



<https://doi.org/10.22363/2312-8674-2024-23-1-109-121>
EDN: OCNKNB

Научная статья / Research article

Правительственная дискуссия об участии частного капитала в строительстве Закаспийской железной дороги в конце XIX в.

Сакен Жаугаштович Токтамысов

Российский университет дружбы народов, Москва, Россия

toktamysov-szh@rudn.ru

Аннотация: Демонстрируется амбивалентность подходов российских министерств в конце XIX в. в отношении государственно-частного партнерства в рамках реализации проекта железной дороги в Закаспийском генерал-губернаторстве. Приводится аргументация в поддержку и против указанного подхода, раскрываются причины отказа царского правительства от идеи государственно-частного партнерства в строительстве Закаспийской железной дороги. Источниковой основой исследования стали протоколы заседания правительственной комиссии, письма правительственных чиновников, статистическая информация по товарообороту с Персией, другие материалы, хранящиеся в Архиве внешней политики Российской империи и в Центральном государственном архиве города Москвы. Автор пришел к выводу, что формальным основанием для отклонения заявки предпринимателей в реализации проекта по строительству данного железнодорожного пути послужило признание финансовой неэффективности для государства участия в данном проекте. Реальной причиной принятия подобного решения стала позиция правительственных кругов, выступивших против привлечения частных инвестиций в реализацию предлагаемого транспортного проекта в Среднеазиатском регионе по причине военно-стратегических и геополитических факторов.

Ключевые слова: экономическая история, пути сообщения, среднеазиатский фронт, российский-иранское трансконтинентальное, Средняя Азия, Бухарский эмират

Благодарности и финансирование: Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда № 24-28-00648, <https://rscf.ru/project/24-28-00648/>

Для цитирования: Токтамысов С.Ж. Правительственная дискуссия об участии частного капитала в строительстве Закаспийской железной дороги в конце XIX в. // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: История России. 2024. Т. 23. № 1. С. 109–121. <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2024-23-1-109-121>

Governmental Discussion on the Private Capital Participation in the Trans-Caspian Railway Construction in the Late XIX Century

Saken Zh. Toktamysov

RUDN University, Moscow, Russia

toktamysov-szh@rudn.ru

Abstract: The ambivalence of the approaches of Russian ministries at the end of the XIX century is demonstrated, in relation to public-private partnership in the framework of the implementation of the railway project in the Trans-Caspian General Government. There is presented a system of arguments in support of this approach and against it; the author clarifies the reason for the government's rejection of the idea of public-private partnership in the construction of the Trans-Caspian railway. The source



base of the study is the protocols of the meeting of the government commission, letters from government officials, statistical information on the turnover of commodities with Persia and other materials stored in the Foreign Policy Archive of the Russian Empire and in the Central State Archive of Moscow. The author concludes that the formal basis for rejecting the application of entrepreneurs for the implementation of this railway was the ineffectiveness of the financial model of their participation in the framework of this project. The real reason for this decision was the position of the officials of the government departments that opposed attracting private investors to the implementation of this transport project in the Central Asian region due to the military-strategic and geopolitical aspects.

Keywords: economic history, communication routes, Central Asian frontier, Russian-Iranian transborder, Central Asia, Bukhara Emirate

Acknowledgements and Funding: The study is supported by the Russian Science Foundation grant № 24-28-00648, <https://rscf.ru/project/24-28-00648/>

For citation: Toktamysov, S.Zh. “Governmental Discussion on the Private Capital Participation in the Trans-Caspian Railway Construction in the Late XIX Century.” *RUDN Journal of Russian History* 23, no. 1 (February 2024): 109–121 (in Russian). <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2024-23-1-109-121>

Введение

Актуальность. Российская Федерация и страны Центральной Азии выступают как единый экономический макрорегион, объединяющий производства, центры добычи и переработки сырья, крупные рынки сбыта, мощный транзитно-транспортный потенциал сухопутного сообщения. Транспортное взаимодействие является важным направлением сотрудничества указанных государств с Ираном, представляет для них большой интерес с точки зрения формирования новых маршрутов и модернизации уже существующих, а также для развития эффективных транспортных коридоров.

Говоря об исторических корнях формирования единого транс-евразийского инфраструктурного пространства, следует обратиться ко второй половине XIX в. В этот период в Российской империи в целом и в Средней Азии в частности, началось крупномасштабное железнодорожное строительство, в результате которого общее имперское пространство стало выступать в роли единого экономического макрорегиона, связанного целой сетью торгово-экономических и транспортных связей.

Степень изученности проблемы. К настоящему времени в отечественной историографии накоплен определенный пласт исследований по влиянию железнодорожного транспорта на развитие экономики Туркестана. Ряд работ дореволюционных авторов освещает как историю строительства Закаспийской железной дороги, так и роль железных дорог в экономическом развитии Среднеазиатского региона¹. Труды ученых советского периода были посвящены различным аспектам экономического развития Средней Азии, в том числе вопросам транспортной инфраструктуры². Исследование истории Закаспийской железной дороги и ее влияния на экономику региона продолжили Р.З. Шмидт и З.К. Ахмеджанова³. Большой вклад в изучение проблематики развития железных дорог в России в XIX в. внесла А.М. Соловьева⁴. Труды современных исследователей посвящены ряду конкретных вопросов функ-

¹ Вацлик И.Я. Закаспийская железная дорога ее значение и будущность. СПб., 1888; Анненков М.Н. Закаспийская железная дорога, как новый путь для среднеазиатской торговли. СПб., 1887; Гурдэ П.В. Семиречинская железная дорога // Туркестанские ведомости. 1903. № 1; Гулишамбаров С.И. Экономический обзор Туркестанского района, обслуживаемого среднеазиатской железной дорогой. Асхабад, 1913; Тимаев К.А. К дорожному вопросу в Туркестане // Труды III съезда деятелей по сельскому хозяйству Туркестанского края. Ташкент, 1914; Зенков П. Туркестанская железная дорога в связи с другими экономическими вопросами края. М., 1881.

