

И. Б. Бочкарева
О. И. Чекрыжова

Оценка эффективности железных дорог в Центральной Азии как экономического института (конец XIX — начало XX века)

Особенностью политики государства по развитию сети железных дорог в Российской империи на рубеже XIX—XX вв. было преобладание военно-стратегических факторов над экономическими в процессе принятия решений о строительстве той или иной дороги. Данный тезис особо актуален для развития железнодорожного транспорта в Центральной Азии, где в начале XX в. действовали две казенные железные дороги — Среднеазиатская и Ташкентская. Однако роль железных дорог в экономической модернизации региона во многом превосходила их стратегическую значимость. Оценка количественных показателей работы железных дорог (грузоперевозка, перевозка пассажиров, валовой доход) свидетельствует о росте спроса на железнодорожные перевозки на региональном рынке и ускорении системных изменений в экономике: рост товарности и оформление рыночной специализации хозяйства, интеграция в общероссийский рынок. В то же время статистика показывает, что железные дороги были убыточны, отчасти по причине сложностей функционирования этого института в условиях природно-климатической и традиционной социокультурной среды региона. Низкая доходность железных дорог оказывала влияние на политику правительства по дальнейшему развитию железнодорожного транспорта в Центральной Азии.

Ключевые слова: модернизация, Туркестан, Российская империя, Среднеазиатская железная дорога, Ташкентская железная дорога.

В начале XX века из пяти железных дорог в азиатской части России, построенных на средства казны, две приходились на Центрально-Азиатский регион, что уже само по себе говорило о его значимости для стратегических и экономических интересов империи. Первая, Среднеазиатская железная дорога, начала строиться в 1881 г. по сугубо военно-стратегическим соображениям¹. В своем окончательном варианте она сложилась к 1898 г. и шла от Красноводска на Каспийском море до Ташкента с ответвлениями. Недостатком дороги для обеспечения поступательного экономического развития региона была ее изолированность от единой общероссийской железнодорожной сети. Ташкентская железная дорога, введенная в эксплуатацию в 1906 г., решила эту проблему. Она шла от Оренбурга до Ташкента и своим маршрутом во многом повторяла исторически сложившиеся караванные пути торговли между Туркестаном и Россией. Проблема развития железнодорожного транспорта и современных средств связи в Центральной Азии в имперский период, особенно их влияния на характер экономической модернизации региона, относится к числу слабоизученных в исторической науке. В дореволюционный период общая информация по истории строительства Среднеазиатской и Ташкентской железных дорог, их протяженности, номенклатуре грузооборота представлена в ряде обобщающих работ по Туркестану и Степному краю, в частности в справочном энциклопедическом издании «Россия: полное географическое описание нашего отечества» [22; 23]. Глубокий анализ политики российского правительства по вопросу развития железнодорожной сети и причин ее финансовой дефицитности представлены в работах бывшего министра финансов С. Ю. Витте [4].

В советский период проблематика социально-экономической истории советских республик разрабатывалась преимущественно местными исследователями. Идеология со-

¹ Строительство железной дороги от Михайловского залива Каспийского моря до Кызыл-Арвата планировалось как часть подготовки и проведения второго ахалтекинского похода 1880 г. под руководством М. Д. Скобелева с целью взятия Геок-Тепе и присоединения туркменских племен.

ветской власти задавала перечень приоритетных исследовательских проблем: классовая борьба, формирование пролетариата. Так, З. Ахмеджанова, исследовавшая историю первых железнодорожных линий в Центральной Азии, большое внимание уделяла вопросу участия железнодорожных рабочих в революционном движении. Однако место Ташкентской железной дороги в социально-экономическом развитии края рассматривается в ее работе лишь фрагментарно [1].

В настоящее время интерес к проблематике железнодорожного строительства возрос, как представляется, в связи с переосмыслением истории пореформенной России в свете положений теории модернизации. А железнодорожный транспорт и политика государства по его развитию представляют наиболее показательную сферу для анализа темпов и особенностей модернизационного процесса в Российской империи [5; 18; 21; 29]. Вместе с тем железнодорожное строительство в Туркестане, в частности Закаспийской железной дороги (с 1899 г. — Среднеазиатская железная дорога), рассматривается преимущественно через призму стратегических интересов империи [2; 31]. В этой связи в настоящем исследовании поставлена цель на основе анализа экономических, финансовых показателей работы двух железных дорог оценить их состояние как экономического института и проследить изменения в экономике Центрально-Азиатского региона, вызванные его подключением к общероссийскому рынку.

Источниковую базу исследования составили статистические данные работы железных дорог, представленные в ежегодниках Министерства финансов за 1902—1914 гг. [6—16]. Показатели грузо- и пассажироперевозок, валовой доход и расход Среднеазиатской и Ташкентской железных дорог за отдельные годы, оформленные нами в диаграммы и графики, демонстрируют динамику работы дорог в рассматриваемый период и при сопоставлении с другими источниками дают основание для оценки их эффективности¹.

Значительный фактологический материал для оценки состояния железных дорог в Туркестане представлен в материалах ревизии сенатора К. Палена 1908—1909 гг., хранящихся в фондах Российского государственного исторического архива [24; 25]. При анализе статистики, характеризующей показатели работы железных дорог в регионе, были использованы методы историко-статистического анализа, сопоставления данных и их визуализации с помощью диаграмм, построенных посредством Microsoft Office Excel.

Хронологические рамки исследования — с 1899 г., когда Закаспийская железная дорога была доведена до Ташкента и переименована в Среднеазиатскую, и до начала Первой мировой войны. С 1914 г. статистика работы железных дорог не отражалась в ежегодниках Министерства финансов. Под Центрально-Азиатским регионом, заявленным в качестве территориальных рамок исследования, мы понимаем территорию Туркестанского и Степного края в административных границах, сложившихся к концу XIX в. Поскольку основные экономические центры региона находились в Туркестане, а Ферганская, Сыр-Дарьинская, Самаркандская области края обеспечивали основной грузооборот железных дорог, то в статье мы рассматриваем влияние железных дорог на экономику именно южной части Центральной Азии.

