

На правах рукописи



Азарова Вера Викторовна

**РАЗВИТИЕ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
СРЕДНЕЙ КУБАНИ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX – НАЧАЛЕ XX вв.**

Специальность 07.00.02 – Отечественная история

**Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
кандидата исторических наук**

Армавир 2018

Работа выполнена на кафедре всеобщей и отечественной истории
ФГБОУ ВО «Армавирский государственный педагогический университет»

Научный руководитель: **Виноградов Борис Витальевич**, доктор исторических наук, профессор, профессор кафедры всеобщей и отечественной истории ФГБОУ ВО «Армавирский государственный педагогический университет» (г. Армавир)

Официальные оппоненты: **Невская Татьяна Александровна**, доктор исторических наук, профессор, профессор кафедры истории России ФГАОУ ВО «Северо-Кавказский федеральный университет» (г. Ставрополь)
Бурыкина Людмила Васильевна, кандидат исторических наук, доцент, доцент кафедры отечественной истории, историографии, теории и методологии истории ФГБОУ ВО «Адыгейский государственный университет» (г. Майкоп)

Ведущая организация: ФГБОУ ВО «Краснодарский государственный институт культуры» (г. Краснодар)

Защита состоится «22» июня 2018 г. в 16 час. 30 мин. на заседании диссертационного совета Д 212.101.03 по защите докторских и кандидатских диссертаций на базе ФГБОУ ВО «Кубанский государственный университет» по адресу: 350040, г. Краснодар, ул. Ставропольская, 149. E-mail: dissovet.fismo@kubsu.ru

С диссертацией можно ознакомиться в научной библиотеке Кубанского государственного университета. Электронная версия автореферата размещена на официальном сайте ВАК при Минобрнауки России: <http://vak.ed.gov.ru>. Диссертация и автореферат размещены на сайте Кубанского государственного университета: <http://www.kubsu.ru>

Автореферат разослан « ____ » _____ 2018 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета
д-р ист. наук, д-р полит. наук, проф.

 А.В. Баранов

I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность работы. Сегодня российская экономика испытывает очень большие проблемы: развал многих отраслей промышленности, отсутствие необходимых средств для их восстановления, недостаточное финансирование сельского хозяйства, неконкурентоспособность производимых товаров, отсутствие эффективных мер экономического стимулирования и т.д. Помимо этого, в затяжном кризисе находится социальная сфера, включающая в себя образование, здравоохранение, культуру.

В связи с этим проблемы изучения вопросов развития как отдельных направлений инфраструктуры – экономической (сельскохозяйственной, промышленной, транспортной и т.д.) и социальной (образование, здравоохранение, культура), так и комплексный анализ инфраструктуры в целом приобретают особый смысл. Особенно это касается экономической инфраструктуры, так как именно она является определенным «фундаментом», в том числе и для развития социальной сферы.

Использование опыта прошлого в данных условиях может оказаться полезным. Это позволит реформировать экономику на основе российской цивилизационной традиции, в отличие от пагубных либеральных экономических реформ 1990-х гг. Во второй половине XIX в. в России проходили глубокие модернизационные процессы. На Северном Кавказе после окончания Кавказской войны для скорейшего включения региона, в частности – Средней Кубани, в экономическое, социальное, культурное поле России правительством предпринимались серьезные меры. Активно шли миграционные процессы. Были созданы условия для создания промышленности, развития сельского хозяйства. Эти процессы способствовали развитию социально-экономической инфраструктуры в регионе.

Социально-экономическая инфраструктура является одним из главных параметров развития экономики. В данном аспекте назрела необходимость комплексного исследования и анализа развития социально-экономической инфраструктуры Средней Кубани во второй половине XIX – начале XX в.

Объект диссертационного исследования – социально-экономическая инфраструктура Средней Кубани, относившейся до 1860 г. к территории Кавказского линейного казачьего войска, а с 1860 г. – к Кубанской области.

Предмет диссертационного исследования – развитие социально-экономической инфраструктуры Средней Кубани во второй половине XIX – начале XX в. Инфраструктурой считается совокупность сооружений, зданий, систем и служб, необходимых для функционирования отраслей материального производства и обеспечения условий жизнедеятельности общества. Различают производственную или так называемую экономическую (дороги, каналы, порты, склады, системы связи) и социальную (школы, больницы) инфраструктуру¹. Данный комплекс включает в себя инфраструктуру экономическую (развитие сельского хозяйства, промышленности, строительство и эксплуатацию желез-

¹ Новый энциклопедический словарь. М., 2005. С. 438.

ных, шоссейных и грунтовых дорог, мостов, переправ, транспортных средств, средств связи) и социальную (образование, здравоохранение).

Хронологические рамки исследования ограничиваются серединой XIX – началом XX в., то есть периодом, когда благодаря начавшимся во второй половине XIX в. социально-экономическим реформам происходило интенсивное капиталистическое развитие Юга России.

Территориальные рамки диссертационной работы охватывают территорию Средней Кубани. Согласно определению В.Б. Виноградова,¹ Средняя Кубань включает в себя территорию, примыкающую к р. Кубань по ее течению от г. Невиномыска Ставропольского края до границы с Краснодарским краем, и восточные районы современного Краснодарского края (Успенский, Новокубанский, Гулькевичский, Кавказский, Тбилисский, Усть-Лабинский (до г. Усть-Лабинска). В эту территорию входит и г. Армавир. Данное историко-культурное сообщество имело в изучаемый период сходные условия социально-экономического устройства и развития.

Степень научной разработанности темы. Всю литературу по проблематике можно разделить на дореволюционную, советскую и постсоветскую.

В дореволюционный период отсутствуют обобщающие работы, касающиеся комплексного анализа социально-экономической инфраструктуры. Несмотря на это, социально-экономической проблематике Средней Кубани был посвящен ряд исследований. Большой вклад в развитие дореволюционной историографии внесли такие кубанские историки, как Ф.А. Щербина, Е.Д. Фелицын, П.П. Короленко и др. Особо ценным для работы оказалось обобщающее фундаментальное исследование Ф.А. Щербины², в котором, помимо других вопросов, обсуждались и исследовались некоторые аспекты развития речного судоходства на р. Кубань, в частности, перевозка почты частным предпринимателем Н.А. Новосельским при помощи водного транспорта от Темрюка до ст-цы Тифлисской; появление экстренного и обычного почтовых сообщений, проходивших по территории Средней Кубани. Важной для исследования стала другая монография Ф.А. Щербины,³ в которой были рассмотрены вопросы развития сельского хозяйства, промышленности, транспортной инфраструктуры (мостов, дорог), социальной (образование, здравоохранение) в ауле – селе – городе Армавире.

Большую ценность для работы представляет труд Е.Д. Фелицына и Ф.А. Щербины,⁴ в котором освещены вопросы появления дорогих транспортных средств (экипажи-дроги, дилижансы) в связи с улучшением дорог Средней Кубани. В трудах выдающихся кубанских историков Е.Д. Фелицына, П.П. Короленко⁵ обсуждались и исследовались некоторые аспекты развития

¹ Виноградов В.Б. Средняя Кубань: земляки и соседи. Армавир, 1995.

² Щербина Ф.А. История Кубанского казачьего войска. Екатеринодар, 1913. Т. 2.

³ Щербина Ф.А. История Армавира и черкесо-горцев. Адаптир. переизд. Екатеринодар, 1916.

⁴ Фелицын Е.Д., Щербина Ф.А. Кубанское казачье войско. 1696–1888. Сборник кратких сведений о войске / под ред. Е.Д. Фелицына. Воронеж, 1888.

⁵ Сборник сведений о Кавказе. Кубанская область: списки населенных мест по сведениям

связи (появление почтовых станций, охрану почты) в населенных пунктах Кубани. Ценную информацию содержат различные справочные издания¹.

Особо следует выделить советский период историографии, который был представлен работами многочисленных исследователей: И. Гольдентула, А.М. Соловьевой, А.И. Козлова, Л.А. Погосян, И.Я. Куценко, В.Б. Виноградова. Этими и другими исследователями освещались многие аспекты социально-экономического развития региона.

В исследовании И. Гольдентула² рассмотрены аспекты развития поземельных отношений на Кубани, взаимоотношения казачьего и иногороднего населения в области землепользования и т.д.

В монографиях А.М. Соловьевой, А.И. Козлова, Л.А. Погосян³ рассматривались вопросы открытия и функционирования сети железных дорог на Средней Кубани, создание которых явилось важным событием для региона; работе главных железнодорожных станций Ростово–Владикавказской железной дороги и т.д.

В работе известного кавказоведа В.Б. Виноградова⁴ исследовались вопросы положения иногородних на Кубани. Особо следует отметить обобщающий двухтомный труд под редакцией А.Л. Нарочницкого, в котором исследовались вопросы экономического развития народов Северного Кавказа⁵.

Постсоветская историография представлена многочисленными изданиями по теме: как научными публикациями, так и диссертационными исследованиями. Первый и существенный вклад в проблему изучения этнического состава Средней Кубани в этот период внёс известный кавказовед В.Б. Виноградов,⁶ в многочисленных изданиях которого рассматривались вопросы формирования традиционного состава населения, его основных занятий на Средней Кубани.

Монография В.Г. Шнайдера⁷ в соавторстве с С.Н. Ктиторовым внесла серьезный вклад в проблему изучения миграции немцев, их количественного со-

1882 г. / сост. Е.Д. Фелицын, под ред. Н. Зейдлица. Тифлис, 1885. Т. 8; Кубанская справочная книга / сост. Е.Д. Фелицын. Екатеринодар, 1891; Двухсотлетие Кубанского казачьего войска 1696–1896 / сост. П.П. Короленко. Екатеринодар, 1896.

