



Информация для цитирования:

Васильев Д. В. Роль железнодорожного транспорта в экономике Закаспийской области : на примере Мургабского государственного имения (1896—1912) / Д. В. Васильев, С. Д. Васильев // Научный диалог. — 2025. — Т. 14. — № 8. — С. 442—459. — DOI: 10.24224/2227-1295-2025-14-8-442-459.

Vasilyev, D. V., Vasilyev, S. D. (2025). Role of Rail Transport in Economy of Transcaspien Region: A Case Study of Murghab Sovereign's Estate (1896—1912). *Nauchnyi dialog*, 14 (8): 442-459. DOI: 10.24224/2227-1295-2025-14-8-442-459. (In Russ.).



Web of Science®



DOAJ



НАУЧНАЯ УНИВЕРСИТЕТСКАЯ
БИБЛИОТЕКА

LIBRARY.RU

РИНЦ



Перечень рецензируемых изданий ВАК при Минобрнауки РФ

Роль железнодорожного транспорта в экономике Закаспийской области: на примере Мургабского государственного имения (1896—1912)

Васильев Дмитрий Валентинович^{1,2}

orcid.org/0000-0001-6616-0646

Scopus Author ID: 57191406759

доктор исторических наук, доцент,

¹ профессор департамента истории;

² ведущий научный сотрудник

dvvasiliev@mail.ru

Васильев Сергей Дмитриевич³

orcid.org/0000-0001-6126-8981

³ младший научный сотрудник

rokiserg@yandex.ru

¹ Московский городской педагогический университет (Москва, Россия)

² Российская академия предпринимательства (Москва, Россия)

³ Институт Африки Российской академии наук (Москва, Россия)

Благодарности:

Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда № 24-28-00915,

<https://rscf.ru/project/24-28-00915/>,

реализуемого в Российской академии предпринимательства

Role of Rail Transport in Economy of Transcaspien Region: A Case Study of Murghab Sovereign's Estate (1896—1912)

Dmitry V. Vasilyev¹

orcid.org/0000-0001-6616-0646

Scopus Author ID: 57191406759

Doctor of History, Associate Professor,

¹ Professor of the Department of History;

² leading research scientist.

dvvasiliev@mail.ru

Sergey D. Vasilyev²

orcid.org/0000-0001-6126-8981

junior research scientist

rokiserg@yandex.ru

¹ Moscow City University (Moscow, Russia)

² Russian Academy of Entrepreneurship (Moscow, Russia)

³ Institute for African Studies, Russian Academy of Sciences (Moscow, Russia)

Acknowledgments:

The study is supported by Russian Science Foundation, project number 24-28-00915,

<https://rscf.ru/project/24-28-00915/>,

implemented at the Russian Academy of Entrepreneurship

ОРИГИНАЛЬНЫЕ СТАТЬИ

Аннотация:

Цель статьи — определить степень вовлеченности отдельных экономических субъектов в экономику региона и государства посредством Закаспийской (Среднеазиатской) железной дороги на примере отдельно взятого хозяйства — Мургабского государева имения в Закаспийской области. Источниками являются официальные статистические сборники Департамента железнодорожных дел Министерства финансов Российской империи и отчетные материалы самого Мургабского имения, хранящиеся в Российском государственном историческом архиве. Проанализировано перемещение по железной дороге как основной продукции аграрного кластера имения — хлопка, так и сопутствующей продукции мургабских заводов — хлопкового масла и мыла. Установлено, что железнодорожный транспорт вывозил в промышленные районы России весь выращенный в имении хлопок, а часть масла и все мыло поступали по железной дороге на местный региональный рынок. Анализ входящих грузов показал, что по железной дороге доставлялись в имение необходимые (в весьма ограниченном количестве) сельскохозяйственные машины и удобрения, подсобная тара (мешки для внутренней транспортировки хлопка). В результате сделан вывод о неразрывном симбиозе железнодорожного транспорта и рыночно ориентированных хозяйств региона. Утверждается, что железная дорога стимулировала интеграцию Мургабского имения в региональное и общероссийское экономическое пространство.

Ключевые слова:

Закаспийская железная дорога; Среднеазиатская железная дорога; Байрамали; Мургабское государево имение; экономика; перевозки; хлопок.