Строительство современных средств связи и транспорта являлось условием и в то же время стимулом развития рынка, ускорения процесса специализации и товарности сельского хозяйства региона. Анализ статистических показателей работы Среднеазиатской и Ташкентской железных дорог с 1899 по 1913 г. показывает, что дороги выполняли свою историческую задачу: подключение региона к процессу модернизации. Так, график

¹ В ежегодниках Министерства финансов не представлены статистические данные работы железных дорог за отдельные годы, кроме того, периодически в отдельных выпусках меняется перечень показателей. Пропуски показателей отражены во временной шкале графиков.

перевозки грузов по железным дорогам Туркестанского края показывает положительную прогрессию (рис. 1), а с 1905 г. постоянный поступательный рост объемов грузоперевозок, который составлял в среднем 18,7% по Среднеазиатской железной дороге и 21,7% по Ташкентской.



Рис. 1. Объемы грузоперевозок по Среднеазиатской и Ташкентской железным дорогам (1899—1911 гг.)

Показательно, что с началом работы Ташкентской дороги, на которую сместился основной поток грузооборота с европейской частью России благодаря более коротким срокам доставки грузов до Москвы, обороты грузоперевозок Среднеазиатской дороги не упали, а превосходили показатели Ташкентской. Во-первых, лидирующий в номенклатуре вывозимых из Туркестана товаров хлопок подвозился к Ташкенту по станциям Среднеазиатской железной дороги, а Ташкентская железная дорога выполняла преимущественно транзитную функцию. В 1900 г. из Ферганской области, основного поставщика хлопка, со станций Среднеазиатской железной дороги было вывезено 2 млн. 990 тыс. пудов хлопка, в 1910 г. — 5 млн. 617 тыс. пудов, шерсти за эти же годы — 18 тыс. и 35 тыс. пудов соответственно [19, с. 64; 27, Приложение 12]. Во-вторых, Среднеазиатская дорога проходила через все области Туркестанского края, за исключением Семиреченской, и Бухарский эмират и обеспечивала внутрирегиональный товарообмен. Данные Ежегодника Министерства финансов не выделяют объем внутренних перевозок в общем грузообороте железных дорог, но поступательный количественный рост этого показателя косвенно свидетельствует об интенсификации региональных рыночных связей в экономике самого Туркестана.

Номенклатура товаров, вывозимых по железным дорогам в европейскую часть России, имела аграрно-сырьевой характер. Основными статьями экспорта являлись хлопок, пшеница, шерсть, свежие фрукты, сухофрукты, рыба. Все отрасли сельского хозяйства Туркестана приобрели товарно-денежную направленность и составили хозяйственную специализацию экономики региона только с появлением железных дорог. Железные дороги играют роль своего рода «осей роста», обеспечивая концентрацию факторов производства в тех населенных пунктах, через которые проходят, либо выступают услови-

ем создания новых. Так, например, рядом со станцией «Аральское море» Ташкентской железной дороги уже в 1907 г. образовался рабочий поселок на 1500 человек, специализирующийся на ловле рыбы [24, л. 21], а сама станция стала основным транзитным пунктом вывоза рыбы из региона в Россию. В 1909 г. через нее вывезли 1 млн. 930 тыс. пудов рыбы [20, с. 112].

Импорт ожидаемо состоял преимущественно из изделий обрабатывающей промышленности и дефицитного для региона сырья: мануфактура (в основном из Московского мануфактурного района), изделия из железа, строевой лес, сахар, керосин [24, л. 20]. Судя по статистике грузов, прибывших на ст. Ташкент по Ташкентской железной дороге в 1909 г., к наиболее востребованным видам сырья относились дрова и строевой лес — 1 млн. 594 тыс. и 639 тыс. пудов соответственно. Среди изделий обрабатывающей промышленности в количественном выражении на первом месте была мануфактура (ткани и изделия из них) — 379 638 пудов [22, с. 270]. Стоит отметить, что номенклатура грузооборота Ташкентской и Среднеазиатской железных дорог и ее подвижки подтверждают постепенную реализацию коренного экономического интереса российского правительства в Туркестане и объективные законы рынка. Речь идет о том, что Ферганская область должна была стать районом товарного хлопководства для российской текстильной промышленности, а зерновые в область должны были ввозиться из Европейской России, Сибири, Семиречья. По данным за 1910 г., по Среднеазиатской дороге из региона пшеница не вывозилась, а ввезено было 9 млн. 320 тыс. пудов [16, с. 561].

Железные дороги стали фактором повышения мобильности населения, что также является индикатором модернизации общества. Среднеазиатская железная дорога перевезла в 1899 г. 1 млн. 19 тыс. пассажиров, в 1904 г. — 1 млн. 113 тыс., в 1911 г. — 3 млн. 933 тыс. (рис. 2). За данный период пассажирооборот на дороге увеличился почти в 4 раза.

