



УДК 330:94(470+571)"19"
ББК 65.03(2)522

ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННОГО РАЗВИТИЯ г. ВОЛГОГРАДА ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX ВЕКА

Т.В. Шлевкова

На сегодняшний день Волгоград является крупным промышленным центром Юга России. В статье рассматривается история торгово-промышленного развития города во второй половине XIX века.

Ключевые слова: промышленность, история, промышленное производство, отрасли промышленности, торгово-промышленное развитие.

Сегодня Волгоград – это крупный промышленный центр Юга России. Ведущими отраслями промышленности города являются электро- и теплоэнергетика, нефтеперерабатывающая промышленность («Волгоградский нефтеперерабатывающий завод»), черная и цветная металлургия (Металлургический завод «Красный Октябрь», «Волгоградский алюминиевый завод», «Волгоградский завод цветных металлов» и др.), химическая и нефтехимическая промышленность («Каустик» «Химпром» и др.), машиностроение и металлообработка (Тракторная компания «ВГТЗ», «Волгограднефтемаш», «Волгоградский завод буровой техники», «Волгоградский завод транспортного машиностроения», «Волгоградский судостроительный завод» и др.) Также развито производство строительных материалов, деревообработка, отрасли легкой промышленности (текстильная, пищевая).

Основы торгово-промышленного потенциала города были заложены еще во второй половине XIX в., в силу чего данный период представляет особый интерес для исследования. Царицын (ныне – Волгоград) – уездный город Саратовской губернии¹, в XIX столетии утратил свое военно-стратегическое значение. В течение всей первой половины данного

периода, до строительства в России железных дорог и проведения буржуазных реформ 1860-х гг., он не получил импульсов к экономическому развитию. В 1847 г. в Царицыне насчитывалось 80 ремесленников, а через 14 лет, в 1861 г., их стало всего 78. В 1825–1847 гг. в городе действовало 6 мелких предприятий (пивоварня, 2 свечных завода и 3 кирпичных с числом рабочих 1–3 человека), а в 1862 г. их было только 3 (пивоварня и 2 кирпичных завода) [2, с. 71; 10, с. 1281]. Объем производства кирпичных предприятий города был очень незначительным, о чем свидетельствует тот факт, что в это время из 115 купеческих домов только два были каменными, а остальные – деревянными [6, с. 35].

В то же время Саратовская губерния развивалась довольно быстро, особенно Саратов – самый крупный город Поволжья. В начале 60-х гг. XIX в. здесь было около 100 предприятий с годовым объемом производства более 800 тыс. руб. [4, с. 486]. Быстро развивался и посад Дубовка Царицынского уезда. В 1840–1850-х гг. он являлся главным перевалочным пунктом грузов с Волги на Дон. К началу 1860-х гг. в посаде насчитывалось 25 предприятий, производящих продукции на 129,2 тыс. руб. в год [2, с. 71]. Как указывает М.А. Водолагин, в литературе того времени встречались высказывания, что Царицын, отставая от Дубовки экономически, должен будет потерять и свою административную роль

[2, с. 71]. Однако с открытием в 1862 г. Волго-Донской железной дороги и утратой Дубовкой своего торгового значения эти прогнозы не подтвердились.

Быстрый промышленный рост Царицына начался с 60-х гг. XIX в. благодаря открытию железных дорог – Волго-Донской (1862 г.), Грязе-Царицынской (1870 г.), Тихорецко-Царицынской ветки Владикавказской железной дороги (1897 г.). По нашим расчетам, если в 1862 г. фабрично-заводская промышленность Царицына насчитывала только 3 предприятия, то в 1879 г. их стало уже 28, в 1884 г. – 54, в 1890 г. – 107, в 1898 г. – 141². За быстрые темпы промышленного развития Царицын называли «Русским Чикаго» [1, с. 34].

Первое место среди промышленных производств Царицына во второй половине XIX в. принадлежало лесопильному. Его производительность в 1890 г. составляла 266 тыс. руб., а в 1897 г. – свыше 1 180 тыс. руб. [10, с. 1309, 1323]. Лесное дело являлось одним из старейших в Царицыне. Оно начало развиваться еще до строительства железных дорог и появления машинной распиловки. По Каме и Волге в Царицын лес поступал из Уфимской, Пермской, Вятской, Нижегородской и Костромской губерний.

