



DOI: <https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2023.4.11>

UDC 314(092)
LBC 62.3(4Каз)-210.6



Submitted: 13.12.2021
Accepted: 25.02.2022

THE SIGNIFICANCE OF THE ORENBURG – TASHKENT RAILWAY FOR THE SOCIO-ECONOMIC DEVELOPMENT OF THE TURKESTAN REGION

Yrysbek K. Omarbayev

Science Service Scientific Research Center, Astana, Republic of Kazakhstan

Gulzhamal T. Zhorayeva

Akhmet Yassawi International Kazakh-Turkish University, Turkestan, Republic of Kazakhstan

Ardak A. Nurmukhambetov

T.K. Zhurgenov Kazakh National Academy of Arts, Almaty, Republic of Kazakhstan

Abstract. *Introduction.* The article is devoted to the analysis of the significance of the Orenburg – Tashkent railway in the socio-economic life of the Turkestan region. This railway line is considered as a mechanism that opened the way for the entry of the region into capitalist relations. The purpose of the work is to define the impact of socio-economic changes resulting from the construction of the railway on the development of the region. *Methods and materials.* The research is based on the principles of objectivism and historicism, which reject dogmas and concepts and do not align with any political ideology. As a result of working with republican and regional archival funds, the authors introduced new statistical data concerning the construction and operation of the railway into scientific circulation. *Analysis.* Among other regions of the empire, Turkestan is distinguished by its geographical and socio-economic character. There is a reason to believe that before the construction of the railway, there were no cities in this region where large production facilities were concentrated. The vast majority of residents led a semi-nomadic lifestyle. It was difficult for the peasants to get their goods transported to other consumer environments. It can be argued that this development trend has changed dramatically with the construction of this railway. Due to the activity of the railway, the export-import potential of the region has increased. Turkestan has received ample opportunities to export salt, cotton, santonin, wool, and various types of dried fruits. *Results.* As a result of the research work, a peculiar approach to the factors that contributed to the construction of the Orenburg – Tashkent railway was revealed. As one of them, it is concluded that the factor of the construction of the highway was carried out not because of competition between the British and Russian Empires (as noted in many studies), but with the aim of involving an isolated part of the empire in integration processes. In general, the railway line had a significant impact on the transition of the region from old feudal relations to a partial agrarian-industrial form. *Authors' contribution.* Y.K. Omarbayev is the author and organizer of the idea of implementing this scientific work. He outlined the purpose and objectives of the article. G.T. Zhoraeva, was engaged in the collection, classification, and analysis of archival documents that make up the main source base of the article. In addition, under her leadership, a comparative analysis of scientific papers devoted to the construction and commissioning of the Orenburg – Tashkent railway was carried out. The author classified the available scientific publications by historical periods and sought to determine their historical and ideological directions. A.A. Nurmukhambetov worked with historical facts and photo documents within the framework of the topic and conducted a comparative analysis of differences between the statistical data reflected in other publications on the history of the construction of the Orenburg – Tashkent railway.

Key words: Orenburg – Tashkent railway, Turkestan region, Syrdarya region, Central Asia, socio-economic factor, railway lines.

Citation. Omarbayev Y.K., Zhorayeva G.T., Nurmukhambetov A.A. The Significance of the Orenburg – Tashkent Railway for the Socio-Economic Development of the Turkestan Region. *Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya 4. Istoriya. Regionovedenie. Mezhdunarodnye otnosheniya* [Science Journal of Volgograd State University. History. Area Studies. International Relations], 2023, vol. 28, no. 4, pp. 144-155. (in Russian). DOI: <https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2023.4.11>

ЗНАЧЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ОРЕНБУРГ – ТАШКЕНТ ДЛЯ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ТУРКЕСТАНСКОГО КРАЯ

Ырысбек Курбанбекович Омарбаев

Научно-исследовательский центр «Science Service», г. Астана, Республика Казахстан

Гулжамал Толегеновна Жораева

Международный казахско-турецкий университет им. Х.А. Ясави, г. Туркестан, Республика Казахстан

Ардак Амангельдиевич Нурмухамбетов

Казахская национальная академия искусств им. Т.К. Жургенова, г. Алматы, Республика Казахстан

Аннотация. *Введение.* Статья посвящена анализу значения железной дороги Оренбург – Ташкент в развитии социально-экономической жизни Туркестанского края. Данная железнодорожная линия рассматривается как механизм, открывший путь к вступлению края в капиталистические отношения. Цель работы направлена на определение влияния социально-экономических изменений, сложившихся в результате строительства железной дороги, на развитие региона. *Методы и материалы.* Методологическую основу исследования составляют принципы объективизма и историзма, не принадлежащие ни к какому политическому кругу и отказывающиеся от различных догм и концепций. В результате работы с республиканскими и региональными архивными фондами авторы ввели в научный оборот новые статистические данные, касающиеся строительства и эксплуатации железной дороги. *Анализ.* Среди других регионов империи Туркестан отличается своим географическим и социально-экономическим характером. Есть основания полагать, что до строительства железной дороги в этом регионе не было городов, где были сосредоточены крупные производственные объекты. Подавляющее большинство жителей вели полукочевой образ жизни. Крестьянам было трудно добиться перевозки своих товаров в другие потребительские среды. Можно утверждать, что данная тенденция развития резко изменилась со строительством железной дороги. В связи с функционированием железной дороги увеличился экспортно-импортный потенциал региона. Туркестан получил широкие возможности по экспорту соли, хлопка, сантонина, шерсти и разных видов сухофруктов. *Результаты.* В ходе исследовательской работы был выявлен своеобразный подход к факторам, способствовавшим строительству железной дороги Оренбург – Ташкент. Делается вывод о том, что фактор строительства магистрали осуществлялся не из-за конкуренции между Британской и Российской империями (как отмечалось во многих исследованиях), а с целью вовлечения в интеграционные процессы изолированной части империи. В целом железнодорожная линия оказала существенное влияние на переход края от старых феодальных отношений к частичной аграрно-индустриальной форме. *Вклад авторов.* Ы.К. Омарбаев является автором и организатором идеи реализации данной научной работы, он также обозначил цели и задачи написания статьи. Г.Т. Жораева занималась сбором, классификацией и анализом архивных документов, составляющих основную источниковую базу статьи. Кроме того, под ее руководством был проведен сравнительный анализ научных трудов, посвященных строительству и вводу в эксплуатацию железной дороги Оренбург – Ташкент. Автор классифицировал имеющиеся научные публикации по историческим периодам и стремился опрелделить их историко-идеологические направления. А.А. Нурмухамбетов работал с историческими фактами и фотодокументами в рамках темы, провел сравнительный анализ различий между статистическими данными, отраженными в других публикациях, посвященных истории строительства железной дороги Оренбург – Ташкент.