Перевезено пассажиров

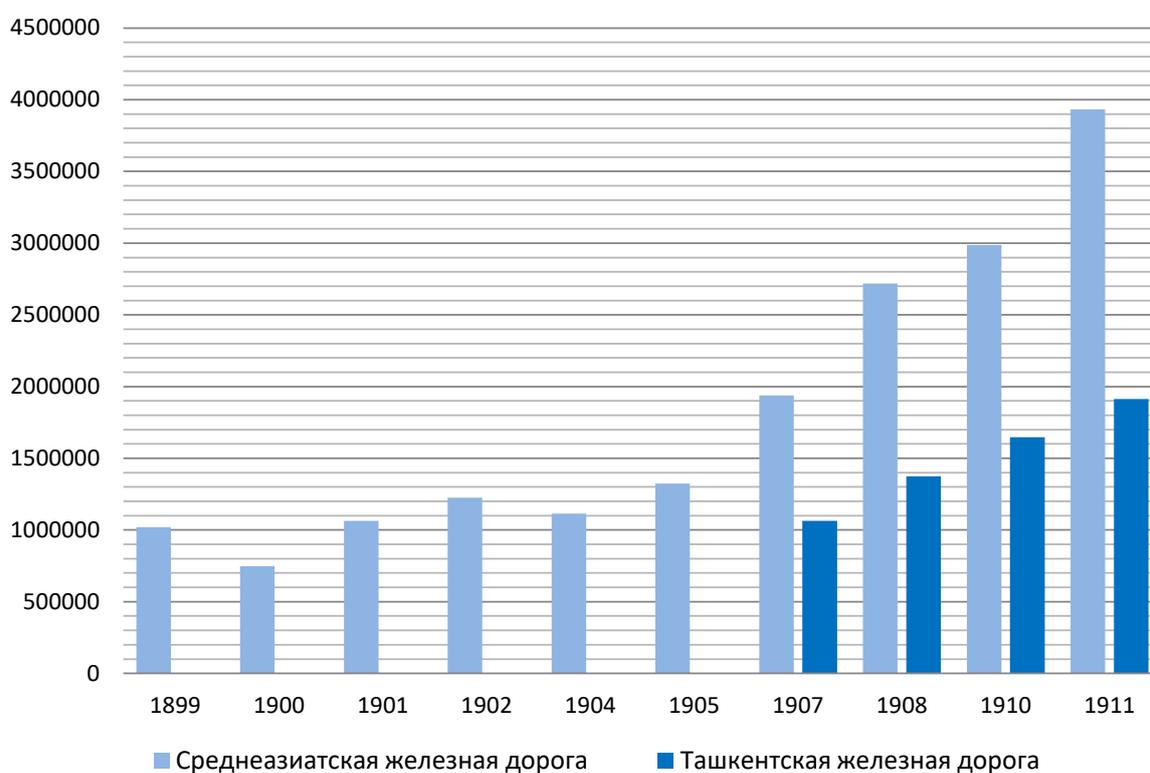


Рис. 2. Объемы пассажироперевозок по Среднеазиатской и Ташкентской железным дорогам (1899—1911 гг.)

Поскольку области, через которые проходила Среднеазиатская дорога, не являлись приоритетными в процессе русского переселения в Туркестанский край, есть основания полагать, что основную долю пассажиропотока составляло коренное население. Коренное население региона, в первую очередь городское, довольно быстро освоило новый вид транспорта. Согласно отчетам по пассажироперевозкам, местное население ездило в основном вагонами III—IV классов, а они были постоянно переполнены. Нагрузка на дорогу возрастала в периоды проведения паломничества к святым местам. Руководству дороги в процессе организации перевозок приходилось учитывать культурные, бытовые нормы местного населения, налагаемые исламом. Оценивая состояние станций и вокзалов Среднеазиатской дороги в 1899 г. в связи с ее передачей в управление Министерства путей сообщения, комиссия¹ отметила, что российский политический агент в Бухаре настоятельно советует сделать в помещении вокзала станции Бухара отдельную комнату для бухарских женщин в зале для пассажиров II класса [17, с. 70]. В свою очередь, Ташкентская дорога стала каналом проникновения русских крестьян-переселенцев в Туркестанский край, а территория вдоль железной дороги — ареалом концентрации русского населения. Основной поток движения пассажиров в сторону Ташкента из Европейской России приходился на март, ехали переселенцы вагонами IV класса, которые представляли собой адаптированные к перевозке людей грузовые вагоны. 87% переселенцев жили в 116 населенных пунктах, созданных вдоль железных дорог [29, с. 22]. Рядом со станциями возникали поселки, где тоже преобладало русское население.

Прямо пропорционально росту перевозок грузов и пассажиров по железным дорогам происходило увеличение их валового дохода. Если посмотреть соотношение валового дохода и валового расхода по эксплуатации двух железных дорог за те годы, по которым мы располагаем финансовыми показателями, то большую часть периода с 1898 по 1913 г. оно было положительным, показывало прибыль по итогам их работы (рис. 3).

