

Казымбейли И. Ф. Экономика Эриваньской области и роль развития транспортной системы в ее трансформации в середине XIX — начале XX века / И. Ф. Казымбейли // Научный диалог. — 2019. — № 9. — С. 323—335. — DOI: 10.24224/2227-1295-2019-9-323-335.

Kazimbeyli, I. F. (2019). Economy of the Erivan region and the Role of the Development of the Transport System in its Transformation in the Middle of the XIX — Early XX Century. *Nauchnyi dialog*, 9: 323-335. DOI: 10.24224/2227-1295-2019-9-323-335. (In Russ.).



УДК 94(479.24)“186/194”

DOI: 10.24224/2227-1295-2019-9-323-335

Экономика Эриваньской области и роль развития транспортной системы в ее трансформации в середине XIX — начале XX века

© Казымбейли Ибрагим Фейзулла оглу (2019), orcid.org/0000-0002-6259-8381, кандидат исторических наук, доцент, декан факультета международных отношений и управления, Азербайджанский университет языков (Баку, Азербайджан), ibrahimkazimbeyli@gmail.com.

Рассматривается развитие транспортно-коммуникационной системы Эриваньской области в середине XIX — начале XX веков, а также то влияние, которое она оказала на хозяйственную жизнь области в указанный период. В ходе анализа развития промышленности в Эриваньской области в конце XIX — начале XX веков отмечается, что ни иностранный, ни российский капитал не был вовлечен в промышленность исследуемого региона до конца XIX века. В этом заключаются новизна и актуальность исследования. Основное внимание уделяется тому, что до конца XIX века промышленность региона была ограничена двумя основными областями: переработкой меди и производством вина и коньяка. Подчеркивается, что развитие транспортной системы на Южном Кавказе привело к радикальным изменениям во многих областях промышленности, включая торговлю. На основании анализа исторических источников доказываем, что с начала XX века в промышленности Эриваньской области, вне сомнений, увеличилась роль российского капитала. Показано, что промышленность региона развивалась не за счет механизмов консолидации и концентрации, а за счет расширения первоначальных предприятий.

Ключевые слова: Южный Кавказ; Эриваньская область; транспорт; история экономики; транспортная система.

1. Введение

К XIX веку постепенно сложилось понимание того, что с целью экономического освоения Южного Кавказа необходимо повысить транзитную значимость региона, построить дороги для различных видов транспорта,

в том числе железнодорожного. Уже с конца 50-х годов XIX века вопрос строительства дорог из России на Южный Кавказ стал предметом обсуждения в российских правящих кругах. Загорский и Черевин, выступившие с проектом о строительстве железнодорожной сети в регионе, приводили следующие аргументы: «Железная дорога приведет к радикальным изменениям во всех областях, включая торговлю. Она будет способствовать развитию промышленности и покажет местным жителям новые методы обращения денег, которые они еще не использовали» [Аргутинский-Долго-руков, 1896, с. 8].

Необходимость строительства железных дорог на Южном Кавказе была обусловлена экономическими, политическими и военно-стратегическими интересами правящих кругов. Из записок князя Барятинского видно, что строительство железной дороги способствовало бы сокращению транспортных расходов на доставку некоторых товаров с Южного Кавказа в Россию и превращению Южного Кавказа в мост между Западом и Востоком [Там же, с. 10].

В этот период царизм стремился вовлечь Южный Кавказ в мировой товарооборот, адаптировать его локальные особенности к потребностям российской промышленности и создать здесь внутренний региональный рынок.

2. Развитие транспортной системы Южного Кавказа в середине XIX — начале XX веков

В 1861 году Александром II в регионе были начаты работы, подтверждающие планы по строительству железных дорог на Южном Кавказе. Строительство линии от побережья Черного моря — Поти до Тифлиса закончилось в 1872 году. Работы, начатые в направлении Баку — Тифлис, были завершены в 1883 году. В этот период также были проложены линии Рион — Кутаиси, Баку — Сураханы — Сабунчу.