² Рожкова М.К. Экономические связи России со Средней Азией: 40–60-е годы XIX в. М., 1963.

³ Шмидт Р.З. Влияние Среднеазиатской железной дороги на развитие хлопководства Туркестанского края (1880–1914 гг.) // Труды Узбекского гос. университета. 1958. Вып.83. С. 139–161; Ахмеджанова З.К. К истории строительства железных дорог в Средней Азии (1880–1917 гг.). Ташкент, 1965.

⁴ Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. М., 1975.

ционирования железных дорог в Российской империи⁵. Проблему финансирования железнодорожного строительства в Средней Азии рассматривает Т.М. Китанина⁶. Ряд историков уделяют внимание исследованию частного и государственного факторов в железнодорожной политике Российской империи⁷.

Вместе с тем необходимо отметить, что целый ряд аспектов указанной проблематики получил лишь фрагментарное освещение в научной литературе и требует своей дальнейшей разработки. В частности, практически неисследованными остаются вопросы правительственных ведомственных дискуссий об оптимальном соотношении частных и государственных интересов в строительстве Закаспийской железной дороги. Требуется уточнения позиция российских министерств в отношении целей реализации закаспийского железнодорожного проекта и его финансовых показателей.

Цель настоящего исследования – раскрыть сильные и слабые стороны частно-предпринимательского проекта Закаспийской железной дороги, и в этой связи выявить причины отклонения заявки правительством, принявшим в конечном итоге решение о строительстве дороги за казенный счет.

Источниковой базой исследования выступают архивные материалы, хранящиеся в фонде «Среднеазиатский стол» (Ф. 147) Архива внешней политики Российской империи и фонда «Московский биржевой комитет» (Ф. 143) Центрального государственного архива г. Москвы. Настоящее исследование построено в основном на анализе делопроизводственной документации МИД, МВД, Военного ведомства, Министерства государственных имуществ, включая протоколы заседания Комиссии «по новым железным дорогам о Среднеазиатской дороге» и переписку правительственных чиновников.

Финансовые показатели Закаспийской железной дороги и ее влияние на товарооборот с Персией

Проект Закаспийской железной дороги изначально разрабатывался Военным ведомством, рассматривавшим его как важный шаг на пути роста российского геополитического влияния в центральноазиатском регионе. При этом идея соединения Средней Азии с Центральной Россией железнодорожным сообщением возникла в 1850-е гг., а к 1880 г. правительству было подано свыше сорока проектов постройки железных дорог в Средней Азии, преимущественно в направлении Оренбург – Ташкент⁸.

После неудачного военного похода против туркменских племен в 1879 г. генерал М.Д. Скобелев выступил инициатором создания участка железной дороги от Каспия до Ахал-Теке с целью оперативной переброски войск и их снабжения.

⁵ Тестов В.Н. Железнодорожная контрольно-финансовая реформа: истоки и последствия (80-е – первая половина 90-х гг. XIX в.) // Вестник государственного университета просвещения. 2010. № 1. С. 49–55; Международная научная конференция «Индустриальное строительство в Центральной Азии: историческое значение для региона (к 90-летию со дня открытия Туркестано-Сибирской железной дороги)». Барнаул, 2020; Литвинов В.П. Первая железная дорога в Средней Азии и ее охрана: историко-правовой аспект // Власть. 2021. № 4. Т. 29. С. 240–246; Мазаев Н.А. Закаспийская военная железная дорога как фактор региональной политики Российской империи // Люди империи – империя людей: персональная и институциональная история Азиатских окраин России. Сборник. Омск, 2021. С. 635–640.

⁶ Китанина Т.М. Проникновение крупного российского финансового капитала в экономику Средней Азии в конце XIX – начале XX в. (Финансово-промышленная группа А.И. Путивлова и железнодорожное строительство). СПб., 2019.

⁷ Петров Ю.И. Частное или казенное управление на железных дорогах: выбор России во второй половине XIX века // Транспортное право и безопасность. 2020. № 4. С. 180–187.

⁸ Рожкова М.К. Экономические связи России со Средней Азией: 40–60-е годы XIX в. М., 1963. С. 82.

Непосредственным руководителем, осуществлявшим руководство сооружением данного транспортного проекта, выступил генерал М.Н. Анненков. В 1881 г. была открыта Михайловская железная дорога, протяженностью 217 верст, от Михайловской бухты (около г. Красноводск) до Кизил-Арвата⁹.

До 1885 г. проект ее дальнейшего развития был фактически заморожен. В 1881–1884 гг. происходил сбор информации со стороны заинтересованных ведомств по развитию потенциального транспортного маршрута в среднеазиатском регионе. Так, в 1881 г. коллежский ассесор П.М. Лессар был командирован начальником Закаспийской области генерал-лейтенантом П.Ф. Рербергом для «производства изысканий» железной дороги от Гяурса до приграничного с Персией Серакса¹⁰. В 1881 г. нижегородское купечество обсуждало вопрос о продолжении Михайловской железной дороги до Кизил-Арвата¹¹. При этом ими было признано, что планируемая железная дорога окажет благоприятное влияние на «водворение» российских товаров в северо-восточных провинциях Персии¹². В письме директора Азиатского департамента МИД И.А. Зиновьева к начальнику Главного штаба Н.Н. Обручеву от 8 февраля 1884 г. запрашивались материалы о возможности устройства торгового пути между Каспийским и Аральским морями, от «Мертвого Култука чрез Усть Урт», в связи с отсутствием этих данных в Министерстве иностранных дел¹³.