¹ Адрес-календарь. Торгово-промышленная справочная книга «Ставропольская губерния» 1901 г. Ставрополь, 1901; Адрес-календарь служащих Владикавказской железной дороги на 1913 г. Общество Владикавказской железной дороги. Ростов н/Д, 1913.

² Гольдентул И. Земельные отношения на Кубани. Краткий очерк. Краснодар, 1924.

³ Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. М., 1975; Козлов А.И. На историческом повороте. Ростов н/Д, 1977; Погосян Л.А. Армянская колония Армавира. Ереван, 1981.

⁴ Виноградов В.Б. Россия и Северный Кавказ (обзор литературы за 1976–1985 гг.: итоги и перспективы изучения) // История СССР. 1987. № 3. С. 89–101.

⁵ История народов Северного Кавказа (конец XVIII в. – 1917 г.) / под ред. А.Л. Нарочницкого. М., 1988.

⁶ Виноградов В.Б. Страницы истории Средней Кубани. Армавир, 1993; Виноградов В.Б. Средняя Кубань: земляки и соседи. Армавир, 1995.

⁷ Шнайдер В.Г., Ктиторов С.Н. Немцы Армавира. Армавир, 2012.

става, влияния на развитие инфраструктуры на Средней Кубани и т.д. Исследованию этой темы посвящены и другие работы В.Г. Шнайдера¹.

Этнодемографической проблематике посвящены диссертационные исследования С.И.Г. Алиевой, Г.А. Геворгян, К.С. Чикаевой, О.В. Ктиторовой, О.В. Юраковой, С.В. Жабчик². Вопросы, касающиеся этнодемографической ситуации на Средней Кубани: миграционные процессы, количественный состав переселенцев, их влияние на развитие социально-экономической инфраструктуры, рассматривались многочисленными авторами: В.М. Кабузаном, В.Н. Ракачевым, Я.В. Ракачевой, М.Ю. Макаренко, Л.В. Бурыкиной, С.А. Головановой, Ю.Ю. Клычниковым, А.Н. Довгань³.

¹ Шнайдер В.Г. Немецкие поселенцы Армавира конца XIX – начала XX вв. (по материалам метрических книг Архивного отдела администрации г. Армавира) // История и обществознание. Научный и учебно-методический ежегодник. Армавир, 2005. Вып. III. С. 41–47; Шнайдер В.Г. Миграция немцев в район Армавира в последней трети XIX в. и ее причины // История и обществознание. Армавир, 2010. Вып. VIII. С. 3–11; Шнайдер В.Г. Социальные связи локальной группы армавирских немцев (конец XIX в. – конец 1920-х гг.) // История и обществознание. Армавир, 2013. Вып. X. С. 40–48.

² Алиева С.И.Г. Ногайцы Северо-Западного Кавказа в исторических процессах XVIII – начале XX вв.: дис. ... канд. ист. наук. Краснодар, 2000; Геворгян Г.А. История экономического и культурного становления армянской диаспоры Донской области и степного Предкавказья (последняя четверть XVIII – 1917 г.): автореф. дис. ... канд. ист. наук. Армавир, 2000; Чикаева К.С. Дворянство Кубанской области и Ставропольской губернии в конце XIX в. – 1917 г.: социальный статус и демографические характеристики: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Краснодар, 2001; Ктиторова О.В. Абазины Северо-Западного Кавказа в исторических событиях и процессах конца XVIII – начале XX вв.: дис. ... канд. ист. наук. Армавир, 2003; Юракова О.В. Немецкие и греческие поселенцы на Северо-Западном Кавказе: сравнительно-исторический анализ (середина XIX в. – 1917 г.): дис. ... канд. ист. наук. Краснодар, 2010; Жабчик С.В. Связи населения Кубани и Черноморья с южными славянами в конце XVIII – начале XX вв.: дис. ... канд. ист. наук. Краснодар, 2010.

³ Кабузан В.М. Население Северного Кавказа в XIX – XX вв. СПб., 1996; Ракачев В.Н. Этнодемографические процессы на Кубани в XX в. Краснодар, 2002; Ракачев В.Н., Ракачева Я.В. Народонаселение Кубани в XX в. 1900–1920 гг. Краснодар, 2005. Т. 1; Макаренко М.Ю. Население Северного Кавказа в конце XIX – первой четверти XX в.: историко-демографическое исследование: дис. ... д-ра ист. наук. Краснодар, 2011; Бурыкина Л.В. Переселенческое движение на Северо-Западный Кавказ в 90-е гг. XVIII – 90-е гг. XIX вв.: дис. ... канд. ист. наук. Майкоп, 2000; Голованова С.А. Переселение на Северный Кавказ и перевод государственных крестьян и однодворцев в казаки (XVIII – XIX вв.) // История и обществознание. Армавир, 2013. Вып. X. С. 3–11; Клычников Ю.Ю. К вопросу о мерах российской администрации по переселению горского и кочевого населения Северного Кавказа в 30-х гг. XIX в. // Вопросы северокавказской истории. «Российскость» в истории Северного Кавказа. Армавир, 2002. Вып. 7. С. 42–49; Довгань А.Н. К вопросу о характеристике миграционных процессов на Кубани в пореформенный период // Археология, этнография и краеведение Северного Кавказа. Армавир, 2008. С. 37–39; Довгань А.Н. О связи преобразований Кубанского казачьего войска с переселенческой политикой российского правительства на Северо-Западном Кавказе в 60–70-е гг. XIX в. // Из истории и культуры линейного казачества Северного Кавказа. Краснодар; Армавир, 2008. С. 126–128; Довгань А.Н. Иногородние жители Кубани и модернизационные процессы пореформенного периода // Вопросы южнороссийской истории. М.; Армавир, 2010. Вып. 16. С. 124–130.

В освещение проблемы землепользования иногородними жителями Кубани внесли вклад работы Н.Н. Великой и К.В. Долгополова¹. В работе одного из ведущих историков Кубани В.Н. Ратушняка² исследовался вопрос развития сельского хозяйства на Кубани, в частности, дана характеристика имения «Хуторок» барона Штейнгеля. Вклад в освещение проблемы создания сети дорожных коммуникаций внесла монография С.Л. Дударева, Ю.Ю. Клычникова,³ в которой идет речь о возрастании значения небольших населенных пунктов в связи с проведением дорог.

В работах С.Н. Ктиторова показаны количественные и качественные характеристики этнических групп селения Армавир и его окрестностей, развитие экономики (промышленности, железнодорожного транспорта, средств связи и т. д.). Среди его работ следует выделить монографию, в которой рассматриваются не только вопросы функционирования Ростово-Владикавказской, Армавир–Туапсинской, Северо-Кавказской железных дорог; но и проблемы развития экономической инфраструктуры, развития образования, здравоохранения⁴ и т.д. В другой монографии С.Н. Ктиторова⁵ идет речь о превращении Армавира в крупный торгово-промышленный пункт, в котором работало большое количество промышленных предприятий. В многочисленных работах С.Н. Ктиторова исследовались этнические процессы на Средней Кубани⁶, функционирование Ростово–Владикавказской и Армавир–Туапсинской железных дорог⁷, изменения внешнего облика и инфраструктуры Армавира⁸.

¹ Великая Н.Н. Бароновка и Бароновы // Историческое регионоведение – вузу и школе. Армавир, 1995. С. 42–43; Долгополов К.В. Проблемы землепользования у иногороднего населения кубанских станиц во второй половине XIX в. // История и обществознание. Армавир, 2013. Вып. X. С. 22–25.

² Ратушняк В.Н. Кубанские исторические хроники. Краснодар, 2005.

³ Дударев С.Л., Клычников Ю.Ю. Города как пространство социокультурной адаптации населения Северного Кавказа в процессе осуществления российского модернизационного проекта. Пятигорск, 2014.

⁴ Ктиторов С.Н. История Армавира (досоветский период: 1839–1918 гг.). Армавир, 2002.

⁵ Ктиторов С.Н. Лики старого Армавира. Краснодар, 2010.

⁶ Ктиторов С.Н. Религиозные общины и храмы досоветского Армавира в контексте «российскости» // Вопросы северокавказской истории. «Российскость» в истории Северного Кавказа. Армавир, 2002. Вып. 7. С. 49–53.

⁷ Ктиторов С.Н. Реалии и перспективы развития Армавирского железнодорожного узла в конце XIX – начале XX вв. // Вопросы северокавказской истории. Армавир, 1998. Вып. 3. С. 68–74; Ктиторов С.Н. Забытая дорога // Развитие непрерывного педагогического образования в новых социально-экономических условиях на Кубани. Сб. тезисов. Армавир, 1999. Вып. 5. С. 32–33; Ктиторов С.Н. «Пасынок» станицы Кавказской // Из истории и культуры линейного казачества Северного Кавказа. Краснодар; Армавир, 2006. С. 84–92; Ктиторов С.Н. Социальные аспекты урбанизации Кубани (на примере развития хутора Романовского) // История и обществознание. Армавир, 2009. Вып. 7. С. 9–12.

⁸ Ктиторов С.Н. Грёзы во сне и наяву // Археология, этнография и краеведение Кубани. Армавир; Краснодар, 2000. С. 48–49; Ктиторов С.Н. Трансформация внешнего облика и инфраструктуры селения Армавир в конце XIX – начале XX вв. // Вопросы северокавказской истории. Армавир, 2001. Ч. II. Вып. 6. С. 64–65.

В исследованиях В.Н. Ратушняка, Н.И. Лебедика, С.Ю. Яковлева, А.В. Данилова¹ всесторонне рассматривались проблемы создания и развития железнодорожного транспорта на Северном Кавказе.