Интересен тот факт, что до появления железных дорог лесопильная промышлен-

ность в Царицыне и Дубовке развивалась в равной степени. Проведение железных дорог, как уже указывалось, резко изменило ситуацию: Царицын сделал мощный рывок в торгово-промышленном развитии, тогда как Дубовка, не связанная железнодорожной сетью, постепенно утратила как общее свое экономическое значение, так и значение лесопильного пункта.

В начале 80-х гг. распиловка леса в Царицыне осуществлялась вручную. В 1881 г. здесь был построен первый в городе паровой лесопильный завод, принадлежащий братьям Максимовым³, ставший одним из самых мощных лесопильных предприятий России. Это был крупный завод, на котором работало 328 человек [3]. В 1884 г. в городе насчитывалось уже 3 лесопильных завода, в 1890 г. – 9, к 1900 г. их стало 12 [1, с. 33; 10, с. 1309]. В основном это были небольшие предприятия, имевшие 1–3 лесопильных рамы и 2 паровые машины мощностью от 37 до 100 л. с. (см. табл. 1). Лесозаводы размещались по берегу Волги ниже устья реки Царицы тремя группами: городская (Зацарицынская часть), Ельшанская (7 верст от Царицына) и Бекетовская (24 версты от Царицына). В районе Ельшанки были расположены заводы, принадлежащие Максимовым. Они относились к наиболее технически оснащенным лесозаводам России.

Таблица 1

Техническая оснащенность лесопильных заводов, основанных в Царицыне во второй половине XIX в. *

Имя владельца	Год основания	Кол-во рам	Кол-во паровых машин	Мощность паровых машин, л. с.
Каменьщиков	1880	2	2	51
Коган	1882	2	2	42
Пулик	1885	2	2	50
Лифшиц	1887	3	2	50
Любин-Белкин	1888	2	2	47
Мыльцын	1890	2	2	65
Калашников	1890	2	2	100
Богатенков	1898	2	2	62
Костюков	1900	1	2	37

* Составлено по: [11, с. 53].

По своей мощности в начале XX в. лесоперерабатывающая промышленность Царицынского района занимала первое место в России. Ею производилась распиловка всей основной массы леса, сплаваемого по Каме и Волге [2, с. 92]. Из Царицына лес в основном уже в виде пиломатериалов направлялся в Донскую, Тверскую области, Ставропольскую, Екатеринославскую, Таврическую, частично Астраханскую, Тамбовскую и Воронежскую губернии, а также черноморские порты (Сухум и др.).

В целом Царицынский рынок занимал первое место среди поволжских рынков по торговле лесом [8, с. 432]. Это объяснялось во многом выгодным географическим положением Царицына как крайнего пункта Нижнего Поволжья, связанного сетью железных дорог с беслесным югом.

Одной из старейших отраслей хозяйственной деятельности было для Царицына и соляное дело. Но наибольшее развитие оно получило после 1867 г., когда началась промышленная разработка соли на озере Баскунчак. С открытием Грязе-Царицынской железной дороги добыча баскунчакской соли стала стремительно возрастать. Одновременно резко сократился объем добычи на Эльтоне. Если в 50-х гг. XIX в. Эльтон давал свыше 13 млн пудов соли, то в середине 70-х гг. – около 7 млн, а в середине 80-х гг. – лишь 0,5 млн [5, с. 417]. Баскунчакская соль шла в Астрахань для рыбной промышленности и в Царицын для внутреннего рынка. По нашим расчетам, в среднем в 1870–1890-х гг. перевозка соли через Царицын составляла 3,7 млн пудов в год⁴. В городе действовало 5 паровых солемольных мельниц, которые перерабатывали в сутки более 10 тыс. пудов соли [17, с. 99].

До открытия Грязе-Царицынской железной дороги центр рыбной торговли Волго-Каспийского бассейна находился в Астрахани. Там совершались все торговые сделки. Основным товаром в этот период выступала красная рыба. Частиковая же рыба, в том числе и сельдь, отлавливалась в очень незначительном количестве. Причиной этого являлось несоответствие между высокими транспортными расходами для перевозок во внутренние губернии и низкой стоимостью частикового товара.