ORIGINAL ARTICLES

Abstract:

This study aims to assess the degree of integration of individual economic actors into the regional and national economy through the lens of the Transcaspian (Central Asian) Railway, using the specific case of the Murghab Sovereign's Estate in the Transcaspian Region. The research draws on official statistical compilations from the Department of Railway Affairs of the Russian Empire's Ministry of Finance and reporting materials from the Murghab Estate itself, held in the Russian State Historical Archive. The analysis focuses on the railway shipments of both the Estate's primary agricultural output — cotton — and the secondary products of its local processing plants — cottonseed oil and soap. The findings indicate that the railway transported the entirety of the Estate's cotton harvest to industrial centers in Russia, while a portion of the oil and all of the soap were shipped via rail to supply the local regional market. An examination of inbound freight reveals that the railway also delivered essential, albeit limited, supplies to the Estate, including agricultural machinery, fertilizers, and auxiliary packaging, such as sacks for the internal transportation of cotton. The study concludes that a symbiotic relationship existed between the railway system and the market-oriented enterprises of the region. It is argued that the railroad was a critical catalyst for the integration of the Murghab Estate into both the regional and the broader Russian economic space.

Key words:

Transcaspian Railway; Central Asian Railway; Bayramaly; Murghab Sovereign's Estate; Economic History; Rail Freight; Cotton; Russian Empire.



УДК 94(47).08+94:327(47+55+581)“1896/1912”

DOI: 10.24224/2227-1295-2025-14-8-442-459

Научная специальность ВАК
5.6.1. Отечественная история

Роль железнодорожного транспорта в экономике Закаспийской области: на примере Мургабского государственного имения (1896—1912)

© Васильев Д. В., Васильев С. Д., 2025

1. Введение = Introduction

При освоении Российской империей Центрально-Азиатского региона военно-политические цели почти всегда шли рука об руку с целями экономическими и даже социальными. Этот симбиоз весьма явен в истории любой его части, в том числе в истории Закаспийской области. В 1880 году началось строительство Закаспийской военной железной дороги, которая в условиях труднопроходимых степи и песков была призвана обеспечить снабжение русских войск в Ахалтекинской экспедиции. После успешного присоединения этих туркменских владений к империи железная дорога была перестроена под обычную для России колею (1886—1888), протянулась до Самарканда. Затем от нее отошла ветка (1897—1898) в сторону Кушкинского поста на стыке границы российских владений с Афганистаном и Персией. А еще ранее этого (1887) в долине реки Мургаба вдоль железнодорожной ветки Мерв — Кушка было образовано Мургабское государственное имение — крупное для своего времени агропромышленное предприятие, важнейшими целями учреждения которого следует считать возрождение оазиса, заселение его сельскохозяйственными производителями, заинтересованными в пребывании в составе Российской империи. В течение весьма непродолжительного времени железная дорога, не теряя своего военно-стратегического смысла, превратилась в мощный фактор экономического развития Закаспийской области и Туркестанского генерал-губернаторства вообще.

В настоящей статье рассматривается влияние Закаспийской (позднее — Среднеазиатской) железной дороги на экономику Мургабского государственного имения. Его пример дает уникальную возможность проследить отправку и прием стратегически важных для конкретного хозяйства грузов, так как одна из железнодорожных станций (Байрамали) находилась в усадьбе имения и являлась пунктом отправления и приема грузов, связанных исключительно с его экономической деятельностью.

2. Материал, методы, обзор = Material, Methods, Review

История Закаспийской железной дороги имеет достаточно широкую историографию, затрагивающую не только военные [Волков, 2010], но и экономические аспекты. Здесь уместно назвать статью туркменистанского историка Б. А. Ходжакулиевой, которая вполне справедливо подчеркнула, что «строительство ... дороги, несомненно, в первую очередь отвечало военно-политическим и экономическим интересам Российской империи, однако наряду с этим осуществление данного стратегически важного проекта способствовало и экономическому развитию Закаспийской области, а также становлению и укреплению туркмено-российских отношений в гуманитарной сфере» [Ходжакулиева, 2016]. Роль Закаспийской дороги в развитии региональной и общероссийской экономики подчеркнута в работах Н. А. Мазаева [Васильев, 2020; Мазаев, 2021; Мазаев, 2023].