Проблему развития образования на Средней Кубани всесторонне рассматривали многочисленные авторы. Ценным является исследование Е.В. Манузина², в котором проведён всесторонний анализ образования и воспитания казачества. Интерес представляет собой работа И.И. Горловой, А.И. Манаенкова и В.И. Лях,³ в которой показаны аспекты развития образования на Средней Кубани: условия размещения станичных школ, открытия и функционирования Кубанской учительской семинарии, методики обучения будущих учителей и т.д.

В монографии и статьях В.Г. Василенко⁴ рассматриваются аспекты становления и развития здравоохранения и медицинского образования в данном регионе в дореволюционный период: работа войсковых, частных, ведомственных больниц; медицинское образование казаков и т.д. Кроме В.Г. Василенко, вклад в освещение этой проблемы внесли и другие авторы: Т.А. Корниенко⁵, П.А. Загоруйко⁶, А.А. Цыбульникова⁷, Ю.В. Ионов, А.Ю. Ионов¹.

¹ Ратушняк В.Н. Актуальные проблемы истории и историографии Северного Кавказа. Краснодар, 2000; Очерки истории Кубани с древнейших времен по 1920 г. / под ред. В.Н. Ратушняка. Краснодар, 1996; Лебедик Н.И. Положение рабочих Кубани и Черноморья в конце XIX – начале XX вв. // История и обществознание. Армавир, 2002. Вып. 1. С. 12–22; Яковлев С.Ю. Создание и развитие железнодорожного транспорта на Северном Кавказе (конец XIX – начало XX вв.): дис. ... канд. ист. наук. Армавир, 1999; Данилов А.В. История становления и развития транспортной системы Кавказских Минеральных Вод в конце XVIII – первой четверти XX вв.: дис. ... канд. ист. наук. Пятигорск, 2014.

² Манузин Е.В. Образование и воспитание Кубанского казачества в XIX – начале XX вв.: дис. ... канд. ист. наук. Краснодар, 2004.

³ Горлова И.И., Манаенков А.И., Лях В.И. Культура кубанских станиц. 1794–1917. Краснодар, 1993.

⁴ Василенко В.Г. История здравоохранения и медицинского образования на Дону и Северном Кавказе (XIX в. – 1940 г.). Армавир, 2006; Василенко В.Г. Подготовка высших медицинских кадров на Северном Кавказе в 20–30-е гг. XX в. // История и обществознание. Армавир, 2005. Вып. III. С. 54–57; Василенко В.Г. Медицинское образование на Северном Кавказе в дореволюционный период // Вопросы северокавказской истории. Армавир, 2005. Вып. 10. С. 47–52; Василенко В.Г. Развитие здравоохранения в Армавире в конце XIX – начале XX в. // Вопросы южнороссийской истории. Армавир, 2008. Вып. 14. С. 131–135; Василенко В.Г., Шнайдер В.Г. Болезни и смертность в Армавире в конце XIX – начале XX вв. (по материалам метрических книг лютеранской церкви) // Вопросы южнороссийской истории. М.; Армавир, 2009. Вып. 15. С. 47–53; Василенко В.Г. Лечение инфекционных болезней на Кубани в дореволюционный период // История и обществознание. Армавир, 2013. Вып. X. С. 25–27.

⁵ Корниенко Т.А. Благотворительность населения Северного Кавказа в годы первой мировой войны // Северный Кавказ в междоцивилизационных контрастах и диалогах от древности к современности. Армавир, 2005. С. 54–57.

⁶ Загоруйко П.А. Повседневность нижних чинов Кавказского корпуса в начале XX века // Сборник статей молодых ученых. Армавир, 2005. Вып. 3. С. 70–71.

⁷ Цыбульникова А.А. К вопросу о реальном количестве детей в казачьих семьях Кубани в первой половине XIX в. // Закон «О государственной политике в сфере сохранения и разви-

Анализ историографии позволяет сделать вывод о необходимости комплексного исследования развития социально-экономической инфраструктуры Средней Кубани во второй половине XIX – начале XX вв.

Цель работы: выявить особенности развития социально-экономической инфраструктуры Средней Кубани во второй половине XIX – начале XX в.

Из поставленной цели вытекают следующие **задачи:**

- раскрыть изменения демографической ситуации на Средней Кубани как фактора, способствующего капиталистическому развитию региона;
- определить процессы влияния этнических групп Средней Кубани на развитие социально-экономической инфраструктуры (в частности – на развитие сельского хозяйства и промышленности);
- выявить особенности функционирования системы коммуникаций (дорог, мостов, переправ) региона во второй половине XIX – начале XX в.;
- раскрыть изменения в развитии Средней Кубани, связанные с проведением железных дорог;
- установить значение средств связи (почтовой, телеграфной, телефонной) для развития социально-экономической инфраструктуры региона;
- выявить связь развития образовательной системы на Средней Кубани с изменениями социально-экономической инфраструктуры;
- установить особенности формирования системы здравоохранения в регионе за вторую половину XIX – начало XX в.

Теоретико-методологической основой диссертационного исследования выступил ряд общенаучных и специальных принципов и методов, главными из которых явились принципы историзма, научной объективности и системности.

Принцип историзма дал возможность проанализировать развитие социально-экономической инфраструктуры Средней Кубани в общеисторическом контексте социально-экономического развития пореформенной России, выделить взаимосвязь разнообразных факторов, влиявших на перспективы капиталистической модернизации Средней Кубани. Принцип научной объективности предопределил избежание в ходе исследования выражения политических и идеологических пристрастий, комплиментарных оценок, стремление к всестороннему анализу различных сторон социально-экономического развития Средней Кубани для выяснения определяющих его черт. Данный принцип обусловил необходимость проведения анализа историографии исследования развития Средней Кубани в заявленных хронологических рамках.

Из специально-исторических методов в диссертации использовались историко-генетический, историко-сравнительный и историко-системный. Историко-генетический метод позволил исследовать развитие социально-экономической инфраструктуры Средней Кубани в динамике его «восходящего развития», от положения, имевшего место в середине XIX в., до «итоговой» ситуации, сло-

тия традиционной народной культуры в Краснодарском крае». Мир материнства и детства этносов и этнических групп ЮФО и Кубани. Краснодар, 2007. С. 29–32.

¹ Ионов Ю.В., Ионов А.Ю. Из истории медицины Кубани. Краснодар, 2009.

жившейся в начале XX в., что дало возможность выделять соответствующие причинно-следственные связи.

Историко-системный метод обусловил анализ проблематики исследования, на основании представления о капиталистической модернизации России в пореформенный период в качестве целостного, системного явления, имевшего региональную специфику, обусловленную конкретными факторами и обстоятельствами.

Примененный историко-сравнительный метод позволил сопоставлять синхронные схожие и специфические черты в социально-экономическом развитии Средней Кубани, северокавказского региона и России в целом. Сравнительный метод дал возможность сделать сопоставление развития социально-экономической инфраструктуры Средней Кубани с магистральными тенденциями социально-экономического развития России в пореформенный период в целом.

Исследованию особенностей специфики этноэкономики на Средней Кубани способствовал примененный историко-культурный метод. При анализе завершающего этапа интеграции Средней Кубани в общероссийское социокультурное пространство применялась концепция российскости, разработанная и апробируемая кавказоведческой школой профессора В.Б. Виноградова¹. По мнению ряда историков-кавказоведов², российскость – эпохальный процесс, в ходе которого в единую государственную общность объединялись разнородные этноконфессиональные компоненты. Окончание Кавказской войны дало возможность включения этих групп в социально-экономическое и культурное поле России. Это являлось отличительной чертой формирования и исторического бытия России.

Автор диссертации исходил из необходимости комплексного подхода в применении общенаучных и специальных методов исследования.

Источниковая база исследования. Источниковую базу исследования составили письменные источники, различные по видам и степени информативности, которые автор разделил на три основные группы: 1) документальные источники (законодательные и актовые материалы, делопроизводственные материалы, статистические данные); 2) описательно-повествовательные источники (эпистолярные источники, литературные и публицистические произведения); 3) периодическую печать.

К первой группе документов относятся законодательные и нормативные документы, представленные указами из «Полного собрания законов Российской империи (ПСЗРИ)³, «Уставом общества Владикавказской железной дороги и

¹ Кавказоведческая школа В.Б. Виноградова. 50 лет в пути. Армавир; Ставрополь, 2013. С. 23–32.

² Матвеев В.А. Интеграционная составляющая в российской политике на Северном Кавказе в имперский период: опыт классификации методологических подходов // Вопросы южнороссийской истории. Армавир, 2013. Вып. 18. С. 53–66.

³ О распространении на Горцев, находящихся в военно-учебных заведениях, отличий, дарованных воспитанникам сих заведений, носящим звания фельдфебелей, унтер-офицеров и еф-

дополнением к Уставу»¹, в котором содержатся данные об организации, строительстве и эксплуатации Ростово–Владикавказской железной дороги.

Ценные сведения содержатся в различных инструкциях. В «Инструкции начальнику станции и его заместителю», «Инструкции старшим и младшим телеграфистам» определялись должностные обязанности всех служащих железной дороги, старших и младших телеграфистов, контролеров-механиков и т.д.². В Ф. 138 Государственного архива Ставропольского края (ГАСК) – «Ставропольская почтово-телеграфная контора (1863–1885 гг.)» обнаружены следующие документы: циркуляры и предписания, данные к руководству; инструкции с должностными обязанностями почтово-телеграфных служащих.

2. Делопроизводственные материалы. В эту группу источников входят дела из фондов Государственного архива Краснодарского края (ГАКК), Государственного архива Ставропольского края (ГАСК), Государственного архива Ростовской области (ГАРО), Архивного отдела при администрации муниципального образования г. Армавир, а так же опубликованные документы, посвященные социально-экономическому развитию региона, содержащиеся в сборнике «Хрестоматия по истории Кубани. Документы и материалы»³.

