

УДК 911.7

Р. В. Галкин,

географический факультет,

Московский государственный университет им. М. В. Ломоносова

Научный руководитель: д-р, геогр. наук, проф. В. А. Бабурин

Трансформация территорий Северного Кавказа вдоль бывших кордонных линий

Аннотация. В работе рассмотрены различия в современном социально-экономическом развитии территорий Северного Кавказа, расположенных вдоль бывших оборонительных линий. Анализ траекторий развития показал, что их современное положение определяется сочетанием исторических особенностей освоения, изменениями транспортно-географического положения и хозяйственной специализацией. Особенно велики различия между западной и восточной частями региона.

Ключевые слова: кордонные линии, Северный Кавказ, расселение, социально-экономическое развитие, территориальная дифференциация.

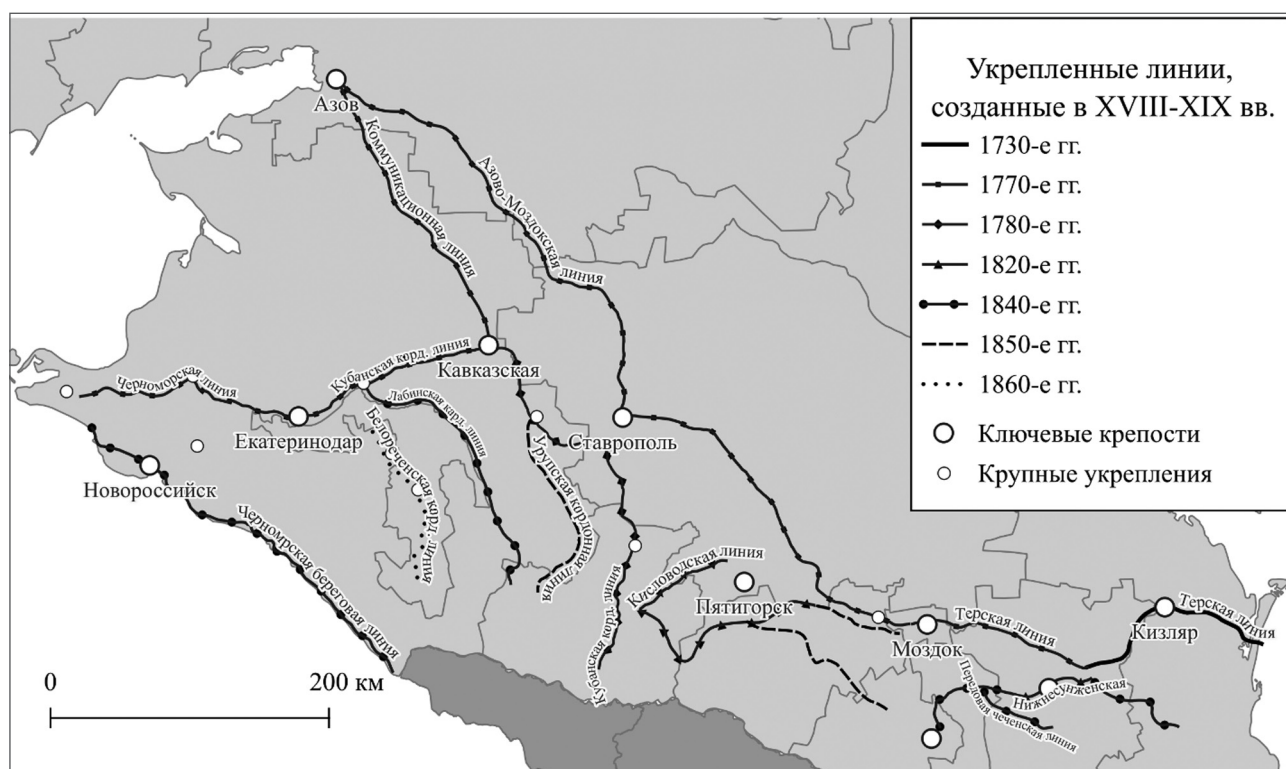
Главным инструментом освоения территорий Северного Кавказа в XVIII–XIX вв. стали кордонные линии, которые выполняли ряд важных функций [3]. Первая из них — оборонительная: система укреплений обеспечивала безопасность границ Российского государства. Другая важная функция — колонизационная. Именно по ним происходило заселение степных пространств и предгорий. Опираясь на материалы, собранные Е. Д. Фелицыным [1], была составлена карта существовавших на Северном Кавказе оборонительных линий (см. рисунок). Кордонные линии в значительной степени сформировали опорный каркас расселения региона. Большинство крупнейших городов — бывшие укрепления (Краснодар, Ставрополь, Грозный и т. д.). Особенно отчетливо это проявляется в Краснодарском крае, где Черноморская береговая и Кубанская линии (см. рисунок) читаются в расположении населенных пунктов, конфигурации дорог и размещении хозяйственных объектов. Вдоль данных линий расположены наиболее развитые территории региона: Краснодарская агломерация, портовые зоны Новороссийска, Туапсе и курортные центры. В данных зонах наблюдается наибольшая инвестиционная активность и более высокий уровень доходов населения в сравнении с другими частями Северного Кавказа.

