркрайком ВКП(б), 1923. URL: <http://elib.shpl.ru/ru/nodes/82574-ch-2-1923#mode/inspect/page/5/zoom/4> (дата обращения: 11.03.2025г.).
 20. Труды Закавказского Экономического Совещания (1–6 марта 1923г.). Ч. I. Тифлис, Закркрайком ВКП(б), 1923. С. 35.
 21. *Арабаджян З.А.* Иран: Противостояние империям (1918–1941). М., 1996. С. 18. URL: <https://www.knigago.com/books/history-all/sci-history/734253-z-a-arabadzhyan-iran-protivostoyanie-imperiyam-1918-1941/?p=2>
 22. Труды Закавказского Экономического Совещания (16 марта 1923г.). Ч. II. Тифлис, Закркрайком ВКП(б), 1923. URL: <http://elib.shpl.ru/ru/nodes/82574-ch-2-1923#mode/inspect/page/5/zoom/4> (дата обращения: 11.03.2025г.)
 23. *Хуришудян К.Н.* Проблемы развития транспорта Закавказского экономического района. Ер.: изд-во ЕГУ, 1972, 238с. С. 33.
 24. Там же.
 25. Там же. С.11.

REFERENCES

1. *Meister S.* Geopolitics of Infrastructure and Connectivity in the South Caucasus: The Case of Armenia and Azerbaijan // *Caucasus Analytical Digest*, 132, 2023. PP. 21–25; *Papava V., Charaia V.* Regional railways in the Central Caucasus and Georgia's economic interests // *The Caucasus & Globalization*, №1-2, 2014. PP. 58–67; *Tsvetkov V., Zoidov K., Medkov A.* Problems of integration and innovative development of transport systems of Russia and the South Caucasus countries // *Monograph. Market Problems Institute of the Russian*

- Academy of Sciences, 2011; Pylin A. International transport corridors in the South Caucasus and their transit potential // *Goeconomics of Energy*. 2018. № 4; *Tsvetkov V., Zoidov K., Medkov A., Mustafaev A.* Development of transport systems of the South Caucasus states and Russian interests // *RPET*. 2012. № 1. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/razvitie-transportnyh-sistem-gosudarstv-yuzhnogo-kavkaza-i-rossiyskie-interesy> (accessed: 15.07.2025).
2. *Ismailova A.* The Importance of Railway Transport in the Development of the Economy of the South Caucasus at the Turn of the Century (19th – Early 20th Centuries) // “Bulletin of the Chelyabinsk State University”, № 18 (309), 2013. PP. 27–30; Cho Y. Development of Cooperation between Countries in the South Caucasus in the Sphere of Railway Transport. The Role of the International Regime after the Karabakh War // “World Politics”, № 1, 2021. PP. 16–24.
 3. Resolution of the 3rd session of the Central Executive Committee of the USSR of the 1st convocation. Regulations on the People's Commissariat of Railways of the Union of Soviet Socialist Republics. November 12, 1923. URL: <https://docs.historyrussia.org/ru/nodes/-359455-postanovlenie-3-y-sessii-tsentralnogo-ispolnitelnogo-komiteta-soyuza-s-s-r-i-soz-yva-polozhenie-o-narodnom-komissariate-putey-soobscheniya-soyuza-sovetskih-sotsialistich-eskih-respublik-12-noyabrya-1923-g#mode/inspect/page/1/zoom/4> (accessed: 11.03.2025).
 4. Resolution of the Plenum of the Central Committee of the All-Union Communist Party (Bolsheviks), December 25, 1935. Questions of Industry and Transport in Connection with the Stakhanovite Movement. URL: <https://docs.historyrussia.org/ru/nodes/354631-rezolyutsiya-plenuma-tsk-vkp-b-25-dekabrya-1935-g-voprosy-promyshlennosti-i-transporta-v-svyazi-so-stahanovskim-dvizheniem#mode/inspect/page/9/zoom/4> (accessed: 11.03.2025).
 5. Resolution of the Central Committee of the All-Union Communist Party (Bolsheviks) “On political departments in railway transport. URL: <http://elib.shpl.ru/ru/nodes/8618#mode/inspect/page/84/zoom/5> (accessed: 11.03.2025).
 6. Resolution of the 17th Congress of the All-Union Communist Party (Bolsheviks), January-February 1934. On the Second Five-Year Plan for the Development of the National Economy of the USSR (1933–1937) (Extract). Available at: <https://docs.historyrussia.org/ru/nodes/354611-rezolyutsiya-xvii-sezda-vkp-b-yanvar-fevral-1934-g-o-vtorom-pyatiletнем-plane-razvitiya-narodnogo-hozyaystva-sssr-1933-1937-gg-izvlech-enie#mode/inspect/page/10/zoom/4> (accessed: 11.03.2025).
 7. Directives on the Fifth Five-Year Plan for the Development of the USSR for 1951–1955. Adopted by the 19th Congress of the CPSU on October 10, 1952. Decisions of the Party and Government on Economic Issues. In 5 volumes: Coll. documents for 50 years. Vol. 3. 1941–1952. M.: “Politizdat”, 1968. PP. 729–731. URL: <https://docs.historyrussia.org/ru/nodes/246669-direktivы-po-pyatomu-pyatiletнему-planu-razvitiya-sssr-na-1951-1955-gg-prinyaty-xix-sezdom-kpss-10-oktyabrya-1952-g#mode/inspect/page/16/zoom/4> (accessed: 11.03.2025).
 8. 20th Congress of the CPSU. Moscow. February 14–25, 1956. Resolutions and decisions of the congress. Directives of the 20th Congress of the CPSU on the Sixth Five-Year Plan for the Development of the National Economy of the USSR for 1956–1960. The Communist Party of the Soviet Union in Resolutions and Decisions of Congresses, Conferences, and Plenums of the Central Committee (1898–1986). Vol. 9. 1956–1960. Moscow: “Politizdat”, 1986. (58). PP. 59–63. URL: <https://docs.historyrussia.org/ru/nodes/446297-dvadtsatyy-sezd-kpss-moskva-14-locale-nil-25-fevralya-1956-g-rezolyutsii-i-postanovleniya-sezda>