С появлением железных дорог Тифлис — Поти и Тифлис — Баку Южный Кавказ был вовлечен в мировой товарооборот, была заложена основа для эксплуатации его природных ресурсов, возникла возможность связать Черное и Каспийское моря, а также соединить южную часть России с Южным Кавказом через Черное море. Но эти железнодорожные линии не решили проблему связи России с восточными регионами Южного Кавказа, и оставался открытым вопрос экономического освоения Ирана.

Было уделено внимание одновременному строительству железных и новых грунтовых дорог, а также реконструкции старых. В 1868 году наместник на Кавказе запросил у губернаторов Южного Кавказа информацию об уже существовавших дорогах, а также о тех, которые еще должны

были проложить. На основании решения, принятого в 1871 году специальной комиссией, все имеющиеся и построенные дороги по своему военному значению были разделены на дороги государственного и экономического значения. Дороги, входящие в третью категорию, были дорогами, важными для провинции [Туманян, 1947, с. 148].

Дорога Тифлис — Эривань, включая ветку Дилижан — Гюмри, считалась дорогой государственного значения. Наместничество придавало этой дороге особое значение с военной точки зрения и считало необходимым превратить ее в качественное шоссе.

Связывая Тифлис с Ираном через Эривань, транзитная дорога Тифлис — Джульфа превратилась в мост между этой страной и Южным Кавказом. Значение этого маршрута для Эриваньского региона было значительным. В связи со строительством шоссе цена доставки одного фунта груза между Тифлисом и Эриванью упала с 45 до 30 копеек, при этом общий объем перевозок значительно увеличился.

Трасса Нахичевань — Шуша, проходящая через Эривань и Зангезур, также имела большое экономическое значение. Этот маршрут, соединяющий Кюрскую и Аразскую долины, выступал одним из важных факторов, способствующих ведению торговли Ирана с Россией через Баку, а также связывал, с одной стороны, Зангезур с Эриванью, а с другой стороны — с Баку. Нужно также отметить, что этот маршрут (особенно незавершенное строительство участка Бичанек-Горус) не приобрел ожидаемого значения.

Несмотря на то что в середине 80-х годов XIX века на Южном Кавказе было построено уже достаточно дорог, регион все еще оставался потенциально интересным для России. После русско-турецкой войны 1877—1878 годов, которая еще раз продемонстрировала значение Южного Кавказа для России, этот вопрос вновь был поставлен в повестку дня.

Строительство всех дорог с 1889 года было полностью передано от частных лиц казне. В тот период началось строительство железной дороги Петровск — Грозный — Беслан, завершенное в 1894 году. Ее строительство было начато еще в 1875 году, и, как известно, она слилась с линией Ростов — Владикавказ, соединенной с общероссийской железнодорожной сетью. В 1900 году завершилось строительство железнодорожной линии Петровск — Дербент — Баладжары, соединенной с линией Петровск — Грозный — Беслан [Размещение ..., 1939, с. 231—256]. Строительство железных дорог и соединение дорог Южного Кавказа с общероссийской железнодорожной сетью завершилось.

В конце XIX века через Эриваньский регион проходила только одна из железных дорог, построенных на Южном Кавказе. Магистральная

линия Тифлис — Гюмри — Эривань была построена в 1902 году, а Эривань — Улуханлы — Джульфа была открыта в 1908 году.

Экономическое значение железных дорог в Эриваньской области, наряду с народным хозяйством региона, обусловило ее международную и внутриимперскую торговую значимость.

С осуществлением строительства железной дороги и присоединением Южного Кавказа к общероссийской сети было преодолено одно из основных препятствий на пути экономического восстановления региона. Получившие возможность использовать богатые ресурсы региона русские и иностранные инвесторы из Англии, Швеции, Германии, Бельгии и Франции начали вкладывать сюда капитал.

