

АКАДЕМИЯ НАУК АЗЕРБАЙДЖАНСКОЙ ССР
ИНСТИТУТ ЭКОНОМИКИ

Б. Э. АБДУРАХМАНОВ

**ТРАНСПОРТ И ЕГО ВЛИЯНИЕ
НА РАЗВИТИЕ И РАЗМЕЩЕНИЕ
ПРОИЗВОДСТВА
АЗЕРБАЙДЖАНСКОЙ ССР**

ИЗДАТЕЛЬСТВО АКАДЕМИИ НАУК АЗЕРБАЙДЖАНСКОЙ ССР
Баку — 1966

АКАДЕМИЯ НАУК АЗЕРБАЙДЖАНСКОЙ ССР
ИНСТИТУТ ЭКОНОМИКИ

Б. Э. АБДУРАХМАНОВ

ТРАНСПОРТ И ЕГО ВЛИЯНИЕ
НА РАЗВИТИЕ И РАЗМЕЩЕНИЕ
ПРОИЗВОДСТВА
АЗЕРБАЙДЖАНСКОЙ ССР

ИЗДАТЕЛЬСТВО АКАДЕМИИ НАУК АЗЕРБАЙДЖАНСКОЙ ССР
Баку — 1966

*Печатается по постановлению
Редакционно-издательского Совета
Академии наук Азербайджанской ССР**

Редактор А. А НАДИРОВ

1-8-5
148-66 М

ПРЕДИСЛОВИЕ

Для правильного решения комплекса задач, связанных с развитием экономики любого района страны, наиболее важным является определение правильных связей между уровнем развития производства и степенью развития транспортной сети.

Одной из решающих проблем развития социалистической экономики является целесообразное размещение производительных сил с учетом транспортного фактора, последовательная рационализация внутрирайонных и межрайонных транспортно-экономических связей, эффективное взаимодействие различных видов транспорта в единой системе как в целом в стране, так и в ее отдельных крупных экономических и административно-экономических районах.

Своевременное и успешное решение указанного комплекса вопросов исследуемой проблемы позволит обеспечить повышение эффективности капитальных вложений в развитие народного хозяйства, а также снижение совокупных затрат на производство продукции и ее перевозку.

В Азербайджанской ССР, как и в целом по СССР, бурный рост народного хозяйства способствовал усиленному развитию всех видов транспорта. Достаточно сказать, что при увеличении валовой продукции всей промышленности в Азербайджанской ССР в 1965 г. по сравнению с 1913 г. в 23,8 раза грузооборот всех видов транспорта возрос за этот же период в 11 раз.

Численность рабочих и служащих на всех видах транспорта, по данным 1965 г., составила 105,1 тыс. чел., или 7,0% общей численности рабочих и служащих, занятых во всех отраслях народного хозяйства. Это значит, что из каждых 100 человек, работающих в народном хозяйстве Азербайджанской ССР, 7 человек заняты на обслуживании отдельных видов транспорта.

За все годы советской власти капитальные вложения, выделенные на развитие транспорта и связи, составляли

631,6 млн. руб., или 9,2% общего объема капитальных вложений в государственные и кооперативные предприятия и организации (без колхозов) народного хозяйства Азербайджанской ССР. Эти данные свидетельствуют о том, что транспорт, являясь неотъемлемой частью народного хозяйства, играет исключительно важную роль в развитии производительных сил, в период создания материально-технической базы коммунизма.

Коммунистическая партия и Советское правительство на всех этапах социалистического строительства и развития отраслей народного хозяйства уделяли и уделяют особое внимание развитию всех видов транспорта.

Как указывается в Программе КПСС, принятой XXII съездом партии, «рост народного хозяйства требует ускоренного развития **всех видов транспорта**. Важнейшими задачами в области транспорта являются: расширение транспортно-дорожного строительства и полное удовлетворение потребностей народного хозяйства и населения во всех видах перевозок, дальнейшее техническое перевооружение железнодорожного и других видов транспорта, значительное повышение скоростей на железных дорогах, морских и речных путях; согласованное развитие всех видов транспорта как составных частей единой транспортной сети»¹.