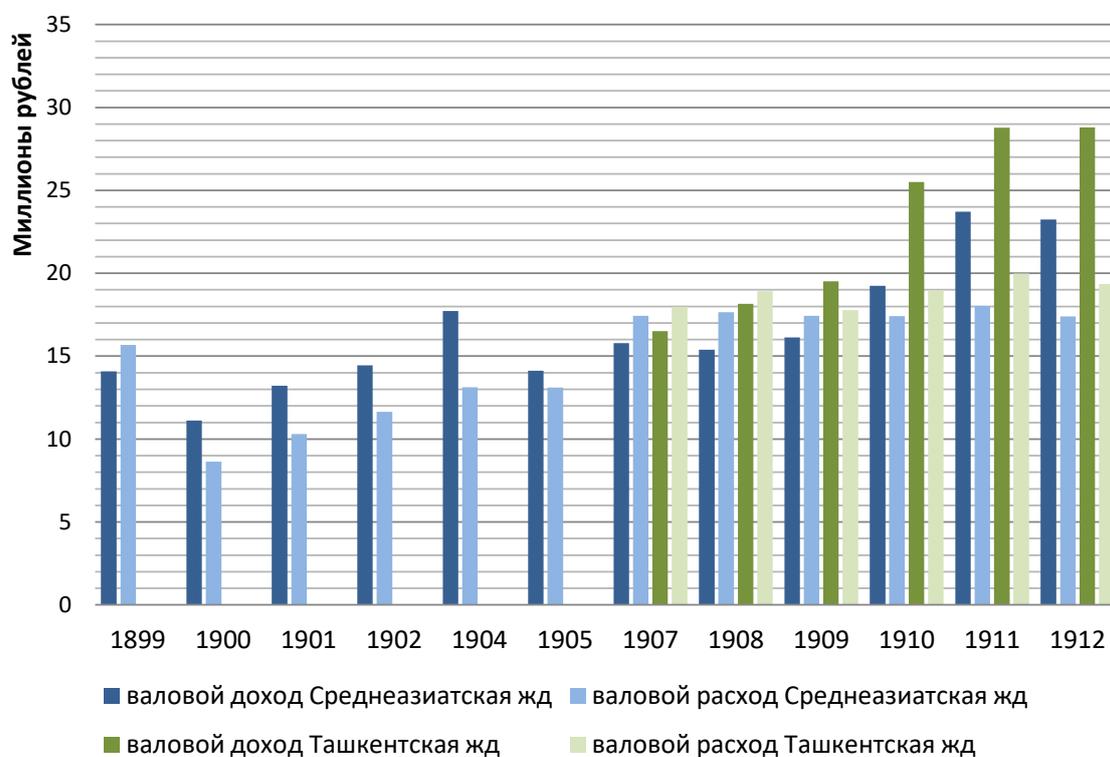


Рис. 3. Соотношение валового дохода и расхода на содержание железных дорог в азиатском регионе (1899—1912 гг.)

¹ Комиссия по приему дороги в ведение Министерства путей сообщения [17].

С 1898 по 1906 г., когда Среднеазиатская дорога была монополистом в железнодорожных перевозках в регионе, прибыль дороги составляла в среднем 2,6 млн. руб. [25, л. 8]. Средний процент прироста валового дохода Среднеазиатской железной дороги составлял 5,82% за весь расчетный период, по Ташкентской — 20,34%. Рост валового дохода Среднеазиатской железной дороги в отдельные годы демонстрирует отрицательную динамику, наиболее существенно снижался доход в 1900 и 1905 гг. — на 21 и 20% по отношению к предыдущему году соответственно. На валовой доход железных дорог влияла не только экономическая конъюнктура, но и политическая ситуация в стране. В 1905 г. на фоне событий русско-японской войны и первой русской революции общий доход от всех казенных железных дорог упал, как и на Среднеазиатской дороге. Сложными для обеих дорог были 1907 и 1908 гг., когда они ушли в убыток, такие финансовые результаты отчасти были обусловлены сложностями ввода Ташкентской железной дороги в работу и сохраняющимися высокими тратами на достройку необходимой ее инфраструктуры. Но с 1909 г. прибыль по этой дороге составила 1 млн. 746 тыс. [26, табл. IX], а с 1910 г. обе дороги стали показывать прибыль благодаря росту грузоперевозок.

Вместе с тем по показателю чистой прибыли в финансовом отношении железные дороги в Туркестане были убыточны. Постройка железных дорог велась как за счет средств государственного казначейства, так и за счет займов, специально заключавшихся для покрытия расходов по этому предмету [30, с. 226]. Когда из суммы прибыли вычитались проценты по кредитам и платежи по капитальным сооружениям, которые шли отдельной статьей расходов, то Среднеазиатская дорога уходила в убыток весь период своей эксплуатации, а Ташкентская только с 1911 г. начала показывать итоговую чистую прибыль (рис. 4).



Рис. 4. Чистая прибыль Среднеазиатской и Ташкентской железных дорог (1900—1912 гг.)

Так, например, по данным Министерства финансов за 1910 г., Среднеазиатская и Ташкентская дороги показали прибыль в 1 млн. 828 тыс. и 6 млн. 536 тыс. соответственно. Но за вычетом платежей по кредитам финансовые показатели обеих дорог продемонстрировали отрицательный баланс в 4,7 млн. и 1 млн. соответственно [15, с. 499]. Проблема низкой рентабельности железных дорог имела системный характер для всей

железнодорожной сети России, которая с 1900 г. была дефицитной [4, с. 12]. Все железные дороги азиатской части России, включая Сибирскую дорогу, были хронически убыточны. Но если платежи по железнодорожным займам и кредитам государство не могло варьировать, то снижение расходов по эксплуатации дорог путем оптимизации их работы было возможно. И рекомендации двух ревизий железных дорог Туркестана, проведенные в 1899 и 1908 гг., как раз призывали работать в этом направлении.

К числу факторов, снижающих эффективность работы железных дорог в Туркестане и в конечном итоге их доходность, можно отнести высокие затраты на капитальное строительство и ремонт подвижного состава, низкий уровень сервиса, нехватку квалифицированных кадров. Так, по мнению генерала Г. Г. Милеанта, проводившего ревизию железных дорог в составе комиссии сенатора К. Палена, одним из факторов, повышающих расходы на содержание Ташкентской дороги, являлось ее техническое состояние. Сразу после сдачи в эксплуатацию возникла необходимость усовершенствования инфраструктуры дороги: строительство подъездных путей, складов для грузов, платформ и вокзалов для пассажиров. Комиссия, которая принимала южный участок Ташкентской дороги, выявила недоделок на 2 млн. 407 тыс. руб. [24, л. 17].

Но если расходы на модернизацию дороги составляли необходимую и даже планируемую статью бюджета, то недополучение казной прибыли в связи с плохим качеством оказываемых дорогой услуг говорило уже о проблемах в организации ее работы. Слабым местом была хозяйственная инфраструктура железных дорог. На станциях не хватало крытых складов, платформ, весов, низшего обслуживающего персонала, что в совокупности становилось причиной порчи или потери грузов, путаницы в сопровождающей документации. В отчетах ревизии Палена приводится информация, что на железнодорожных станциях, в частности на станции Ташкент, из-за недостаточного количества точных весов обычно завешивалась только часть груза (1—2 кипы хлопка), на основании чего в документах выставлялся общий вес. По получении грузополучатель требовал полного перевеса, и здесь часто обнаруживалась недостача товара по сравнению с суммой, представленной в документе, что давало основание для составления претензий к дороге [24, л. 20]. В 1905 г. управлению Среднеазиатской дороги было предъявлено претензий за недостачу и порчу груза на 283 тыс., дорога компенсировала 165 тыс. руб., в 1907 г. сумма претензий по этой же статье составила 1 млн. 583 тыс., из этого выплачено в качестве компенсаций 300 тыс. [25, л. 15].