Ключевые слова: железная дорога Оренбург – Ташкент, Туркестанский край, Сырдарьинская область, Центральная Азия, социально-экономический фактор, железнодорожные линии.

Цитирование. Омарбаев Ы. К., Жораева Г. Т., Нурмухамбетов А. А. Значение железной дороги Оренбург – Ташкент для социально-экономического развития Туркестанского края // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 4, История. Регионоведение. Международные отношения. – 2023. – Т. 28, № 4. – С. 144–155. – DOI: <https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2023.4.11>

Введение. Вопрос о соединении Туркестанского края железнодорожным путем с центральной частью России был поставлен сразу же после образования Туркестанского генерал-губернаторства в 1867 году. В 1874 г. была создана специальная железнодорожная комиссия под руководством первого генерал-губернатора Туркестана К.П. Кауфмана. Главной целью комиссии было изучение маршрута короткого пути, соединяющего Оренбург и Ташкент [8, с. 26]. До начала строительства в 1900 г. было предложено несколько линий дорог, которые связывали Центральную Россию с Туркестаном. В качестве проекта обсуждалось и Западно-Сибирское направление, в котором предусмотрено присоединение к Туркестану через Тюмень и Акмолинск [5, с. 14]. Но в итоге железнодорожное сообщение между Оренбургом и Ташкентом было поддержано императором.

На наш взгляд, намечено несколько задач строительства железной дороги Оренбург – Ташкент. В качестве первой из них можно выдвинуть обеспечение обороноспособности Туркестанского военного округа. Вторая – повышение уровня отстающего в социально-экономическом развитии Туркестанского края. С нашей точки зрения, несмотря на преобладание выводов о первом факторе, роль второго фактора является высокой.

В 1900 г., когда началось строительство железной дороги Оренбург – Ташкент, в состав Туркестанского генерал-губернаторства входили 5 областей: Семиреченская, Сырдарьинская, Самаркандская, Ферганская, Закаспийская. Железнодорожная линия проходила в основном по территории Сырдарьинской области. Ход ее строительства на этом участке и его результаты сыграли большую роль в социально-экономическом плане. Завершение строительства привело к формированию новых населенных пунктов в Сырдарьинской области и диверсификации труда [4, с. 15; 13, с. 79]. Эффективность его хозяйственно-экономических и социальных следов можно увидеть и сегодня.

Обсуждение. Роль железной дороги Оренбург – Ташкент, ставшей одним из первых символов прихода элементов индустриального общества в Центральную Азию, от-

носится к числу слабоизученных тем в историографии. Многие исследователи признают, что строительство данной железной дороги являлось не только политико-идеологическим приоритетом, но и движущей силой социально-экономического развития края [9, с. 63; 31, с. 1655]. Одним из первых проанализировал проект маршрута строительства железной дороги Оренбург – Ташкент К.С. Безносиков [5], назвав его более коротким и дешевым.

Одним из исследователей, сформировавших после завершения строительных работ концептуальное мнение о результатах и перспективах, является М.Л. Юдин [30]. Он дал оценку первым доходам железнодорожной линии, поступившим в государственную казну, и дал прогноз на ее будущие показатели роста. В целом следует отметить, что М.Л. Юдин является первым исследователем, обосновавшим научное понимание роли железной дороги Оренбург – Ташкент в социально-экономическом развитии Оренбургского и Туркестанского краев.

П.П. Мигулин утверждал, что все железнодорожные линии в Российской империи строились за счет государственной казны. Автор обосновывает закономерность того, что вкладываемый в железнодорожную отрасль капитал должен служить интересам государства [17].

В обосновании суждений относительно разработки проекта расширения в восточном направлении железной дороги Оренбург – Ташкент и ее перспектив в развитии края следует отметить труд С.Н. Велецкого [8]. В своей работе он указывает, что расширение железнодорожной линии в восточном направлении позволит улучшить социально-экономический потенциал нескольких населенных пунктов и малых городов Туркестана.

Методы и материалы. Исходя из темы исследования и характера материалов, источников, их можно разделить на несколько групп:

– основную часть материалов, относящихся к теме, представляют материалы Центрального государственного архива Казахстана (г. Алматы, Казахстан) и Центрального государственного архива Узбекистана (г. Ташкент, Узбекистан). Типы документов в основном характеризуются письмами и приказами

канцелярии генерал-губернатора Туркестана, а также другими документами;

– материалы и документы Туркестанского городского государственного архива (г. Туркестан, Казахстан), в которых в основном сохранились сведения о строительстве железнодорожных станций и разъездов. Особенно ценными являются данные о деятельности водонапорных башен, предназначенных для заправки поездов. Также большой интерес представляют архивные источники о строительных работах железнодорожных мостов, возведенных в тот период.

При написании статьи был использован метод классификации по анализу сведений, содержащихся в приказах и распоряжениях Туркестанского генерал-губернаторства и канцелярии Сырдарьинской области о строительстве в крае новых предприятий и производств. Кроме того, при изучении социально-экономических процессов в обществе, возникших в результате строительства и функционирования железной дороги Оренбург – Ташкент, авторы руководствовались современными междисциплинарными методами исторической науки, такими как метод диахронического анализа, полипарадигмальный и др.