В директивах XXIII съезда КПСС по пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР конкретная задача сформулируется следующим образом «Основными задачами транспорта и связи является более полное обеспечение потребностей экономики страны и всего населения в перевозках..., развитие и совершенствование единой транспортной сети... с учетом хозяйственного освоения новых районов».

Успешное решение задач, поставленных перед транспортом Программой и XXIII съездом КПСС, требует тщательного выявления всех внутренних резервов и выбора оптимальных путей развития и разработки рациональных принципов его размещения. В настоящее время, если не считать отдельных статей, опубликованных в различных периодических изданиях, нет работы,

¹ Материалы XXII съезда КПСС. Госполитиздат, М., 1962, стр. 375.

которая отражала бы роль различных видов транспорта в развитии и размещении производительных сил Азербайджанской ССР и давала хотя бы ориентировочные рекомендации по ее рационализации. В настоящей монографии на основе изучения взаимосвязей в развитии производительных сил и транспорта Азербайджанской ССР делается попытка восполнить этот пробел.

Работа состоит из пяти глав, в которых отражены основные задачи настоящей монографии.

В первой главе рассматриваются возникновение и этапы развития транспорта в условиях Азербайджана, формирование транспортной системы, ее усовершенствование и влияние на развитие народного хозяйства.

Во второй главе делается попытка вскрыть закономерности в развитии и размещении отдельных видов транспорта как составных звеньев единой транспортной сети во взаимосвязи с производительными силами республики. Здесь дается оценка каждого вида транспорта с кратким разбором его преимуществ и недостатков, а также характеристика и размещение перевозок грузов.

В третьей главе, которая является центральной, рассматривается круг методологических вопросов, изучение которых необходимо для выявления роли транспортного фактора в размещении производительных сил района. К этим вопросам отнесены общие сведения о состоянии географии размещения производства во взаимосвязи с транспортом, необходимость учета при размещении конкретных предприятий транспортных расходов; сокращение средней дальности перевозок грузов, экономическое обоснование выбора места для строительства промышленных предприятий, исходя из принципа максимального приближения производства к источникам сырья, топлива и к потребителям, проведение новых дорог и их влияние на освоение территории и развитие производительных сил; определение фактических и перспективных производственных мощностей предприятий с учетом транспортных издержек на перевозку грузов и т. д.

В четвертой главе рассматривается основная предпосылка для формирования единой транспортной сети, совершенствования координации работы и использования различных видов транспорта. Основное место при этом, с учетом особенностей Азербайджанской ССР, занимают

вопросы распределения грузопотоков между автомобильным и железнодорожным видами транспорта.

В пятой главе разработаны вопросы пропорциональности развития производства и транспорта, проведен анализ внутрирайонных и межрайонных транспортно-экономических связей в народном хозяйстве страны в целом и в отдельных экономических районах.

В заключение дается ряд конкретных предложений о перспективах развития транспорта во взаимосвязи с размещением производства в Азербайджанской ССР.

Внедрение в жизнь этих мероприятий вместе с использованием имеющихся внутренних резервов, по нашему мнению, позволит улучшить работу транспорта и более совершенно решать вопросы размещения производства, что окажет значительное влияние на снижение себестоимости производства продукции, благодаря сокращению издержек на ее перевозку.

Названное исследование еще полностью не завершено, автор намерен его продолжить.

Предлагаемая читателям монография представляет первую часть работы по изучению проблемы развития транспорта во взаимосвязи с развитием и размещением производительных сил Азербайджанской ССР, исследования по которой еще не закончены и в дальнейшем будут продолжены в направлении рационализации грузопотоков внутри республики и транспортно-экономических связей между районами. Поэтому автор с благодарностью примет все замечания, касающиеся рассматриваемых в монографии вопросов.

Автор приносит глубокую благодарность ЦСУ, Госплану республики, Азербайджанскому отделению Закавказской железной дороги, Министерству автомобильного транспорта, Каспийскому морскому пароходству за предоставление необходимых материалов, а также сотрудникам отдела размещения социалистического производства Института экономики АН Азербайджанской ССР за ценные замечания и рекомендации при подготовке рукописи к изданию.