Материалы ревизии Среднеазиатской железной дороги показывают, что в 1899 г. на дороге не хватало служащих, рабочих мастерских и была высокая текучесть кадрового состава. В 1898 г. из 4337 вольнонаемных служащих уволилось 2755 человек, или 63%. Из числа уволившихся 53% пришлось на службу пути и 23% на службу тяги [17, с. 13]. Непривычный для русских жаркий климат, плохие социально-бытовые условия проживания, дороговизна квартир тормозили процесс оседания русских служащих на дороге. Ко времени второй ревизии ситуация с кадровой обеспеченностью дорог кардинально не изменилась. Если проблемы в организации работы железных дорог и осознавались руководством на разных уровнях, то не все из них решались, отчасти опять же по причине убыточности дорог и стремления Министерства путей сообщения, управлений Среднеазиатской и Ташкентской дорог снизить высокие расходы на их содержание. Согласно циркуляру Управления железных дорог от 28 мая 1908 г., с целью экономии средств предлагалось сократить число мастеровых и рабочих, снизить расценки за ремонтные работы. В результате в течение июля 1908 г. было сокращено 470 мастеровых и рабочих депо и мастерских на Среднеазиатской железной дороге, в ходе переговоров с железнодорожным профсоюзом снижены расценки на работы [25, л. 55].

Убыточность железнодорожной сети России в целом и Туркестана в частности, как представляется, оказывала влияние на позицию государства по вопросу дальнейшего развития железнодорожного транспорта в регионе. С окончанием строительства Ташкентской железной дороги на повестку дня встал вопрос о подключении к железнодорожной сети Семиречья, перспективного в хозяйственном отношении района, а в перспективе строительство Туркестано-Сибирской магистрали. Обсуждение проекта Семиреченской железной дороги актуализировало проблему цены модернизации региона для метрополии.

Среди правящих кругов империи было распространено мнение, которое лоббировало Министерство финансов, что содержание и развитие Туркестана слишком дорого обходятся империи, так как его бюджет имел хронически дефицитный характер [28, с. 4]. Высокие расходы на эксплуатацию и содержание железных дорог в регионе создавали дополнительную нагрузку на государственный бюджет. Этой позиции противостояла другая, по нашему мнению, более перспективная для решения задач модернизации страны. Сторонники второго подхода доказывали, что вложенные государством в строительство дороги капиталы окупятся теми новыми возможностями для развития рынка, которые дорога создаст. Член комиссии по экономическому обследованию Туркестано-Сибирской железной дороги М. Н. Васильев в своей статье обосновывал мнение, что «доходность» и «выгодность» железнодорожного сооружения определяются не величиной «постанционной выручки», а количеством тех «новых ценностей», созданию которых данная дорога содействовала, «установивши возможность использования обмена и сбыта» [3, № 227, с. 3].

Кроме того, создавая стимулы для развития рынка путем строительства железных дорог, государство компенсировало свои расходы появлением новых источников налоговых поступлений. М. Васильев приводит данные, что за время эксплуатации Среднеазиатской железной дороги, которая стала условием постепенного превращения Ферганы в район товарного хлопководства, правительство получило 575 млн. руб. в казну только за счет повышения таможенных пошлин на привозной американский хлопок [3, № 220, с. 3]. В самый тяжелый в финансовом отношении для Среднеазиатской дороги 1908 год ее убыток для казны составил 9 млн., а после 1910 г. — меньше 1 млн. руб. (рис. 4).

Вместе с тем финансовый кризис, являвшийся следствием неудачной русско-японской войны и увеличения внешнего долга России, вынуждал российское правительство сократить свое участие в железнодорожном строительстве, но не отказаться от него как такового. Ставка была сделана на более широкое привлечение частного капитала в железнодорожное строительство. Для Туркестана это означало новый этап в развитии транспортной инфраструктуры, поскольку ранее частный капитал не допускался в данный сектор по стратегическим соображениям. В апреле 1912 г. второй департамент Госсовета одобрил решение о сооружении железной дороги ст. Арысь — Пишпек с перспективой ее продолжения до Верного «на частные средства под правительственные гарантии». Гарантия была стандартная — 4,5% дохода на облигационный капитал.

Таким образом, по ряду показателей (грузоперевозка, перевозка пассажиров, валовой доход) железные дороги Туркестана демонстрировали положительную динамику своей работы, что свидетельствует о росте спроса на железнодорожные перевозки на региональном рынке. В этом отношении появление железнодорожного сообщения между Туркестаном и европейской частью России запустило целый комплекс системных изменений в экономике региона: рост товарности, оформление рыночной специализации хозяйства региона, интеграция в общеимперское пространство, доступность, помимо желания властей, для русского крестьянского переселения. С другой стороны, расходы государства на содержание двух дорог и выплаты по кредитам превосходили доходы, и дороги были

убыточны для казны. Согласно материалам ревизий, управлениям дорог предстояло решать целый комплекс проблем для обеспечения их эффективного функционирования и в конечном итоге — повышения коммерческой рентабельности. Однако модернизация инфраструктуры дорог требовала дополнительных расходов, что не отвечало курсу профильных министерств на всемерную экономию расходов. Тем не менее высокие расходы на строительство и эксплуатацию Ташкентской и Среднеазиатской железных дорог не привели к отказу государства от дальнейшего развития железнодорожной сети в регионе, которая была принципиально важна для реализации экономических интересов империи. Но акцент был перенесен на привлечение частных инвесторов к строительству железных дорог.