Со второй половины XIX в. ситуация коренным образом изменилась. С развитием пароходства и строительством железных дорог отлов рыбы низших сортов резко увеличился и стал превышать количество красной рыбы более чем в 4 раза [19, с. 234]. В 1870 г. вступила в строй Грязе-Царицынская железная дорога, которая сделала возможной достаточно дешевую доставку частиковой рыбы во внутренние районы страны. В результате из Астрахани центр рыбной торговли переместился в Царицын. Все крупные рыбопромышленные фирмы открыли в городе свои конторы. Здесь стали совершаться основные торговые сделки и формироваться цены.

Образовавшийся царицынский оптовый рыбный рынок приобрел всероссийское значение. Царицынский рынок с реализацией свыше 12 млн пудов рыбной продукции имел оборот более 15–16 млн руб. [2, с. 90]. Из Царицына рыбный товар направлялся по железной дороге на Грязи, Калач (по Грязе-Царицынской железной дороге), Тихорецкую (по Владикавказской железной дороге), а также вверх по Волге. Только по Грязе-Царицынской железной дороге в 1877–1890 гг. было отправлено от 5,5 до 11 млн пудов рыбы [12, с. 4; 13, с. 3; 16, с. 3]. Главными пунктами назначения выступали обе российские столицы, западные губернии, Польша, Нижний Новгород (Макарьевская ярмарка), Пермская губерния (Ирбитская ярмарка). В городе возникла также рыбообработывающая промышленность: действовало до 20 рыбокоптильных заводов полукустарного типа [2, с. 91], где было занято, в зависимости от сезона, от 4 до 8 тыс. рабочих.

Большое значение для торгово-промышленного роста Царицына имела транспортировка через город нефтепродуктов. Бакинский нефтяной район, единственный тогда в России, стал быстро развиваться с 1873 г., после отмены откупов на нефтедобычу. В 1877 г. был отменен также акциз на керосин, что послужило толчком к дальнейшему развитию нефтеперерабатывающего производства. Из нефтепродуктов первоначально производился в основном керосин; бензин и мазут считались отходами производства. В первые годы почти весь бакинский керосин направлялся в Царицын. Так, в 1884 г. из Баку было вывезено 17,7 млн пудов керосина, из них

направлено в Царицын 12,5 млн или свыше 70 % [2, с. 90]. Такое положение дел объяснялось, во-первых, выгодным географическим положением Царицына. Во-вторых, немаловажное значение имела железнодорожная тарифная политика Правления Грязе-Царицынской железной дороги, направленная на привлечение нефтепродуктов к Царицыну.

С царицынских нефтехранилищ керосин направлялся на базы Санкт-Петербурга, Москвы, Орла, Варшавы и других городов. Так, в 1884 г. из Царицына было вывезено 10,5 млн пудов керосина, вся же потребность внутреннего рынка составляла 15 млн пудов [там же]. Бакинский керосин успешно продавался также и на внешнем рынке (в Восточной Австрии, Пруссии и других европейских странах).

В 90-х гг. резко возросли перевозки мазута в связи с применением его в качестве топлива на водном и железнодорожном транспорте. В 1890 г. из Баку было вывезено 97,1 млн пудов мазута, в 1891 г. – 103,4 млн, в 1892 г. – 116,8 млн, в 1893 г. – 143,4 млн, в 1894 г. – 193,5 млн пудов [7, с. 3]. Из Баку мазут направлялся на Волгу и Каспий для нужд пароходства и на железные дороги: Закавказскую, Юго-Восточную, Рязано-Уральскую, Сызрано-Вяземскую и некоторые другие.

Нефтяной рынок с продажей и перевалкой через Царицын в начале XX в. более 80 млн т нефтепродуктов и годовым оборотом 13–15 млн руб. был в течение многих лет самым крупным в стране, а Царицын выполнял роль главного распределителя товарного керосина для внутреннего и внешнего рынков [2, с. 90–91].

В 1880 г. на северо-восточной окраине Царицына возник так называемый «Нефтяной городок» Товарищества братьев Нобель. Он состоял из бондарного завода, слесарно-механических мастерских, нефтеперекачечных сооружений, резервуаров для хранения нефтепродуктов. «Нефтяной городок» был соединен рельсовым путем с Грязе-Царицынской железной дорогой.

