

**БАЛКАНЫ:  
ГОРНАЯ ИНДУСТРИЯ И БОЛЬШАЯ ПОЛИТИКА  
(1878–1914)**

---

**Петр Ахмедович Искендеров –**

кандидат исторических наук,  
старший научный сотрудник,  
Институт славяноведения  
Российской академии наук,  
Ленинский проспект, 32А, Москва,  
Россия, 119991.  
iskenderov.petr@yandex.ru

*Аннотация*

Статья посвящена анализу состояния транспортной и горнодобывающей инфраструктуры на Балканах и в первую очередь в Сербии в конце XIX — начале XX в. В центре внимания автора находятся планы сербского руководства по хозяйственному использованию земель Косово в условиях обострения международной напряженности в Европе накануне Первой мировой войны. Статья базируется на неопубликованных архивных документах.

*Ключевые слова*

Россия, Балканы, Сербия, Албания, Косово, Черногория, Османская империя, великие державы, экономика, полезные ископаемые, железные дороги

**THE BALKANS:  
MINING INDUSTRY AND “BIG POLITICS”  
(1878–1914)**

---

**Petr A. Iskenderov –**

Ph.D., Senior Researcher,  
Institute of Slavic Studies,  
Russian Academy of Sciences.  
Leninsky Prospect, 32A, Moscow,  
Russia, 119991.  
iskenderov.petr@yandex.ru

*Abstract*

The article is devoted to the transport and mining structure in the Balkans at the beginning of the twentieth century, primarily in Serbia. The author pays particular attention to Serbia's plan to incorporate Kosovo into its economic system in the context of diplomatic tensions in Europe on the eve of the First World War. The research is based on unpublished diplomatic documents.

*Keywords*

Russia, the Balkans, Serbia, Albania, Kosovo, Montenegro, Ottoman Empire, Great Powers, economics, mineral resources, railways.

Одним из вопросов, вставших на повестку дня на Балканах после завершения Балканских войн 1912–1913 гг., явилась проблема развития региональной сети железных дорог. Она имела для государств региона не только экономическое, но и ярко выраженное политическое значение, будучи напрямую связанной с освоением вновь присоединенных областей. В первую очередь это относилось к Сербии, в состав которой по итогам Балканских войн вошли значительные территории с большим хозяйственным потенциалом и одновременно со слабой транспортной инфраструктурой.

Как справедливо отмечает в этой связи сербский исследователь Н. Попович, «с общественно-экономической точки зрения, неразвитость транспортной инфраструктуры, безусловно, представляет собой одно из наиболее негативных последствий турецкого господства. Развитая дорожная сеть являлась основной предпосылкой экономического развития еще со времен римлян, однако в Османской империи она не считалась приоритетом для экономической модели на Балканах, особенно в Косово и Метохии, даже несмотря на то, что данная территория находится на перекрестке очень важных дорог, соединяющих восток и запад, север и юг»<sup>1</sup>.

Еще в 1874 г. в Балканском регионе было завершено строительство важной железнодорожной линии от Скопье до города Косовска-Митровица. Однако она не стала звеном, на которое могли бы быть «нанизаны» новые линии регионального значения. Причины, как водится, лежали не только в экономической, но и в политической плоскости. Сооружение вышеуказанной железной дороги не было задумано в качестве первого шага для разработки и реализации дальнейших масштабных транспортных проектов, а представляло собой элемент в политической игре между Константинополем и западноевропейскими великими державами, явившись всего лишь «уступкой, на которую пошла распадающаяся Османская империя, не имея возможности противостоять требованиям более развитых западных стран»<sup>2</sup>. Как во многом справедливо подчеркивал в начале XX в. сербский исследователь Й. Цвийич, на Балканах транспортно-экономические вопросы традиционно во многом определялись политическими соображениями. По этой причине даже столь выгодная с торгово-экономической точки зрения железнодорожная магистраль как Белград–Загреб, способная служить главной экспортной артерией регионального значения, не использовалась на полную мощность «из политических соображений, а особенно из-за сопротивления Венгрии»<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Попович Н. Откровенно об экономике Косово и Метохии. М.: Известия, 2009. С. 28.