Анализ современной социально-экономической ситуации опирается на статистические сведения Росстата и других источников. Рассмотрена территориальная дифференциация изменения численности населения (2010–2025), отгруженной продукции, производства сельскохозяйственной

продукции, оборота розничной торговли. Бухгалтерская отчетность предприятий стала основным источником сведений о состоянии крупных хозяйственных объектов.

В Западной части Кавказа также выделяются территории вдоль бывшей Белореченской линии, где наблюдается стабильная социально-экономическая ситуация, которая во многом связана с развитием Майкопско-Белореченской агломерации, а также мощным промышленным потенциалом (химической и пищевой промышленностью). При этом стоит отметить, что южнее Майкопа социально-экономическая ситуация хуже (следствие спада в традиционных отраслях хозяйства — в лесозаготовке, деревообработке и др.), а развитие туризма и малых промышленных предприятий не смогло кардинально изменить ее. В целом аналогичная ситуация наблюдается вдоль бывшей Лабинской линии. Здесь процессы депопуляции выражены заметнее. Вследствие ограниченной инвестиционной активности, невысоких доходов населения и недостаточной инфраструктурной обеспеченности модернизация экономики затруднительна. В южной части линии (Псебай) присутствуют отдельные точки роста, связанные с промышленностью строительных материалов, но они не формируют устойчивого эффекта для всей территории.

И наконец, наихудшая ситуация наблюдается вдоль Урупской линии. Данное положение обусловлено истощением лесосырьевой базы, удаленностью от экономических центров, крупных магистралей и недостаточностью развития инженерной и социальной инфраструктуры. Расположение на стыке Краснодарского



Укрепленные линии Северного Кавказа [1]

края и Карачаево-Черкесской Республики сделало территорию «дальним углом» региона. Данные проблемы начали сказываться еще в середине XX в., но усилились в постсоветский период.

Особого внимания заслуживает Азово-Моздокская линия и ее главный пункт — Ставрополь. На протяжении всей первой половины XIX в. территория отличалась более высокой плотностью населения на фоне степной части Кубани, однако с 1870-х гг. началось отставание. Прохождение железнодорожной магистрали Ростов-Владикавказ западнее Азово-Моздокской линии привело к перераспределению потоков переселенцев, а также подъему новых центров (Тихорецк, Кропоткин, Армавир) [2]. Сегодня данные территории обладают сравнительно более слабым потенциалом развития, чем степной Краснодарский край.

В Центральной и Восточной частях Северного Кавказа дифференциация социально-экономического развития еще сильнее. Территории вдоль Кабардинской линии характеризуются относительно благоприятной ситуацией: Нальчик — важный центр переработки агропродукции, а сельское хозяйство в значительной степени специализируется на выращивании овощей и фруктов (в том числе в тепличных хозяйствах). Отдельные участки Терской линии также отличаются стабильным уровнем социально-экономического развития (Прохладный-Моздок), однако их развитие сдерживается процессами де-

популяции, слабой инвестиционной активностью и слабым местным рынком (низкие доходы населения). В целом аналогичная ситуация характерна для участка Терской линии в Республике Дагестан. По территории Чеченской Республики и Республики Ингушетия проходили Терская, Сунженская и Чеченская линии. В настоящий период, несмотря на осуществление мер поддержки для данных территорий, остаются актуальными проблемы высокой демографической нагрузки, безработицы, ненадлежащего уровня инфраструктурной обеспеченности, нехватки квалифицированных кадров и низкой инвестиционной активности. Значительные силы были затрачены на устранение последствий вооруженных конфликтов 1990–2000-х гг.

Таким образом, современная территориальная дифференциация Северного Кавказа определяется не только текущими экономическими условиями, но и исторически сложившейся системой расселения, связанной с кордонными линиями. Наиболее развитые территории сосредоточены вдоль Черноморской и Кубанской линий (по ним прошли важные транспортные магистрали), тогда как ряд районов, прежде всего вдоль Урупской, Лабинской и Сунженских линий, сохраняет признаки отставания. Это свидетельствует о длительном влиянии исторических факторов и транспортно-географического положения на развитие территорий и необходимости их учета при формировании региональной политики.

1. Военно-историческая карта Северо-Западного Кавказа с 1774 г. до окончания Кавказской войны / сост. Е. Д. Фелицын. — Б. м. : [б. и.], 1898–1899. — [Электронный ресурс]. — URL: http://www.etomesto.ru/map-kuban_1899_kavkaz-sever (дата обращения: 25.05.2026).
2. Озерский И. В. Железнодорожное строительство на юге Российской империи в пореформенный период (1870-е гг. — 1917 г.) : дис. ... канд. ист. наук. — Краснодар, 2006. — 246 с.
3. Степко Л. А. Кордонная стратегия: Кавказ, век девятнадцатый : научное издание. — М. : Полиграфический комплекс, 2020. — 218 с.