Важное значение имел нефтеперерабатывающий завод, принадлежащий Нобелям. Следует заметить, что обоснование необходимости организовывать нефтеперерабатывающие заводы в волжских городах – Царицыне, Саратове, Сызрани, Нижнем Новгоро-

де, Самаре, Казани, являвшихся крупными районами сбыта нефтепродуктов и расположенных на главных водных и железнодорожных магистралях, было дано еще Д.И. Менделеевым. Он считал экономически невыгодным сосредотачивать нефтепереработку в Баку в силу ряда причин: нехватки здесь капиталов и квалифицированной рабочей силы, дороговизны земли, воды, необходимых для заводов, дороговизны перевозки керосина по сравнению с перевозкой сырой нефти и т. п. [9, с. 503–507]. Тем не менее, основной центр нефтепереработки находился в Бакинском районе. Здесь насчитывалось 145 нефтеперерабатывающих заводов. Помимо них в России действовало еще 15 предприятий, перерабатывающих бакинскую нефть. При этом годовой объем производства керосина заводами Бакинского района в 1888–1892 гг. составлял в среднем 66,7 млн пудов, тогда как объем производства остальных заводов – 1,8 млн [18, с. 33, 37–38].

Таким образом, Царицын играл в первую очередь роль центра сбыта и перевалочного пункта для бакинского керосина. Хотя нефтепереработка и имела большое значение для промышленного развития города, масштабы ее были незначительны.

В 80-х гг. в Царицыне возникло судостроение. Начало судостроению положили механические мастерские Нобеля и котельные мастерские Барэ.

Мастерские Барэ были расширены и превращены в болто-заклепочный и цепной заводы. Здесь в 1885 г. были построены первые керосионаливные железные баржи грузоподъемностью в 40 тыс. пудов, а в 1888 г. – самая крупная баржа в России – длиной 122 и шириной до 13 метров. Ее грузоподъемность составляла 120 тыс. пудов. В 1892 г. в мастерских Нобеля были построены два парохода для буксирной перевозки нефти, до этого здесь строились железные керосионаливные баржи. В 1895 г. с верфи Пастухова была спущена морская шхуна для курсирования по Каспию. Ее грузоподъемность составляла 65 тыс. пудов керосина, а скорость – 12 узлов в час (20 верст) [2, с. 98–99].

Царицынский уезд был всероссийским центром производства, а Царицын – центром реализации горчицы. Район Царицына

являлся особенно благоприятным для выращивания данной технической культуры. В городе первый и самый мощный в уезде горчично-маслобойный завод Воронина⁵ вступил в строй в 1884 году. В 1886 г. в центре города, на берегу р. Царицы, был открыт еще один завод, принадлежавший известному промышленнику Миллеру, а в 1890 г. в городе действовало уже 3 маслобойно-горчичных завода. Они вырабатывали продукции более чем на 100 тыс. руб. в год [10, с. 1307–1309].

Помимо заводского в Царицынском уезде получило распространение также кустарное производство горчичного масла. В селах уезда насчитывалось до 20 мелких маслобоен. Однако «кустарное» масло значительно уступало по качеству заводской продукции и поэтому стоило в 3 раза дешевле. В целом горчичные заводы Царицынского уезда в 1897 г. перерабатывали свыше 300 тыс. пудов горчицы и давали продукции на сумму более 260 тыс. руб. [19, с. 217]. Эта продукция отправлялась во все губернии Европейской и Азиатской России, а с начала XX в. – и за границу.

Кроме того, в Царицыне были и другие предприятия пищевой промышленности: мукомольные, салотопенные, водочные, пиво- и медоваренные, винокуренные, дрожжевые, пряничные, по производству искусственных минеральных вод и некоторые

другие. В основном это были мелкотоварные предприятия с числом рабочих от 2 до 10 человек и объемом производства 3–14 тыс. руб. в год. Исключение составляли паровые мукомольные и соляные мельницы с годовым объемом производства порядка 200–250 тыс. руб. (см. табл. 2).

В Царицыне были также предприятия по производству стройматериалов, химической, кожевенной и текстильной продукции. В большинстве своем они относились к мелким предприятиям с числом рабочих от 1 до 8 человек и объемом производства от менее 1 тыс. до 18 тыс. руб. (см. табл. 3).