Анализ. В ходе анализа историографии, посвященной истории строительства данной железной дороги, исследовательские работы можно разделить на 3 периода по хронологическому направлению: 1) дореволюционный; 2) советский; 3) современность. Для историографии дореволюционного периода важное значение имели пути поиска методов управления и принципов развития железнодорожного хозяйства Российской империи. Направления исследований дореволюционных авторов основаны на концепции государственности. То есть железнодорожный транспорт должен функционировать в соответствии с политико-идеологическими интересами государства. Однако в контексте данного вопроса среди авторов преобладают противоречивые взгляды. В них прослеживаются взаимные разногласия по сравнению методов ведения железнодорожного хозяйства в Российской империи с другими странами. Например, А. Борзенко [7], анализируя возникновение железных дорог в России и принципы государственной железнодорожной политики, показывает ее

аналогичные стороны с политикой французского правительства.

Труды И.С. Блиоха [6] и А. Радцига [18] посвящены анализу влияния путей сообщения на экономику и хозяйство в соответствующих регионах. Они доказали, что ускорение перевозок в регионе, сближение производств и рынков сбыта стимулировали развитие земледелия, скотоводства, ремесел, промышленности. Авторы отметили стратегическое значение железных дорог в сохранении обороноспособности Российской империи.

В тщательном анализе экономических аспектов железнодорожной сети Оренбург – Ташкент имя Т.А. Хворостанского занимает особое место [24]. Данный исследователь отметил, что на рост экспорта пшеницы, хлеба, мучных изделий, транспортированных через Оренбург в 1910–1911 гг., повлияло строительство Ташкентской железной дороги. Кроме того, внес ряд предложений по повышению эффективности использования данной железнодорожной сети.

Таким образом, историография дореволюционного периода отличается научно-практическим характером. В этих трудах подробно проанализированы оптимальные проекты строительства железных дорог, изучены природно-экономические ресурсы, вклад железнодорожных линий в социально-хозяйственное развитие отдельных регионов и государства в целом. При этом необходимо учитывать, что вышеперечисленные авторы являлись не только исследователями происходящих событий, но и их непосредственными участниками.

Очевидно, что на направление исследовательских работ советского периода оказало влияние идеологическая цензура партии. В них прослеживается стремление сопоставить успехи советской железнодорожной деятельности с работой железнодорожной системы в имперский период.

Но стоит отметить и положительные стороны советской историографии. Она отличается особым вниманием к изучению истории и деятельности отдельных железных дорог, в том числе железной дороги Оренбург – Ташкент. Изданные в советский период научные труды в виде монографий, учебников, сборников материалов приобретают большое

значение. Одним из них является труд Н.Д. Кондратьева, изданный в 1920-е гг. [15]. В данной работе автором проведен системный анализ экономической значимости транспортного сообщения в отдельных регионах. Но элементы описания недостатков власти прошлого исторического периода относились к обязательной позиции, в том числе злоупотребление властью, эксплуатация труда рабочих, профессиональная некомпетентность и др.

Одним из тех, кто серьезно занимался исследованием хозяйственно-экономического влияния железной дороги Оренбург – Ташкент, является А.В. Аксенов [1; 2]. В соответствии с научной конъюнктурой исследователь, отмечая, что строительство железной дороги вызвало развитие капиталистических отношений, пришел к выводу, что это привело также к эксплуатации населения и богатства Туркестанского края [1, с. 4].

Однако в своей кандидатской диссертации он оценил магистраль Оренбург – Ташкент как самостоятельное предприятие. По мнению автора, строительство железной дороги способствовало разрушению старых производственных отношений и поставило точку в многовековой феодальной и территориальной изоляции Центральной Азии [1].

В работе П.Н. Чернова подробно изложены критерии вклада данной железной дороги в экономическое развитие региона [27]. Следует отметить, что труд автора был посвящен 50-летию строительства железной дороги Ташкент – Оренбург.

В работах, опубликованных в 1960–1980-х гг., преобладает политический аспект. Проведены комплексные исследования влияния железнодорожного транспорта на политические события, происходившие в государстве. В частности, были рассмотрены вопросы эвакуации красных рабочих из зоны контрреволюционных сил, активности железнодорожников в процессе революции и др.

Во главе исследователей, занимавших критическую позицию в этот период, стоят имена С.Г. Струмилина [20], Т.М. Китаниной [14]. В своих работах они стремились объяснить тот факт, что железнодорожная политика имперского периода постоянно находилась в экономическом кризисе. По их мнению, строительство железных дорог сопровож-

далось элементами взяточничества, расточительности и т. д. [20, с. 35; 14, с. 59].

Отдельный интерес представляют работы М.Х. Асылбекова [3], исследовавшего влияние Первой русской революции 1905–1907 гг. на сознание железнодорожников в Западно-Сибирском, Туркестанском краях.

Анализируя историографию советского периода в контексте проблемы, мы убедились в том, что на нее было оказано сильное давление в политическом и идеологическом плане. Особенно много исследований в свете участия и вклада железнодорожников в революцию, создания партийных организаций на транспортных путях и модернизации дорог. Однако объем исследований относительно роли Оренбурга – Ташкента и других магистралей в социально-экономическом развитии отдельного региона – невелик.

Несмотря на то что на третьем этапе историографии не было такой идеологической цензуры, как в советское время, чрезмерная критика принципов прошлой историографии, политика колонизации, национальная эксплуатация и другие факторы привели к искажению объективности.

Можно убедиться в том, что функционирование железной дороги Оренбург – Ташкент и ее различное влияние на обслуживаемую территорию не стало комплексной темой современной историографии. Исследователями из России, Казахстана и Узбекистана были изданы работы, в которых данная тема рассматривалась косвенно.

В подавляющем большинстве работ преобладает подход к рассмотрению магистрали как политического инструмента. Особенно важно признать, что это характерно для центральноазиатских авторов.