<sup>2</sup> Подробнее см.: Михајловић К. Привредни развој Косова // Зборник округлог стола о научном истраживању Косова одржан 26. и 27. фебруара 1985. Године / ур. П. Ивић. Београд: САНУ, 1988.

<sup>3</sup> Cvijić J. Balkansko poluostrvo i južnoslovenske zemlje. Beograd: Marso, 2011. S. 551.

Подобная ситуация, к слову, подтверждает важность максимально широкого сочетания различных методов и подходов в изучении даже таких сугубо экономических категорий, как развитие транспортной сети и горнодобывающей индустрии. Говоря словами основоположника американской школы теории международных отношений Дж. Розенау, необходимо «соединять в анализе количественные и качественные методы»<sup>4</sup>.

Аналогичного мнения придерживается российский исследователь Д.А. Дегтерев, подчеркивающий, что «количественные методы анализа международных отношений представляют собой альтернативу субъективным и интуитивным прогнозам развития международной политической ситуации»<sup>5</sup>.

Вопрос о характере, темпах и перспективах экономического развития Балкан в конце XIX — начале XX вв. является одним из самых противоречивых дискуссионных в историографии рассматриваемого региона — причем, это касается не только уже получивших международно-признанную независимость стран, но и самой Османской империи. В качестве примера сошлемся на оценку одного из ведущих турецких исследователей Юсуфа Хикмета Байюра, который следующим образом характеризовал вышеуказанный период в истории своей собственной страны: «Период правления Абдул-Хамида II был для османского государства временем огромного отставания от остального мира. На первый взгляд, такое утверждение может показаться преувеличением — ведь за 30 лет, с 1878 г. по 1908 г., был построен ряд железнодорожных линий, доходы государства выросли вдвое, в судебную систему были внесены видимые изменения, открывались новые учебные заведения и т.д. Однако в те же годы другие государства, в том числе соседние с империей, настолько стремительно продвинулись в своем развитии, что если его сравнить с нашим развитием, то станет очевидным, что это — вовсе не развитие, а значительное отставание»<sup>6</sup>. Впрочем, и в случае с Османской империей экономические оценки и достижения должны браться в комплексе с политическими факторами. Как справедливо отмечает российский исследователь Р.Р. Субаев, «не так уж катастрофично и безнадежно было положение Турции, если бы остальной мир проявил к ней толерантность и добрую волю. Но их-то как раз и не было...»<sup>7</sup>.

Тем не менее, развитие железнодорожной сети на Балканском полуострове даже в условиях его медленных темпов давало заметный импульс

<sup>4</sup> Розенау Дж. «Квантификация подразумевает прежде всего поиск закономерностей» // *Международные процессы*. 2008. Т. 6. № 3. С. 71.

<sup>5</sup> Дегтерев Д.А. Количественные методы в международных исследованиях // *Международные процессы*. 2015. Т. 13. № 2. С. 48.

<sup>6</sup> Субаев Р.Р. Османская империя в правление Абдул-Хамида II: Зулум, модернизация, революция // *История Балкан. На переломе эпох (1878–1914 гг.)*. М.: Институт славяноведения РАН, 2017. С. 179–180.

<sup>7</sup> Там же.

другим хозяйственным сферам. В частности, «строительство железных дорог привело к резкому увеличению потребности в каменном угле и железе, которую едва успевали покрывать развивающиеся горно-промышленные районы Заечара, Тимока, Алексинаца и Княжеваца»<sup>8</sup>. К 1910 г. число рудников в одной только Сербии достигло 55, — правда, они были в основном небольших масштабов, — а общее число промышленных предприятий составило 465.

Разработанный сербским правительством в начале XX в. план железнодорожного строительства предусматривал первоочередную постройку трех линий: Скопье–Битоль, Крагуевац–Кралево–Рашка (на границе бывшего Ново-Пазарского санджака, севернее города Нови-Пазар) и Ниш–Прокупле–Преполац–Приштина. Последняя дорога должна была стать составной частью Дунайско-Адриатической линии, продолженной от Приштины к албанскому порту Дуррес, присоединение которого к Сербии по-прежнему входило во внешнеполитическую программу сербского кабинета Н. Пашича. Позднее должно было начаться строительство еще двух железнодорожных линий: Рашка–Нови-Пазар–Увац и Радуевац–Белград с мостом через Дунай у Прахово (около Радуеваца)<sup>9</sup>.