Наиболее ценными для диссертационного исследования стали архивные материалы Государственного архива Краснодарского края (ГАКК). Документы Ф. 252 – «Войсковое правление Кубанского казачьего войска (1842–1888 гг.)» следует по преимуществу отнести к делопроизводственной базе, но в этом фонде содержатся также и определенные статистические сведения. В данном фонде выявлены следующие сведения: об открытии и содержании войсковых больниц, о злоупотреблениях в этих больницах, назначении сестер милосердия, сведения о количестве больных в госпиталях, имуществе войсковых больниц. В Ф. 347 – «Штаб начальника Лабинской кордонной линии (1839–1865-е гг.)» были выявлены: приказы о приеме в госпитали вещей, бывших в употреблении. Фонд 353 – «Полковое правление 1-й бригады Кубанского казачьего войска, станица Ладожская Кубанской области (1843–1870-е гг.)» интересен данными об отводе мест для устройства паромов на р. Кубань, о создании почтовых трактов, сведения о земских почтах, об устройстве телеграфа в станицах 1-й бригады, спис-

рейторов // Полное собрание законов Российской империи. СПб., 1837. Т. XII. Отд. 1. № 10256.

¹ Устав общества Владикавказской железной дороги и дополнение к Уставу. СПб., 1893.

² Инструкция начальнику станции и его заместителю. Владикавказская железная дорога. Служба эксплуатации. Ростов н/Д, 1912; Инструкция старшим и младшим телеграфистам. Закавказская железная дорога. МПС. Тифлис, 1899.

³ О сооружении железных дорог на Кубани и Черноморье с 1875 по 1918 г. // Хрестоматия по истории Кубани. Документы и материалы. Краснодар, 1975. Ч. I. С. 139–141; Сведения о крупных землевладельцах в Кубанской области и Черноморской губернии в начале XX в. // Хрестоматия по истории Кубани. Документы и материалы. Краснодар, 1975. Ч. I. С. 229–231; Циркуляр Начальника Кубанской области об открытии школ для детей иногородних на средства этого сословия. 12 декабря 1896 г. // Там же. С. 206–207; Постановление Государственного Совета «О дозволении русским подданным невойскового сословия селиться и приобретать собственность в землях казачьих войск». 29 апреля 1868 г. // Там же. С. 135–137.

ки фельдшеров и их учеников в станицах и лазаретах. В Ф. 354 – «Полковое правление 2-й бригады Кубанского казачьего войска, станица Лабинская Кубанской области (1845–1863 гг.)» удалось обнаружить сведения о Прочноокопской войсковой больнице, выделении земли государственным крестьянам для строительства здания станичной школы. Ф. 396 – «Войсковой штаб Кубанского казачьего войска (1860–1917 гг.)» содержит сведения о принятии казаков под покровительство комитета о раненых, принятии специальных мер по сбережению казаков в случае эпидемии. Ф. 574 – «Кубанская областная чертежная (1847–1917 гг.)» содержит сведения об отведении земли под строительство моста, о создании скотопрогонной дороги.

К делопроизводственным материалам следует также отнести документы выше упомянутого Ф. 138 – «Ставропольская почтово-телеграфная контора (1885 – 1863 гг.)», содержащегося в фондах Государственного архива Ставропольского края (ГАСК). В этих документах содержатся сведения о доходах и расходах почтово-телеграфных учреждений, почтовых операциях, документы об открытии почтовых отделений в районе Армавир–Туапсинской железной дороги, перевооружение почтово-телеграфных служащих новым оружием.

В фондах Государственного архива Ростовской области (ГАРО) наиболее ценными стали документы Ф. 26 – «Управление Владикавказской железной дороги (1869 – 1924 гг.)», в котором содержатся данные об открытии движения по железнодорожной ветви Кавказская – Ставрополь, образовании капитала для строительства Ставропольской ветви Владикавказской железной дороги.

В Ф. 339 – «Сыскные начальства и полицейское управление Хопёрского округа (1733–1883 гг.)» следует выделить документы, связанные с охраной кордонов для предотвращения распространения заразных болезней.

Из фондов Архивного отдела при администрации муниципального образования г. Армавир следует выделить документы Ф. Р–1271 «Коллекция документов», в которых содержатся следующие сведения: о переустройстве прочноокопской войсковой больницы, о расходах на содержание войсковых больниц и аптек.

Были изучены документы, хранящиеся в Армавирском краеведческом музее (АКМ), в котором были обнаружены данные, касающиеся строительства Армавир-Туапсинской железной дороги.

3. Статистические материалы. В 1897 г. была проведена первая Всероссийская перепись населения, которая содержала помимо личных сведений о гражданах империи, материалы о занятиях населения¹.

В Ф. 460 – «Кубанский областной статистический комитет (1870–1916 гг.)» найдены сведения по участку имения «Хуторок» барона Штейнгеля, сведения об устройстве в некоторых станицах телефонов. В эту группу источников следует внести работу «Списки населенных пунктов Баталпашинского, Кавказско-

¹ Первая Всеобщая Перепись Населения Российской Империи 1897 г. Кубанская область / под ред. Н.А. Тройницкого. СПб., 1905; Население Кубанской области по данным вторых экземпляров листов переписи 1897 г. Екатеринодарский отдел. Труды Кубанского областного статистического комитета / под ред. и с предисл. Л.В. Македонова. СПб., 1906. Т. 1.

го уездов (с указанием местоположения, числа жителей, важнейших объектов)»¹.

Статистические материалы содержит и Сборник сведений (Ставропольский губернский статистический комитет). Материалы исторические, географические, этнографические, статистические, экономические и прочие².

Вторая группа источников – повествовательные, представленные работами Л.Я. Апостолова, П.П. Котова, И.В. Лещенко, посвящены экономическому развитию региона³. В них описаны аспекты развития сельского хозяйства в имении барона Штейнгеля. Помимо этого, Л.Я. Апостолов исследует вопросы развития судоходства по р. Кубань, развития образования на Кубани.

В работе «Армавир–Туапсинская железная дорога»⁴ исследовались вопросы строительства и функционирования одноименной железной дороги, ее ветвей, протяженности, характера (равнинного и горного), создания и функционирования Туапсинского порта.

В одном из выпусков «Сборника материалов для описания местности и племен Кавказа»⁵ идет речь о развитии кузнечного ремесла в станицах Средней Кубани.

Ценную информацию содержат различные справочные издания. В справочном издании «Адрес–календарь. Торгово-промышленная справочная книга «Ставропольская губерния»⁶ содержатся сведения о работе железнодорожных станций Ростово-Владикавказской железной дороги: Армавир, Коноковской, Николаевской и других. В Адрес-календаре служащих Владикавказской железной дороги на 1913 г.⁷ освещены устав дороги, вопросы строительства Ростово-Владикавказской железной дороги, ее эксплуатации, очередность создания новых линий.

Важным источником является «Кубанский календарь», содержащий большое количество справочной информации: количество населения, сведения о наличии экономических и социальных объектов⁸.

¹ Сборник сведений о Кавказе. Кубанская область: списки населенных мест по сведениям 1882 г. / под ред. Н. Зейдлица, сост. Е.Д. Фелицын. Екатеринодар, 1885. Т. 8.

² Сборник сведений (Ставропольский губернский Статистический Комитет). Материалы исторические, географические, этнографические, статистические, экономические и прочие / под ред. А.С. Собринского. Ставрополь, 1906. Т. 1.

³ Апостолов Л.Я. Географический очерк Кубанской области. Тифлис, 1897; Котов П.И. Описание Кубанского имения «Хуторок» барона В.Р. Штейнгеля. М., 1900, Лещенко И.В. Имение «Хуторок» барона Р.В. Штейнгеля в Кубанской области // Труды Московского общества сельского хозяйства. М., 1895. Вып. 1.

⁴ Армавир–Туапсинская железная дорога // Черноморское побережье Кавказа / сост. В.П. Доброхотов, под ред. Н.И. Воробьева. Екатеринодар, 1916.

⁵ Сборник материалов для описания местности и племен Кавказа. Тифлис, 1889. Вып. 8.

⁶ Адрес-календарь. Торгово-промышленная справочная книга «Ставропольская губерния» 1901 г. Ставрополь, 1901.

⁷ Адрес-календарь служащих Владикавказской железной дороги на 1913 г. Общество Владикавказской железной дороги. Ростов н/Д, 1913.

⁸ Кубанский календарь на 1900 г. Екатеринодар, 1900; Кубанский календарь на 1901 г. Екатеринодар, 1901; Кубанский календарь на 1908 г. Екатеринодар, 1908; Кубанский календарь

Определенную ценность для исследования представляет работа П.П. Орлова,¹ в которой помимо многочисленных общих сведений, касающихся станичных, хуторских правлений, вопросов несения службы казаками, показаны аспекты развития здравоохранения казачьего населения. В работе приводятся перечни заболеваний и физических недостатков, по которым казаков освобождали от службы в постоянных войсках навсегда, и перечни заболеваний, не препятствующих приему казаков на нестроевые должности.

К справочным материалам также следует отнести статьи из «Сборника материалов для описания местности и племен Кавказа»², в которых идет речь о развитии кожевенного и кузнечного производств на Средней Кубани.

Полезной оказалась работа Г.А. Чеботарева³, в которой освещается вопрос развития Ростово-Владикавказской железной дороги. Большой интерес для диссертации представляет работа В.Е. Варзара, в которой идет речь о развитии промышленности на Средней Кубани⁴.

