

## ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ИСТОРИЯ

УДК 94(575.4):625.1  
ББК 63.3(5Тур)+39

### **Частный капитал в процессе железнодорожного строительства в Туркестане (70-е гг. XIX – начало XX в.)\***

*И.Б. Бочкарева*

Алтайский государственный университет (Барнаул, Россия)

### **Private Capital in the Railway Construction Process in Turkestan (70s of the 19<sup>th</sup> -Early 20<sup>th</sup> Centuries)**

*I.B. Bochkareva*

Altai State University (Barnaul, Russia)

Государство и частный капитал, преимущественно иностранный, являлись основными акторами в процессе создания российской железнодорожной сети в пореформенный период. В то же время в Туркестане российское правительство долгое время сознательно сдерживало частные инициативы в сфере железнодорожного строительства, не давая частному капиталу наряду с государством приобрести качества актора. Хотя правительство придерживалось курса на строительство железных дорог в регионе на средства казны, с 1870-х гг. в его адрес регулярно поступали ходатайства на право создания железных дорог на условиях частной концессии. В статье рассматривается содержание частных железнодорожных проектов и характер концессионных прав, которые запрашивали предприниматели у правительства. Следует вывод о том, что в большинстве своем эти проекты предваряли решения государства о строительстве той или иной железнодорожной линии в Туркестане, как в случае с продлением линии Закаспийской железной дороги от Самарканда до Ташкента и Андижана. В этом отношении частная инициатива играла роль своего рода фактора в процессе принятия государством решений о дальнейших направлениях развития железнодорожной сети региона.

The state and private capital, mainly foreign, were the main actors of Russian railway network creating process in the post-reform period. At the same time, in Turkestan, the Russian Government consciously discouraged private initiatives in the field of railway construction for a long time, preventing private capital from acquiring the quality of an actor along with the state. Although the government maintained a policy of building railways in the region at the Treasury expense, since the 1870s it has regularly received applications for the right to build Railways on the terms of private concessions. The article examines the content of private railway projects and the nature of concession rights that entrepreneurs requested from the government. The author comes to the conclusion that most of them preceded the state's decisions on the railway line construction in Turkestan, as in the case of the Trans-Caspian railway line extension from Samarkand to Tashkent and Andijan. In this regard, private initiative played a role as a factor in the state's decision - making process on the further development of the region's railway network.

---

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

**Ключевые слова:** Российская империя, Туркестан, частная инициатива, железные дороги, модернизация.

**Key words:** the Russian Empire, Turkestan, private initiative, railways, modernization.

DOI 10.14258/izvasu(2020)5-01

Положение, что отличительной чертой российского варианта модернизации являлась акторская роль государства, которое рассматривало железнодорожное строительство в качестве одного из основных направлений своих модернизационных усилий, достаточно полно раскрыто в историографии на теоретическом материале и на примере строительства отдельных дорог [1–3]. Роль частного капитала, особенно в региональном измерении, изучена не так глубоко. Вместе с тем железнодорожное строительство в Туркестане имело свои специфические особенности, к числу которых относится особый подход государства к участию частного капитала в строительстве железных дорог в крае, который в 1890-е гг. вылился в курс фактического сдерживания частной инициативы в этой сфере. В статье рассмотрены частные проекты по строительству железных дорог в Центральной Азии и роль частной инициативы в развитии современных коммуникаций в регионе.

Конец 1860-х – 1870-е гг. – первый период интенсивного железнодорожного строительства в России. Хотя в это время Российская империя еще не завершила процесс присоединения Центральной Азии, вопрос о необходимости соединения региона железной дорогой с европейской частью России был поднят и обсуждался на государственном уровне. Генерал-губернатор Туркестанского края К. фон Кауфман, активный сторонник соединения Туркестана железной дорогой с Европейской Россией, в начале 1870-х гг. в докладе на имя императора отмечал, что «в экономическом отношении железная дорога в Ташкент облегчит сбыт местных произведений, притянув в край капиталы, разовьет его естественные богатства, и со временем усилением хлопкового производства будет немало содействовать освобождению России от коммерческой зависимости от иностранцев» [4, л. 1]. Аргументация в пользу строительства железной дороги, приведенная Кауфманом, оставалась актуальной на протяжении последующих десятилетий и неоднократно повторялась в разных записках и ходатайствах, поскольку отражала объективно взаимодополняемый характер торгового обмена между Туркестаном и Россией.