В сборе материалов и их обработке принимали участие младший научный сотрудник Р. Г. Тахмазова и старший лаборант Ш. Ю. Караев.

Глава I

ИСТОРИЧЕСКИЕ ЭТАПЫ ВОЗНИКНОВЕНИЯ И РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА

Огромные нефтяные богатства Бакинского района привлекали внимание местных и иностранных капиталистов. Начиная со второй половины XIX в., начинается бурный рост добычи нефти, что создало предпосылки для резкого увеличения перевозок нефтепродуктов, и прежде всего морских, с применением парового флота.

Географическая отрезанность Закавказского района от метрополии, недостаток многих видов сырья и излишки нефти предъявляли особые требования к обеспечению нужной продукцией. Завоз в промышленные центры сырья и полуфабрикатов потребовал и капиталообмена, и усовершенствования путей сообщения. Правда, первоначальная транспортная связь между Закавказьем и метрополией осуществлялась морским транспортом (по Каспийскому и Черному морям). Однако, как для внутренних связей Закавказского края, так и для сообщения с метрополией одного морского транспорта было недостаточно. Хозяйственное развитие Закавказья вызывало необходимость более быстрой доставки сырья из одних районов в другие, а обратно — готовой продукции. Наиболее успешно эти задачи могли быть решены только таким видом транспорта, как железнодорожный. Однако, следует отметить, что не только это побудило царское правительство приступить к строительству Закавказской железной дороги; не последнюю роль в этом сыграла экспансионистская политика царизма, стремившегося закрепить за собой богатые природными ресурсами обла-

сти Средней Азии и Закавказья. Мысль о строительстве Закавказской железной дороги возникла в 1857 г., но ее строительство началось на отдельных участках в более поздние годы.

Первая железная дорога (так называемый «нефтяной участок») на территории Азербайджана протяжением в 20 км вступила в строй 20 января 1880 г. Она соединила Баку, Сабунчи и Сураханы. «Нефтяной участок» предназначался только для перевозки нефти с нефтяных промыслов в Бакинский порт. По этой же линии перевозились и пассажиры — в основном рабочие нефтяных промыслов.

В дальнейшем «нефтяной участок» был соединен с участком Баку—Актафа (протяжением 456 км), затем в связи с пуском в эксплуатацию Актафа-Тбилисского участка включен в Баку-Тбилисскую магистральную дорогу протяжением 549 км (8 мая 1883 г. дорога была завершена полностью)².

Необходимо отметить, что последствия вхождения Азербайджана в состав России особенно сильно стали проявляться к концу XIX в. Этот прогрессивный акт привел к значительному увеличению производства сельскохозяйственной продукции и промышленных товаров, особенно добычи нефти и производства хлопка.

Экономическое значение вхождения Кавказа в целом (в том числе и Закавказья) в состав России нашло свое отражение в работе В. И. Ленина «Развитие капитализма в России». «Русский капитализм — писал В. И. Ленин, втягивал... Кавказ в мировое товарное обращение, нивелировал его местные особенности — остаток старинной патриархальной замкнутости, — создавал себе рынок для своих фабрик. Страна, слабо заселенная в начале пореформенного периода или заселенная горцами, стоявшими в стороне от мирового хозяйства и даже в стороне от истории, превращалась в страну нефтепромышленников, торговцев вином, фабрикантов пшеницы и табаку...»³. Складывающееся экономическое единство между Цент-

² А. Аргутинский-Долгоруков. История сооружения и эксплуатации Закавказской железной дороги за двадцать пять лет ее существования (1871—1896 гг.). Тифлис, 1896, стр. 52, 55, 56.

³ В. И. Ленин. Сочинения, т. 3, стр. 521.

ральной Россией и ее национальными окраинами имело две стороны: 1) русский капитализм создавал рынок для своих товаров метропольной промышленности; 2) для удовлетворения потребностей метропольной промышленности в сырье он всемерно стимулировал развитие капиталистического земледелия на окраинах, создавал для ее продукции рынок в Центральной России.