29 апреля 1885 г. в письме военного министра П.С. Ванновского к министру иностранных Н.К. Гирсу отмечалось, что император Александр III повелел продолжить постройку Закаспийской железной дороги через Мерв по Аму-Дарье до Самарканда¹⁴. 30 ноября 1886 г. политический агент в Бухаре Н.В. Чарыков информировал директора Азиатского департамента МИД И.А. Зиновьева об открытии железнодорожной станции в Чарджуй¹⁵. В 1888 г. железная дорога была доведена до Бухары, а затем до Самарканда, куда 15 (27) мая того же года прибыл первый поезд. Железнодорожная станция Самарканда стала конечной на Закаспийской железной дороге. Расстояние от Узун-Ада до Самарканда составило 1,343 тыс. версты (1,424 тыс. км)¹⁶.

Финансовые показатели вышеуказанного инфраструктурного проекта в первые 10 лет его функционирования суммированы в нижеследующем графике (рис.).

Данные графика показывают, что Закаспийская железная дорога в целом оставалась для государства убыточным проектом, и расходы на нее в основном превышали доходы. Только в 1892 г. удалось добиться рентабельности данного транспортного маршрута. Согласно бюджетной классификации значительную часть расходов занимала постройка отдельных элементов железной дороги и траты на сопутствующую инфраструктуру (например, прокладка моста через Аму-Дарью). Так, в 1887 г. расходы на эксплуатацию указанного транспортного пути составили 1 млн 921 тыс. 355 руб. Затраты на постройку были в размере 3 млн 650 тыс. руб. – 65 % всех трат на указанный железнодорожный проект в этом году. В то же время доходы от эксплуатации Закаспийской железной дороги в конце 1880-х – первой половине 1890-х гг. постепенно увеличивались.

⁹ Анненков М.Н. Закаспийская железная дорога, как новый путь для среднеазиатской торговли. СПб., 1887. С. 9.

¹⁰ Архив внешней политики Российской империи (далее – АВПРИ). Ф. 147. Оп. 485. Д. 1313. Л. 2.

¹¹ Там же. Л. 137 об.

¹² Там же.

¹³ Там же. Д. 1314. Л. 2.

¹⁴ Там же. Д. 1315. Л. 11.

¹⁵ Там же. Л. 205.

¹⁶ Закаспийская железная дорога // Большая российская энциклопедия. URL: <https://bigenc.ru/c/zakaspiiskaia-zheleznaia-doroga-c70117?ysclid=lqtc46m8n9900069091> (дата обращения: 08.11.2023 г.).



Расходы и доходы Закаспийской железной дороги в 1885–1895 гг., тыс. руб.
Expenses and income of the Trans-Caspian Railway in 1885–1895, thousand roubles

Источник: График рассчитан автором по общей росписи доходов и расходов Российской империи за 1885–1895 гг. См.: Министерство финансов. URL: <https://minfin.gov.ru/ru/ministry/historylib/common/budget/empire/?ysclid=lr0aoeactn670942514> (дата обращения: 08.11.2023 г.).

Source: The graph was calculated by the author based on the general breakdown of income and expenses of the Russian Empire for 1885–1895. See: Ministry of Finance, accessed November 8, 2023, <https://minfin.gov.ru/ru/ministry/historylib/common/budget/empire/?ysclid=lr0aoeactn670942514>

В дальнейшем Закаспийская железная дорога способствовала дальнейшему расширению размеров и емкости всероссийского рынка, коммерциализации сельского хозяйства, развитию региональной промышленности, среднеазиатской логистической и городской инфраструктуры.

С ее запуском начали увеличиваться грузоперевозки некоторых товаров из персидской провинции Хорасана, в частности шерсти. Общий объем грузоперевозок шерсти по Закаспийской железной дороге составил в 1891 г. 359 377 пудов, а в 1892 г. вырос до 421 268 пудов¹⁷. При этом основная часть шерсти, главным образом бухарской и персидской, поступала в начальный пункт Закаспийской железной дороги Узун-Ада, куда было доставлено в 1891 г. 337 573 пудов, а в 1892 г. 410 413 пудов данного товара¹⁸. Согласно данным британского консула в Мешхеде, общий объем произведенной шерсти в Хорасане в 1891 г. составил 465 тыс. пудов. По данным австрийского консула, в 1891 г. в Хорасане было произведено 457,5 тыс. пудов шерсти¹⁹. Из них в Индию из Персии было вывезено 91 тыс. пудов шерсти, 128,1 тыс. пудов экспортировано в Российскую империю, остальное пошло на внутреннее потребление²⁰. Основная часть указанного товара, вывозившегося в Россию, попадала в Закаспийскую область, откуда перевозилась по Закаспийской железной дороге. В 1891 г. из Хорасана в Закаспийскую область было провезено 97 тыс. пудов шерсти, что составило более 75 % персидской шерсти, импортированной в Российской империи в этом году²¹.

¹⁷ Центральный государственный архив г. Москвы (далее – ЦГА Москвы). Ф. 143. Оп. 2. Д. 11. Л. 2.

¹⁸ Там же.

¹⁹ Там же.

²⁰ Там же.