В числе периодической печати (третья группа источников) использовались дореволюционные и современные издания. В дореволюционной печати интерес представляет издание «Кубанские областные ведомости»⁵, в котором содержатся сведения об образцовом имении «Хуторок» барона Р.В. Штейнгеля, о ремонте грунтовых дорог, перевозке грузов по железным дорогам, развитии образования и здравоохранения на Средней Кубани.

В современной периодике ценными оказались данные о строительстве в конце XIX в. в станице Бесскорбной гравийной дороги⁶ и о строительстве ветвей Ростово-Владикавказской железной дороги⁷.

Ресурсы сети Интернет использовались при освещении следующих вопросов: развитии ремесел, основных занятиях казаков, речного судоходства на р. Кубань, функционирования железных дорог, оспопрививания⁸.

на 1909 г. Екатеринодар, 1909; Кубанский календарь на 1913 г. Екатеринодар, 1913; Кубанский календарь на 1914 г. Екатеринодар, 1914; Кубанский календарь на 1915 г. Екатеринодар, 1915; Кубанский календарь на 1916 г. Екатеринодар, 1916.

¹ Орлов П.П. Справочная книжка по части военной для управлений, отделов, для станичных правлений и для состоящих в распоряжении войск начальства гг. офицеров Кубанского и Терского казачьих войск. Екатеринодар, 1904–1905.

² Кожевенное производство // Сборник материалов для описания местности и племен Кавказа / сост. учитель И. Нагорный. Тифлис, 1889. Вып. 8. С. 211–212; Кузнечное производство // Сборник материалов для описания местности и племен Кавказа / сост. учитель И. Нагорный. Тифлис, 1889. Вып. 8. С. 212–213.

³ Чеботарев Г.А. Ростов-Нахичевань-на-Дону. Справочная книжка. Ростов н/Д, 1911–1912.

⁴ Варзар В.Е. Список фабрик и заводов Российской Империи 1907–1909 гг. СПб., 1912. С. 278.

⁵ Кубанские областные ведомости // Екатеринодар, 1880. № 29, 30, 32, 37, 38, 41, 43, 47, 48, 49, 50; Кубанские областные ведомости. Екатеринодар, 1897. № 68.

⁶ Ложкин М. Атаман станицы Бесскорбной // Кубанские новости. Краснодар, 1992. 3 июля.

⁷ Хохлов С. Новороссийская ветвь // Литературная Кубань. Краснодар. 2000. 16–30 ноябр.

⁸ Живило К.Т. Исследование глины из многих мест Кубанской области. URL: <http://kubangenealogy.ucoz.ru/index/0-8> (дата обращения: 25.01.2018); Сельскохозяйственный и промышленный справочник Кубанской области / сост. К.Т. Живило. URL:

В диссертационном исследовании введены в научный оборот многие неизученные ранее документы и материалы, проанализировано большое количество статистических данных.

Научная новизна исследования заключается в следующем:

1. В ходе исследования впервые экономическая и социальная инфраструктура Средней Кубани проанализированы в едином комплексе как взаимосвязанные компоненты. Доказано, что переселенческая политика правительства способствовала развитию социально-экономической инфраструктуры Средней Кубани, а демографические процессы оказывали влияние на проведение в регионе буржуазных реформ.

2. Установлено, что в середине XIX – начале XX вв. на развитие социально-экономической инфраструктуры Средней Кубани серьезное влияние оказывал этнический состав населения, который отличался полиэтничностью. Хозяйственные занятия различных народов в регионе характеризовались высокой степенью специализации, что формировало многосоставное (сегментированное) сообщество.

3. Выявлено, что для развития промышленности на Средней Кубани в рассматриваемый период был создан комплекс объектов инфраструктуры, который включал в себя производственные здания, склады, подъездные пути. Установлено, что на Средней Кубани во второй половине XIX – начале XX вв. создавалась сеть дорожных коммуникаций, в которую входили главные и второстепенные дороги, дороги специального назначения. Раскрыта проблема развития речного судоходства по р. Кубань во второй половине XIX – начале XX вв.

4. Определена роль железных дорог Средней Кубани во второй половине XIX – начале XX вв. как связующего фактора для региона и всей России, способствующего более эффективному освоению территории.

5. Доказано, что развитие связи в данном регионе во второй половине XIX – начале XX в. имело серьезное влияние на социально-экономическое развитие Средней Кубани, значительно упрощающее управление и контроль в разных сферах деятельности.

6. Установлена роль образования как одного из основных факторов развития инфраструктуры Средней Кубани, во второй половине XIX – начале XX в. В регионе была сформирована система образования, носившая сословный характер, представленная разными типами начальных и средних учебных заведений.

<http://kubangenealogy.ucoz.ru/index/0-8> (дата обращения: 25.01.2018); Леусян О.А. Деятельность частных железнодорожных обществ Кубанской области и Черноморской губернии в начале XX в. URL: <http://www.gipanis.ru/?level=295&type=page> (дата обращения: 25.01.2018); Малукало А.Н. Кубанское казачье войско в 1860–1914 гг.: организация, система управления и функционирования, социально-экономический статус. Краснодар, 2003; Труханович А.П. Развитие речного судоходства на Кубани в дореволюционный период. URL: <http://www.gipanis.ru/> (дата обращения: 25.01.2018); Успех штаб-лекаря Кричевского. URL: <http://zabrab.chita.ru/old/article.php> (дата обращения: 15.10.2016).

7. Выявлено, что развитие социально-экономической инфраструктуры во второй половине XIX – начале XX в. на Средней Кубани существенно зависело от состояния здоровья населения. В рассматриваемый период в регионе функционировала сеть учреждений здравоохранения, в которую входили различные типы его учреждений.

Положения, выносимые на защиту:

1. После отмены крепостного права в России и окончания Кавказской войны на Средней Кубани сложились определенные благоприятные условия для развития социально-экономической инфраструктуры, развитие которой происходило по мере заселения и освоения региона во второй половине XIX – начале XX в. В результате колонизации Средней Кубани (военно-казачьей и крестьянской) появились новые населенные пункты: станица Бесскорбная (1855 г.) и селения: Успенское, Кубанское, Вольное, Себельда, Маламино, Коноково и другие. Проведение железных дорог по территории Средней Кубани содействовало стремительному развитию с. Армавир и основанию селений Романовского, Гулькевичи. Помимо этого в регионе появились многочисленные, в первую очередь – немецкие колонии.

2. Особенности развития социально-экономической инфраструктуры Средней Кубани определялись этническим и сословным составом населения. На развитие инфраструктуры существенное влияние оказывала и полиэтничность населения региона. Проживавшие в регионе этнические группы (казаки и иногородние) в разной степени влияли на развитие социально-экономической инфраструктуры Средней Кубани. Иногороднее население в большей степени, чем казачество, влияло на развитие социально-экономической ситуации в регионе. Другие многочисленные этнические группы (черкесо-гаи, немцы, болгары и другие) в разной степени содействовали развитию сфер экономики региона. Малочисленные этносы (поляки, белорусы, татары, греки, евреи, адыги) особого влияния на развитие социально-экономической инфраструктуры в связи со своим небольшим количеством не оказывали.

3. Во второй половине XIX – начале XX вв. на Средней Кубани развитие промышленности и сельского хозяйства стимулировало создание и развитие вспомогательных отраслей, включающих в себя сухопутную (грунтовые и железные дороги) и водную системы коммуникаций. Существовавшая система коммуникаций связала, в первую очередь, наиболее крупные населенные пункты. В сухопутную входили главные (Ставропольский шлях) и второстепенные (гравийные и грунтовые) дороги. Работали дороги специального назначения. Функционировали мосты, паромные переправы. Были построены железнодорожные мосты: деревянные, а потом металлические и железобетонные. Предпринимались попытки речного судоходства по р. Кубань.

4. Прошедшая по территории Средней Кубани Ростово-Владикавказская железная дорога, относящаяся также к сухопутной системе коммуникаций, связала между собой Северный Кавказ и Россию. Наиболее крупными станциями дороги были: Кавказская, Гулькевичи, Армавир. По объему экспорта и импорта грузов станция Армавир в конце XIX – начале XX вв. занимала первое место

среди всех остальных станций Ростово–Владикавказской железной дороги. Армавир–Туапсинская железная дорога связала между собой населенные пункты, обходные Ростово-Владикавказской железной дорогой. Железные дороги Средней Кубани в данный период времени способствовали изменению этнодемографической ситуации, развитию гражданского строительства, промышленности, сельского хозяйства, капиталистическому развитию региона, созданию новых населенных пунктов и явились мощным толчком для развития ранее созданных населенных пунктов.

5. Во второй половине XIX в. – начале XX вв. на Средней Кубани работали межрегиональные и международные почтовые сообщения. Функционировали земские почты, располагающиеся, во многих станицах Средней Кубани. Шел процесс массового появления почтовых станций, контор, отделений. В некоторых станицах работали частные почтовые отделения. Появление средств связи на Средней Кубани во второй половине XIX – начале XX вв. способствовало развитию торговли, образования и здравоохранения, функционированию железных дорог.

6. Образование на Средней Кубани являлось одним из основных факторов развития населения во второй половине XIX – начале XX вв. Региональная система образования развивалась в связи с этническим и сословным составом населения. Образовательная система Средней Кубани включала в себя начальные и средние учебные заведения. Развивалось женское образование. Помимо этого, на Средней Кубани работали профессиональные учебные заведения.

7. В систему здравоохранения Средней Кубани входили казачьи лечебные учреждения (больницы и аптеки); частные больницы; больницы, открытые сельскими обществами. Работали ведомственные больницы. В некоторых населенных пунктах прием вели частные врачи. Несмотря на это, система здравоохранения к концу XIX – началу XX вв. не была полностью сформирована, так как в связи с постоянным увеличением количества населения квалифицированных медицинских кадров в регионе по-прежнему не хватало.