Казахстанский исследователь Н.К. Исингарин [13] в своей монографии рассмотрел политико-экономические аспекты строительства магистрали Оренбург – Ташкент. По мнению автора, эксплуатация железной дороги позволила увеличить хозяйственно-производственный потенциал Туркестана.

Кроме того, в исследовании Г.Б. Избасаровой дана объективная оценка трудам отдельных чиновников царской администрации, внесших вклад в строительство железной дороги Оренбург – Ташкент [31]. Данная ис-

следовательская работа проводилась на основе анализа информации на страницах газет, административных постановлений и решений, касающихся строительства железной магистрали.

Исследования узбекских авторов Х. Зиеева [12] и А.З. Тогаевой [21] направлены на частичный анализ роли железной дороги в социально-экономическом развитии города Ташкента и Самаркандской области. Однако в указанных работах наблюдаются моменты преимущественного внимания к критическому анализу и отклонения от объективной оценки.

В работах российских авторов всесторонне рассмотрены политико-экономические факторы функционирования железных дорог в период империи, в том числе роль железной дороги Оренбург – Ташкент. Основной объект исследований В. Шперлинга [29] обоснован тем, что строительство железных дорог в империи связано с освоением ее пространства. Он также дал весомую оценку интенсивным коммуникациям между местной элитой (купцы, помещики, дворяне и т. д.) и системой власти в контексте строительства железных дорог.

Ф.Б. Шенк [28] придавал большое значение влиянию строительства железных дорог на англо-русское межимперское соперничество.

И.В. Волков [10], уделив внимание факторам железнодорожных связей в развитии российского Туркестана, проанализировал различия между имперским и советским периодами. Однако отметим, что в вышеуказанных работах значение железной дороги Оренбург – Ташкент в социально-экономическом развитии Сырдарьинской области не стало предметом специального исследования.

Результаты. В 1867 г. был завершен процесс вхождения Центральной Азии в состав Российской империи, произошло образование Туркестанского генерал-губернаторства [32, р. 185]. Перед царской администрацией стояла задача не только провести в крае реформы общественного образования и культуры, но и сформировать механизмы социально-экономического развития. Повышение социально-экономического потенциала Туркестана потребовало регулирования обеспечения

внешних связей. Ведь Туркестанский край уже много веков переживал цивилизационную изоляцию. В обществе существовали средневековые производственные подходы и социальные слои. На рынке труда сохранялись элементы рабовладельческой формы. Сельское хозяйство и ремесло носили примитивный характер. Пути формирования рабочего класса были закрыты [10, с. 93].

Вышеуказанные элементы отставания в развитии вызвали спрос на кардинальные изменения. Представители царской администрации ясно понимали, что первый шаг будет осуществлен путем восстановления связей с европейской частью России. В первую очередь поставлена задача увеличения экспортно-импортных возможностей региона [17, с. 61]. Туркестанский край считался благоприятным для развития производства хлопка, ковров, животноводческой продукции, но нуждался в импорте металла, леса, муки, промышленных изделий [18, с. 44]. Несомненно, проблема удовлетворения вышеуказанных потребностей подтолкнула к регулированию сферы коммуникации. С 1870-х гг. на правительственных заседаниях рассматривался вопрос о строительстве транспортного сообщения, связывающего Россию и Центральную Азию [23, с. 28–29].

Первой железнодорожной линией, связавшей Россию и Туркестан, стала Закаспийская военная железная дорога, получившая впоследствии название среднеазиатской. Среднеазиатская железная дорога протяженностью 2 368 км, полностью введенная в эксплуатацию в 1899 г., вызвала ряд трудностей для транспортного сообщения Центральной Азии и России [3, с. 56–57]. Первая из них заключалась в том, что слишком большая протяженность пути и трудности доставки грузов паромом из Красноводска в Баку были экономически не выгодны.

Царское правительство начало планировать создание экономически выгодного и короткого транспортного сообщения. Его реализация стала возможной в 1906 году. Под личным контролем императора Николая II царская администрация с 1900 г. взялась за проект строительства нового железнодорожного сообщения между Туркестаном и Россией [19, с. 23]. 10 мая 1901 г. началось строительство

железной дороги со стороны Оренбурга, 9 ноября – со стороны Ташкента. В сентябре 1906 г. железная дорога была официально введена в эксплуатацию [3, с. 57]. Протяженность железнодорожной магистрали, соединяющей Оренбург и Ташкент, составила 1 668 км. Вдоль железнодорожной линии были построены новые города и промышленные центры [19, с. 75].

Со строительством железной дороги улучшилось социально-экономическое положение населенных пунктов и малых городов (Актюбинск, Шалкар, Аральск, Перовск, Туркестан, Черняев) [8, с. 19]. Основные строительные работы железной дороги велись на территории Сырдарьинской области Туркестанского края, где было сооружено несколько железнодорожных разъездов и вокзалов. По архивным данным, в 1901–1906 гг. было построено 66 разъездов и 34 станции [25, л. 56]. Необходимо отметить, что они являются действующими и по сей день. Строительство вокзалов, станций и разъездов сопровождалось решением социально-хозяйственных вопросов на той территории. Вместе со строительством новых объектов появились водонапорные башни для заправки поездов (рисунок). Эти сооружения помогли решить проблему питьевой воды местного населения. Самое главное, что ход строительства железной дороги и его результаты сформировали новые профессии в

местном обществе Сырдарьинской области и вызвали диверсификацию труда. Наряду с привлечением на строительство железной дороги специалистов и рабочих из России, была сформирована группа рабочих из местных жителей. По данным канцелярии Сырдарьинской области за 1904 г., в строительстве железной дороги было задействовано около 6 000 человек из числа местного населения [27, с. 170]. Заработная плата им выплачивалась в виде товаров, таких как, например, сахар, чай, масло, мука и другие необходимые бытовые продукты. В 1905 г. в Казалинске было введено в эксплуатацию первое локомотивное депо на магистрали [25, л. 62].