²¹ Там же.

Важным результатом запуска Закаспийской железной дороги стало уменьшение роли Афганистана как посредника в товарообороте Бухарского эмирата с Индией – в 1890-е гг. более выгодным стал ввоз товаров из Индии через Персию. В частности, импорт пуда таких индийских товаров, как кисея, индиго, чай, обходился дешевле через территорию Персии на 4 руб. 30 коп., чем через территорию Афганистана²². При этом путь из афганского Пешавара до Бухары был на 495 верст короче, чем из персидского Бендер-Аббаса до Душака. Формирование нового транспортного коридора в Средней Азии привел к росту ввоза индийских товаров в Персию, и далее их транспортировка шла по Закаспийской железной дороге. Так, в 1889 г. общий объем ввезенных в Бухару индийских товаров из Кабула составил 3,4 млн пудов. В 1891 г. этот показатель упал до 2,2 млн пудов, а в 1891 г. – до 1 млн пудов²³. Чай ввозилось в Бухару в 1891 г. через Афганистан 44 тыс. пудов и через Персию – 53, 5 тыс. пудов. В 1892 г. его импорт через Кабул упал до 18,9 тыс. пудов, в то время как через Персию вырос до 114,8 тыс. пудов²⁴.

Ремесленный и сельскохозяйственный импорт Персии в российскую Среднюю Азию заметно увеличился, как и экспорт российских товаров сюда. До строительства Закаспийской железной дороги Персия торговала с Бухарой преимущественно через Герат и Меймене или через Серакс и Мерв. Торговые маршруты с Хивой шли из Держеза через Каахку или из Астрабада в Красноводск и были достаточно опасны в силу нападений туркменских племен²⁵. Запуск Закаспийской дороги привел к большей безопасности в области взаимного товарооборота.

В начале 1890-х гг. увеличился экспорт персидского хлопка через Асхабад. В 1891 г. он составил 100 тыс. пудов, а в 1892 г. – 140 тыс. пудов²⁶. Стоимость ввоза шелковых тканей из Хорасана в Закаспийскую область в 1891 г. составляла 35 тыс. руб., в 1892 г. – 41 тыс. руб., а в 1895 г. произошло ее увеличение до 174 тыс. руб.²⁷ Доступ европейских товаров в северо-восточные провинции Персии был в этот период затруднен в силу того, что турецко-персидский транзитный путь из Трапезунда на Эрзерум, Тавриз и Тегеран был продолжителен, неудобен и дорог²⁸.

Закаспийская железная дорога, пролегая вблизи российско-персидской границы способствовала торгово-экономическому росту северо-восточной Персии, превращая ее в своеобразный транспортный хаб для экспорта в Россию товаров из Индии, Афганистана, Китая, других районов Персии. Если в 1891 г. из Хорасана в Закаспийскую область было ввезено товаров на сумму в 3 млн 168 тыс. руб., в 1892 г. произошло увеличение этого показателя до 3 млн 463 тыс. руб., а в 1894 г. он возрос до 5 млн 205 тыс. руб.²⁹ В результате начали возникать новые товарные и логистические связи, способствовавшие экономической привязке Северной Персии к Российской империи и упрочению российских позиций в среднеазиатском регионе.

Проект Громова – Корфа – Лаврова

Частные лица и предприниматели проявляли интерес к среднеазиатскому инфраструктурному проекту. Для многих представителей государственных ведомств это было положительным элементом с точки зрения финансовых соображений, по-

²² Каспийско-Аральская железная дорога в экономическом отношении: Экономическая записка: статистико-экономические материалы: с картами. К проекту А.О. Брикейлмейера и К.В. Николаевского. СПб., 1914. С. 207.

²³ Там же.

²⁴ Там же.

²⁵ Обзор Закаспийской области за 1890–1896 гг. Асхабад, 1897. С. 411.

²⁶ Там же. С. 465.

²⁷ Там же. С. 418.

²⁸ АВП РИ. Ф. 147. Оп. 485. Д. 1311. Л. 138.

²⁹ Обзор Закаспийской области... С. 464.

скольку позволяло уменьшить расходы казны на строительство и обслуживание вышеуказанного транспортного пути.

В конце 1884 г. ташкентский купец А.Е. Громов, камер-юнкер двора барон С.П. Корф и надворный советник Лавров подали ходатайство в министерство путей сообщения и в Министерство финансов о разрешении им образовать акционерное общество для продолжения Закаспийской железной дороги через Асхабад, Мерв и Самарканд до г. Ташкента. Данная инициатива подробно обсуждалась на заседаниях Комиссии «по новым железным дорогам о Среднеазиатской дороге». Ее заседания состоялись 29 ноября и 20 декабря 1884 г. Председателем комиссии являлся В.В. Салов. Участниками комиссии выступили представители заинтересованных ведомств: министерство внутренних дел, министерство финансов, военное ведомство, министерство иностранных дел, министерство путей сообщения, министерство государственных имуществ. Персональными участниками комиссии стали: В.В. Салов, И.В. Вергопуло, Д. Князев, А.К. Тимлер, Д. Мордовцов, И.А. Пашков, С. Ястржембский, П. Романов, А. Шульц³⁰.

Согласно проекту Громова, Корфа, Лаврова длина проектируемой дороги составляла 1240 верст, общая стоимость строительства с тремя большими железными мостами через реки Аму-Дарью и Сыр-Дарью оценивалась в 22 млн руб., что составляло около 21 935 руб. на версту³¹.