В 1895 г. в Царицыне было создано акционерное общество с капиталом 18 млн руб. для создания на юго-востоке России крупного металлургического завода [2, с. 100]. Экономическим обоснованием строительства металлургического завода в Царицыне, где не было ни угля, ни руды, являлось то, что сюда по Каме и Волге дешевым водным путем можно было доставлять уральский чугун, а из Баку – нефтепродукты. Кроме того, недалеко от Царицына находился донецкий уголь. Наконец, к 90-м гг. XX в. Царицын стал крупным торговым и транспортным узлом, который мог снабжать металлом районы Средней Азии, Кавказа, Кубани, Дона, центральные губернии России и Поволжье.

30 апреля 1897 г. в городе был заложен завод «Урал-Волга»⁶. На его строительстве

Таблица 2

Пищевая промышленность Царицына в 1890 г.*

Наименование предприятия	Общее количество		Валовая сумма производства, тыс. руб.
	предприятий	рабочих	
Паровые мукомольные мельницы	3	56	258,20
Ветряные мукомольные мельницы	46	51	12,05
Паровые соляные мельницы	5	79	198,00
Водочные	3	8	2,00
Пиво- и медоваренные	4	36	55,00
Салотопенные	1	2	3,00
Дрожжевые	2	3	14,50
По производству искусственных минеральных вод	1	8	7,30
Пряничные	1	5	3,00

* Составлено по: [10, с. 1307–1309].

Таблица 3

Производство стройматериалов, химической, кожевенной, текстильной продукции в Царицыне в 1890 г. *

Наименование предприятия	Общее количество		Валовая сумма производства, тыс. руб.
	предприятий	рабочих	
Известково-алебастровые	1	3	4,50
Кирпичные	11	100	28,05
Кожевенно-шорные	1	2	0,20
Воскобойные и свечные	4	6	6,50
Мыловаренные	3	8	18,40
Ваточные	1	2	7,60
Рогожные	6	114	24,80

* Составлено по: [10, с. 1307–1309].

было занято более 2 тыс. рабочих. Оборудование доставлялось из Франции. Только в 1897 г. в Царицын было привезено станков, машин и оборудования общим весом 6 тыс. тонн. Стоимость завода определялась суммой в 4 079 454 руб. [1, с. 32]. Завод «Урал-Волга» вступил в строй в 1898 году. Здесь производилось листовое, круглое, полосовое и другие виды железа. Завод постоянно расширялся, росла его производительность.

За два года, с 1898 по 1900 г., объем производства увеличился более чем в 2 раза, тогда как численность рабочих выросла всего на одну треть (табл. 4).

Кроме вышеназванных металлообрабатывающих предприятий в Царицыне в рассматриваемый период действовали чугунолитейный завод «Нобель» (361 чел.) и болто-заклепочный завод «Гардиен и Валлос» (192 чел.).

Таблица 4

Производство завода «Урал-Волга» в 1898–1900 гг. *

Годы	Всего работало, чел.	Из них:		Производительность, т	
		рабочих	служащих	железа и стали	проката
1898	1 500	1 300	200	40 000	25 000
1900	2 226	2 000	226	80 000	60 000

* Составлено по: [1, с. 32].

Таким образом, к началу XX в. благодаря выгодному экономико-географическому положению на месте пересечения железнодорожного и водного путей сообщения Царицын превратился в крупный торговый и промышленный центр Нижнего Поволжья, а по некоторым показателям и России. Это был единственный в России центр реализации горчицы. По своей мощности лесоперерабатывающая промышленность города занимала первое место в стране, а царицынский рынок – первое место среди поволжских рынков по торговле лесом. Первое место в стране принадлежало также царицынскому рынку неф-

тепродуктов, а оптовый рыбный рынок города имел всероссийское значение.

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ Царицын стал уездным городом Саратовской губернии в 1798 г., до этого он относился к Астраханской губернии.

² Рассчитано по: [10, с. 1281–1309].

³ Завод им. В. Куйбышева.

⁴ Рассчитано по: [12, с. 4; 14, с. 3; 15, с. 3].

⁵ Завод «Заря».

⁶ Завод «Красный Октябрь».