- direktivyy-xx-sezda-kpss-po-shestomu-pyatiletnemu-planu-razvitiya-narodnogo-hozyaystva-sssr-na-1956-locale-nil-1960-gody#mode/inspect/page/32/zoom/4 (accessed: 11.03.2025).
9. Ibid.
10. Directives of the XXIV Congress of the CPSU on the five-year plan for the development of the national economy of the USSR for 1971–1975. Approved on April 9, 1971. Decisions of the party and government on economic issues: Coll. doc. Vol. 8. 1970-February 1972. M.: “Politizdat”, 1972. (124). URL: <https://docs.historyrussia.org/ru/nodes/355744#mode/inspect/page/33/zoom/4> (accessed: 11.03.2025).
11. Magazine “Ogonyok”, April, № 17, , M., Publishing House “Pravda”, 1975. P. 18. URL: https://publ.lib.ru/ARCHIVES/O/%27%27Ogonek%27%27_%28jurnal%29/%ce%e3%e-e%ed%e5%ea,%201975,%20%b917.pdf
12. Statistical book “Transport and communications of the USSR”. M.: “Finances and statistics”, 1990.
13. Ibid.
14. Ibid.
15. Resolution of the Central Committee of the CPSU, the Council of Ministers of the USSR of 19.02.1988 № 272 "On the State Program for the Construction and Reconstruction of Highways in the Non-Black Earth Zone of the RSFSR". URL: https://e-ecolog.ru/docs/p-UlMm8KKSQVuy0N07e9HM/full?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com-%2F (accessed: 07.03.2025).
16. Ibid.
17. Plan of attack through the Caucasus. July 1941. URL: <https://docs.historyrussia.org-ru/nodes/333664#mode/inspect/page/1/zoom/4> (accessed: 10.03.2025).
18. Ibid.
19. Proceedings of the Transcaucasian Economic Conference (March 1–6, 1923). Part II. Tiflis, Zakrkraicom of the All-Union Communist Party (Bolsheviks), 1923. URL: <http://elib.shpl.ru/ru/nodes/82574-ch-2-1923#mode/inspect/page/5/zoom/4> (accessed: 11.03.2025).
20. Proceedings of the Transcaucasian Economic Conference (March 1–6, 1923). Part I. Tiflis, Zakrkraicom of the All-Union Communist Party (Bolsheviks), 1923.
21. Arabajyan Z. Iran: Confrontation with Empires (1918–1941). Moscow, 1996. Page 18. URL: <https://www.knigago.com/books/history-all/sci-history/734253-z-a-arabadzhyan-iran-protivostoyanie-imperiyam-1918-1941/?p=2> (In Russian).
22. Proceedings of the Transcaucasian Economic Conference (March 1–6, 1923). Part II. Tiflis, Zakrkraicom of the All-Union Communist Party (Bolsheviks), 1923. URL: <http://elib.shpl.ru/ru/nodes/82574-ch-2-1923#mode/inspect/page/5/zoom/4> (accessed: 11.03.2025).
23. Khurshudyan K. Problems of transport development in the Transcaucasian economic region. Er.: ESU Publishing House, 1972, 238p. P. 33. (in Russian).
24. Ibid.
25. Ibid. P. 11.

**FEATURES OF THE FORMATION OF THE TRANSPORT AND
LOGISTICS SYSTEM OF THE SOUTH CAUCASUS DURING
THE USSR PERIOD: PROBLEMS AND APPROACHES IN THE
NEW POLITICAL REALITY**

N. Margaryan

Russian-Armenian (Slavonic) university

ABSTRACT

The modern basis of the transport and logistics framework of the South Caucasus is the result of the systematic construction of the transport and logistics system of the Transcaucasian economic region during the period of the USSR. The need for accelerated development of the transport system of the newly formed USSR in the context of a new ideological paradigm, with the involvement of broad sections of the population, the need to ensure territorial interconnection and political integration of territorial units included in the USSR, as well as against the background of the state's participation in World War II, gave rise to a number of problems in the issue of building an effective transport network, which to this day affect the transport and logistics system of the South Caucasus, in particular, Armenia, Georgia and Azerbaijan, which is especially relevant in the context of political processes taking place in the international arena and the aggravation of political contradictions between countries. The aim of the work is to analyze the policy of the USSR in the sphere of construction and development of the transport and logistics system of the Transcaucasian economic region, political motives for the development of the transport network of this region, identification of the main problems that had (in addition to the conflicts in this territory in the post-Soviet period) a significant impact on the current state of the transport framework of the South Caucasus.

The author studied historical documents reflecting the process of building the transport system of the USSR and the South Caucasus (in the trans. USSR – Transcaucasian economic region), particularly, using a comparative analysis of the transformation of approaches to the development of individual modes of transport was carried out, political and geopolitical motives that influenced the implementation of approaches to building the transport framework of the Soviet Union and the Armenian, Georgian and Azerbaijan SSRs were considered and identified.

Keywords: transport system of the USSR, transport system of the Armenian SSR, transport system of the Azerbaijan SSR, transport system of the Georgian SSR, rail communication, automobile communication.