Благодарности. *Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда (проект № 19-18-00180).*

Список использованных источников и литературы

1. Ахмеджанова З. Железнодорожное строительство в Средней Азии и Казахстане (конец XIX — начало XX в.). Ташкент : Фан, 1984. 127 с.
2. Бочкарева И. Б. Железнодорожное строительство в стратегии Российской империи по освоению Туркестана // Известия Алтайского государственного университета. 2019. № 5 (109). С. 33—38. DOI: 10.14258/izvasu(2019)5-04.
3. Васильев М. Н. Некоторые соображения об экономическом значении Северо-Туркестанской железной дороги // Закаспийское обозрение. 1908. № 220—227.
4. Витте С. Ю. Некоторые соображения о причинах дефицитности русской железнодорожной сети. СПб. : Ин-т инж. пут. сообщ. имп. Александра I, 1910. 12 с.
5. Голубев А. А. Концессионирование в железнодорожном строительстве России (середина XIX — начало XX в.) // Известия Петербургского университета путей сообщения. 2011. № 4. С. 226—234.
6. Ежегодник Министерства финансов. Вып. 1901 г. СПб. : Тип. В. Киршбаума, 1902. 799 с.
7. Ежегодник Министерства финансов. Вып. 1902 г. СПб. : Тип. В. Киршбаума, 1903. 779 с.
8. Ежегодник Министерства финансов. Вып. 1903 г. СПб. : Тип. В. Киршбаума, 1904.
9. Ежегодник Министерства финансов. Вып. 1904 г. СПб. : Тип. В. Киршбаума, 1905. 971 с.
10. Ежегодник Министерства финансов. Вып. 1905 г. СПб. : Редакция периодических изданий Министерства финансов, 1906. 747 с.
11. Ежегодник Министерства финансов. Вып. 1906/1907 гг. СПб. : Редакция периодических изданий Министерства финансов, 1907. 434 с.
12. Ежегодник Министерства финансов. Вып. 1907/1908 гг. СПб. : Редакция периодических изданий Министерства финансов, 1909. 559 с.
13. Ежегодник Министерства финансов. Вып. 1909 г. СПб. : Редакция периодических изданий Министерства финансов, 1909. 681 с.
14. Ежегодник Министерства финансов. Вып. 1912 г. СПб. : Редакция периодических изданий Министерства финансов, 1912. 825 с.
15. Ежегодник Министерства финансов. Вып. 1913 г. СПб. : Редакция периодических изданий Министерства финансов, 1913. 677 с.
16. Ежегодник Министерства финансов. Вып. 1914 г. СПб. : Редакция периодических изданий Министерства финансов, 1914 г. 667 с.
17. Записка о состоянии Закаспийской железной дороги и о главнейших потребностях ее улучшения. Составлена на основании данных, собранных в 1899 году Комиссией по приему дороги в ведение Министерства путей сообщения. СПб., 1899. 169 с.
18. Карпенкова Т. В. Роль железнодорожного строительства в модернизации России (1860-е годы — 1914 год) // Вестник Международного института экономики и права. 2014. № 3 (16). С. 91—107.
19. Обзор Ферганской области за 1900 г. Новый Маргелан : Ферганский обл. стат. комитет, 1901. 141 с.
20. Обзор Сыр-Дарьинской области за 1909 г. Ташкент : Сыр-Дарьин. обл. стат. комитет, 1911. 205 с.
21. Озерский И. В. О проектах железнодорожного строительства на Северном Кавказе в 50—60-е годы XIX в. // Культурная жизнь Юга России. 2012. № 2 (45). С. 113—115.
22. Путеводитель по Туркестану и железным дорогам Среднеазиатской и Ташкентской. 1907—1908 / под ред. А. И. Дмитриева-Мамонова. 5-е изд. СПб. : Тип. И. Шурухта, 1912. 367 с.

23. Россия: полное географическое описание нашего отечества. Т. 19. Туркестанский край / сост. В. И. Масальский. СПб. : А. Ф. Девриен, 1913. 861 с.
24. Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 1396. Оп. 1. Д. 216.
25. РГИА. Ф. 1396. Оп. 1. Д. 221.
26. Результаты эксплуатации железных дорог и стоимость перевозок по этим дорогам (Таблица IX) // Статистический сборник Министерства путей сообщения. СПб. : Тип. Мин-ва путей сообщения, 1912. Вып. 113, ч. 2. С. 1—26.
27. Статистический обзор Ферганской области за 1910 г. Скобелев : Ферганский обл. стат. комитет, 1912. 185 с.
28. Стеткевич А. С. Убыточен ли Туркестан для России. СПб. : Типо-лит. Р. Голике, 1899. 19 с.
29. Тогаева А. З. Дорога Ташкент — Оренбург и ее место в социально-экономической жизни Туркестана : автореф. дис. ... канд. ист. наук. Ташкент, 2010. 30 с.
30. Фортунатов В. В. Финансирование железнодорожного строительства в дореволюционной России: значение исторического опыта в контексте современных споров // Известия Петербургского университета путей сообщения. 2013. № 2. С. 222—226.
31. Фурсов В. Н., Тестов В. Н. Возведение и функционирование транскаспийской магистрали в 80-х — начале 90-х гг. XIX в. // Научные ведомости Белгородского государственного университета. Сер. История. Политология. 2013. № 15 (158). С. 113—118.