Однако в обозначенный период в России существовал дефицит производственных капиталов, как государственных, так и частных, которые можно было направить на строительство современной инфраструктуры. Российские предприниматели, точнее купцы, ограничивались тем, что составляли

записки в адрес правительства с обоснованием важности строительства дороги для развития торговли в регионе. Министр финансов М.Х. Рейтерн в 1876 г. в записке «О мерах к развитию в России рельсового производства» отмечал: «...железные дороги наши строились преимущественно на иностранные капиталы и, конечно, без помощи последних не могут строиться в будущем» (цит. по: [1, с. 191]). Чтобы привлечь иностранных инвесторов в Россию, правительство предоставляло частным концессионерам правительственные гарантии в 4–5% дохода на облигационный капитал компании, если в ходе эксплуатации железная дорога будет нерентабельна или приносить доход меньше заявленного гарантированного процента. Правительственные гарантии были весьма привлекательным условием ведения коммерческой деятельности и залогом успешной реализации какого-либо проекта.

Одним из первых, кто вышел на российское правительство с предложением получения концессии на строительство железной дороги в Центральной Азии, был французский инженер и дипломат Фердинанд де Лессепс. По его замыслу железная дорога должна была носить трансконтинентальный характер, пройти от Оренбурга через Самарканд до Пешавара и соединить Европу с Индией через российскую сеть железных дорог. В 1872 г. Лессепс передал свои предложения через российского посла в Стамбуле Н.П. Игнатьева российскому правительству, предлагая для проведения изысканий на местности и подготовки проекта образовать общество посредством публичной подписки. У правительства он, в свою очередь, просил гарантии возврата средств, которые будут потрачены на изыскания. Однако министр финансов М.Х. Рейтерн, ознакомившись с предложением, усомнился в целесообразности этого проекта и отметил, что на данный момент даже железная дорога, соединяющая Сибирь с европейской частью России, не вошла в число приоритетных направлений в планах правительства, а строительство дороги не только в Индию, но и Среднюю Азию преждевременно. В этой связи тратить средства на изыскания по линии, которая еще долго не будет построена, нецелесообразно [5, л. 11]. Кроме того, министр финансов высказал мнение, что транзитный характер дороги может создать вызовы для российской промышленности, развивающейся при помощи протекционизма и опеки государства [5, л. 13]. Министр путей сообщения граф А.П. Бобринский также дал отрицательное заключение

ние по проекту де Лессепса. Его аргументация была схожа с позицией М.Х. Рейтерна в том, что реализация проекта потребует больших затрат и неизбежного подключения к нему государства, так как «в противном случае подписка была бы безуспешна, чему доказательством служит изведенная на опыте трудность сбыта негарантированных акций большей части наших железнодорожных обществ» [6]. В то же время выгодность его для России на текущий момент сложно оценить, учитывая высокую степень риска реализации проекта. Риски Бобринский видел «в чрезвычайно малом населении края, через который дорога проводится, и при том таком населении, которое по своей дикости враждебно относится к новому пути, создавая почти на каждом шагу затруднения, убытки; в безводности края и недостатке в оном не только необходимых для дороги материалов, но даже и для продовольствования людей и скота»; в необходимости вести дипломатические переговоры с другими государствами [6].