И. Б. Бочкарева, в свою очередь, обратила внимание на изменение значения дороги с первоначального военного на экономическое и ее роль в развитии туркестанского местного хлопководства, ставшего весьма прибыльной и привлекательной отраслью. Оценивая социально-экономические последствия появления железной дороги в регионе, она отметила, что это «значительно ускорило процесс экономической модернизации, рост товарности хозяйства региона, его интеграцию в общероссийский рынок», и подчеркнула, что «противоречие между значением железных дорог для развития края и высокими расходами на их содержание» российская администрация решала «в пользу дальнейшего расширения сети железных дорог» [Бочкарева, 2024]. На наш взгляд, И. Бочкарева не совсем корректно оценивает российское присутствие в Центральной Азии как колониальное [Бочкарева, 2019], хотя сделанное заявление о примате военно-стратегического фактора над экономическим при принятии решений о строительстве дорог в регионе [Бочкарева, 2022] представляется вполне справедливым. С этим тезисом согласен и С. Ж. Токтамысов, который, обращаясь к правительственной дискуссии о привлечении частного капитала к строительству Закаспийской железной дороги, пришел к заключению, что именно военно-стратегические и геополитические факторы заставили власть взять на себя все бремя строительства и обеспечения эксплуатации этого сооружения [Токтамысов, 2024]. Сходной позиции придерживается и Т. И. Андреева при оценке действий властей в отношении других железнодорожных магистралей Азиатской России [Андреева, 2023]. Ей же принадлежит анализ концепции железнодорожного строительства в макрорегионе [Андреева, 2010]. Внешнеполитический фактор в развитии железнодорожного транспорта в регионе подчеркнут в работе В. Ю. Белянкиной [Белянкина, 2021], а внутривластный — в статье С. А. Асановой [Асанова, 2021].

Позитивное влияние Закаспийской железной дороги на развитие экономики региона отражено в публикации В. Фурсова и В. Тестова [Фурсов, 2013]. Экономическая структура Мургабского имения рассмотрена в публикации одного из авторов настоящей статьи [Васильев, 2025]. В то же время изучение хозяйства на политическом или макроэкономическом уровне не исключает микроэкономических исторических исследований, примером которых является настоящая статья, рассматривающая влияние железнодорожного транспорта на экономическое развитие отдельно взятого хозяйства — Мургабского государственного имения.

Основным источником представленного исследования является много томный официальный сборник Департамента железнодорожных дел Министерства финансов Российской империи «Сводная статистика перевозок по русским железным дорогам» за 1880—1910-е годы, в котором представлены сведения об объемах перевозок по отдельным группам товаров. Для уточнения отдельных вопросов привлекаются сведения из отчетов по Главному управлению уделов, отчета управления Мургабского государственного имения, приуроченного к его 25-летию, а также ряд других делопроизводственных документов имения, хранящиеся в Российском государственном историческом архиве (Ф. 515 — Главное управление уделов МИДв).

3. Результаты и обсуждение = Results and Discussion

3.1. Хлопок и его транспортировка в Российской империи в 1880—1910-е годы

Хлопок имел для Российской империи стратегическое значение. После присоединения Центральной Азии российское правительство озаботилось созданием условий для развития там хлопководства. Железнодорожный транспорт был призван сыграть в этом деле роль катализатора.

Хлопчатобумажная промышленность в Российской империи в первой половине 1890-х годов представляла собой весьма развитую отрасль, производившую тканей на сумму более 350 млн руб., в которой было занято 220 тыс. чел., зарабатывавших совокупно около 44 млн руб. Бумагопрядильные и ткацкие фабрики были сконцентрированы в трех районах — Привислинском, Петербургско-Прибалтийском и Московском, охватывавшем Московскую, Ярославскую, Владимирскую, Тверскую и Смоленскую губернии. Но работали эти фабрики в основном на импортном хлопке. Хлопок ввозился из Северной Америки (САСШ), Египта и Ост-Индии (табл. 1 [ССПРЖД, 1893, вып. 11, с. I; ССПРЖД, 1896, вып. 9, с. II; ССПРЖД, 1897, вып. 8, с. II]). Отечественное производство хлопка еще только набирало силу.