Поступила в редакцию 12.10.2021

Бочкарева Ирина Борисовна, кандидат исторических наук, доцент
Алтайский государственный университет
Российская Федерация, 656029, г. Барнаул, пр-т Ленина, 61
E-mail: portnygina@yandex.ru
ORCID: 0000-0003-2063-2227

Чекрыжова Оксана Ивановна, кандидат исторических наук, доцент
Алтайский государственный университет
Российская Федерация, 656029, г. Барнаул, пр-т Ленина, 61
E-mail: niigi@yandex.ru
ORCID: 0000-0002-9089-5404

UDC 94(47)“18/19”+33:656.2(51)

I. V. Bochkareva
O. I. Chekryzhova

Evaluation of the railways effectiveness in Central Asia as an economic institution (late XIX — early XX centuries)

A feature of the state policy for the development of the railway network in the Russian Empire at the turn of the XIX—XX centuries was the predominance of military-strategic factors over economic ones in the decision-making process on the construction of a particular railway. This thesis is especially relevant for the railway transport development in Central Asia, where two state-owned railways operated at the beginning of the XX century — the Central Asian and Tashkent. However, the role of railways in the economic modernization of the region largely exceeded their strategic importance. The assessment of the quantitative indicators of the work of railways (freight transportation, passenger transportation, gross income) indicates an increase in demand for rail transportation in the regional market and an acceleration of systemic changes in the economy: an increase in marketability and the formation of a market specialization of the economy, integration into the all-Russian market. At the same time, statistics show that railways were unprofitable, partly due to the functional difficulties of this institution in the natural-climatic and traditional socio-cultural environment of the region. The low profitability of railways influenced the governmental policy of further railway transport development in Central Asia.

Key words: modernization, Turkestan, Russian Empire, Central Asian Railway, Tashkent Railway.

Bochkareva Irina Borisovna, Candidate of Historical Sciences, Assistant Professor
Altai State University
Russian Federation, 656029, Barnaul, pr-t Lenina, 61
E-mail: portnygina@yandex.ru
ORCID: 0000-0003-2063-2227

Chekryzhova Oksana Ivanovna, Candidate of Historical Sciences, Assistant Professor
Altai State University
Russian Federation, 656029, Barnaul, pr-t Lenina, 61
E-mail: niigi@yandex.ru
ORCID: 0000-0002-9089-5404

References

1. Akhmedzhanova Z. *Zheleznodorozhnoe stroitel'stvo v Srednei Azii i Kazakhstane (konets XIX — nachalo XX v.)* [Railway construction in Central Asia and Kazakhstan (late 19th — early 20th centuries)]. Tashkent, Fan Publ., 1984. 127 p. (In Russian)
2. Bochkareva I. B. *Zheleznodorozhnoe stroitel'stvo v strategii Rossiiskoi imperii po osvoiniyu Turkestana* [Railway construction in the Russian Empire strategy for Turkestan development]. *Izvestiya Altaiskogo gosudarstvennogo universiteta — Izvestiya of Altai State University*, 2019, no. 5 (109), pp. 33—38. DOI: 10.14258/izvasu(2019)5-04. (In Russian)
3. Vasil'ev M. N. *Nekotorye soobrazheniya ob ekonomicheskom znachenii Severo-Turkestanskoi zheleznoi dorogi* [Some considerations on the economic importance of the North Turkestan railway]. *Zakaspiiskoe obozrenie*, 1908, no. 220—227. (In Russian)
4. Vitte S. Yu. *Nekotorye soobrazheniya o prichinakh defitsitnosti russkoi zheleznodorozhnoi seti* [Some considerations on the reasons for the scarcity of the Russian railway network]. St. Petersburg, In-t inzh. put. soobshch. imp. Aleksandra I Publ., 1910. 12 p. (In Russian)
5. Golubev A. A. *Kontsessionirovanie v zheleznodorozhnom stroitel'stve Rossii (seredina XIX — nachalo XX v.)* [Concession in railway construction in Russia (mid-19th — early 20th centuries)]. *Izvestiya Peterburgskogo universiteta putei soobshcheniya*, 2011, no. 4, pp. 226—234. (In Russian)
6. *Ezhegodnik Ministerstva finansov. Vyp. 1901 g.* [Yearbook of the Ministry of Finance. Issue 1901]. St. Petersburg, Tip. V. Kirshbauma Publ., 1902. 799 p. (In Russian)
7. *Ezhegodnik Ministerstva finansov. Vyp. 1902 g.* [Yearbook of the Ministry of Finance. Issue 1902]. St. Petersburg, Tip. V. Kirshbauma Publ., 1903. 779 p. (In Russian)
8. *Ezhegodnik Ministerstva finansov. Vyp. 1903 g.* [Yearbook of the Ministry of Finance. Issue 1903]. St. Petersburg, Tip. V. Kirshbauma Publ., 1904. (In Russian)
9. *Ezhegodnik Ministerstva finansov. Vyp. 1904 g.* [Yearbook of the Ministry of Finance. Issue 1904]. St. Petersburg, Tip. V. Kirshbauma Publ., 1905. 971 p. (In Russian)
10. *Ezhegodnik Ministerstva finansov. Vyp. 1905 g.* [Yearbook of the Ministry of Finance. Issue 1905]. St. Petersburg, Redaktsiya periodicheskikh izdaniy Ministerstva finansov Publ., 1906. 747 p. (In Russian)
11. *Ezhegodnik Ministerstva finansov. Vyp. 1906/1907 gg.* [Yearbook of the Ministry of Finance. Issue 1906/1907]. St. Petersburg, Redaktsiya periodicheskikh izdaniy Ministerstva finansov Publ., 1907. 434 p. (In Russian)
12. *Ezhegodnik Ministerstva finansov. Vyp. 1907/1908 gg.* [Yearbook of the Ministry of Finance. Issue 1907/1908]. St. Petersburg, Redaktsiya periodicheskikh izdaniy Ministerstva finansov Publ., 1909. 559 p. (In Russian)
13. *Ezhegodnik Ministerstva finansov. Vyp. 1909 g.* [Yearbook of the Ministry of Finance. Issue 1909]. St. Petersburg, Redaktsiya periodicheskikh izdaniy Ministerstva finansov Publ., 1909. 681 p. (In Russian)
14. *Ezhegodnik Ministerstva finansov. Vyp. 1912 g.* [Yearbook of the Ministry of Finance. Issue 1912]. St. Petersburg, Redaktsiya periodicheskikh izdaniy Ministerstva finansov Publ., 1912. 825 p. (In Russian)
15. *Ezhegodnik Ministerstva finansov. Vyp. 1913 g.* [Yearbook of the Ministry of Finance. Issue 1913]. St. Petersburg, Redaktsiya periodicheskikh izdaniy Ministerstva finansov Publ., 1913. 677 p. (In Russian)
16. *Ezhegodnik Ministerstva finansov. Vyp. 1914 g.* [Yearbook of the Ministry of Finance. Issue 1914]. St. Petersburg, Redaktsiya periodicheskikh izdaniy Ministerstva finansov Publ., 1914 r. 667 p. (In Russian)
17. *Zapiska o sostoyanii Zakaspiiskoi zheleznoi dorogi i o glavneishikh potrebnostyakh ee uluchsheniya. Sostavlena na osnovanii dannykh, sobrannykh v 1899 godu Komissiei po priemu dorogi v vedenie Ministerstva putei soobshcheniya* [Note on the state of the Trans-Caspian railway and on the main needs for its improvement.