Закавказская железная дорога, хотя и не открыла прямого сухопутного выхода в центральную Россию, но способствовала созданию условий для быстрой доставки различных грузов, производимых внутри Закавказья, к крупным морским портам. Продукция, в основном сырье, из Закавказского района поступала в Центральную Россию и другие страны по двум морским путям — Каспийскому и Черному морям, которые использовались и для вывоза готовой продукции в Закавказье.

В начале проведения Закавказской железной дороги, как отмечалось, в основном не преследовалось цели развития производительных сил края. Однако в последующем дорога стала влиять на развитие производства районов, по которым она проходила. Эти районы представляли собой малозаселенные и слабо развитые в экономическом отношении территории.

Систематическое увеличение загруженной дороги явилось результатом роста производства. Уже в середине 90-х годов ст. Баку ежедневно отправляла до 15 поездов с 40—50 вагонами, груженными нефтью, фруктами, хлопком, рисом, шерстью, коврами, шелком-сырцом и др.

Первое место по погрузке грузов по Закавказской железной дороге занимала ст. Баку, с которой вывозили в западном направлении главным образом нефтепродукты (сырую нефть, керосин, смазочные масла). Достаточно сказать, что только в 1890 г. со станции было отправлено в сторону Батуми 55 млн. 244 тыс. пудов различных товаров (всего из Баку отправлено 58,9 млн. пудов товаров), а с остальных станций Баку-Тифлисского участка — 20 млн. 858 тыс. пудов⁴, т. е. в 2 с лишним раза меньше. В то время самыми крупными станциями по отправке грузов были Баку, Гянджа, Акстафа, Евлах. Помимо нефтепродуктов, в западном направлении отгружались и

⁴ А. Аргутинский-Долгоруков. Ук. раб., стр. 419.

товары, получаемые из Ирана, Средней Азии и Астрахани, которые прибывали в Баку по Каспийскому морю. Следует отметить, что замкнутость Закавказской железной дороги все же препятствовала выходу значительной части нефтепродуктов, марганца, хлопка, фруктов, шелка-сырца и других товаров прямым сообщением по железной дороге в Россию. Это препятствие было устранено строительством в 1900 г. Дербент-Баладжарского участка (231 км) и присоединением его к Владикавказской железной дороге. Таким образом, была завершена Баку-Ростовская линия и установлено регулярное сухопутное сообщение для прямого товарообмена между Закавказьем и другими районами, особенно с центральными промышленными районами России.

В начале XX в. бурное развитие на Апшероне получила добыча нефти. По сравнению с 1872 г., в 1900 г. добыча нефти здесь увеличилась почти в 6 раз. В это время Баку давал более половины мировой добычи нефти. Основным потребителем бакинской нефти являлся русский рынок. В 1899 г. вывоз нефти из Баку в Россию почти в 6 раз превышал вывоз ее за границу. По этому поводу В. И. Ленин писал: «Громадное развитие производств по добыче и обработке нефти вызвало усиленное потребление в России керосина, вытеснившего вполне американский продукт...»⁵.

Возрастающая роль нефтепродуктов и развитие нефтедобычи и нефтепереработки в Азербайджане вызывали необходимость усовершенствования способов транспортировки нефти. В начале XX в. на Каспийском море впервые в России появились суда для перевозки нефтегрузов. Впервые в России азербайджанская нефть была транспортирована по Закавказской железной дороге в цистернах. Также впервые в России в 1903—1905 гг. был построен нефтепровод (протяжением 860 км), соединивший Баку с Батуми. Все эти прогрессивные виды транспорта способствовали увеличению вывоза нефтепродуктов со сравнительно меньшими издержками, чем перевозка других видов грузов. Однако, несмотря на развитие железнодорожного и трубопроводного транспорта, преобладающую роль в перевозке нефти и неф-

⁵ В. И. Ленин. Сочинения, т. 3, стр. 429—430.