По мнению заявителей, с постройкой указанной железной дороги среднеазиатская торговля должна была увеличиться с 2 млн пудов до 2,5 млн пудов в год. При этом около 1,5 млн пудов груза планировалось транспортировать на всем расстоянии 1240 верст, от Ташкента до Кизил-Арвата, а остальной в 1 млн пуд – от Аму-Дарьи до Кизил-Арвата, общей протяженностью в 235 верст. По замыслу авторов проекта, тариф должен был составить 1,1 руб. с пудо-версты, что предполагало объем выручки в 2 млн 595 тыс. руб.³²

Расходы в рамках данного проекта составляли около 4 млн 261 тыс. руб. в год, то есть 3 436 руб. за версту³³. Предприниматели признавали убыточность проекта. Согласно их подсчетам, общий объем «недовыручки» должен был составить около 1 млн 67 тыс. руб., однако понесенные расходы должны были компенсироваться выгодой для казны в виде сбережений расходов по перевозке почты, воинских чинов и грузов, а также по содержанию Закаспийской дороги³⁴.

В целом запрашиваемые позиции по созданию железнодорожной концессии включали ряд элементов. Проектируемая дорога должна была иметь широкую колею стоимостью в 26 220 руб. за версту, общей стоимостью в 32 млн 524 тыс. 800 руб. Указанный строительный капитал образовывался путем выпуска акций на 1/3 и выпуском облигаций на 2/3 с «абсолютной правительственной гарантией» в 5 %, то есть на сумму в 1 млн 628 тыс. 240 руб.³⁵ Уже построенная Военным министерством Закаспийская железная дорога передавалась в пользование Акционерному обществу среднеазиатской железной дороги, стоимостью в 26 220 руб. за версту, за 212 верст – 5 200 590 руб., с погашением данной суммы к сроку окончания концессии. Имущество упраздненной Аральской флотилии передавалось вышеуказанному Обществу под особый залог в 50 тыс. руб.³⁶

³⁰ АВПРИ. Ф. 147. Оп. 485. Д. 1311. Л. 63.

³¹ Там же. Л. 42.

³² Там же.

³³ Там же. Л. 43.

³⁴ Там же. Л. 43.

³⁵ Там же. Л. 43 об.

³⁶ Там же. Л. 44.

Обсуждение проекта правительственной комиссии: аргументы в поддержку

Железнодорожный проект Громова – Корфа – Лаврова вызвал оживленные дискуссии в рамках правительственной Комиссии «по новым железным дорогам о Среднеазиатской дороге». Со стороны Министерства иностранных дел было высказано мнение о «благотворном» политическом значении данной дороги для усиления российского влияния в Мерве, Бухарском эмирате и в соседних азиатских государствах³⁷. Также было указано на значимость данного инфраструктурного проекта для экономического и торгового развития Средней Азии. При этом были приведены статистико-экономические данные по среднеазиатскому региону. Так, в Ферганской области под земледелием находилось 8,96 % всей земли, в Заравшанском округе – 2,28 %, тогда как в Сыр-Дарьинской области – всего 0,83 %³⁸.

К середине 1880-х гг. самыми крупными городами в Средней Азии выступали Ташкент с населением около 100 тыс. жителей, города ферганской долины: Коканд (60 тыс.), Наманган (50 тыс.), Маргелан (40 тыс.). Самарканд насчитывал 25 тыс. жителей, Бухара – 20 тыс. чел.³⁹

Со стороны Министерства государственных имуществ было отмечено, что кожевенное производство в Средней Азии находилось в «первобытном» состоянии и не могло удовлетворить местные потребности. Именно поэтому лучшие шерстяные изделия (сукна) и большое количество кожевенного товара привозилось в Среднюю Азию из России, из таких городов, как Петропавловск, Омск, Тюмень, Кунгур, Троицк, Оренбург, Казань⁴⁰.

Другие отрасли обрабатывающей промышленности в Средней Азии были сконцентрированы в Хиве и Бухаре. Среди них выделялось производство хлопчатобумажных тканей, которые вырабатывались для местных нужд, а также шелковая отрасль, распространенная в Ферганской долине. Шелк в количестве 20 тыс. пудов вывозился ежегодно в Европейскую Россию⁴¹.

В среднеазиатском регионе отсутствовала горнозаводская промышленность, что приводило к завозу туда в значительном количестве металлических изделий из России. В частности, чугун приходил из Урала в виде старых котлов, которые перерабатывались местными кузнецами. В Карши существовало производство металлических кувшинов и блюд, но основная часть товаров из металлов доставлялась из России, из Персии импортировались клинки⁴².

В результате реализация проекта по строительству среднеазиатской железной дороги затрагивала и торговые пути, соединяющие Российскую империю с Китаем и Индией. Поэтому в перспективе железнодорожный проект мог приобрести гораздо большее экономическое значение, чем это было обозначено в проекте предпринимателей⁴³. В частности, общий объем грузоперевозок потенциально должен был намного превысить объем в 2,5 млн пудов. Подобные данные базировались на отчетах Оренбургской железной дороги, но не учитывали, что торговые отношения между Россией и Средней Азией велись не только через Оренбург⁴⁴. Значительная часть «железных товаров» направлялась в Среднюю Азию через Троицк, крупный центр ярмарочной торговли на Южном Урале. Интенсивный товарообмен существовал

³⁷ АВПРИ. Ф. 147. Оп. 485. Д. 1311. Л. 47 об.

³⁸ Там же. Л. 48.

³⁹ Там же. Л. 50 об.

⁴⁰ Там же. Л. 53 об.

⁴¹ Там же. Л. 53 об. – 54.