3. Сельское хозяйство Эриваньской области второй половины XIX — начала XX веков

Развитие транспортно-коммуникационной системы привело к многочисленным изменениям в сельском хозяйстве и в промышленности Эриваньской области. Изменения в сельском хозяйстве происходили на фоне доминирующего положения товарных отношений в этих сферах. В новых экономических условиях начал развиваться внутренний рынок: возникла потребность в росте производства сельскохозяйственной продукции в регионе. С другой стороны, спрос российской промышленности на сельскохозяйственную продукцию, производимую на Южном Кавказе, также оказал значительное влияние. Чтобы удовлетворить этот спрос, регион должен был специализироваться на сельском хозяйстве, что, в свою очередь, проявилось в развитии коммерческого земледелия. К примеру, специализация сельского хозяйства в Агрыдагской долине на выращивании хлопчатника создала благоприятные условия для товарооборота, с одной стороны, в самой долине, с другой стороны, между долиной и горными районами. В результате производители хлопка в равнинных районах наладили торговлю с производителями зерна. Выращивание зерновых культур также приобрело региональную специализацию — в разных районах выращивали различные культуры. Все это способствовало росту товарообмена и включению региона в экономические отношения на общегосударственном уровне.

Первым серьезным стимулом для создания коммерческого земледелия в Эриваньской области стало развитие российской текстильной промышленности, обусловившее большой спрос на хлопок. Позднее наряду с хлопководством начало развиваться и виноделие.

Региональные особенности развития рыночных отношений привели к тому, что производитель стал и продавцом, и покупателем. Спрос про-

изводителей вина, хлопка и винограда на хлеб привел к дальнейшему расширению коммерческого земледелия. Спецификация коммерческого земледелия в каком-либо регионе также повлияла на специализацию других регионов в определенной области сельского хозяйства.

Одним из направлений коммерческого земледелия в Эриваньской области было *хлопководство*. В пореформенный период в российской текстильной промышленности наблюдалось бурное развитие. Начиная с 70-х годов и до конца 80-х годов XIX века высокий объем продаж хлопка в России по сравнению с другими странами был показателем высокого развития текстильной промышленности. Статистические данные показывают, что в 1869—1883 годах страны использовали следующее количество хлопка: Швеция — 28 т, Германия — 437 т, Голландия — 30 т, Бельгия — 65 т, Франция — 104 т, Испания — 112 т, Италия — 105 т, Австрия — 185 т, Россия — 417 тонн хлопка [Таратинов, 1888, с. 17—28].

Нужно также отметить, что российская текстильная промышленность в тот период зависела исключительно от импорта сырья. Статистические данные показывают, что Россия в 1869 году импортировала 3379 тыс. пудов хлопка, а в 1883 году — 9184 тыс. пудов хлопка и пряжи [Туган-Барановский, 1997, с. 253].

Россия, полностью зависимая от иностранного сырьевого рынка, в 1862 году, в период гражданской войны в США, когда американский экспорт резко сократился, столкнулась с нехваткой сырья. Это событие побудило Россию предпринять конкретные практические шаги по созданию собственной сырьевой базы.

До сырьевого кризиса 60-х годов XIX века правящие круги России не предпринимали никаких мер по развитию хлопководства на Южном Кавказе. В последующие периоды Кавказское общество сельского хозяйства совместно с заинтересованными сторонами начало предпринимать шаги по увеличению посевных участков и повышению производительности труда. Наиболее важными из этих мер являются замена местных сортов хлопка американскими, открытие экспериментальной станции, публикация брошюр по хлопку и отправка экспертов в Америку с целью изучения опыта американцев. Учреждение показательно-образцовой хлопковой станции в Эривани относилось также к этому периоду.

В целях создания прочной сырьевой базы для российской текстильной промышленности в 70-х годах XIX века равнинные районы Эриваньской области должны были специализироваться в хлопководстве. В результате производство хлопка в Эриваньской области за одно десятилетие (с 1861 по 1870 год) увеличилось в 9 раз [Петрович, 1912, с. 11].