Сведения, приведенные в таблице, убеждают не только в зависимости отечественной промышленности от иностранного хлопка, но и в значи-

Таблица 1

Ввоз хлопка-сырца в Российскую империю по странам (тыс. пуд.)
= Import of raw cotton to the Russian Empire by country (thousand poods)

Годы	САСШ	Египет	Персия	Турция, Бразилия, американский, персидский, ост-индский хлопок транзитом	ВСЕГО
1887	4120	1007	656	4994	10777
1888	1886	1187	1055	3830	7958
1889	4869	933	1461	2849	10112
1890	5048	1105	562	2027	8742
1891	3799	1786	498	1777	7860
1892	3347	2649	680	3583	10259
1893	2597	2468	739	759	8878
1894	4999	3263	692	914	11966
1895	3164	1933	737	723	8227

тельной нестабильности поставок, что не могло не беспокоить российских фабрикантов и стимулировало развитие собственного хлопководства. Различие в итоговых данных в таблицах 1 и 2 объясняется тем, что в таблице 2

Таблица 2

Ввоз хлопка-сырца в Российскую империю (тыс. пуд.)
= Import of raw cotton to the Russian Empire (thousand poods)

Таможни	1887 г.	1888 г.	1889 г.	1890 г.	1891 г.	1892 г.	1893 г.	1894 г.	1895 г.
Одесская	1305	1425	1577	1435	2104	3476	2723	3370	1642
Ревельская	4163	2384	3230	3724	2598	2163	1367	2826	1939
Санкт-Петербургская	1476	959	1152	1448	956	1912	1755	2244	1776
Нарвская	278	319	312	331	459	666	472	515	498
Либавская	170	1047	1390	556	546	525	728	342	64
Александровская	1009	215	218	234	220	370	237	1229	807
Сосновицкая	224	153	253	200	235	213	144	403	262
Рижская	220	132	120	107	106	111	234	183	151
Бакинская	16	47	45	79	34	76	136	—	—
Астраханская	626	969	1383	285	279	326	449	427	438
Узунадинская	—	—	—	156	197	258	279	201	301
Границкая	—	—	—	—	—	—	1	154	227
ВСЕГО	9485	7650	9680	8555	7733	10096	8525	11894	8105

[ССПРЖД, 1893, вып. 11, с. I; ССПРЖД, 1895, вып. 16, с. I—II; ССПРЖД, 1896, вып. 9, с. II—III; ССПРЖД, 1897, вып. 8, с. I—II] учтены не все таможенные Российской империи, а при указании ввоза по отдельным странам в таблице 1 не показаны незначительные поставщики. При этом названные расхождения несущественны.

Хива и Бухара поставляли на внутренний рынок Российской империи вместе более 2 млн пуд. хлопка, а собственно Туркестанский край — более 1 млн пуд. И последняя цифра росла год от года. Объем хлопка, вывозившегося из азиатских территорий России в ее внутренние губернии, представлен в таблице 3 [ССПРЖД, 1893, вып. 11, с. II; ССПРЖД, 1896, вып. 9, с. II].

Таблица 3

Привоз азиатского хлопка во внутреннюю Россию
= Delivery of Asian cotton to internal Russia

Год	1890	1891	1892	1893	1894
Тыс. пуд.	2840	2689	3508	3002	3347

Получается, что отечественный хлопок в первой половине 1890 года составлял около $\frac{1}{4}$ всего объема потребного сырья. Собственно туркестанский хлопок отправлялся вглубь империи с конечной станции Закаспийской (позднее — Среднеазиатской) железной дороги Самарканд к каспийскому побережью; бухарский — туда же со станции Бухара. А около 600 тыс. пуд. хивинского хлопка шли до Оренбурга на верблюдах [ССПРЖД, 1893, вып. 11, с. II].

В 1893 году общая площадь хлопковых полей составила 2,2 млн дес., из которых 1,5 млн дес. орошались искусственно. В этом году среднеазиатские и закавказские плантации поставили на фабрики империи 4487 тыс. пуд. хлопка, что было почти в два раза меньше ожидавшегося урожая (при урожайности 15 пуд. с дес.). Считалось, что часть собранного хлопка пошла на местные нужды [ССПРЖД, 1895, вып. 16, с. II].