В 1906 г. в Перовске была запущена работа депо веерного типа. В него были приняты на работу 24 человека из числа местных жителей [21, с. 43]. В 1906 г., после окончания основных строительных работ, появились дополнительные разъезды, станции. В 1907 г. была запущена станция Сауран, в 1908 г. – новый разъезд в селе Чернак близ города Туркестан [22, л. 33]. Появление новых железнодорожных пунктов усилило процесс урбанизации населения региона. Очевидно, что запуск железнодорожного сообщения привел к позитивному изменению социально-экономического положения Сырдарьинской области. На ее территории увеличены объемы инженерных строительных работ: вокзалов, мостов, водонапорных башен.



Водонапорная башня, построенная в 1903 г. на ст. Туркестан
Water tower built in 1903 at the station Turkestan

В 1906–1912 гг. на участке дороги между Перовском и Черняевым было введено в эксплуатацию дополнительно 18 мостов [27, с. 169] с целью защиты железной дороги от стихийных бедствий и обеспечения безопасности жизнедеятельности людей.

Оптимальное дорожное сообщение открыло возможность транспортировки промышленно-хозяйственных изделий из промышленных зон Российской империи в Туркестан. Это явление послужило толчком к открытию новых предприятий и хозяйственных объектов. В 1906–1917 гг. на территории Сырдарьинской области, в городах Аральск, Черняев, Перовск, было введено около 14 новых предприятий, на которых трудилось более 1 700 рабочих [8, с. 17]. В окрестностях городов, построенных вдоль железной дороги, процесс урбанизации населения шел медленно и стабильно. Если в Перовске в 1898 г. проживало около 3 250 человек, то в 1911 г. число жителей достигло 11 тысяч [26, л. 59]. Запуск кирпичного завода в Перовске в 1907 г. стимулировал рост строительной отрасли. Продукцией Перовского кирпичного завода были способны обеспечить потребности не только Сырдарьинской области, но и других областей. В 1908 г. с кирпичного завода было доставлено 12 вагонов кирпича в города Ташкент, Уральск [25, л. 87]. Железная дорога ускорила развитие соляной промышленности в регионе, особенно на озерах близ Илецка и Казалы, в Перовском и Шымкентском уездах Сырдарьинской области. В связи с этим на Илецких промыслах в 1901–1904 гг. в среднем в год производилось 1,6 млн пудов соли, а в 1905–1907 гг. – 2,3 млн пудов. Всего по железной дороге перевезено: в 1905 г. – 1 708,352, в 1906 г. – 2 680,480, в 1907 г. – 2 208,029 пудов соли. Крупнейшими пунктами отправки соли стали станции Оренбург, Илецк, Чумыши, Жана-Курган и др. [16, с. 28]. В 1910–1913 гг. объем перевезенной по железной дороге соли составил от 3,2 млн до 3,6 млн пудов [16, с. 29].

По магистрали Оренбург – Ташкент в большом количестве стали перевозиться сухофрукты и вина. В 1906 г. было перевезено 88,6 тыс., в 1907 г. – более 90 тыс., в 1906 г. – около 47,2, в 1907 г. – около 47 тыс. пудов фруктов и сухофруктов [13, с. 119].

Железнодорожная деятельность способствовала не только улучшению грузоперевозок, сокращению времени в пути, но и ускорению оборота капитала, повышению эффективности работы производства. Большая часть продукции, произведенной в регионе, поставлялась в виде готовых товаров, а местный рынок стал частью общероссийского рынка [2, с. 23]. На основе данных В.П. Верховского, по железной дороге в 1906–1907 гг. было перевезено от 3,8 млн до 5,0 млн пудов зерна, бакалейные и гастрономические товары, сахар, железо и чугун, машины и инструменты для обработки земли, нефть и керосин, каменный уголь, древесные строительные материалы и другие товары [9, с. 42].

По состоянию на 1913 г. парк подвижного состава железной дороги состоял из 531 паровоза, 7 953 товарных и 495 пассажирских вагонов. В Ташкенте были построены депо, железнодорожные мастерские, открылось 25 училищ [28, с. 361].

Еще одним эффективным фактором деятельности железной дороги Оренбург – Ташкент стало ускорение внутреннего товарно-пассажирского потока не только Сырдарьинской области, но и Туркестанского края в целом. То есть упрощен механизм формирования связи расстояний между югом и севером области. Например, в 1910 г. пассажиропоток между Перовском (северный пункт) и Ташкентом вырос в 2,5 раза по сравнению с 1906 годом. Если в 1906 г. показатель пассажирских перевозок между двумя городами составлял 7,5 тыс. человек, то в 1910 г. он достиг 19 тыс. [24, с. 8; 26, л. 18].

Оренбургский край сыграл большую роль в торгово-экономических отношениях между Туркестаном и Россией. Строительство железной дороги способствовало дальнейшему развитию торгово-экономических связей между Туркестанским и Оренбургским генерал-губернаторствами. Этот фактор положительно отразился и на состоянии Сырдарьинской области. К концу XIX в. товарооборот между Туркестаном и Оренбургом составил 3 млн руб., а в 1910 г. он вырос до 12,6 млн [9, с. 41]. В 1909 г. на строительство водяной мельницы в селе Сайрам и моста через реку Сайрам из Оренбурга были привезены технические материалы и приглашены специалисты в этой области. Пост-

роенная с их помощью водяная мельница способствовала повышению зернового потенциала региона [28, л. 49].

До строительства железной дороги Туркестанский край и Оренбург соединяли два караванных пути (южный и северный). Согласно исследованиям, караваны из Ташкента в Оренбург шли 90–100 дней. Новое транспортное сообщение позволило сократить этот срок в несколько раз: по железной дороге груз из Ташкента в Оренбург поступал за 14–15 дней [11, с. 187].

Функционирование железной дороги увеличило объем регионального товарооборота между центральными районами России и Центральной Азией, что открыло путь к процессу вхождения Туркестана в капиталистические отношения. Железнодорожная линия Оренбург – Ташкент кардинально изменила характер социально-экономического развития изолированного края империи.