Обсуждая в ходе вышеупомянутых переговоров в Вене вопрос о Восточной железной дороге, акции которой были приобретены Австро-Венгрией, Пашич заявил, что если соответствующее австро-венгерское железнодорожное общество не придет к соглашению с сербской стороной, последняя прибегнет к выкупу дороги<sup>10</sup>.

Переговоры о судьбе Восточной дороги и, в частности, того ее участка, который находился на сербской территории, проходили в непростой обстановке. Австро-венгерская сторона неоднократно напоминала сербскому правительству о существовавшем у нее праве потребовать возвращения дороги собственнику, то есть Обществу Восточных железных дорог, на что, в частности, было официально указано австро-венгерским представителем в Белграде Угроном 29 ноября 1913 г.<sup>11</sup>

С другой стороны, в самом сербском правительстве существовали определенные разногласия, касавшиеся возможных путей более выгодного для Сербии разрешения железнодорожного вопроса. Так, несмотря на то, что большинством голосов кабинет Пашича признал необходимым согласиться не предложение группы французских акционеров об интернационализации Восточной железной дороги, в начале февраля 1914 г. сербский посланник

<sup>8</sup> Писарев Ю.А. Крестьянские отхожие промыслы в Сербии и южнославянских землях Австро-Венгрии в конце XIX — начале XX в. // Ученые записки Института славяноведения. Т. VI / отв. ред. П.Н. Третьяков. М.: Изд-во АН СССР, 1952. С. 308.

<sup>9</sup> Архив внешней политики Российской империи (далее — АВП РИ). Ф. Политархив. Оп. 482. Д. 2907. Л. 2.

<sup>10</sup> Там же.

<sup>11</sup> Там же. Д. 531. Л. 423.

в Вене Йованович заявил министру иностранных дел Берхтольду, что он имеет полномочия вести переговоры исключительно о выкупе дороги и не может участвовать в обсуждении французской формулы; в то время как сам Пашич в период своего пребывания в Санкт-Петербурге в конце января 1914 г. подтвердил готовность сербского правительства согласиться на интернационализацию<sup>12</sup>.

Указанная неопределенность позиции Сербии, а также существование в руководстве Австро-Венгрии собственных планов в этом вопросе, и одновременное стремление Италии принять участие в намечавшейся финансовой операции, в конечном итоге, привели к практически полной неудаче переговоров об интернационализации Восточной дороги, в связи с чем в конце июня 1914 г. в Белград прибыла специальная австрийская делегация, в состав которой входили шестеро австро-венгерских уполномоченных специальных ведомств во главе с фон Сомером, начальником венской Дирекции железных дорог с целью ведения переговоров по вопросу о выкупе Сербией указанной дороги. Сразу же после своего прибытия в сербскую столицу фон Сомер посетил Пашича и тогдашнего министра финансов и публичных работ. Делегаты обеих сторон успели провести несколько предварительных совещаний, которые, однако, были прерваны полученным главой австро-венгерской делегации предписанием немедленно покинуть Сербию, которое фон Сомер поставил в связь с известием об убийстве в Сараево 28 июня австрийского эрцгерцога Франца-Фердинанда. Предписание было исполнено, и 30 июня 1914 г. делегация Австро-Венгрии покинула Белград<sup>13</sup>.

Следует особо отметить, что Австро-Венгрия традиционно отводила важное место «железнодорожному» аспекту своей балканской политики. Это проявлялось в отношениях Вены не только с Сербией, но и с Черногорией. Так, вопрос о железных дорогах встал на повестку дня в отношениях между Черногорией и Австро-Венгрией еще в начале 1908 г. Тогда в январе министр иностранных дел Австро-Венгрии А. Эренталь обнародовал специальное заявление, в котором говорилось о намерении его страны построить железнодорожную линию через черногорскую территорию на основании статьи XXIX Берлинского трактата. Стремление Вены получить право на строительство данной линии было в значительной степени связано с активным проникновением в Черногорию итальянского капитала, который получил от Цетинье концессию на использование государственной табачной монополии; кроме того, между двумя странами проходили переговоры относительно участия итальянской стороны в строительстве железнодорожной линии Бар-Вирпазар и портовых сооружений в городе Бар. Сами же проектируемые линии имели для австро-венгерского руководства,

<sup>12</sup> АВП РИ. Ф. Политархив. Оп. 482. Д.531. Л. 441; там же. Д. 532. Л. 59-60; Д. 533. Л. 21.