Хотя проект Лессепса получил широкую огласку и обсуждался как в российской, так и европейской печати, в конечном итоге Комитет железных дорог при Кабинете министров принял решение отклонить предложение Лессепса о проведении железной дороги в Индию. В российском правительстве возобладала точка зрения, что данный проект коммерчески рискованный и ляжет дополнительной нагрузкой на российский бюджет, который уже был отягощен выплатами по гарантированным правительством займам (облигациям) частных железнодорожных обществ, а в случае его реализации создаст угрозу экономическим интересам России в Центральной Азии.

Однако вопрос о строительстве железной дороги в Туркестан сохранился в официальном дискурсе Российской империи и стал объектом серьезного обсуждения и исследования. Параллельно с проектом де Лессепса, в 1873–1875 гг. генерал-майор саперных войск, инженер К.С. Безносиков по указанию К.П. Кауфмана провел изыскания на местности в Степном крае и Туркестане с целью изучения условий строительства железной дороги в Туркестан. Безносиков подготовил, пожалуй, наиболее технически обоснованный на тот момент проект дороги от Оренбурга в Ташкент. Целесообразность этого направления подтвердили научные экспедиции, организованные в 1877, 1878, 1879 гг. приказом правительства Российской империи для определения лучших направлений центральноазиатской железной дороги [3].

Но в 1880 г. правительство без длительных предварительных обсуждений решает строить железную дорогу совсем в другом направлении, в Закаспийской области, от Михайловского залива Каспийского моря до Кызыл-Арвата. Мотивом принятия решения о строительстве Закаспийской железной до-

роги стали соображения сугубо военно-стратегические. По дороге должны были подвозить войска, боеприпасы и продовольствие с Кавказа для обеспечения проведения второго ахалтекинского похода 1880 г. под руководством М.Д. Скобелева с целью взятия Геок-тепе и присоединения туркменских племен. Дорога не успела сыграть предназначенной роли в успехе похода Скобелева, но было решено продолжить ее строительство для обеспечения стратегических интересов империи в регионе: удержания Туркестана в сфере влияния России и создания противовеса Великобритании (см. подробнее [7]). По этим соображениям, а также исходя из вопроса престижа империи, государство с начала 1880-х гг. придерживалось курса не привлекать частные капиталы в строительство Закаспийской военной железной дороги, чтобы не зависеть от частных компаний, тем более с участием иностранного капитала, в вопросах управления дорогой. Поэтому с момента строительства Закаспийская дорога находилась в ведении Военного министерства и строилась на средства казны. Однако подходы правительства к вопросу железнодорожного строительства в Туркестане не исключали того факта, что ходатайства и прошения от частных лиц о предоставлении концессий на строительство железных дорог появлялись с завидной регулярностью, особенно когда Закаспийская дорога, помимо стратегического, стала приобретать и экономическое значение.

Это произошло, когда железная дорога была доведена в 1888 г. через Бухару до Самарканда, крупного экономического центра Туркестана, расположенного в земледельческом оазисе долины реки Зеравшан. С появлением в Самарканде железнодорожного сообщения кардинально изменился характер и направление товарных перевозок между Туркестаном и европейской частью России, прежде всего за счет сокращения в несколько раз сроков доставки товаров<sup>1</sup>. В 1888 г. по Закаспийской железной дороге было вывезено в Россию 1 млн 167 тыс. пудов хлопка, тогда как караванным путем на Оренбург – 420 тыс., на следующий год по железной дороге вывезено 1 млн 699 тыс. пудов хлопка, на верблюдах 345 тыс. пудов [8, с. 921]. Спрос на туркестанский хлопок и другое сельскохозяйственное сырье со стороны российской промышленности, который мог быть удовлетворен путем дальнейшего развития сети железных дорог, сразу активизировал частнокапиталистическую инициативу. Первое ходатайство о строительстве железной дороги от Самарканда до Ташкента на условиях частой концессии представил в 1890 г. в Министерство путей сообщения князь М.И. Хилков, будущий министр путей сооб-

<sup>1</sup> Семь суток занимала доставка грузов из Самарканда через Баку до Москвы против двух месяцев доставки товаров караванным путем на верблюдах до Оренбурга.