Соответствие диссертационного исследования Паспорту специальностей ВАК. Квалификационная работа выполнена в рамках специальности 07.00.02 – Отечественная история. Области исследования: п. 3 – Социально-экономическая политика Российского государства и ее реализация на различных этапах его развития; п. 7 – История развития различных социальных групп России, их политической жизни и хозяйственной деятельности; п. 11 – Социальная политика государства и ее реализация в соответствующий период развития страны, п. 21 – История экономического развития России, её регионов.

Теоретическая значимость работы состоит в том, что её основные положения могут быть использованы историками для создания обобщающих трудов не только по социально-экономической истории Средней Кубани, но и всего Северного Кавказа. Сформулированные трактовки научных понятий и алгоритмы исследования могут использоваться в изучении проблем социально-экономической инфраструктуры Северного Кавказа, а также применяться в трудах об экономическом развитии России в целом. Выводы, сделанные в ре-

зультате исследования, внесут вклад в отечественную историческую науку, так как заполняют пробел в данном направлении исторических изысканий.

Практическая значимость работы заключается в том, что результаты исследования могут быть использованы в преподавании истории России и исторического регионоведения. Многие сведения, впервые введенные в научный оборот, могут найти своё применение и уже используются при разработке лекционных курсов по отечественной истории и краеведению в высшей и средней школе, а также в музейной работе, при изучении истории отдельных населенных пунктов, в частности, при преподавании курсов отечественной истории и кубановедения.

Апробация работы. Диссертация обсуждена и рекомендована к защите на заседании кафедры всеобщей и отечественной истории Армавирского государственного педагогического университета.

Основные положения и выводы диссертации изложены в восьми научных публикациях, в том числе в трех статьях в ведущих рецензируемых научных журналах, рекомендованных ВАК при Минобрнауки России, а также апробированы в выступлениях на 2 международных и 2 всероссийских научно-практических конференциях. Материалы и выводы исследования применяются в педагогической деятельности автора в МБОУ СОШ № 13 пос. Глубокого Новокубанского района Краснодарского края, а также ЧУ ПОО «АКУСИТ» (г. Армавир).

Структура работы определяется ее целями и задачами. Диссертация состоит из введения, 3 глав в составе 7 параграфов, заключения, списка использованных источников и литературы, приложений. Работа построена по структурно-функциональному принципу.

II. ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во введении раскрывается актуальность темы, определен объект и предмет исследования, цель, задачи. В этой части работы обосновываются хронологические рамки, дается анализ историографической и источниковой базы, рассмотрены методологическая основа, определена научная новизна и практическая значимость диссертации.

Первая глава «Влияние миграционно-демографических и этнических процессов на развитие социально-экономической инфраструктуры Средней Кубани во второй половине XIX – начале XX вв.» состоит из двух параграфов.

В первом параграфе первой главы «Миграционно-демографические процессы на Средней Кубани во второй половине XIX – начале XX вв.» показано, что миграционно-демографическая ситуация оказывала влияние на развитие социально-экономической инфраструктуры Средней Кубани.

Крестьянская реформа в России (1861 г.) и окончание Кавказской войны способствовали развитию социально-экономической инфраструктуры Средней Кубани, прошедшей длительный и сложный путь развития.

Отмена крепостного права в России привела к бурным миграционным процессам. Огромное количество переселенцев (иногородних) переселялось на Среднюю Кубань в поисках свободной земли. Миграционные процессы способствовали освоению территории, появлению новых населенных пунктов, развитию земледелия, скотоводства, ремесел.

Появившиеся здесь в огромном количестве так называемые «иногородние» занимались сельским хозяйством, торговлей, предпринимательством. В связи со своей занятостью военной службой, казаки всеми вышеназванными видами деятельности занимались в меньшей степени. Демографические процессы способствовали проведению в регионе буржуазных реформ.

В 60-е гг. XIX в. был начат заключительный этап военно-казачьей колонизации Закубанья. На территории Средней Кубани в это время была также основана станица конных казаков Бесскорбная.

Новый этап в переселенческой политике России был связан с двумя выше названными важными событиями – отменой крепостного права (1861 г.) и окончанием «Кавказской войны» (1864 г.).

Крестьянская колонизация стимулировалась законами правительства, разрешившими постоянное жительство в области подданным невойскового сословия. Рескриптом Александра II от 24 июня 1861 г. на Кубани позволялось приобретать в собственность недвижимость и «людям стороннего звания».

В это время на Кубани проходили активные миграционные процессы. В поисках свободной земли на Среднюю Кубань переселялось огромное количество населения – так называемые «иногородние».

Быстрое заселение Северо-Западного Кавказа в основном русско-украинским населением происходило благодаря многим факторам: благоприятным почвенно-климатическим условиям для занятия земледелием и скотоводством, относительной близости к перенаселенным губерниям, значительному фонду пустующих земель, наличию водных путей, а затем и созданию Владикавказской железной дороги в 1875 г. В связи со строительством Владикавказской железной дороги были основаны следующие населенные пункты Средней Кубани: пос. Романовский (ныне г. Кропоткин), пос. и станция Гулькевичи. Открытие Владикавказской железной дороги явилось основной причиной возвышения Армавира, являвшегося одним из главных пунктов Северного Кавказа по производству и вывозу зерновых культур и подсолнуха. Другим фактором роста Армавира стала постройка Армавир–Туапсинской железной дороги.

Помимо внешней, происходили и внутренние миграции. В 1850-х гг. Армавир становится центром концентрации черкесо-гаев. К своим единоплеменникам переселялось много армян из Персии, Закавказья, Западной Армении, а также Нового Нахичевана, Моздока, Кизляра и других армянских поселений Северного Кавказа.

Наиболее благоприятным для заселения фактором являлся закон от 29 апреля 1868 г., разрешивший лицам невойскового сословия селиться и приобретать недвижимую собственность на казачьих землях без согласия войскового начальства и станичного общества. Это привело к возникновению на берегах

Кубани и её притоков крупных восточнославянских селений – Кубанского, Успенского, Вольного и др.

Иногородние составляли значительную часть бедноты в крае. В отличие от иностранцев, русские поселенцы правом на создание своих поселений не обладали. По отношению к ним более точным было бы употребление термина «переселение», так как они именно переселялись, как правило, в уже существовавшие населенные пункты. Крестьянские переселенцы были вынуждены селиться на землях казачьих станиц.

Переселенцы делились на две группы: оседлые и не имеющие таковой. Большинство мигрантов, проживавших в Кубанской области во второй половине XIX в., занималось земледелием. Поскольку все они своей земли не имели, то брали ее в аренду. Иногородние, имеющие оседлость в регионе, составляли основную часть арендаторов войсковых (запасных), станичных (общественных) и частновладельческих участков земли. В большей степени переселенцы брали в аренду землю из-за нужды и в меньшей – для продажи части урожая.

За свои приусадебные участки они платили посаженную плату, размер которой всё возрастал. За неуплату этого налога крестьян жёстко наказывали: конфисковывали имущество, пороли их. Им запрещалось бесплатно пасти скот на станичных выгонах, на них возлагались наиболее тяжелые повинности. Эти обстоятельства толкали разоряющихся переселенцев в ряды наемных рабочих.

Особое место в ряду мер, направленных на ограничение прав иногородних, занимает введение в 1891 г. нового «Положения об общественном управлении станиц казачьих войск». Основной задачей этого закона было стремление законсервировать казачье землевладение. Иногородних не приглашали на станичные сходы, где решались, касающиеся их экономические вопросы. Им только объявлялись постановления схода. В случае нежелания подчиниться решениям казаков иногородние должны были искать новые места для поселений на приемлемых для них условиях. Исполнение земской повинности (исправление дорог, мостов и т.д.) возлагалось исключительно на иногородних.

Главным средством давления на иногородних являлась посаженная плата, увеличение размера которой привело к образованию массы иногороднего населения, не имеющего оседлости. По данным переписи 1897 г. 40% семей иногородних относились к этой группе. Положение жителей, не причисленных к «коренным», из года в год ухудшалось. Не имея возможности арендовать землю (из-за резко возрастающих арендных цен), большинство иногородних крестьян прибегало к продаже своих рабочих рук, уходило в города.

К началу XX в. иногороднее население значительно превзошло войсковое.

К процессу колонизации также относится возникновение колоний иностранцев (чехов, немцев и т.д.). Немцы проживали в Армавире, станице Прочноокопской, «на участке сотника Косякина» (к началу XX в. – ст-ца Косякинская). Вблизи селения Армавир находились немецкие колонии: Мариенфельд (с. Марьино) и Фриденталь (хут. Ковалев), колония Лилиенфельд, располагавшаяся вблизи станции Гулькевичи Владикавказской железной дороги, на участке Султан-Гирея.

Во втором параграфе первой главы «Изменения этнической ситуации в регионе во второй половине XIX – начале XX в.» идет речь о том, что этническая ситуация оказывала существенное влияние на развитие социально-экономической инфраструктуры Средней Кубани. Этнический состав населения формировался на протяжении длительного периода времени.

Окончание Кавказской войны в регионе в конце 50-х – начале 60-х гг. имело большое значение для судеб местных народов. Оно способствовало развитию промышленности, сельского хозяйства, дальнейшему интенсивному освоению русскими и украинскими поселенцами районов Предкавказья. Казачество Средней Кубани, помимо своего основного занятия – военной службы, занималось земледелием, садоводством, скотоводством. Но вместе с тем, казаки крайне неохотно посвящали свое время занятию предпринимательством и торговлей.