Развитие хлопководства в регионе сопровождалось тем, что торговые компании направляли сюда своих представителей, чтобы покупать хлопок и отправлять его в Россию. В 1884 году фирма Морозова и Никольского отправила в Эривань семена американского хлопка. В 1886 году А. Корзикин из Ярославля организовал в разных частях региона пункты продажи хлопка. Вслед за ними в регионе были представлены купец Владимиров-Алексеев из Москвы, фирма «Познань» из Лодзи, Читахов из Тбилиси, фирма Геворкянов из Москвы [Петрович, 1912, с. 11—18].

Статистические данные подтверждают, что конкуренция, существовавшая между различными компаниями, представленными в регионе, способствовала быстрому развитию хлопководства. Из данных статистики видно, что если в 1887 году в регионе было произведено 326 048 пудов хлопка, то в 1889 году эта цифра достигла 508 764 пудов [Петрович, 1912, с. 18]. Помимо роста посевных площадей и объемов производства, наблюдалось и увеличение производительности труда. Согласно данным, в Эриваньской области с каждой десятины были собрано 15 пудов хлопка [Таратинов, 1888, с. 6].

Отметим, что в тот период увеличивалось количество хлопковых полей на Южном Кавказе. Это можно объяснить ростом цен на хлопок, что стало результатом расторжения торгового соглашения с США.

Поскольку выращивание хлопка требует большого количества рабочей силы, использование наемного труда здесь не вызывает сомнений. Наемный труд использовался в основном во время уборки урожая. В период сбора урожая хлопка в долину Агридаг прибывало множество женщин и мужчин из горных местностей и северных окраин, в основном из Гюмри, высокогорных деревень Эчмиадзина, Ени-Баязид. Несмотря на то, что сбор хлопка — это тяжелая работа, зарплата не превышала 20 копеек в день.

Производимый в Эриваньской области хлопок вывозился за ее пределы через многочисленных посредников.

Прежде чем отдать товар покупателям, сельчане очищали его. Поскольку производители хлопка часто не владели хлопкоочистительными предприятиями, уборка хлопка осуществлялась предприятиями, принадлежащими богатым производителям. Нередко владельцы этих предприятий брали хлопок-сырец у сельчан, очищали его и продавали коммерческим компаниям. Количество мелких и средних хлопкоочистительных заводов в Эриваньской губернии достигало 360 [Туманян, 1947 с. 213].

В послереформенный период на путь коммерческого развития в Эриваньской области встало *виноградарство*. Коммерческое виноградарство

получило широкое распространение, особенно в Эриваньской и Эчмиадзинской долинах.

Только в 71 селении из 221, расположенных в Эриваньской долине, можно было заниматься виноградарством. Анализ статистических данных показывает, что в 1886 году 29,9 % населения из этих 71 деревень, состоящих из 5428 хозяйств, не имели виноградников, а 51 % населения имел только по 0,5 десятины земли. Первые две группы, составлявшие 73 % населения, имели всего 693 десятины виноградника, или 30 % всех виноградных участков долины [Туманян, 1947, с. 214].

Как правило, виноградники долины принадлежали крупным землевладельцам. Именно по этой причине виноградарство, сосредоточенное в руках состоятельных людей, носило коммерческий характер. Статистика показывает, что в долине было 11 деревень, специализировавшихся на выращивании винограда [Сборник, 1886, с. 35]. Из статистических данных видно, что 42,53 % всех виноградных участков находились в этих 11 селениях.

Концентрация виноградарства в руках ограниченного числа зажиточных людей в Эриваньской области была обусловлена не только его коммерческим характером, но и, в отличие от других сельскохозяйственных отраслей, требованием значительных предварительных капитальных вложений. Согласно расчетам, в первые три года возделывания каждая десятина виноградника требовала около 200 рублей постоянных вложений.

В конце XIX — начале XX веков в Эриваньской области получило широкое применение техническая обработка винограда. Несмотря на развитие виноградарства, в предыдущие годы для такой обработки не создавались условия [Туманян, 1947, с. 222]. Во второй половине XIX века ситуация изменилась в результате, с одной стороны, специализации сельского хозяйства, с другой стороны, появления возможности реализации продукта как на внутреннем, так и на внешнем рынке. Изменение формы и условий реализации винограда побудило мусульманское население региона участвовать в этом процессе.