тепродуктов играл морской флот. В 1901 г. был учрежден Бакинский торговый порт. В это время Бакинская бухта имела 103 причала, с которых отправлялись в основном нефтяные грузы на Астрахань (в Махачкалу и Красноводск). Перевозка грузов по Каспийскому морю достигла в 1913 г. 6,6 млн. т, из них 5,2 млн. т, или 79,8%, приходилось на нефтепродукты; удельный вес морского транспорта в общем объеме грузооборота составлял 68%.

Это значит, что в развитии нефтяной промышленности Азербайджана и выходе ее продукции на европейский и российский рынки основную роль играл морской транспорт, а на развитие земледелия основное влияние оказывал железнодорожный транспорт.

Необходимо отметить, что потребности русской хлопчатобумажной промышленности в хлопке-сырце, благоприятные почвенно-климатические условия и интерес местных помещиков — крупных земледельцев — явились главными причинами резкого увеличения производства хлопка-сырца к концу 80-х годов в Азербайджане и роста его вывоза по железной дороге на всероссийский рынок. В это время крупными хлопкосеющими массивами стали Елизаветпольская губерния, Мугань, Арешский уезд и др. Так, в 1893 г. в Елизаветпольской губернии было собрано 50 000 пудов хлопка-сырца⁶, а через 7 лет, т. е. в 1900 г., сбор хлопка достиг уже 500 000 пудов; или увеличился почти в 10 раз⁷.

В начале XX в. в связи с ростом производства хлопка, снижением расходов на его перевозки начал увеличиваться выпуск продукции хлопкоочистительной промышленности, которая отправлялась по железной дороге и морем на предприятия хлопчатобумажной промышленности Центральной России.

В 1912 г. 80%¹ вывезенного из Закавказья хлопковолокна было произведено в Азербайджане. Следует отметить, что ряд продуктов сельского хозяйства, несмотря на имеющиеся для их роста весьма благоприятные условия, из-за отсутствия железных и других надлежащих

⁶ ЦГИАЛ, оп. 1, д. 25, лл. 3—4 (отчет Елизаветпольского губернатора за 1893 г.).

⁷ Там же, д. 21 л. V (отчет Елизаветпольского губернатора за 1900 г.).

видов дорог не мог увеличиваться, при этом и внутренняя потребность не была столь большой. Только проведение железной дороги могло способствовать развитию производства ряда продуктов. Одним из таких продуктов были виноградно-винодельческие продукты. После завершения строительства Закавказской железной дороги заметно увеличилось производство вина, которое обрабатывалось в основном в немецких, армянских и русских хозяйствах. В Елизаветпольской губернии, производящей в 2 раза больше вина, чем Бакинская губерния, за 10-летний отрезок времени (1884—1894 гг.) производство вина выросло в 5 раз⁸. В это же время вывоз вин из данной губернии увеличился примерно в 4 раза⁹. Почти 80% елизаветпольского вина потреблялось в Закавказье (в Тифлиси, Баку, Батуми).

Бездорожье препятствовало росту и реализации винограда и производству вина в перспективном Кюрдамирском районе. В 1883 г. в связи со строительством Баку-Тифлисского участка Закавказской железной дороги была построена железнодорожная станция, которая благоприятствовала развитию винокуренной промышленности благодаря наличию достаточного количества виноградного сырья для винокурения и удобства вывоза продукции винодельческо-винокуренных предприятий в обоих направлениях. По данным С. И. Гулишамбарова, в Кюрдамире в начале 90-х годов было построено 9 винодельческо-винокуренных заводов¹⁰ и увеличился вывоз их продукции. Значительная часть азербайджанских вин через Батуми и Тбилиси поступала на рынки России и вывозилась за границу. До проведения Баку-Владикавказской железной дороги закавказское вино поступало в основном в Москву, Нижний Новгород, Петербург, Варшаву, Ригу, Харьков, Одессу и другие города по Черному и Каспийскому морям. В начале XX в. в связи с постройкой Баку-Владикавказской железной дороги как производство вина, особенно в Бакинской губернии (в Шемахинском и Геокчайском уезде), так и его вывоз, еще

⁸ Кавказский календарь на 1896 г., ст. V, стр. 281.