щения. В 1892–1893 гг. в Министерство путей сообщения поступило три ходатайства о предоставлении концессии на строительство железнодорожной ветки от Самарканда до Коканда. Одно из них, от генерал-лейтенанта Глуховского, предполагало учреждение Российского общества Среднеазиатских железных дорог, включая Самарканд-Кокандскую, с правительственной гарантией в 4,5% [9, с. 270]. Интерес частных инвесторов к строительству железнодорожной ветки от Закаспийской дороги в Ферганскую область объяснялся тем, что Фергана была основным районом выращивания хлопка в крае, а Коканд – крупнейшим рынком хлопковой торговли. Коммерческая целесообразность строительства любой железной дороги обосновалась прежде всего тем, сможет ли хозяйство района обеспечить дорогу грузами в количестве, достаточном для ее рентабельности. В случае с Ферганской областью таких сомнений не возникало, потому что основной объем хлопка на Закаспийскую дорогу поставлялся оттуда, при этом были условия повышения производительности хлопководства.

Правительство, следуя сложившемуся курсу развивать железные дороги в крае на средства казны, не поддержало эти ходатайства. Но позиция властей в 1890-е гг. определялась не только стратегическим значением региона, в 1893 г. в экономике и железнодорожном строительстве России началась «эпоха Витте». Как министр финансов С.Ю. Витте считал, что государство «должно устранять неблагоприятные условия, стесняющие экономическое развитие страны и возбуждение духа здоровой предприимчивости» [10, с. 593] путем использования государственного бюджета для финансирования экономики страны и увеличения капитальных вложений в хозяйство. Незрелость сети железных дорог виделась как основное препятствие поступательного развития страны, в результате при Витте впервые была поставлена и реализована задача строительства железных дорог, главным образом в Сибири и Центральной Азии, за счет бюджетных ресурсов [10, с. 597]. В мае 1895 г. было утверждено положение Соединенного присутствия Кабинета министров и департамента государственной экономии Госсовета о сооружении на средства казны железной дороги от Самарканда до Ташкента с ветвью на Андижан.

К 1898 г. этот участок дороги был построен, и на следующий год Закаспийская военная железная дорога была переименована в Среднеазиатскую железную дорогу<sup>1</sup> и передана из Военного министерства в ведение Министерства путей сообщения. Вместе

с тем Среднеазиатская дорога имела слабые стороны своего позиционного положения, затрудняющие решение задач поступательного развития торговли и интеграции Туркестана в российскую экономику. Речь в первую очередь идет о том, что дорога не была связана с общероссийской сетью железных дорог. Появление железной дороги в Ташкенте вновь актуализировало вопрос о подключении Среднеазиатской дороги через Ташкент к общероссийской сети.

При этом выявился некий конфликт интересов местных предпринимательских сообществ по вопросу направления будущей дороги от Ташкента. Так, представители торгового и промышленного капитала Коканда подали докладную записку министру путей сообщения князю М.И. Хилкову по случаю его пребывания в Туркестане в 1898 г. с обоснованием необходимости строительства железной дороги Оренбург – Ташкент как наиболее полно отвечающей экономическим интересам Ферганской области. В записке отмечалось: «Торговый и промышленный класс г. Коканда, в котором главным образом сосредоточены многомиллионные обороты Ферганской области, чувствует неудобства, происходящие оттого, что все грузы Ферганы, экспортируемые и импортируемые, перевозятся весьма кружным путем, прерываемым при том морем, которое в прибрежных частях замерзает и близ таких портов как Петровский. Задержка грузов, произошедшая в прошлом году, по причине завалов их в Красноводске, а также вследствие повреждения Амударьинского моста, причинила местной торговле неисчислимый вред. <...> Устройство дороги Ташкент – Оренбург, как наиболее кратчайшей, устранит все упомянутые выше затруднения. Туркестанский край, и особенно Фергана, делается местом сбыта дешевого хлеба, привозимого с Севера, после чего большая часть Туркестанских земель может быть предоставлена под культуру таких ценных продуктов как хлопок» [11, л. 2].