В начальный период переработка винограда в Эриваньской области ограничивалась виноделием, а позднее были организованы перегонка виноградного спирта и производство водки и коньяка.

Наряду с «предприятиями», занимающимися в основном примитивным, по сути домашним, виноделием, постепенно начали появляться заводы, стали совершенствоваться технологические процессы. Во второй половине XIX века в Эривани функционировало четыре таких завода, а в 90-х годах XIX века показатели производства вина выросли вдвое: если

в 1895 году было произведено 588 000 ведер вина, то в 1900 году эта цифра достигла 1 180 000 ведер [Сборник ..., 1896, с. 77].

Процесс виноделия характеризовался высокой прибыльностью в отличие от реализации свежего винограда.

Вскоре производство водки превзошло виноделие по причине легкости ее изготовления и реализации. Если в 1864 году в Эриваньской области было 22 неспециализированных винно-водочных предприятия, то в 1888 году число этих предприятий составляло 223 [Туманян, 1947, с. 112].

В 90-х годах XIX века доля крупных заводов, действующих на территории Эриваньской области, в общем объеме производства спирта составляла всего 5—6 % [Туманян, 1947, с. 112]. Отсюда видно, что водка производилась в основном на неспециализированных предприятиях. Такая ситуация была следствием того, что в стране действовало акцизное законодательство, введенное 15 июня 1887 года. Согласно закону, водочные заводы были разделены на две группы — промышленную и неспециализированную, причем последняя имела большие привилегий.

Таким образом, со второй половины XIX века развитие сельского хозяйства в Эриваньской области приобрело новые направления. Под влиянием изменений на внутреннем рынке и экономических преобразований в России в хлопководстве и виноградарстве рассматриваемого региона начался процесс приватизации сельского хозяйства. Большая часть продуктов хлопководства и виноградарства стала предметом купли-продажи на внутреннем и внешнем рынках. В условиях развития коммерческого сельского хозяйства налаживались деловые торговые отношения России с другими частями Южного Кавказа. В этот период российский капитал в аграрном секторе Эриваньской области был представлен в сфере поставок сырья и полуфабрикатов.

Специализация сельского хозяйства Эриваньской области была основным фактором, влияющим на создание и развитие торговых отношений и товарооборота между различными регионами. Методы ведения сельского хозяйства претерпели изменения в тех областях, где развивалось коммерческое сельское хозяйство. В этих регионах произошел переход от экстенсивной к интенсивной сельскохозяйственной системе.

4. Развитие промышленности в регионе в послереформенный период

До 80-х годов XIX века из-за отсутствия железнодорожных связей с Россией и необходимого сырья в Эриваньской области не имелось крупных промышленных участков. Несмотря на то, что к тому моменту в ре-

гионе сложились благоприятные условия для развития горнодобывающей промышленности, этот район не представлял особого интереса для инвестиций российского капитала.

Хотя в течение указанного периода в Эриваньской области активно развивалась медная промышленность, большая часть переработки меди на Кавказе пришлась на долю Гедабека, одного из регионов исторического Азербайджана. Из статистических данных видно, что действующие в Эриваньской области заводы не могли конкурировать с Гедабекским медным заводом. На этом заводе в 1880 году было произведено 30 517 пудов, в 1885 году — 73 817 пудов, в 1886 году — 85 000 пудов, в 1888 году — 66 800 пудов, в 1889 году — 63 000 пудов, и в 1890 году — 112 500 пудов меди [Кавказский календарь ..., 1882, с. 192—195; Кавказский календарь ..., 1886, с. 135; Кавказский календарь ..., 1887, с. 96; Кавказский календарь ..., 1889, с. 65; Кавказский календарь ..., 1890, с. 225], что в несколько раз превышало показатели производства всех заводов, имеющих в Эриваньской области.