⁴² Там же. Л. 54 об. – 55.

⁴³ Там же. Л. 56.

⁴⁴ Там же. Л. 56.

между Туркестаном и местностями, лежащими к северу – Семипалатинском, Омском. Определенная часть караванных грузов из Хивы также не всегда направлялась в Оренбург, а следовала на Эмбу и в Красноводск. Кроме того, планируемая железная дорога должна была привлечь значительное количество степных товаров, включая скот и хлебные грузы, а также сушеные и свежие фрукты⁴⁵. Планируемый инфраструктурный проект «мог рассчитывать» и на бакинский керосин и каршскую соль, а также на грузы из Афганистана (фрукты, кожи, шерсть, чай)⁴⁶.

Некоторыми представителями Комиссии была отмечена полезность рекогносцировки местности по направлению Оренбург – Ташкент с целью выяснения вопроса о строительстве железной дороги, соединяющей указанные пункты. С их точки зрения, это позволило бы соединить Ташкент с центральной Россией, способствовать перевозке как бухарских, так и киргизских грузов⁴⁷.

В рамках правительственной Комиссии был отмечен целый ряд выгодных для государства элементов, содержащихся в проекте Громова. Среди них: экономия расходов на содержание почтового тракта между Оренбургом и Ташкентом, возврат российскому правительству части расходов, которые были затрачены на строительство указанного инфраструктурного проекта. Через пять лет после передачи Громову Закаспийской железной дороги сумма возврата государству должна была составить 26 тыс. 22 руб. за версту⁴⁸.

Аргументы против и общий вывод правительственной Комиссии

Одновременно железнодорожный проект Громова – Корфа – Лаврова получил многочисленные замечания и возражения правительственных ведомств. В рамках заседания Комиссии было озвучено мнение министра финансов Н.Х. Бунге, который высказался против «абсолютной правительственной гарантии» на облигационный и акционерный капитал, отметил, что финансовые риски должно разделять проектируемое Акционерное общество⁴⁹.

Представитель Военного ведомства А.К. Тимлер подчеркнул стратегическое значение проектируемой железной дороги, которая будет проходить по «полудикому и не умиротворенному краю». В этой связи, по его мнению, нецелесообразно предоставлять строительство железной дороги частному обществу. Это задача самого Правительства, без всякого вмешательства частных лиц, которые вряд ли могут выполнить принятые на себя обязательства «без ущерба для казны»⁵⁰. При этом, по мнению Тимлера, проектируемая железная дорога не могла считаться выгодным финансовым проектом и в любом случае накладывала на казну «значительную ежегодную приплату»⁵¹.

По его словам, планируемый инфраструктурный проект окажет влияние на весь среднеазиатский регион: Туркестанский военный округ площадью в 12 тыс. 91 мили² (31 тыс. 316 км²), а также на Бухарское и Хивинское ханства, Закаспийскую область площадью в 15 543 мили² (40 256 км²), с общим населением около 6 млн, вместо 10 млн указанных в проекте Громова. При этом проектируемый транспортный путь мог затронуть и наиболее населенные территории Ферганской долины⁵².

⁴⁵ АВПРИ. Ф. 147. Оп. 485. Д. 1311. Л. 56 об. – 57.

⁴⁶ Там же. Л. 57.

⁴⁷ Там же. Л. 61 об.

⁴⁸ Там же. Л. 60.

⁴⁹ Там же. Л. 46 об.

⁵⁰ Там же. Л. 47–47 об.

⁵¹ Там же. Л. 57.

⁵² Там же. Л. 57 об.

А.К. Тимлер отмечал, что главными занятиями населения среднеазиатского региона были земледелие и скотоводство. Местное хлопководство, несмотря на значительные объемы производства (около 3 млн пудов), нуждалось в расширении посевов американского хлопка, пригодного для нужд российской текстильной промышленности. По его мнению, шелководство и разработка минеральных ресурсов могли развиваться в будущем, но к текущему моменту находились в «первобытном состоянии»⁵³.

Центром среднеазиатской торговли выступала Бухара (около 40 млн пудов ежегодного оборота), куда стекались караваны из России, Персии, Афганистана и Кашгара. А.К. Тимлер подчеркивал, что строительство новой железной дороги еще более усилит торгово-экономическое значение Бухары, а не Ташкента, который являлся «чисто административным пунктом»⁵⁴. При этом острой проблемой была конкуренция со стороны английской мануфактурной продукции на среднеазиатском рынке, часть которой поступала из Афганистана. Важной особенностью по мнению представителя военного ведомства, выступала сопоставимость расстояний. От Пешавара до Бухары через Кабул пути следования английских произведений и товаров составляли 1222 верст, а от Бухары до Оренбурга, через который поступали товары, следующие из Средней Азии в Россию и обратно, – 1550 верст⁵⁵. В результате для усиления конкурентных преимуществ российской продукции было необходимо строительство хлопчатобумажных предприятий рядом с местами производства хлопка.

Со стороны министерства внутренних дел было высказано мнение о незначительности государственных расходов на содержание почтового сообщения Оренбург – Ташкент (800 тыс. руб. в год), и его стратегическую значимость. В этом контексте экономия бюджета на указанное почтовое сообщения не была определяющим вопросом. Кроме того, данный инфраструктурный объект обеспечивал потребности многих промежуточных пунктов, которые проектируемая дорога «оставляла в стороне». Ненадежным выглядело и обещание Громова о возврате государству части расходов, поскольку в целом доходы проектируемой железной дороги «едва ли будут покрывать расходы» по ее эксплуатации⁵⁶.