Ногайцы, абазины, бесленеевцы, кабардинцы, егерухаевцы, махоши, темиргоевцы и другие народы занимались скотоводством и земледелием. Они выращивали кукурузу, просо, пшеницу. Со второй половины 1860-х гг. началось наделение земель кубанских горцев. По закону все горские народы имели возможность заниматься торговлей и предпринимательством.

После отмены крепостного права в России (1861 г.) огромное количество населения переселялось из центральных и южных губерний Российской империи в станицы и поселки Кубанской области. На Средней Кубани появились многочисленные этнические группы русских, немцев, греков, грузин, эстонцев, чехов и др.

В связи с этим наблюдалось быстрое экономическое развитие края, к которому переселенцы приложили немало усилий. Благодаря ним с 70-х гг. XIX в. земледелие по всей области стало занимать первое место. Мигранты стремительными темпами теснили казаков на вторые планы.

На Северном Кавказе стало быстро утверждаться предпринимательское сельское хозяйство. Крупные земельные арендаторы из числа крестьян-переселенцев арендовали тысячи десятин земли с целью получения денежной прибыли.

Иногородние Средней Кубани способствовали формированию кредитно-банковской системы, развитию систем образования, здравоохранения. Они занимались развитием производств, связанных с переработкой сельскохозяйственного сырья: мукомольного, маслобойного, производства сахарного песка, пивоварения. Переселенцы содействовали развитию разных отраслей промышленности, сельского хозяйства, торговли, ремесел. Они занимались развитием кожевенного производства, производства кирпича, кузнечным ремеслом.

Русское население Средней Кубани занималось земледелием, торговлей, изготовлением одежды, ремонтными и строительными работами, извозным промыслом, промышленным производством и т.д.

Армяне (черкесо-гаи) Северо-Западного Кавказа в условиях эволюции капиталистических производственных отношений в значительной мере способствовало сельскохозяйственному и торгово-промышленному развитию региона.

В пореформенный период структура предпринимательского слоя несколько изменилась. Расширился слой крупных предпринимателей на Ставрополье и Кубани. Это особенно характерно в конце XIX – начале XX вв. для крупнейших заводчиков и предпринимателей, функционирующих на уровне распорядителей и владельцев акционерно-паевых компаний, одним из которых была семья черкесо-гаев Бароновых.

Немцы, проживающие на Средней Кубани, занимались предпринимательством. Во второй половине XIX в. на Кубани выдвинулось крупное хозяйство предпринимательского типа барона Р.В. Штейнгеля, (впоследствии переданное его сыну В.Р. Штейнгелю) материально-техническое обеспечение и производительность которого оказались на достаточно высоком качественном уровне благодаря организационно-хозяйственному новаторству и предприимчивости их владельца. Помимо В.Р. Штейнгеля, предпринимательством занимались и другие немцы. Они содействовали развитию мукомольной, маслобойной отрасли, аптечного дела. Немцы владели бакалейными, питейными заведениями, развивали стекольное, кирпичное производства. Но в большинстве случаев немцы, переселившиеся в Армавир, трудились простыми хлебопашцами, фабрично-заводскими рабочими, ремесленниками, каменщиками, грузчиками.

На Средней Кубани проживали болгары. Переселяясь на Кубань, болгары продолжали заниматься привычным для них огородничеством, а также садоводством, пчеловодством, сушкой лесных фруктов и звериным промыслом, колбасным производством, продажей зерновых продуктов.

Включения в казачью среду представителей других народов (поляков, белорусов, татар, молдаван, греков, евреев и адыгов) существенного влияния на культурную традицию из-за своей малочисленности не оказали.

Вторая глава «Развитие экономической инфраструктуры Средней Кубани во второй половине XIX – начале XX вв.» состоит из трех параграфов.

В первом параграфе второй главы «Создание сухопутной и водной систем коммуникаций на Средней Кубани во второй половине XIX – начале XX вв.» подчеркивается, что существенное значение для развития сельского хозяйства и промышленности на Средней Кубани во второй половине XIX – начале XX вв. имела единая система коммуникаций, в которую входили главные и второстепенные дороги.

Наличие сети дорожной коммуникации на Средней Кубани способствовало развитию промышленности, сельского хозяйства, торговли.

С конца XIX в. на территории Средней Кубани в связи с невозможностью использовать грунтовые дороги в осенне-зимний период начали прокладывать гравийные дороги. Одна из первых появилась в станице Бесскорбной. Для последнего десятилетия XIX в. это было большим событием.

В связи с развитием на Средней Кубани скотоводства, работала дорога специального назначения – скотопроегонная. Крупные станицы являлись своеобразными коммуникационными центрами, так как они были связаны большим количеством дорог. В большинстве случаев дороги возникали стихийно, техническая документация на них отсутствовала.

Для удобства передвижения первоначально создавались деревянные мосты. В дальнейшем их строили металлическими или железобетонными. В местах, где не было возможности построить мост, устраивали паромные переправы. Для железной дороги создавали также туннели.

В связи с тем, что водный транспорт был более дешевым, то в середине XIX в. предпринимались попытки речного судоходства по р. Кубань. Развитию речного судоходства способствовал начальник области Н.Н. Кармалин. К концу XIX в. движение речного транспорта на Средней Кубани осуществлялось до селения Кубанского и далее. На реке Кубань действовала большая пристань. Первый кубанский пароход «Казак» возил пассажиров, грузы и почту между Тифлисской и Темрюком. После этого ходили изредка частные пароходы в 1870-х гг. до станицы Тифлисской, а с 1880-х гг. – только до Екатеринодара. Однако в дальнейшем в связи с засоренностью русла речное судоходство по р. Кубань было приостановлено.

Во втором параграфе второй главы «Железные дороги как часть сухопутной коммуникационной системы региона в условиях модернизации» анализируется процесс влияния железных дорог: Ростово–Владикавказской, Армавир–Туапсинской и Северо-Кавказской на развитие социально-экономической инфраструктуры Средней Кубани.

Проведение железных дорог по территории Средней Кубани способствовало соединению региона с остальной частью России, включением его в российское экономическое пространство.

Железные дороги явились решающим фактором развития всех сторон экономической жизни, благодаря им Северный Кавказ превратился в один из крупнейших районов торгового земледелия. Ростово–Владикавказская железная дорога облегчала сбыт земледельческих продуктов, появилась возможность вывоза вина и плодов, что способствовало развитию новой отрасли сельского хозяйства.

Эксплуатация железных дорог оказала влияние и на развитие промышленности. На Средней Кубани появилось большое количество заводов, фабрик, цехов: чугунолитейных, нефтяных, цементных, поташных, винокуренных, мыльных, кожевенных, кирпичных, маслобойных, шерстобитных, суконных, рыбных, макаронных, сыроваренных и других. Преимущественно это были мелкие предприятия.

Железные дороги Средней Кубани способствовали изменению демографических процессов, развитию гражданского строительства, промышленности, сельского хозяйства региона, созданию новых населенных пунктов и явились мощным толчком для развития ранее созданных населенных пунктов.

Рост Армавира как торгового центра начался с проведением железной дороги и послужил могучим рычагом в общем подъеме местной экономической жизни. Армавир, преобразованный в 1876 г. в село, очень быстро стал экономическим центром обширного региона. Опыт болезненного упадка Ставрополя подтверждает, как дорого может обойтись перемещение направлений новых железных дорог. Станция Армавир считалась одной из главных станций Росто-

во–Владикавказской железной дороги. Железная дорога способствовала превращению Армавира в важный промышленный пункт. Основание промышленных предприятий одновременно с проведением через Армавир Владикавказской железной дороги стало залогом успешного роста заводов и фабрик.

В связи с проведением Владикавказской железной дороги Армавир приобрел функцию значительного культурно-образовательного центра Средней Кубани.

Вблизи железных дорог появилось огромное количество объектов инфраструктуры: локомотивные, паровозные и вагонные депо и при них мастерские, водонапорные башни, водопроводы, электростанции, крупные элеваторы, хлебные ссыпки, огромные складские помещения, пешеходные мосты через полотно, жилые здания для служащих и рабочих железной дороги, станции, большие пассажирские вокзалы, банковские учреждения. Возле железных дорог строились заводы и фабрики.

Были созданы объекты социальной инфраструктуры: железнодорожные приемные покои и больницы, привокзальные сады, клуб железнодорожного общественного собрания, железнодорожные школы, училища, библиотеки.

В третьем параграфе второй главы «Влияние средств связи на развитие социально-экономической инфраструктуры Средней Кубани во второй половине XIX – начале XX вв.» идет речь о влиянии средств связи на развитие социально-экономической инфраструктуры Средней Кубани.

Появление средств связи на Средней Кубани во второй половине XIX – начале XX в. содействовало развитию промышленности, торговли, банковской системы, образования и здравоохранения, функционированию железных дорог, облегчало управленческие функции.

Появившееся на Средней Кубани во второй половине XIX в. почтовое сообщение осуществлялось посредством перевозки почтовых грузов на лошадях.

В начале XX в. во многих населенных пунктах Средней Кубани работали почтовые отделения, на которых осуществлялись прием и передача корреспонденции. Перевозка почты по железной дороге позволяла перевозить крупногабаритные тяжелые вещи.

Устройство телеграфа на Средней Кубани в середине 1860-х гг. связало регион не только со всей остальной Россией, но и с зарубежьем, так как по территории Средней Кубани проходили правительственные телеграфные провода. Провода главного правительственного телеграфа, проходившие через Армавир, соединили Кавказ, Закавказье и Персию с Россией.

Появление телефонной связи на Средней Кубани значительно облегчало административное и экономическое управление населенными пунктами Лабинского отдела, промышленными предприятиями, способствовало более эффективному управлению банковской системой, торговлей, железной дорогой.