Недостаточное поступление топлива на медеплавильный завод в Алаверде не позволило расширить его работу, поэтому в 1899 году французская компания была вынуждена уступить свои позиции Кавказской промышленно-металлургической компании. Именно в период существования этой компании Алавердский медный завод вышел на такой уровень, какого не мог достичь за все годы предшествующей деятельности. Следует только отметить, что завод, который в 1852—1899 годах произвел всего 188,6 тонн продукции, только за 1909 год произвел 183,1 тонну меди (вместе с заводом Шамлыг) [Ченгеры, 1901, с. 4—5]. Такой подъем был вызван также завершением строительства железнодорожной линии Тбилиси — Гюмри в то время, когда здесь начала работать Кавказская промышленно-металлургическая компания.

Статистические данные показывают, что в начале XX века компания «Братья Сименс» медленно теряла свои прежние позиции в медной промышленности Кавказа.

Развитие медной промышленности, ускорившееся за счет использования машин и электричества, сыграло важную роль в обеспечении экономического развития.

В начале XX века в регионе произошли значительные изменения в индустрии напитков. В связи с ликвидацией малых предприятий в этой области шел процесс концентрации производства. Если в 1896 году только 5,1 % спирта, произведенного в регионе, приходилось на крупные фабрики, то в 1902 году эти показатели повысились до 22,8 %, в 1903 году —

до 20,2 %, в 1904 году — до 35 %, в 1905 году — 43,1 %, в 1906 году — 35,1 %, в 1908 году — 37 %, в 1909 году — 39 %, в 1910 году — 46 %, в 1911 году — 47,4 %, в 1912 году — 60,3 % [Сборник ..., 1896, с. 112; Марков и др., 1907, с. 170—171; Марков и др., 1912, с. 191—193].

На основании статистических данных можно сделать вывод, что Эриваньская область была первой на Южном Кавказе по производству спирта и коньяка.

В связи с развитием коммерческого сельского хозяйства в Эриваньской области хлопкоперерабатывающая промышленность также прошла определенный путь развития. В 1912 году в хлопководческих районах области действовало 335 хлопкоочистительных предприятий. На 108 заводах основным топливом был керосин, 43 завода использовали паровые двигатели, 153 завода работали за счет энергии воды, а остальные использовали тяговую силу животных [Тимофеев, 1914, с. 64]. Только 4 % этих заводов были относительно большими; 16 % могли убирать до 500 фунтов хлопка, в то время как другие — до 200 фунтов хлопка. Единственный крупный завод, работавший в Эривани, имел возможность убирать до 1000 фунтов в день.

В городе Эривани работали также два кожевенных завода и один механический. В конце XIX века в регионе действовало только 15 предприятий, представляющих крупное промышленное производство. Инвестиции в эти предприятия составляли 3 миллиона рублей, таким образом, на каждое предприятие в среднем приходилось около 200 тысяч рублей. Структура капитала была следующей: 61,5 % — основной, 38,5 % — оборотный капитал.

5. Заключение

В результате анализа процесса развития производства в Эриваньской области в конце XIX — начале XX веков можно сделать вывод, что сложившаяся ситуация не привела к широкому вовлечению в промышленность ни иностранного, ни российского капитала.

До конца XIX века промышленность региона была ограничена двумя основными направлениями: производством меди и производством вина и коньяка. Технологические инновации в обеих областях развивались довольно медленно. Поскольку общественное разделение труда в регионе не развивалось должным образом, на основе существующих отраслей не могли быть созданы новые отрасли промышленности. Одной из главных причин отставания промышленного производства была, несомненно, колониальная политика, которая препятствовала развитию экономики империи. В результате технологии такой важной отрасли промышленности, как переработка меди, не претерпела каких-либо изменений до конца 1990-

х годов XIX века. Многие отрасли промышленности ненамного отличались от обычных производственных цехов.

До конца XIX века доля российского капитала в промышленности Эриваньской области была почти равна нулю. Только в начале XX века российский капитал начал проникать в вино-коньячную отрасль.

Несмотря на то, что иностранный капитал проник в экономику региона раньше российского, он был представлен только в медной промышленности. Иностранные компании ввиду отсутствия конкуренции не заботились о развитии промышленного машиностроения.