<sup>13</sup> Там же. Д. 532. Л. 205-206, 249-251, 255-256, 263-264.

в первую очередь, политическое и военно-стратегическое значение, ибо они должны были играть важную роль в укреплении позиций Габсбургской Монархии в Албании, а также служить составным звеном в будущем политическом и экономическом освоении Боснии и Герцеговины, конечная аннексия которых уже ни для кого не была секретом в ведущих европейских столицах. Вслед за этим австро-венгерское министерство иностранных дел направило черногорскому правителю князю Николе памятную записку, в которой говорилось, что монархия Габсбургов имеет закрепленное в Берлинском трактате право соорудить и эксплуатировать за свой счет железнодорожную линию, которая связывала бы черногорское побережье через Бар и Улцинь со Шкодером или другим пунктом в Албании.

Князь Никола скептически отнесся к австро-венгерскому предложению, опасаясь, что его реализация приведет к тому, что Черногория в случае возможного в будущем вооруженного конфликта окажется взятой в клещи двумя проектируемыми австро-венгерскими железнодорожными линиями — от черногорского побережья до Шкодера и от Боснии через Новопазарский санджак в Косово и Македонию, — и со своей стороны выдвинул проект постройки указанной линии самой Черногорией с использованием предоставляемой Австро-Венгрией на эти цели финансовой помощью. Однако Вена, в свою очередь, его отклонила, ссылаясь всё на ту же статью XXIX Берлинского трактата, и предложила на рассмотрение черногорской стороны новые варианты, включавшие в себя проведение железнодорожной линии либо до Подгорицы, либо до Цетинье, однако их основным условием оставались исключительные полномочия Австро-Венгрии на выбор территории, по которой будет проходить искомая линия, а также ее конечного пункта, который в перспективе мог находиться на австро-венгерской территории, в частности, в Которе, что также было неприемлемым для Николы.

В конце июня 1908 г. австро-венгерский военный агент передал черногорскому правительству два новых предложения Вены. Одно из них включало строительство железной дороги между городами Вир-Пазар и Никшич, которая бы позднее вышла на Плевле или была бы соединена с боснийской линией в районе Требинье, а второе предполагало конструирование аналогичного транспортного пути Котор-Цетинье. Однако и они были отклонены Княжеством.

В Цетинье отдавали себе отчет в том, что реализация подобных планов — тем более, за счет финансовых средств Австро-Венгрии — явится фактором значительного усиления зависимости Черногории от монархии Габсбургов. Кроме того, у черногорской стороны не могла не вызывать опасений и сама масштабность запланированных работ — что и 100 лет назад, и сегодня остается ключевой особенностью любых значимых проектов в транспортной и горнодобывающей сферах. Как справедливо отмечает в этой связи азербайджанский исследователь А.Б. Алекперов, «для реализации таких важных мероприятий как проведение геологоразведочных работ, бурение и эксплуа-

тация нефтяных скважин, строительство объектов культурно-бытового назначения, проведение автомобильных и железных дорог, транспортировка нефти и газа», традиционно требуется «большое количество квалифицированных рабочих и материально-техническое оснащение»<sup>14</sup>.

Еще одной проблемой, связанной с урегулированием ситуации в косовских землях, вошедших в состав Сербии по Лондонскому мирному договору, и осложнявшей взаимоотношения Белграда с западноевропейскими государствами, явились вопросы их хозяйственного освоения. «Горнорудный устав», регламентировавший порядок эксплуатации месторождений полезных ископаемых на территории новых сербских областей (именовавшихся в документе «освобожденные и присоединенные области»), был обнародован 28 декабря 1913 г.<sup>15</sup> Он вводил в действие в присоединенных областях «Горнорудный законник Сербии», основные положения которого были разработаны еще в 1860-е годы, когда Сербия являлась автономным княжеством в составе Османской империи<sup>16</sup>.