⁹ С. Н. Тимофеев. Сбыт кавказских вин (Закавказье). Тифлис, 1895, стр. 34.

¹⁰ С. И. Гулишамбаров. Обзор фабрик и заводов Закавказского края. Тифлис, 1894, стр. 169—170.

больше увеличились. В 1913 г. Азербайджан давал около 30% производства и вывоза вин Закавказья. По историческим данным, количество спирта, выработанного в Закавказье до 1884 г., было меньше, и использовался он исключительно на месте. С указанного времени, т. е. после проведения Закавказской железной дороги, начинается вывоз его за пределы Закавказья. В 1884 г. спирт был впервые отправлен во Владикавказ в количестве 2 млн. град., из Баку в Астрахань — до 443,3 тыс. град. и в Закаспийскую область — до 27,5 тыс. град., в 1886 г. — 2,6 млн. град.¹¹.

В конце XIX в. в результате установления транспортных связей Азербайджана с другими районами России получило значительное развитие производство таких видов продукции, как табак, коконы, фрукты и др. В то время основные фруктовые сады Азербайджана, особенно плодовые, были размещены в массивах Кубинского уезда.

Вследствие отсутствия железных дорог местные жители вынуждены были собранные фрукты сушить и продавать в близлежащих населенных пунктах. С проведением Баку-Владикавказской железной дороги представлялась возможность вывозить свежие фрукты на российские рынки, что дало новый толчок росту производства продуктов плодородства на Куба-Хачмасском массиве.

Необходимо отметить, что в связи с отсутствием до 80-х годов прошлого века путей сообщения в Азербайджане производство ряда продуктов из-за неимеющихся соответствующих предприятий внутри района и больше всего интересующих иностранных фабрикантов не могло развиваться высокими темпами.

Так, во второй половине 80-х годов начал создаваться ряд солодковых заводов, которые производили пресовку и сушку солодкового корня, в изобилии произрастающего в степных районах вдоль Баку-Елизаветпольского участка Закавказской железной дороги и использовавшегося в легкой и пищевой промышленности, в медицине. В 1886 г. на ст. Ляки был построен самый крупный солодковый завод. Греками — владельцами Лякского за-

¹¹ Н. Ш а в р о в. Описание Кавказского шелководства. Тифлис, 1891, стр. 60.

вода — для удовлетворения вывоза продукции была проведена железнодорожная линия от ст. Ляки до самого завода. Сушеный солодовый корень отправлялся за границу, в основном в Америку. Если в 1879 г. сумма производства составляла 10 тыс. руб., то в 1899 г. — 179,8 тыс. руб., или в указанный период продукция в денежном отношении увеличилась почти в 18 раз. Вдоль Баку-Гянджинского участка был построен еще ряд солодовых заводов. За 6 лет (1890—1895 гг.) из Азербайджана через Батуми и Потти было вывезено за границу солодового корня в прессованном и сушеном виде 5119 тыс. пудов¹².

До проведения Закавказской железной дороги количество меди, производимой фирмой «Сименс» в Кедабеке, было значительно меньше, и ее вывоз в Россию и Германию был связан с большими трудностями. С проведением дороги, которая проходит всего в 52 км от Кедабека, начало резко увеличиваться производство меди. Если в 1883 г. на кедабекских заводах было произведено 49,5 тыс. пудов меди, то спустя 18 лет в 1900 г. — 147,7 тыс. т, т. е. больше в 3 раза.

Необходимо отметить, что с улучшением путей сообщения между Россией и Азербайджаном и поступлением в национальные районы ряда готовых изделий, изготовленных фабрично-заводскими предприятиями Центральной России, началось вытеснение распространенного в Азербайджане кустарного производства. Например, таким путем было ликвидировано производство бязи в Елизаветполе, значительно сократилось производство шелковых тканей в Шемахе и ее окрестностях, головных уборов в Нухе, гончарных изделий в Кубинском уезде, сократилось число кустарных шелкомотальных мастерских в Нухе¹³. Несмотря на эту тесную связь, установленную между центральной промышленной Россией и Азербайджаном, благодаря развитию путей сообщения в Азербайджане появился и начал развиваться ряд про-

¹² А. С. Сумбатзаде. Промышленность Азербайджана в XIX в. Баку, 1964, стр. 166, 167, 171.