В сложившихся в тот период условиях промышленность Эриваньской области развивалась не за счет механизмов консолидации и концентрации, а за счет расширения первоначальных предприятий. Экстерриториальный характер производства препятствовал концентрации капитала. К концу периода общее развитие производства еще не достигло высокого уровня концентрации и создания монополий.

Источники и принятые сокращения

1. *Аргутинский-Долгоруков А.* История сооружения и эксплуатации Закавказской железной дороги за двадцать пять лет ее существования. 1871—1896 г. / А. Аргутинский-Долгоруков. — Тифлис : Закавказская железная дорога, 1896. — 286 с.

2. *Кавказский календарь* на 1883 год / ред. Е. Кондратенко. — Тифлис : Канцелярия Кавказского Наместника, 1882. — 204 с.

3. *Кавказский календарь* на 1887 год / ред. Е. Кондратенко. — Тифлис : Канцелярия Кавказского Наместника, 1886. — 490 с.

4. *Кавказский календарь* на 1888 год / ред. Е. Кондратенко. — Тифлис : Канцелярия Кавказского Наместника, 1887. — 542 с.

5. *Кавказский календарь* на 1890 год / ред. Е. Кондратенко. — Тифлис : Канцелярия Кавказского Наместника, 1889. — 538 с.

6. *Кавказский календарь* на 1891 год / ред. Е. Кондратенко. — Тифлис : Канцелярия Кавказского Наместника, 1890. — 688 с.

7. *Марков С. В.* Обзор отраслей промышленности, служащих предметом косвенного обложения, и положение акцизного дела в Закавказском крае / С. В. Марков, Л. Л. Першке. — Тифлис, 1912. — 97 с.

8. *Марков С. В.* Обзор отраслей промышленности, служащих предметом косвенного обложения, и положение акцизного дела в Закавказском крае / С. В. Марков, Л. Л. Першке. — Тифлис, 1907. — 86 с.

9. *Петрович П.* Хлопководство в Закавказье / П. Петрович. — Тифлис : Канцелярия наместника Е.И.В. на Кавказе, 1912. — 135 с.

10. *Размещение транспорта* : сборник. — Москва, 1939. — 316 с.

11. *Сборник сведений по виноградарству и виноделию на Кавказе.* — Тифлис : Кавказский филлоксерный комитет, 1896. — Вып. 6. Эриваньская губерния. — 201 с.

12. *Таратинов Н. П.* Очерк хлопководства в Закавказье / Н. П. Таратинов // Труды Кавказского общества сельского хозяйства. — Тифлис, 1888. — № 9—12. — С. 17—28.

13. Тимофеев С. Н. Статистика хлопководства в Закавказском крае за 1912 год / С. Н. Тимофеев. — Тифлис : Типография Губернского статистического управления, 1914. — 95 с.
14. Ченгеры. Горный инженер. Алавердское медное дело / Ченгеры. — Тифлис, 1901. — 132 с.

ЛИТЕРАТУРА

1. Туган-Барановский М. И. Русская фабрика в прошлом и настоящем. Историческое развитие русской фабрики в XIX веке / М. И. Туган-Барановский. — Москва : Наука, 1997. — 735 с.
2. Туманян О. В. Развитие экономики Армении в XIX начале XX вв. / О. В. Туманян. — Ереван, 1947. — 475 с.

ECONOMY OF THE ERIVAN REGION AND THE ROLE OF THE DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT SYSTEM IN ITS TRANSFORMATION IN THE MIDDLE OF THE XIX — EARLY XX CENTURY

© **Ibrahim F. Kazimbeyli** (2019), orcid.org/0000-0002-6259-8381, PhD in History, Associate Professor, Dean of the Faculty of International Relations and Management, Azerbaijan University of Languages, (Baku, Azerbaijan), ibrahimkazimbeyli@gmail.com.