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Абалихин, Б. С. Экономика края в пореформенный период / Б. С. Абалихин // Историко-краеведческие записки / Волгогр. обл. краевед. музей, Гос. архив Волгогр. обл. – Волгоград : Ниж.-Волж. кн. изд-во, 1973. – Вып. 1. – С. 29–37.
2. Водолагин, М. А. Очерки истории Волгограда / М. А. Водолагин. – М. : Наука, 1968. – 445 с.
3. Государственный архив Волгоградской области. – Ф. 6. – Д. 51. – Л. 235.
4. Географическо-статистический словарь Российской империи. В 5 т. Т. 4 / сост. П. Семенов. – СПб. : Тип. В. Безобразова и К°, 1873. – 867 с.
5. Историко-статистический обзор промышленности России. В 2 т. Т. 1 / под ред. Д. А. Тимирязева. – СПб. : Тип. В. Киришбаума, 1883. – 545 с.
6. Любомиров, П. Г. Хозяйство Нижнего Поволжья в начале XIX века / П. Г. Любомиров. – Саратов : Ниж.-Волж. Обл. науч. о-во краеведения, 1928. – 78 с.
7. Материалы по пересмотру тарифов на перевозку нефтяных грузов по всей сети российских железных дорог в 1896 г. – Вып. 1. – СПб. : Лештуковская Паровая Скоропечатня П. О. Яблонского, 1896. – 28 с.
8. Мейен, В. Ф. Россия в дорожном отношении. В 3 т. Т. 2 / В. Ф. Мейен. – СПб. : Тип. М-ва внутр. дел, 1902. – 928 с.
9. Менделеев, Д. И. Где строить нефтяные заводы? / Д. И. Менделеев // Проблемы экономического развития России. – М. : Изд-во соцэклитературы, 1960. – С. 477–520.
10. Минх, А. Н. Историко-географический словарь Саратовской губернии. В 4 т. Т. 4 / А. Н. Минх. – Аткарек : Аткар. тип., 1902. – 352 с. – (С. 1093–1445).
11. Канадин, А. Г. Очерк обрабатывающей промышленности Царицынской губернии / А. Г. Канадин. – Царицын : Борьба, 1924. – 72 с.
12. Отчет правления общества Грязе-Царицынской железной дороги Борисоглебского земства за 1884. – СПб. : Тип. Ф. С. Сушинского, 1885. – 155 с.
13. Отчет правления общества Грязе-Царицынской железной дороги Борисоглебского земства за 1888. – СПб. : Товарищество Паровой Скоропечатни Яблонский и Перотт, 1889. – 170 с.
14. Отчет правления общества Грязе-Царицынской железной дороги Борисоглебского земства за 1889. – СПб. : Лештуковская Паровая Скоропечатня П. О. Яблонского, 1890. – 140 с.
15. Отчет правления общества Грязе-Царицынской железной дороги Борисоглебского земства за 1891. – СПб. : Знаменская тип. и литограф. С. Ф. Яздовского К°, 1892. – 114 с.
16. Отчет правления общества Грязе-Царицынской железной дороги Борисоглебского земства за 1892. – СПб. : Знаменская тип. и литограф. С. Ф. Яздовского К°, 1893. – 128 с.
17. Очерки по истории Волгоградского края. – Волгоград : Тип. изд-ва «Волгоградская правда», 1974. – 296 с.
18. Першке, С. и Л. Русская нефтяная промышленность, ее развитие и современное положение в статистических данных / С. и Л. Першке. – Тифлис : Тип. К. П. Козловского, 1913.
19. Россия. Полное географическое описание нашего отечества. В 11 т. Т. 6 / под ред. П. П. Семенова. – СПб. : Издание А. Ф. Девриена, 1901. – 599 с.
20. Труды первого съезда солепромышленников России в Санкт-Петербурге. – СПб. : Тип. П. П. Сойкина, 1899. – 552 с.

BASIC TENDENCIES IN VOLGOGRAD'S COMMERCIAL AND INDUSTRIAL DEVELOPMENT IN THE SECOND HALF OF THE 19th CENTURY

T. V. Shlevkova

Nowadays Volgograd is a large industrial center of the South of Russia. The history of a commercial and industrial development of the city in second half 19th century is considered in the article.

Key words: *industry, history, industrial production, industries, commercial and industrial development.*