¹³ Присоединение Азербайджана к России и его прогрессивные последствия в области экономики и культуры. Изд-во АН Азерб. ССР, 1955, стр. 92.

мышленных предприятий, базирующихся на богатейших природных ресурсах, а также продолжалось расширение площадей и увеличение производства ряда сельскохозяйственных культур, значительная часть продукции которых в виде сырья и полуфабрикатов поступала в промышленную обработку на предприятия России.

Развитие капитализма в России вообще и в Азербайджане в частности требовало постройки железных и автомобильных дорог в богатейших природно-экономическими ресурсами районах. Однако политический строй государства и экономическое положение страны, несмотря на начало экономического прогресса, препятствовали развитию транспорта. Сеть дорог, особенно шоссейные дороги, были крайне бедны, что не могло не вызвать появление экономического застоя в дореволюционном Азербайджане, так как отсутствие дорог сдерживало вовлечение в производственный оборот природных богатств края. К этому следует добавить, что и имеющиеся транспортные средства и дороги в техническом отношении находились на весьма низком уровне.

При таком положении тяжелые годы войны 1914—1920 гг. принесли еще больший урон народному хозяйству и транспорту края, значительно уменьшился объем производства продукции промышленности и сельского хозяйства, резко сократилась перевозка грузов. Большая часть железных дорог, станций, причалов была разрушена.

С установлением Советской власти в Азербайджане были созданы условия для бурного развития народного хозяйства экономического района. В восстановительный и довоенный период большую работу в восстановлении и реконструкции разрушенных и старых предприятий, создании новых промышленных объектов, налаживании транспортной системы и т. п. провели Коммунистическая партия и Советское правительство. Результаты работы можно проиллюстрировать данными, приведенными в табл. 1.

Из таблицы видно, что по отдельным важнейшим продуктам, как нефть и хлопок, объем производства к концу восстановительного периода достиг дореволюционного уровня, а в предвоенные годы увеличился в несколько раз по сравнению с 1913 г. При этом параллельно с

Таблица 1

Ед. измер.	Общее производство				Прибытие			Отправление		
	1913	1920	1938	1940	1913	1928	1940	1913	1928	1940
Все грузы, тыс. т	—	—	—	—	2607	1916	6169	7397,4	6876,2	18000
В том числе нефтепродукты	7669	2915	7657	22231	276	168	491	5397	5714	17450
хлопково-лохно	22,4	0,4	19,6	58,2	—	—	—	—	—	—

ростом производства продукции заметно увеличилась и перевозка этих грузов.

За годы советской власти в не освоенных ранее или в богатых природными ресурсами районах проведены железные, автомобильные дороги, построены железнодорожные, автобусные станции, сооружены нефтепроводы и газопроводы. Все это способствовало значительному увеличению перевозок нефтепродуктов трубопроводным транспортом. В немалой степени этому способствовала основательная реконструкция Баку-Батумского трубопровода. На некоторых участках была произведена реконструкция, замена старых труб, построены новые перекачивающие станции, в результате чего трубопровод значительно увеличил свою пропускную способность. Например, если в 1913 г. в Батуми было отправлено 379 тыс. т нефтепродуктов, то в 1931 г. 780 тыс. т, или в 2 раза больше.

В 1926 г. впервые в Советском Союзе была введена в эксплуатацию электрическая железная дорога, соединяющая г. Баку с основными нефтяными промыслами Апшерона.

Большие средства были вложены в железнодорожное строительство, что видно из следующих данных: в IV пятилетке — 123,4 млн. руб., в V пятилетке 409,4 млн. руб. А за период 1956—1958 гг., или за 3 года, выделено 168,5 млн. руб.

До революции ремонт транспортных средств при депо (Баку, Баладжары, Гянджа) осуществлялся двумя не-