Общий вывод правительственной комиссии состоял в невозможности определения точных объемов грузоперевозок по проектируемой железной дороге, что ставило под вопрос и оценку потенциальных расходов на указанный инфраструктурный объект. По приблизительным подсчетам комиссии, заявленные в записке Громова объемы грузоперевозок, с учетом расходов на строительство, были недостаточными для прибыльности проекта. В результате «доходы едва ли покрывали расходы эксплуатации». Данный проект, по мнению Комиссии, мог иметь определенный смысл для государства, в случае реализации модели частичной правительственной гарантии, в рамках которой участие правительства в расходах по реализации железнодорожного проекта было бы ограничено определенной суммой, а риск сверх этой суммы несло бы учреждаемое акционерное общество⁵⁷. В силу этого соображения и опираясь на рекомендации государственных ведомств, Комиссия в итоге отложила решение по железнодорожному проекту Громова – Корфа – Лаврова⁵⁸. Одновременно была подчеркнута значимость проектируемой железной дороги «в политическом и в коммерческом отношении», что приводило к необходимости ее со-

⁵³ АВПРИ. Ф. 147. Оп. 485. Д. 1311. Л. 57 об.

⁵⁴ Там же. Л. 57 об.

⁵⁵ Там же. Л. 57 об. – 58 об.

⁵⁶ Там же. Л. 60 об.

⁵⁷ Там же. Л. 59 об.

⁵⁸ Там же. Л. 60 об. – 61 об.

оружения на «подходящих условиях». Первым шагом на пути к этому выступала техническая рекогносцировка местности по направлению от Асхабада к Ташкенту с производством экономических исследований того края, по которому она должна пройти⁵⁹.

Данный подход был оспорен представителями МИД, подчеркнувшими, что после присоединения к России Мерва центр Средней Азии переместился «во вновь приобретенные владения», что определяло важность с политической точки зрения строительство дороги «в проектированном Грозовым направлении»⁶⁰.

В итоге Комиссией было отмечено, что проект Громова был более выгоден и в экономическом плане, чем альтернативный проект. В частности, в рамках Оренбургского направления в стороне от транспортного маршрута оставались самые богатые области Средней Азии, а направление Мерв – Кизил-Арвет было короче на 1 тыс. верст, чем проект Оренбург – Ташкент протяженностью 2,2 тыс. верст против 3,2 тыс. верст. Кроме этого, подчеркивалось, что на направлении Оренбург – Ташкент уже были проведены технические изыскания, которые показали, что значительная часть мощностей могла быть задействована на перевозку местных, а не транзитных грузов⁶¹.

В результате Комиссия приняла решение об отклонении предложения Громова о предоставлении ему возможности постройки железной дороги⁶². Данное решение было утверждено министром путей сообщения от 24 августа 1885 г., распорядившимся также образовать правительственную комиссию при туркестанском генерал-губернаторе по изучению экономики данного региона и рекогносцировке линии от Самарканда до Ташкента. В дальнейшем Закаспийская железная дорога выступала как полностью казенный инфраструктурный проект, строительство которой проходило по линии Военного ведомства.

Выводы

Государство играло ключевую роль на всех этапах реализации проекта Закаспийской железной дороги в конце XIX в. Ее значимость с точки зрения обеспечения военно-стратегических задач Российской империи, укрепления российского влияния в среднеазиатском регионе и в прилегающих областях отстаивались военным ведомством, министерством иностранных дел, а также министерством внутренних дел. Министерство государственных имуществ обосновывало более экономоцентричную роль проектируемого транспортного пути, видя в нем двигатель развития региональной экономики и торговли. При этом важность как экономических, так и военно-стратегических факторов признавалась всеми ведомствами, но как сопутствующие элементы, идущие вслед за приоритетными задачами, отличающимися у разных министерств.

Транспортная революция в Средней Азии в конце XIX в. привела к увеличению грузоперевозок и формированию тесных торговых связей с центральной Россией, развитию товарно-денежных отношений, постепенному внедрению новых промышленных технологий, инфраструктурному развитию, что способствовало экономическому подъему региона.

Для российского государства важной целью при строительстве Закаспийской железной дороги выступило снижение финансовых издержек. Финансовая модель частного государственного взаимодействия, предложенная в проекте А.Е. Громова вызвала

⁵⁹ АВПРИ. Ф. 147. Оп. 485. Д. 1311. Л. 61 об.

⁶⁰ Там же. Л. 62.

⁶¹ Там же. Л. 62.

⁶² Там же. Л. 61.

критику ряда представителей правительственных структур, что стало одной из причин отклонения их заявки. Другая причина данного решения – доминирование военно-геополитической повестки, в рамках которой транспортные пути в среднеазиатском регионе рассматривались как стратегическая инфраструктура, обеспечивающая возможность оперативной переброски войск и ресурсов к приграничным территориям. С этой точки зрения, контроль над такими коммуникациями должен был находиться исключительно у государства, а не у частных лиц.

При этом государственные ведомства дали положительную оценку многим элементам указанного плана, включая предполагаемый маршрут железнодорожного пути, коммерческие и финансовые расчеты и показатели. Они во многом легли в основу реализованного Военным ведомством проекта Закаспийской железной дороги. Обсуждение проекта А.Е. Громова в рамках правительственной Комиссии позволило оценить сильные и слабые стороны данного транспортного маршрута, его проработанность, и соответствие государственным интересам. Убедившись в его важности, государство самостоятельно его реализовало, воспользовавшись идеями и наработками предпринимателей.