С увеличением торгово-экономического потенциала края возросло количество торговых предприятий. В 1908 г. их число составляло около 47 тыс., а товарооборот равнялся 125 млн 885 тыс. руб. [3, с. 59]. Большая часть торговых предприятий принадлежала Сырдарьинской и Ферганской областям. Многие из них занимались хлопководством. Увеличение предприятий, занимающихся производством хлопка в Туркестане, в 1910 г. вызвало рост объема перевозки грузов в Россию на 16,5 млн пудов, а в 1911 г. он составил 24 млн пудов [10, с. 98].

Заключение. Железная дорога Оренбург – Ташкент стала одним из факторов формирования новых социально-экономических преобразований в Туркестанском крае. В результате завершения строительства железной дороги значительно увеличилось разделение торгово-трудовых отношений.

Строительство железной дороги облегчило услуги межрегиональных перевозок товаров. Это способствовало созданию нового этапа в процессах межрегиональной торгово-экономической интеграции.

В целом можно утвердить, что функционирование данной магистрали, сыгравшей важную роль в отношениях России и Центральной Азии, в полной мере достигло поставленных целей в социально-экономической и хозяйственной сферах. Результаты строительства

железной дороги Оренбург – Ташкент и сегодня демонстрируют свои достижения на высоком уровне.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Аксенов А. В. Оренбургско-Ташкентская железная дорога и ее роль в развитии капитализма в Средней Азии : автореф. дис. ... канд. ист. наук. М., 1955. 20 с.
2. Аксенов А. В. Строительство Оренбургско-Ташкентской ж.-д. 1901–1905 гг. // Ученые записки ОГПИ. 1958. № 13. С. 22–26.
3. Асылбеков М. Х. Некоторые вопросы истории строительства Оренбургско-Ташкентской железной дороги // Известия АН КазССР. 1962. № 2 (19). С. 55–62.
4. Ахмеджанова З. К. Железнодорожное строительство в Средней Азии и в Казахстане (конец XIX – начало XX в.). Ташкент: Наука, 1984.
5. Безносиков К. С. Описание направлений для предполагаемых железных дорог из г. Оренбурга и г. Челябинска в Ташкент // Оренбургский листок. 1876. № 2. С. 8–34.
6. Блиох И. С. Влияние железнодорожного транспорта на экономическое состояние России. СПб.: Тип. М.С. Вольфа, 1878. 153 с.
7. Борзенко А. Материалы по железнодорожным вопросам. Железные дороги в Англии, Франции и России. Ярославль: Тип. губ. правления, 1881. 284 с.
8. Велецкий С. Н. Железная дорога в Семиречье. Верный: Пастер, 1910. 38 с.
9. Верховский Н. П. Туркестан в районе Ташкентской железной дороги и грузы этой дороги. СПб.: [б. и.], 1910. 83 с.
10. Волков И. В. Железнодорожные коммуникации как фактор развития русского Туркестана // Пространство и Время. 2013. № 3. С. 92–98.
11. Глущенко Е. А. Россия в Средней Азии. Завоевания и преобразования. М.: Центрполиграф, 2010. 608 с.
12. Зиеев Х. Узбекистон мустамлака ва зулм исканжасида (XIX аср иккинчи ярми – XX аср бошлари). Ташкент: Шарк, 2006. 352 с.
13. Исингарин Н. К. Железные дороги Казахстана: становление и развитие. Алматы: Рауан, 2004. 768 с.
14. Китанина Т. М. Хлебная-торговля России в 1875–1914 гг. М.: Наука, 1975. 287 с.
15. Кондратьев Н. Д. Рынок хлебов и его регулирование во время войны и революции. М.: Наука, 1991. 487 с.
16. Материалы по Киргизскому землепользованию. Сыр-Дарьинская область, Перовский уезд. Ташкент: Изд-во О. Н. Поповой, 1915. 394 с.

17. Мигулин П. П. Наша новейшая железнодорожная политика и железнодорожные займы. 1893–1902. Харьков: Тип. «Печатное дело», 1903. 360 с.
18. Радциг А. Влияние железных дорог на сельское хозяйство, промышленность и торговлю. СПб.: Деп. ж.-д. М-ва путей сообщения, 1896. 276 с.
19. Россия. Полное географическое описание нашего отечества // Киргизский край. Т. XVIII. СПб.: А.Ф. Девриен, 1903. 501 с.
20. Струмилин С. Г. Очерки экономической истории России и СССР. М.: Наука, 1966. 514 с.
21. Тогаева А. Из истории железной дороги // *Moziydan sado* (Эхо истории). 2009. № 2. С. 39–46.
22. Туркестанский городской государственный архив. Ф. 2. Кн. 1. Оп. 1. Д. 5. 138 л.
23. 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. Серия: История. Политология. Экономика. Информатика*. 2013. № 15 (158). С. 26–33.
24. Хворостанский Т. А. Оренбургский хлебный рынок. Оренбург: Изд. переселенческой организации Тургайско-Уральского района, 1916. 28 с.
25. Центральный государственный архив Республики Казахстан. Ф. 25. Оп. 1. Кн. 2. Д. 12. 97 л.
26. Центральный государственный архив Республики Узбекистан. Ф. 52. Оп. 1. Кн. 2. Д. 38. 114 л.
27. Чернов П. Н. К истории строительства железной дороги Ташкент – Оренбург // *Известия Узбекстанского филиала географического общества СССР*. 1956. Т. 2. С. 162–171.
28. Шенк Ф. Б. *Imperial inter-rail*: Влияние межнационального и межимперского восприятия и соперничества на политику железнодорожного строительства в царской России // *Imperium inter pares: роль трансферов в истории Российской империи (1700–1917)*. М.: Эксмо, 2010. С. 354–380.
29. Шперлинг В. Строить железную дорогу, создавая имперское пространство: «местность», «край», «Россия», «империя» как политические аргументы в пореформенной России // *Ab imperio*. 2006. № 2. С. 101–134.
30. Юдин М. Л. Среднеазиатская железная дорога и преимущества направления ее от г. Оренбурга на г. Ташкент // *Журнал Оренбургской Городской Думы*. 1895. № 160. С. 1–17.
31. Izbasarova G. B. *Orenburg-Tashkent Railway and the Kazakh Society at the Turn of the XIX–XX Centuries (On the Example of the Turgai Region)* // *Bylye Gody*. 2019. Vol. 54, iss. 4. P. 1647–1655.
32. Khazretali T. M., Girtilioglu M., Omarbayev Y. K., Adilbayeva A. S. *The Kazakh Nobility in the Formation of the State Institutions of the Russian Empire in Semirechye* // *Bylye Gody*. 2018. Vol. 47, iss. 1. P. 183–192.