Параллельно городская дума города Верный обратилась к Хилкову с прошением «ходатайствовать перед правительством о проведении соединительной железной дороги между Сибирским путем и Среднеазиатским от Ташкента через Семиречье и Верный» [11, л. 11]. Целесообразность строительства железной дороги в данном направлении обосновывалась преодолением хозяйственной замкнутости Семиречья, превращением его в район торгового зернового хозяйства, что позволит южным областям Туркестана специализироваться на хлопке. Приведенные ходатайства в целом отражали суть содержания дискурса о железнодорожном строительстве в регионе в начале XX в., который, в свою очередь, определялся объективно складывающимися потребностями развития регионального и общероссийского рынков. В действительности, построенная

<sup>1</sup> В имперский и советский периоды территория Туркестана в географическом отношении называлась Средняя Азия, что нашло отражение в названии институтов. В настоящее время более распространенным является определение Центральная Азия.



в 1906 г. Ташкентская железная дорога и законченная уже в 1920-е гг. Туркестано-Сибирская магистраль выступили своего рода «осями роста» для городов и районов, через которые они проходили.

Закономерно, что частные инвесторы по-прежнему проявляли интерес к сфере железнодорожного строительства в Центральной Азии. С 1899 по 1902 г. в департамент железных дорог Министерства финансов на рассмотрение поступило четыре запроса о предоставлении права на строительство железных дорог в Центральной Азии. Инициаторами трех из них были российские подданные (инженер Л.О. Югович, барон П.М. Сердобин, барон В. Рокасовский), один запрос поступил от члена Британского парламента Ф. Хорнера. Условия запрошенных концессий были достаточно стандартными. Все они включали положение о предоставлении правительственной гарантии на облигационный капитал в размере в среднем 4%, при этом доля гарантированных государством облигаций в уставном капитале общества составляла почти 90% по отношению к акционерному<sup>1</sup>. Таким образом, частные инвесторы по-прежнему стремились максимально подстраховаться и переложить коммерческие риски на государство. Помимо этого, «испрашивалось право бесплатного отчуждения казенных земель, беспшлинного или льготного провоза из-за границы рельсов и других материалов, право вносить строительный капитал не сразу, а по частям» [11, л. 50].

Но по сравнению с 1870-и гг. в 1890-е гг. позиция правительства по отношению к частным железнодорожным компаниям поменялась. Помимо масштабных государственных вложений в строительство новых дорог, Витте взял курс на национализацию дорог путем выкупа частных железных дорог в казну с целью унификации системы управления и тарифов на железнодорожные перевозки. В этой связи правительство с меньшей готовностью предоставляло гарантии на многомиллионные проекты частных компаний. Витте писал военному министру по поводу одной из концессий: «...что касается условий, предложенных бароном Сердобиним, то не могу признать их соотношение между акционерным и облигационным капиталом 1 к 9, гарантию всего облигационного капитала и прочее приемлемым» [11, л. 31]. Направления железных дорог, предлагаемых к постройке, соответствовали сложивше-

муся представлению о необходимости соединения Ташкента, с одной стороны, с Европейской Россией через Оренбург, с другой – с Сибирью, через города Верный, Семипалатинск, Барнаул, ст. Поломошная (Сибирской ж.д.). Но поскольку с 1899 г. велись правительственные технические и экономические изыскания по направлению дороги Ташкент – Оренбург, а 21 апреля 1901 г. Николай II окончательно одобрил проект строительства этой железной дороги, то частные предприниматели сконцентрировали свое внимание на сибирском направлении. Хотя все вышеперечисленные частные проекты железнодорожного строительства в Центральной Азии были отклонены С.Ю. Витте, спустя десять лет частный капитал все же был допущен в сферу железнодорожного строительства в регионе в связи с возвращением правительства к практике более широкого привлечения частных инвестиций в эту сферу. В 1913 г. было образовано акционерное общество Семиреченской железной дороги, которая в последующем стала частью Турксиба.