Запуск Закаспийской железной дороги привел к формированию более тесных торговых связей между Российской империей и Персией, усилению российского экономического влияния в северо-восточной части указанного государства. Возникло объединенное в транспортно-логистическом плане экономическое пространство, связывающее среднеазиатский регион и Хорасан, товары из которого доставлялись как в центральную Россию, так и в европейские страны. Закаспийская железная дорога выступила в конце XIX в. инструментом российской «мягкой силы», способствовавшим укреплению как экономического, так и геополитического влияния Российской империи в южно-каспийском регионе.

Поступила в редакцию / Submitted: 29.08.2023

Одобрена после рецензирования / Approved after reviewing: 30.11.2023

Принята к публикации / Accepted for publication: 08.12.2023

References

- Akhmedzhanova, Z.K. *K istorii stroitelstva zheleznykh dorog v Srednei Azii (1880–1917)* [On the history of railway construction in Central Asia (1880–1917)]. Moscow: Nauka Publ., 1965 (in Russian).
- Annenkov, M.N. *Zakaspiiskaia zheleznaia doroga, kak novyi put dlia sredneaziatskoi trgovli* [Transcaspian railway as a new route for Central Asian trade]. St. Petersburg: Tipografiia E. Evdokimova Publ., 1887 (in Russian).
- Gulishambarov, S.I. *Ekonomicheskii obzor Turkestanskogo raiona, obsluzhivaemogo sredneaziatskoi zheleznoi dorogoi* [Economic overview of the Turkestan region, served by the central asian railway]. Askhabad: Elektropечатnia Z.D. Dzhavrova Publ., 1913 (in Russian).
- Kitanina, T.M. *Proniknovenie krupnogo rossiiskogo finansovogo kapitала v ekonomiku Srednei Azii v kontse XIX – nachale XX v. (Finansovo-promyshlennaiа gruppy A.I. Putivlova i zheleznodorozhnoe stroitelstvo)* [Pervasion of large Russian financial capital into the economy of Central Asia at the end of the XIX – beginning of the XX centuries (Financial and industrial group of A.I. Putivlov and railway construction)]. St. Petersburg: Gumanitarnaia Akademiia Publ., 2019 (in Russian).
- Litvinov, V.P. “First railway in Central Asia and its protection: legal historical aspect.” *Power* 29, no. 1 (2021): 240–246 (in Russian).
- Mazaev, N.A. “Transcaspian military railway as a factor of regional policy of the Russian Empire.” *Lyudi imperii – imperiia lyudei: personalnaia i institutsionalnaia istoriia Aziatskikh okrain Rossii*, 635–640. Omsk: Izdatelstvo Omskogo gosudarstvennogo universiteta im. F.M. Dostoevskogo Publ., 2021 (in Russian).
- Petrov, Yu.I. “Private or government administration on the railways: Russia's choice in the second half of the XIX century.” *Transport Law and Safety*, no. 4 (2020): 180–187 (in Russian).

- Rozhkova, M.K. *Ekonomicheskie svyazi Rossii so Srednei Aziei: 40–60-e gody XIX v.* [Economic relations of Russia with Central Asia: 40–60s of the XIX century]. Moscow: izd-vo Akademii nauk SSSR Publ., 1963 (in Russian).
- Shmidt, R.Z. “Vliianie Sredneaziatskoi zheleznoi dorogi na razvitie khlopkovodstva Turkestanskogo kraia (1880–1914) [The influence of the central asian railway on the development of cotton growing in the Turkestan region (1880–1914).” In *Proceedings of the Uzbek State University*, no. 83 (1958): 139–161 (in Russian).
- Soloveva, A.M. *Zheleznodorozhnyi transport Rossii vo vtoroi polovine XIX v.* [Railway transport of Russia in the second half of XIX century]. Moscow: Nauka Publ., 1975 (in Russian).
- Testov, V. N. “Railway control-financial reform: sources and consequences (80 – first half 90th XIX of century).” In *Bulletin of the State University of Education*, no. 1 (2010): 49–55 (in Russian).
- Timaev, K.A. “K dorozhnomu voprosu v Turkestane [To the road issue in Turkestan].” *Trudy III S’ezda deiatelei po selskomu khoziaistvu Turkestanskogo kraia*. Tashkent: Turkestanskoe selsko-khoziaistvennoe obshchestvo Publ., 1914 (in Russian).
- Vaczlik, I.Ya. *Zakaspiiskaia zheleznaia doroga I eia znachenie i budushhnost* [Transcaspian railway: its significance and future]. St. Petersburg: Parovaia skorpechatnia Iablonskii i Perott Publ., 1888 (in Russian).
- Zenkov, P. *Turkestanskaia zheleznaia doroga v svyazi s drugimi ekonomicheskimi voprosami kraia* [Turkestan railway in connection with other economic issues of the region]. Moscow: Tipografiya M.P. Shchepkina Publ., 1881 (in Russian).

Информация об авторе / Information about the author

Сакен Жаугаштович Токтамысов, кандидат исторических наук, доцент кафедры истории России, Российский университет дружбы народов; 117198, Россия, Москва, ул. Миклухо-Маклая, 6; toktamysov-szh@rudn.ru; SPIN-код: 7711-5160; <https://orcid.org/0000-0003-4284-9638>

Saken Zhaugashtovich Toktamysov, Ph.D. in History, Associate Professor of the Russian History Department, RUDN University; 6, Miklukho-Maklaya St, Moscow, 117198, Russia; toktamysov-szh@rudn.ru; SPIN-code: 7711-5160; <https://orcid.org/0000-0003-4284-9638>