REFERENCES

1. Aksenov A.V. *Orenburgsko-Tashkentskaya zheleznyaya doroga i ee rol v razvitiu kapitalizma v Sredney Azii: avtoref. dis. ... kand. ist. nauk* [Orenburg-Tashkent Railway and Its Role in the Development of Capitalism in Central Asia. Cand. hist. sci. abs. diss.]. Moscow, 1955. 20 p.
2. Aksenov A.V. *Stroitelstvo Orenburgsko-Tashkentskoi zh.-d. 1901–1905 gg.* [Construction of the Orenburg-Tashkent Railway 1901–1905]. *Uchyonye zapiski OGPI*, 1958, no. 13, pp. 22–26.
3. Asylbekov M.H. *Nekotorye voprosy istorii stroitelstva Orenburgsko-Tashkentskoj zheleznoi dorogi* [Some Questions About the History of the Construction of the Orenburg-Tashkent Railway]. *Izvestiya AN KazSSR*, 1962, no. 2 (19), pp. 55–62.
4. Ahmedzhanova Z.K. *Zheleznodorozhnoe stroitelstvo v Srednej Azii i v Kazahstane (konec XIX – nachalo XX v.)* [Railway Construction in Central Asia and Kazakhstan (Late 19th – Early 20th Century)]. Tashkent, Nauka Publ., 1984.
5. Beznosikov K.S. *Opisanie napravlenij dlya predpolagaemyh zheleznyh dorog iz g. Orenburga i g. Chelyaby v Tashkent* [Description of the Directions for the Proposed Railways from Orenburg and Chelyaby to Tashkent]. *Orenburgskii listok*, 1876, no. 2, pp. 8–34.
6. Blioh I.S. *Vliyanie zheleznodorozhnogo transporta na ekonomicheskoe sostoyanie Rossii* [The Impact of Rail Transport on the Economic State of Russia]. Saint Petersburg, Tip. M.S. Volfa, 1878. 153 p.
7. Borzenko A. *Materialy po zheleznodorozhnym voprosam. Zheleznye dorogi v Anglii, Francii i Rossii* [Materials on Railway Issues. Railways in England, France and Russia]. Yaroslavl, Tip. gub. pravleniya, 1881. 284 p.
8. Veleckii C.N. *Zheleznyaya doroga v Semirechye* [Railway in Semirechye]. Verny, Paster Publ., 1910. 38 p.
9. Verhovskii N.P. *Turkestan v raione Tashkentskoi zheleznoi dorogi i gruzy etoi dorogi* [Turkestan in the Area of the Tashkent Railway and the Cargo of this Road]. Saint Petersburg, s.n., 1910. 83 p.
10. Volkov I.V. *Zheleznodorozhnye kommunikacii kak faktor razvitiya russkogo Turkestana* [Railway Communications as a Factor in the Development of Russian Turkestan]. *Prostranstvo i Vremya* [Space and Time], 2013, no. 3, pp. 92–98.
11. Glushchenko E.A. *Rossiya v Srednei Azii. Zavoevaniya i preobrazovaniya* [Russia in Central Asia. Conquests and Transformations]. Moscow, Centrpoligraf Publ., 2010. 608 p.
12. Ziyoev X. *Uzbekiston mustamlaka va zulm iskanzhasida (XIX asr ikkinchi yarmi – XX asr boshlari)* [Uzbekistan in the Era of Colonization and

Oppression (The Second Half of the 19th – Early 20th Centuries)]. Tashkent, Shark Publ., 2006. 352 p.

13. Isingarın N.K. *Zheleznye dorogi Kazakhstana: stanovlenie i razvitie* [Railways of Kazakhstan: Formation and Development]. Almaty, Rauan Publ., 2004. 768 p.

14. Kitanina T.M. *Hlebnaya-torgovlya Rossii v 1875–1914 gg.* [Grain Trade in Russia in 1875–1914]. Moscow, Nauka Publ., 1975. 287 p.

15. Kondratyev N.D. *Rynok hlebov i ego regulirovanie vo vremena vojny i revolyucii* [The Bread Market and Its Regulation During the War and Revolution]. Moscow, Nauka, 1991. 487 p.

16. *Materialy po Kirgizskomu zemlepolzovaniyu. Syr-Daryinskaya oblast, Perovskiy uyezd* [Materials on Kirghiz Land Use. Syr-Darya Region, Perovsky Uyezd]. Tashkent, Izd-vo O. N. Popovoj, 1915. 394 p.

17. Migulin P.P. *Nasha novejšhaya zheleznodorozhnaya politika i zheleznodorozhnye zajmy. 1893–1902* [Our Latest Railway Policy and Railway Loans. 1893–1902]. Harkov, Tip. «Pечатnoe delo», 1903. 360 p.

18. Radcig A. *Vliyanie zheleznyh dorog na selskoe hozyajstvo, promyshlennost i torgovlyu* [The Impact of Railways on Agriculture, Industry and Trade]. Saint Petersburg, Dep. zh. d. M-va putey soobshcheniya, 1896. 276 p.

19. Rossiya. *Polnoye geograficheskoye opisaniye nashego otechestva* [Russia. Full Geographical Description of Our Father-Land]. *Kirgizkiy kray. T. XYIII* [Kyrgyz Region. Vol. 18]. Saint Petersburg, A.F. Devrien, 1903. 501 p.