Compiled on the basis of data collected in 1899 by the Commission for the acceptance of the road under the jurisdiction of the Ministry of Railways]. St. Petersburg, 1899. 169 p. (In Russian)

18. Karpenkova T. V. Rol' zheleznodorozhnogo stroitel'stva v modernizatsii Rossii (1860-e gody — 1914 god) [Role of railway construction in the modernization of Russia (1860—1914)]. *Vestnik Mezhdunarodnogo instituta ekonomiki i prava*, 2014, no. 3 (16), pp. 91—107. (In Russian)

19. *Obzor Ferganskoi oblasti za 1900 g.* [Overview of the Fergana region for 1900]. Novyi Margelan, Ferganskii obl. stat. komitet Publ., 1901. 141 p. (In Russian)

20. *Obzor Syr-Dar'inskoi oblasti za 1909 g.* [Overview of the Syr-Darya region for 1909]. Tashkent, Syr-Dar'in. obl. stat. komitet Publ., 1911. 205 p. (In Russian)

21. Ozerskii I. V. O proektakh zheleznodorozhnogo stroitel'stva na Severnom Kavkaze v 50—60-e gody XIX v. [On the projects of railway construction in the North Caucasus in the 50—60s of the XIX century]. *Kul'turnaya zhizn' Yuga Rossii*, 2012, no. 2 (45), pp. 113—115. (In Russian)

22. *Putevoditel' po Turkestanu i zheleznym dorogam Sredneaziatskoi i Tashkentskoi. 1907—1908. 5-e izd.* [Guide to Turkestan and Central Asian and Tashkent railways. 1907—1908. 5th ed.]. St. Petersburg, Tip. I. Shurukhta Publ., 1912. 367 p. (In Russian)

23. *Rossiya: polnoe geograficheskoe opisanie nashego otechestva. T. 19. Turkestanskii krai* [Russia. A complete geographical description of our fatherland. Vol. 19. Turkestan region]. St. Petersburg, A. F. Devrien Publ., 1913. 861 p. (In Russian)

24. *Rossiiskii gosudarstvennyi istoricheskii arkhiv* [Russian State Historical Archive] (RGIA). F. 1396. Op. 1. D. 216.

25. RGIA. F. 1396. Op. 1. D. 221.

26. Rezul'taty ekspluatatsii zheleznykh dorog i stoimost' perevozok po etim dorogam (Tablitsa IX) [The results of the operation of railways and the cost of transportation on these roads (Table IX)]. *Statisticheskii sbornik Ministerstva putei soobshcheniya* [Statistical compendium of the Ministry of Railways]. St. Petersburg, Tip. Min-va putei soobshcheniya Publ., 1912, is. 113, part 2, pp. 1—26. (In Russian)

27. *Statisticheskii obzor Ferganskoi oblasti za 1910 g.* [Statistical review of the Fergana region for 1910]. Skobelev, Ferganskii obl. stat. komitet Publ., 1912. 185 p. (In Russian)

28. Stetkevich A. S. *Ubytochen li Turkestan dlya Rossii* [Is Turkestan unprofitable for Russia]. St. Petersburg, Tipo-lit. R. Golike Publ., 1899. 19 p. (In Russian)

29. Togaeva A. Z. *Doroga Tashkent — Orenburg i ee mesto v sotsial'no-ekonomicheskoi zhizni Turkestana: avtoref. dis. ... kand. ist. nauk* [The road Tashkent — Orenburg and its place in the socio-economic life of Turkestan. Abstr. Cand. Dis.]. Tashkent, 2010. 30 p. (In Russian)

30. Fortunatov V. V. Finansirovanie zheleznodorozhnogo stroitel'stva v dorevolutsionnoi Rossii: znachenie istoricheskogo opyta v kontekste sovremennykh sporov [Financing the railway construction in pre-revolutionary Russia: significance of the historical experience in the context of present day disputes]. *Izvestiya Peterburgskogo universiteta putei soobshcheniya — Proceedings of Petersburg Transport University*, 2013, no. 2, pp. 222—226. (In Russian)

31. Fursov V. N., Testov V. N. Vozvedenie i funktsionirovanie transkaspiskoi magistrali v 80-kh — nachale 90-kh gg. XIX v. [Construction and operation Trans-Caspian railway in the 80's — early 90's XIX c.]. *Nauchnye vedomosti Belgorodskogo gosudarstvennogo universiteta. Ser. Istoriya. Politologiya — Belgorod State University Scientific Bulletin. History. Political Science*, 2013, no. 15 (158), pp. 113—118. (In Russian)