Как справедливо отмечает сербский исследователь М. Ягодич, «подлинная причина принятия особого устава заключалась в необходимости регулирования существующих и полученных горнорудных прав в новых областях»<sup>17</sup>.

Документ предписывал, что все владельцы прав на геолого-разведывательные работы или льгот на проведение горнорудных работ, а также владельцы турецких государственных рудников должны были в течение шести месяцев представить соответствующую документацию горнорудному отделению министерства народного хозяйства Сербии в целях закрепления собственных прав. Задача проведения оценки достоверности и достаточности представленных документов возлагалась на специально создававшуюся комиссию, которая должна была закончить все необходимые процедуры в течение двух месяцев, руководствуясь при этом в том числе существовавшими на тот момент соответствующими законами Турции. Положительное решение данной комиссии давало право собственнику на подтверждение имевшихся у него прав на проведение горнорудных работ, на основании которого он мог продолжать свою деятельность до срока, установленного в прежних документах, заключенных от имени турецкого правительства, но с учетом требований (в том числе финансовых) сербского законодательства.

Одновременно правительство Сербии закрепило за собой право на проведение геолого-разведывательных работ по поиску месторождений каменного и бурого угля, поваренной соли и нефти на свободных участках

<sup>14</sup> Алекперов А.Б. Роль Азербайджана в становлении и развитии нефтяной промышленности Казахстана // Вопросы истории. 2018. № 2. С. 141.

<sup>15</sup> Српске новине. 31.12.1913.

<sup>16</sup> Сборник закона и уредаба. № 19. Београд, 1867. С. 1–63.

<sup>17</sup> Јагодић М. Уређење ослобођених области Србије 1912–1914: правни оквир. Београд: Историјски институт, 2010. С. 81.

сроком до 14 июля 1917 г., а также возможность аналогичных работ в рамках «исключительного права» на других месторождениях, список которых должен был быть обнародован до 14 сентября 1914 г. Новые положения, регламентировавшие порядок эксплуатации месторождений полезных ископаемых на территории новых сербских областей, были опубликованы также в «Торговом вестнике» 4 февраля 1914 г.<sup>18</sup>

Введенная правительством Сербии практика вызвала неоднозначную реакцию среди иностранных предпринимателей и официальных представителей великих держав, в первую очередь, Франции, а за ней — Германии и Австро-Венгрии (хотя ни одно из австрийских предприятий не осуществляло какой-либо деятельности в сфере поиска и добычи полезных ископаемых в присоединенных к Сербии областях). Сербским властям ставились в вину нежелание уважать существующие имущественные и концессиональные права, необходимость верификации имеющихся документов, выплата дополнительных налоговых сумм, требование к собственникам соотносить свою деятельность с новым сербским законодательством. Уже 9 марта 1914 г. посольство Франции в Санкт-Петербурге передало российскому правительству официальное обращение парижского кабинета, в котором были подвергнуты всестороннему анализу и критике целый ряд положений вышеуказанного устава<sup>19</sup>.

По мнению французского правительства, данный документ свидетельствовал о нежелании Сербии считаться с итогами предварительной работы Финансовой комиссии по балканским делам в Париже, специально изучавшей вопросы, связанные, в частности, с судьбой уже заключенных контрактов и концессий на разработку месторождений в бывших турецких областях Сербии, а целый ряд его положений идет вразрез с результатами работы Международного технического комитета<sup>20</sup>.

В частности, особое недовольство Парижа вызвала статья 10 вышеуказанного документа, предусматривавшая, как уже говорилось выше, что владельцы концессий, полученных еще от турецких властей, обязаны представить соответствующие документы на рассмотрение создаваемого министерством сельского хозяйства и торговли Сербии специального комитета, который должен в двухмесячный срок с момента подачи документов вынести свое заключение об их законности<sup>21</sup>.