20. Strumilin S.G. *Ocherki ekonomicheskoy istorii Rossii i SSSR* [Essays on the Economic History of Russia and the USSR]. Moscow, Nauka Publ., 1966. 514 p.

21. Togaeva A. *Iz istorii zheleznoi dorogi* [From the History of the Railway]. *Mozydan sado (Ekho istorii)* [Echo of History], 2009, no. 2, pp. 39–46.

22. *Turkestanskii gorodskoj gosudarstvenniy arhiv* [Turkestan City State Archives], f. 2, book. 1, inv. 1, d. 5. 1381.

23. Fursov V.N., Testov V.N. *Vozvedenie i funkcionirovanie transkaspiskoj magistrali v 80-h – nachale 90-h gg. XIX v.* [Construction and Operation of the Trans-Caspian Highway in the 80s – Early 90s of the 19th Century]. *Nauchnye vedomosti Belgorodskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Istoriya. Politologiya. Ekonomika. Informatika*, 2013, no. 15 (158), pp. 26–33.

24. Hovorostanskii T.A. *Orenburgskii hlebnii rynek* [Orenburg Bread Market]. Orenburg, Izd. pereselencheskoj organizacii Turgajsko-Uralskogo raiona, 1916. 28 p.

25. *Centralnyj gosudarstvenniy arhiv Respubliki Kazahstan* [Central State Archive of the Republic of Kazakhstan], f. 25, inv. 1, book 2, d. 12. 971.

26. *Centralnyj gosudarstvenniy arhiv Respubliki Uzbekistan* [Central State Archive of Republic Uzbekistan], f. 52, inv. 1, book 2, d. 38. 1141.

27. Chernov P.N. *K istorii stroitelstva zheleznoj dorogi Tashkent-Orenburg* [On the History of the Construction of the Tashkent-Orenburg Railway]. *Izvestiya Uzbekistanskogo filiala geograficheskogo obshchestva SSSR* [Proceedings of the Uzbekistan Branch of the USSR Geographical Society], 1956, vol. 2, pp. 162–171.

28. Shenk F.B. *Imperial inter-rail: Vliyanie mezhnatsionalnogo i mezhiperskogo vospriyatiya i sopernichestva na politiku zheleznodorozhnogo stroitelstva v tsarskoy Rossii* [Imperial Inter-Rail. Influence of Interethnic and Inter-Empire Perception and Rivalry on the Policy of Railway Construction in Tsarist Russia]. *Imperium inter pares: Rol transferov v istorii Rossiiskoi imperii (1700–1917)* [Imperium inter pares: The Role of Transfers in the History of the Russian Empire]. Moscow, Eksmo Publ., 2010, pp. 354–380.

29. Shperling V. *Stroit zheleznyuyu dorogu, sozdavaya imperskoe prostranstvo: «mestnost», «krai», «Rossiya», «imperiya» kak politicheskie argumenty v poreformennoi Rossii* [To Build a Railway, Creating an Imperial Space: “Locality”, “Land”, “Russia”, “Empire” as Political Arguments in Post-Reform Russia]. *Ab imperio*, 2006, no. 2, pp. 101–134.

30. Yudin M.L. *Sredne-Aziatskaya zheleznyaya doroga i preimushchestva napravleniya eyo ot goroda Orenburga na gorod Tashkent* [The Central Asian Railway and the Advantages of the Direction from the City of Orenburg to the City of Tashkent]. *Zhurnal Orenburgskoj Gorodskoj Dumy*, 1895, no. 160, pp. 1–17.

31. Izbasarova G.B. *Orenburg-Tashkent Railway and the Kazakh Society at the turn of the XIX–XX Centuries (On the Example of the Turgai Region)*. *Bylye Gody*, 2019, vol. 54 (4), pp. 1647–1655.

32. Khazretali T.M., Girtilioglu M., Omarbayev Y.K., Adilbayeva A.S. *The Kazakh Nobility in the Formation of the State Institutions of the Russian Empire in Semirechye*. *Bylye Gody*, 2018, vol. 47, iss. 1, pp. 183–192.

Information About the Authors

Yrysbek K. Omarbayev, PhD, Deputy Director, Science Service Scientific Research Center, Tayburyl St, 23/3, 010000 Astana, Republic of Kazakhstan, rusbek_1492@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0002-7862-6113>

Gulzhamal T. Zhorayeva, Candidate of Sciences (History), Associate Professor, Department of History, Akhmet Yassawi International Kazakh-Turkish University, Prosp. Bekzat Sattarkhanov, 29g, 161200 Turkestan, Republic of Kazakhstan, info@ayu.edu.kz, <https://orcid.org/0000-0002-1151-2664>

Ardak A. Nurmukhambetov, PhD, Associate Professor, Department of History of Kazakhstan and Social Sciences, T.K. Zhurgenov Kazakh National Academy of Arts, Panfilova St, 127, 050000 Almaty, Republic of Kazakhstan, nur.ardak_83@mail.ru, <https://orcid.org/0009-0005-2960-8196>

Информация об авторах

Ырысбек Курбанбекович Омарбаев, PhD, заместитель директора, Научно-исследовательский центр «Science Service», ул. Тайбурыл, 23/3, 010000 г. Астана, Республика Казахстан, rusbek_1492@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0002-7862-6113>

Гулжамал Толегеновна Жораева, кандидат исторических наук, доцент кафедры истории, Международный казахско-турецкий университет им. Х.А. Ясави, просп. Бекзат Саттарханов, 29г, 161200 г. Туркестан, Республика Казахстан, info@ayu.edu.kz, <https://orcid.org/0000-0002-1151-2664>

Ардак Амангельдиевич Нурмухамбетов, PhD, доцент кафедры истории Казахстана и социальных наук, Казахская национальная академия искусств им. Т.К. Жургенова, ул. Панфилова, 127, 050000 г. Алматы, Республика Казахстан, nur.ardak_83@mail.ru, <https://orcid.org/0009-0005-2960-8196>