В начале XX в. телефонная связь была проведена и в более мелкие населенные пункты Средней Кубани.

Третья глава «Развитие социальной инфраструктуры Средней Кубани во второй половине XIX – начале XX в.» состоит из двух параграфов.

В первом параграфе третьей главы «Развитие образования на Средней Кубани во второй половине XIX – начале XX в.» освещается проблема влияния образования на развитие социально-экономической инфраструктуры Средней Кубани.

Во второй половине XIX в. в регионе появились возможности и условия для развития образования. Образование являлось основным фактором развития культуры населения. Региональная система образования имела специфику в связи с сословным и этническим составом населения.

На развитие образования оказывал влияние социальный состав населения. В казачьих школах (полковых, бригадных, станичных) могли получать образование только дети казачьего населения. Обучение носило сословный характер.

Дети иногородних были ограничены в получении образования в этих школах, даже при наличии материальных средств. Эта ситуация изменилась только после принятия в 1896 г. циркуляра об открытии школ иногородними, но там, где эти школы были открыты, они нищенствовали.

В это время в регионе начала свое формирование сеть начального образования, которая включала в себя самые разнообразные типы и формы школ: государственные, земские, церковно-приходские, воскресные и другие. Появились частные школы.

На развитие образования влиял этнический состав населения. Работали старые и открывались новые национальные учебные заведения, первоначально начальные школы, позже средние – прогимназии и гимназии.

Среднее образование, получаемое в следующих типах учебных заведений: прогимназиях, гимназиях, реальных училищах, базировалось на развитой сети начального образования. На Средней Кубани появилось специализированное образование.

Во второй половине XIX в. на Средней Кубани получило распространение женское образование, включающее в себя начальное и среднее образование.

Во втором параграфе третьей главы «Формирование системы здравоохранения Средней Кубани во второй половине XIX – начале XX в.» выяснено влияние здравоохранения на развитие социально-экономической инфраструктуры Средней Кубани.

Во второй половине XIX в. на Средней Кубани система здравоохранения находилась в зачаточном положении. С целью ликвидации эпидемий проводились профилактические мероприятия: создание карантинных пунктов, проведение вакцинации казачьих детей. В это время работали войсковые больницы, аптеки. В этих учреждениях бесплатно получали медицинскую помощь только казаки.

Неказачье население было ограничено в получении медицинской помощи в этих лечебных заведениях. Иногородние могли лечиться с помощью традиционной медицины. Изменению ситуации способствовали бурные миграционные процессы. В регионе появились больницы, открытые частными лицами, различными организациями. Появились ведомственные больницы. Оказывающие медицинскую помощь врачи, получали образование в Центральной России, так как в исследуемый период времени в регионе медицинских образовательных

учреждений не было. Приём больных во многих населенных пунктах вели вольно-практикующие врачи: общей практики, дантисты, женских болезней.

К началу XX в. система здравоохранения в основном была сформирована. В связи с постоянно увеличивающимся количеством населения квалифицированных медицинских кадров в регионе по-прежнему не хватало.

В заключении делаются выводы и обобщения. Основными событиями, повлиявшими на развитие социально-экономической инфраструктуры Средней Кубани во второй половине XIX – начале XX вв., были отмена крепостного права в России и окончание Кавказской войны. В связи с этими факторами появилась необходимость и сложились благоприятные условия для развития социально-экономической инфраструктуры.

Миграционные процессы способствовали появлению новых населенных пунктов, освоению территории, развитию земледелия, скотоводства, ремесел. Демографические процессы способствовали проведению в регионе буржуазных реформ.

Особенности развития социально-экономической инфраструктуры Средней Кубани определялись полиэтничностью населения. Народы, проживавшие на Средней Кубани во второй половине XIX – начале XX в., содействовали развитию отраслей промышленности, сельского хозяйства, торговли, ремесел, формированию кредитно-банковской системы, развитию систем образования, здравоохранения.

Была создана система дорожных коммуникаций, включающая в себя грунтовые и железные дороги. Наличие сети дорожной коммуникации на Средней Кубани способствовало развитию промышленности, сельского хозяйства, торговли. Для удобства передвижения строили мосты или устраивали паромные переправы. В середине XIX в. предпринимались попытки речного судоходства по р. Кубань. Однако в дальнейшем речное судоходство по р. Кубань было приостановлено.

Проведение железных дорог по территории Средней Кубани способствовало соединению региона с остальной частью России, включением в российское экономическое пространство.

Строительство железных дорог на Средней Кубани способствовало переселенческим процессам, развитию гражданского строительства, промышленности, сельского хозяйства, капиталистическому развитию региона, созданию новых населенных пунктов и явились мощным толчком для развития ранее созданных населенных пунктов.

Появление средств связи на Средней Кубани во второй половине XIX – начале XX в. способствовало развитию торговли, образования и здравоохранения, функционированию железных дорог.

Устройство телеграфа на Средней Кубани в середине 1860-х гг. связало регион не только со всей остальной Россией, но и с зарубежьем, так как по территории Средней Кубани проходили правительственные телеграфные провода. Появление телефонной связи на Средней Кубани значительно облегчало административное и экономическое управление населенными пунктами Лабинского

отдела, промышленными предприятиями, способствовала более эффективному управлению банковской системой, торговлей, железной дорогой. В начале XX в. телефонная связь была проведена и в мелкие населенные пункты Средней Кубани.

Во второй половине XIX в. на Средней Кубани продолжилась формирование и развитие система образования. На её развитие влияли сословность и полиэтничность. В казачьих школах могли получать образование только казачата. Детям иногородних запрещалось получать образование в казачьих школах, даже за большую плату. Изменению ситуации способствовало появление в 1896 г. циркуляра об открытии школ для иногородних. Но после открытия таких школ средств на их содержание у иногородних зачастую не было.

Распространение начального образования способствовало появлению среднего и специализированного образования. Развивалось женское образование.

Во второй половине XIX в. на Средней Кубани система здравоохранения была в зачаточном состоянии. В это время продолжали работать войсковые больницы, аптеки. Неказачье население было ограничено в получении медицинской помощи в этих лечебных заведениях.

Бурные миграционные процессы способствовали появлению в регионе больниц, открываемых различными организациями, частными лицами, оказанию медицинской помощи вольно-практикующими врачами. К началу XX в. система здравоохранения окончательно не была сформирована, так как в связи с постоянным увеличением количества населения квалифицированных медицинских кадров в регионе по-прежнему не хватало.

Таким образом, во второй половине XIX – начале XX вв. на Средней Кубани интенсивно развивалась социально-экономическая и социальная инфраструктура, в которую вошли система коммуникаций (дороги, железные дороги), связь, системы образования и здравоохранения.

Основные положения и выводы диссертации изложены в следующих публикациях автора:

*Статьи, опубликованные в изданиях, рекомендованных
ВАК при Минобрнауки России:*

1. Азарова, В.В. Развитие здравоохранения на Средней Кубани в конце XIX – начале XX вв. / В.В. Азарова // Известия Российского государственного педагогического университета им. А.И. Герцена. – СПб., 2008. – № 73-1. – С. 17–21.

2. Азарова, В.В. К проблеме влияния железных дорог на социально-экономическое развитие Средней Кубани во второй половине XIX – начале XX вв. / В.В. Азарова // Вестник Адыгейского государственного университета. – Майкоп, 2016. – Серия 1: Регионоведение: философия, история, социология, юриспруденция, политология, культурология. – Вып. 1 (174). – С. 17–22.

3. Азарова, В.В. К проблеме влияния этнического фактора на развитие социально-экономической инфраструктуры Средней Кубани (середина XIX – начало XX вв.) / В.В. Азарова // Вестник Адыгейского государственного университета. – Майкоп, 2016. – Серия 1: Регионоведение: философия, история, социология, юриспруденция, политология, культурология. – Вып. 2 (179). – С. 15–20.

Статьи, опубликованные в других научных изданиях:

4. Азарова, В.В. Подготовка педагогических кадров на Средней Кубани во второй половине XIX – начале XX в. / В.В. Азарова // Синергетика образования. Четвертые международные Кирилло-Мефодиевские чтения. – М.; Ростов н/Д, 2008. – Вып. 12. – С. 115–118.

5. Азарова, В.В. Строительство и функционирование дорог, мостов, переправ. Развитие сухопутного и речного транспорта на Средней Кубани / В.В. Азарова // Синергетика образования. Шестые международные Кирилло-Мефодиевские научно-педагогические чтения. – Армавир, 2010. – № 2 (18). – С. 73–76.

6. Азарова, В.В. Развитие образования на Средней Кубани во второй половине XIX – начале XX в. / В.В. Азарова // Современные тенденции в образовании и науке. – Тамбов, 2013. – Ч. 8. – С. 11–14.

7. Азарова, В.В. К вопросу о состоянии начального образования на Средней Кубани во второй половине XIX – начале XX в. в контексте проблем и перспектив социально-экономического развития региона / В.В. Азарова // История и обществознание. Научный и учебно-методический ежегодник исторического факультета. – Армавир, 2015. – Вып. XII. – С. 46–48.

8. Азарова, В.В. К проблеме развития средств связи в контексте социально-экономической инфраструктуры Средней Кубани XIX – начале XX в. / В.В. Азарова // Ресурсы региона: культурно-историческое развитие в контексте науки и образования. Материалы Всероссийской научно-практической конференции (16–18 сент. 2016 г.). – Славянск-на-Кубани: Филиал Кубан. гос. ун-та в Славянске-на-Кубани, 2016. – С. 4–7.

Азарова Вера Викторовна

**РАЗВИТИЕ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
СРЕДНЕЙ КУБАНИ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX – НАЧАЛЕ XX вв.**

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических наук