Таким образом, частный капитал был допущен в сферу железнодорожного строительства в Туркестане под конец имперского периода. Несмотря на то, что с конца 1960-х гг. в адрес российского правительства регулярно поступали ходатайства на право строительства железных дорог в регионе на условиях частной концессии, правительство сознательно сдерживало частные инициативы в этой сфере по причинам стратегического и экономического характера, предпочитая строить Среднеазиатскую и Ташкентскую железные дороги за счет средств казны. Анализ содержания проектов частных лиц по вопросу строительства железных дорог в Туркестане показывает некую закономерность: в большинстве своем они предвзято решали вопросы строительства той или иной железнодорожной линии. В этом отношении частный капитал хотя и не выступал актором развития сети железных дорог в регионе, но играл роль своего рода фактора в процессе принятия решений, актуализируя вопрос о строительстве железных дорог в соответствующих государственных инстанциях. Само появление проектов концессий на строительство железных дорог в Туркестане было для правительства показателем экономической обоснованности железнодорожной линии, поскольку частные предприниматели исходили из коммерческой целесообразности дороги.

<sup>1</sup> Инженер Югович в октябре 1900 г. представил ходатайство о разрешении строительства железной дороги, соединяющей Сибирскую железную дорогу со Среднеазиатской через Барнаул, Семипалатинск, Сергиополь, Верный, Аулиеата, Ташкент. Стоимость строительства определена в 180 млн руб., из них 157 млн 500 тыс. руб. должны были быть гарантированы правительством (4% облигации). Срок владения дорогой – 81 год, право выкупа государством – через 30 лет [11, л. 102].

### Библиографический список

1. Гиндин И.Ф. Государственный банк и экономическая политика правительства. М., 1960.
2. Акторы российской имперской модернизации (XVIII – начало XX в.): региональное измерение. Екатеринбург, 2016.
3. Тогаева А.З. Дорога Ташкент – Оренбург и ее место в социально-экономической жизни Туркестана : автореф. дис. ... канд. ист. наук. Ташкент, 2010. URL: <http://netess.ru/3istoriya/269295-1-6251-575-09-togaeva-anoroy-zayniddinovna-zheleznaya-doroga-tashkent-orenburg-mesto-socialno-ekonomicheskoy-zhizni-tur.php>.
4. РГИА (Российский государственный исторический архив). Ф. 954. Оп. 1. Д. 126.
5. РГИА. Ф. 268. Оп. 1. Д. 230.
6. Письмо министра путей сообщения генерал-лейтенанта графа А.П. Бобринского в Министерство иностранных дел о проекте Ф. Лессепа. URL: [http://www.vostlit.info/Texts/Dokumenty/Indien/XVIII/1780-1800/Russ\\_ind\\_19/41-60/58.phtml?id=15830](http://www.vostlit.info/Texts/Dokumenty/Indien/XVIII/1780-1800/Russ_ind_19/41-60/58.phtml?id=15830).
7. Бочкарева И.Б. Железнодорожное строительство в стратегии Российской империи по освоению Туркестана // Известия Алтайского гос. ун-та. 2019. № 5(109).
8. Вестник финансов, промышленности и торговли. 1892. № 39.
9. Путеводитель по Туркестану и железным дорогам Среднеазиатской и Ташкентской / под ред. А.И. Дмитриева-Мамонова. СПб., 1913.
10. Витте С.Ю. Собрание сочинений и документальных материалов. Т. 1, кн. 2, ч. 2. М., 2006.
11. РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 695. О соединении Сибирской железной дороги со Среднеазиатской (1898–1903 гг.).