Аналогичную негативную реакцию вызвали положения статьи 12 Устава о том, что на прежних владельцев концессий должны быть наложены финансовые выплаты, предусмотренные сербским Горнопромышленным уставом, а согласно статье 14 они в своей деятельности были обязаны ру-

<sup>18</sup> Trgovinski glasnik. 04.02.1914.

<sup>19</sup> АВП РИ. Ф. Политархив. Оп. 482. Д. 2913. Л. 1-2.

<sup>20</sup> Там же.

<sup>21</sup> Там же. Л. 5.



ководствоваться исключительно установлениями сербских властей<sup>22</sup>. Эти положения также входили в противоречие с мнением Международной финансовой комиссии, предусматривавшей, что в данных условиях «законодательные акты государства, осуществившего аннексию, будут применяться лишь в той мере, в какой они не входят в противоречие с ранее приобретенными правами»<sup>23</sup>. По мнению французского правительства, высказавшего свою глубокую озабоченность по данному вопросу сербскому кабинету, факт игнорирования мнения Комиссии вызывает тем большее недоумение, что в ее работе принимали участие сербские делегаты<sup>24</sup>.

С аналогичным заявлением выступило также германское дипломатическое представительство в Белграде, указавшее, что «ряд положений этих инструкций противоречат принципам, которые должны быть положены в основу регламентации деятельности шахт, права на разработку и эксплуатацию которых были согласованы и предоставлены в период до аннексии»<sup>25</sup>.

Вопрос о соответствии сербского Устава относительно горных промыслов в новых областях Сербии точке зрения Международной финансовой комиссии был специально рассмотрен юридическим подразделением министерства иностранных дел России. Его официальное заключение было направлено российскому посланнику в Белграде и во французское посольство в Санкт-Петербурге. В данном заключении, датированном 18 марта 1914 г., подчеркивалось, что Сербия, «участвовавшая в Парижской комиссии, не имела оснований самостоятельно решить вопрос, входящий в компетенцию Комиссии»<sup>26</sup>. Тем более, что сам сербский акт, по мнению МИД России, «по своему содержанию не вполне отвечает намечавшимся в Парижской комиссии решениям»<sup>27</sup>.

Однако Сербия категорически отвергла критические замечания Франции, России и других великих держав. Сербское министерство иностранных дел 23 марта 1914 г. распространило ответную ноту, в которой категорически отвергло высказанные в его адрес претензии относительно данного указа и подчеркнуло, что документ признает все права, предоставленные горнопромышленникам по турецкому законодательству, предусматривая, наряду с этим, необходимость исполнения ими законов, действующих на сербской территории.<sup>28</sup>

По мнению белградского кабинета, от Сербии «невозможно требовать отказа от собственного государственного права и разрешать владельцам

<sup>22</sup> АВП РИ. Ф. Политархив. Оп. 482. Д. 2913. Л. 5–6.

<sup>23</sup> Там же. Л. 1.

<sup>24</sup> Там же.

<sup>25</sup> Там же. Л. 8.

<sup>26</sup> Там же. Л. 9.

<sup>27</sup> Там же.

<sup>28</sup> Там же. Л. 12.

продолжать осуществлять свою деятельность на основании турецких, а не сербских, законов»<sup>29</sup>.

В вопросах развития ситуации вокруг освоения полезных ископаемых и сооружения железных дорог в конце XIX — начале XX вв. прослеживается много параллелей с сегодняшними тенденциями в данной сфере и в указанном регионе. Экономические проблемы остаются одним из ключевых факторов борьбы за геополитическое влияние. И одновременно политические договоренности выступают катализатором либо, наоборот, препятствием для хозяйственного развития стран и территорий. И 100 лет назад, и сегодня, балканские государства вынуждены отстаивать собственные экономические и политические интересы в условиях жесткой конфронтации ведущих мировых игроков. И потому исторические уроки выступают не только показательными, но и крайне полезными в данном отношении.