The development of the transport and communication system of the Erivan region in the middle of the XIX — early XX centuries, as well as the impact it had on the economic life of the region in the specified period is considered. Analyzing the development of industry in the Erivan Oblast in the late XIX — early XX centuries, it was noted that neither foreign nor Russian capital was involved in the industry of the studied region until the end of the XIX century. This is the novelty and relevance of the study. The main attention is paid to the fact that until the end of the XIX century the industry of the region was limited to two main areas: the processing of copper and the production of wine and brandy. It is emphasized that the development of the transport system in the South Caucasus led to radical changes in many areas of industry, including trade. Based on the analysis of historical sources, it is proved that since the beginning of the 20th century, the role of Russian capital has increased in the industry of the Erivan region, without a doubt. It is shown that the industry of the region developed not due to consolidation and concentration, but due to expansion of the initial enterprises.

Keywords: South Caucasus; Erivan region; transport; economic history; transport system.

MATERIAL RESOURCES

- Argutinskiy-Dolgorukov, A. (1896). *Istoriya sooruzheniya i ekspluatatsii Zakavkazskoy zheleznoy dorogi za dvadtsat' pyat' let ee sushchestvovaniya. 1871—1896 g.* Tiflis. (In Russ.).
- Chengery. (1901). *Gornyy inzhener. Alavetskoye mednoye delo.* Tiflis. (In Russ.).
- Kondratenko, E. (ed.). (1882). *Kavkazskiy kalendar' na 1883 god.* Tiflis: Kantselyariya Kavkazskogo Namestnika. (In Russ.).

- Kondratenko, E. (ed.). (1886). *Kavkazskiy kalendar' na 1887 god*. Tiflis: Kantselyariya Kavkazskogo Namestnika. (In Russ.).
- Kondratenko, E. (ed.). (1887). *Kavkazskiy kalendar' na 1888 god*. Tiflis: Kantselyariya Kavkazskogo Namestnika. (In Russ.).
- Kondratenko, E. (ed.). (1889). *Kavkazskiy kalendar' na 1890 god*. Tiflis: Kantselyariya Kavkazskogo Namestnika. (In Russ.).
- Kondratenko, E. (ed.). (1890). *Kavkazskiy kalendar' na 1891 god*. Tiflis: Kantselyariya Kavkazskogo Namestnika. (In Russ.).
- Markov, S. V., Pershke, L. L. (1907). *Obzor otrasley promyshlennosti, sluzhashchikh predmetom kosvennogo oblozheniya, i polozheniye aktsiznogo dela v Zakavkazskom kraye*. Tiflis. (In Russ.).
- Markov, S. V., Pershke, L. L. (1912). *Obzor otrasley promyshlennosti, sluzhashchikh predmetom kosvennogo oblozheniya, i polozheniye aktsiznogo dela v Zakavkazskom kraye*. Tiflis.. (In Russ.).
- Petrovich, P. (1912). *Khlopkovodstvo v Zakavkaze*. Tiflis: Kantselyariya namestnika E.I.V. na Kavkaze. (In Russ.).
- Razmeshcheniye transporta: sbornik*. (1939). Moskva. (In Russ.).
- Sbornik svedeniy po vinogradarstvu i vinodeliyu na Kavkaze. 6. Erivanskaya guberniya*. (1896). Tiflis: Kavkazskiy filoksernyy komitet. (In Russ.).
- Taratinov, N. P. (1888). Ocherk khlopkovodstva v Zakavkaze. In: *Trudy Kavkazskogo obshchestva selskogo khozyaystva*. 9/12. Tiflis. 17—28. (In Russ.).
- Timofeev, S. N. (1914). *Statistika khlopkovodstva v Zakavkazskom kraye za 1912 god*. Tiflis: Tipografiya Gubernskogo statisticheskogo upravleniya. (In Russ.).

REFERENCES

- Tugan-Baranovskiy, M. I. (1997). *Russkaya fabrika v proshlom i nastoyashchem. Istoricheskoye razvitiye russkoy fabрики v XIX veke*. Moskva: Nauka. (In Russ.).
- Tumanyan, O. V. (1947). *Razvitiye ekonomiki Armenii v XIX nachale XX vv*. Erevan. (In Russ.).