### ***Литература***

1. *Алекперов А.Б.* Роль Азербайджана в становлении и развитии нефтяной промышленности Казахстана // Вопросы истории. 2018. № 2. С. 140–145.
2. *Дегтерев Д.А.* Количественные методы в международных исследованиях // Международные процессы. 2015. Т. 13. № 2. С. 35–54.
3. *Јагодић М.* Уређење ослобођених области Србије 1912–1914: правни оквир. Београд: Историјски институт, 2010.
4. *Михајловић К.* Привредни развој Косова // Зборник округлог стола о научном истраживању Косова одржан 26. и 27. фебруара 1985. Године / ур. П. Ивић. Београд: САНУ, 1988.
5. *Писарев Ю.А.* Крестьянские отхожие промыслы в Сербии и южнославянских землях Австро-Венгрии в конце XIX — начале XX в. // Ученые записки Института славяноведения. Т. VI / отв. ред. П.Н. Третьяков. М.: Изд-во АН СССР, 1952. С. 305–330.
6. *Попович Н.* Откровенно об экономике Косово и Метохии. М.: Известия, 2009.
7. *Розенау Дж.* «Квантификация подразумевает прежде всего поиск закономерностей» // Международные процессы. 2008. Т. 6. № 3. С. 67–72.
8. *Субаев Р.Р.* Османская империя в правление Абдул-Хамида II: Сулюм, модернизация, революция // История Балкан: На переломе эпох (1878–1914 гг.) М.: Институт славяноведения РАН, 2017. С. 179–223.
9. *Svijić J.* Balkansko poluostrvo i južnoslovenske zemlje. Beograd: Marso, 2011.

### ***References***

1. *Alekperov, A.B., 2018. Rol' Azerbajdzana v stanovlenii i razvitii neftânoj promyšlennosti Kazahstana [The role of Azerbaijan in the formation and development of the oil industry in Kazakhstan]. Voprosy istorii, N 2, pp. 140–145.*

<sup>29</sup> *Јагодић М.* Уређење ослобођених области... С. 82.

2. Cvijić, J., 2011. *Balkansko poluostrvo i južnoslovenske zemlje*. Beograd: Marso.
3. Degterev, D.A., 2015. Kolichestvennye metody v mezhdunarodnykh issledovaniakh [Quantitative Methods in International Studies in Russia and Abroad]. *Mezhdunarodnye protsessy* [International Trends], 13, N 2, pp. 35–54.
4. Jagodić, M., 2010. *Uredjenje oslobođenih oblasti Srbije 1912–1914: pravni okvir*. Beograd: Istorijski institut.
5. Mihajlović, K., 1988. Privredni razvoj Kosova. In: Ivić, P., ed. 1988. *Zbornik okruglog stola o naučnom istraživanju Kosova održan 26. i 27. februara 1985. godine*. Beograd: SANU.
6. Pisarev, Iu.A., 1952. Krest'ianskie otkhozhie promysly v Serbii i iuznoslavianski-kh zemliakh Avstro-Vengrii v kontse XIX — nachale XX v. [Peasant Seasonal Work in Serbia and South Slav Areas of Austria-Hungary at the End of 19<sup>th</sup> and at the Beginning of the 20<sup>th</sup> Century]. In: Tretiakov, P.N., ed. 1952. *Uchenye zapiski Instituta slavianovedeniia. T. VI* [Scientific Notes of the Institute of Slavic Studies. Vol. VI.]. Moscow: Izd-vo AN SSSR, pp. 305–330.
7. Popovich, N., 2009. *Otkrovenno ob ekonomike Kosovo i Metokhii* [About the economy of Kosovo and Metohija. Frankly]. Moscow: Izvestiia.
8. Rozenau, Dzh., 2008. “Kvantifikatsiia podrazumevaet prezhde vsego poisk zakonornosti” [Quantification Means a Discovery of Recurring Patterns]. *Mezhdunarodnye protsessy* [International Trends], 6, N 3, pp. 67–72.
9. Subaev, R.R., 2017. Osmanskaia imperiia v pravlenie Abdul-Xamida II: Zulium, modernizatsiia, revoliutsiia [Ottoman Empire during the Reign of Abdul Hamid II: Zulum, Modernization, Revolution]. In: Nikiforov, K.V., ed. 2017. *Istoriia Balkan: Na perelome epokh (1878–1914 gg.)* [History of the Balkans. At the Turn of a New Era]. Moscow: Institut slavianovedeniia RAN, pp. 179–223.