Железнодорожный транспорт был главным способом перевозки хлопка (табл. 4 [ССПРЖД, 1895, вып. 16, с. III; ССПРЖД, 1898, вып. 46, с. I]). Он использовался и как конечный вид транспорта для доставки хлопко-сырца, прибывшего с места его выращивания морским или сухим путем на верблюдах.

Таблица 4

Перевозка хлопка по сети российских железных дорог
= Transportation of cotton on the Russian railway network

Год	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896
Тыс. пуд.	15167	13801	16386	17254	17108	15088	16702

Главными пунктами отправления среднеазиатского хлопка были Самарканд (2008 тыс. пуд. в 1893 году), станция Баку-пристань (645 тыс. пуд. в 1893 году) и Оренбург (85 тыс. пуд. в 1893 году). В 1893 году из Оренбурга было вывезено на 46 тыс. пуд. меньше, что при росте вывоза хлопка из других пунктов свидетельствует о падении популярности традиционных караванов. Главным узлом перевозки хлопка была Москва, пропустившая в 1893 году 2808 тыс. пуд. хлопка разного происхождения.

Основным районом промышленной переработки хлопка был Московский. В 1893 году проходившие по нему железные дороги перевезли 10 млн пуд. хлопка, что почти на полмиллиона превзошло результат предыдущего года.

Весьма интересно обратить внимание на конечные пункты назначения хлопка (табл. 5 [ССПРЖД, 1895, вып. 16, с. IV; ССПРЖД, 1896, вып. 9, с. VII; ССПРЖД, 1897, вып. 8, с. IV—V]), которые выявляют главные центры его переработки.

Таблица 5

Главные пункты назначения хлопка (тыс. пуд.)
= Main destinations of cotton (thousand poods)

Станция	1890 г.	1891 г.	1892 г.	1893 г.	1894 г.	1895 г.
Москва	3438	2803	3711	4390	3657	2808
Раменское	388	335	413	428	403	477
Егорьевск	498	389	576	475	490	443
Серпухов	408	333	433	332	379	394
Орехово	881	651	795	894	852	877
Тверь	368	288	306	418	412	366
Лодзь	1405	1682	1787	1945	1358	1639
Заверце	293	418	289	330	423	354
Петербург	1175	658	727	558	535	186
Ярославль	338	248	402	264	403	477
Вышний Волочек	222	225	257	222	319	278
Владимир	277	240	314	246	316	276
Ундо́л	48	167	200	189	345	228
Иваново	213	183	297			

В 1893 году хлопкового хозяйства в Мургабском государевом имении еще не существовало, так как неудача с пуском Султанбенитской плотины на какое-то время отложила вопрос с орошением его территории. А мервский хлопок в объеме 30 тыс. пуд. распределялся между станциями Узунада (16,3 тыс. пуд.), Амударья (6,7 тыс. пуд.), Астрахань (5,7 тыс. пуд.),

Баку (1,2 тыс. пуд.) и др. [ССПРЖД, 1895, вып. 16, с. 4]. Эти сведения позволяют утверждать, что западное направление (на Узунаду и оттуда в Астрахань или Баку) и транспортная комбинация железная дорога — море — железная дорога были приоритетами в плане доставки хлопка-сырца в промышленные центры империи. Вообще Закаспийская железная дорога в 1891 году перевезла хлопка 2674 тыс. пуд. [ССПРЖД, 1893, вып. Хлопок, вклейка], в 1892 году — 3137 тыс. пуд. [ССПРЖД, 1893, вып. 11, с. 17], а в 1893 году — 3759 тыс. пуд. [ССПРЖД, 1895, вып. 16, с. 39]. Очевиден рост объема перевозок и роли железной дороги в транспортировке хлопка за пределы Туркестанского края.

Значительная часть среднеазиатского хлопка шла на Москву (в Московский район) по Каспийскому морю и Волге, куда меньше — через Батуми, Поты, Одессу на Москву и Петербург [ССПРЖД, 1895, вып. 16, с. 28, 29, 35]. В Привислинский (Варшавский) район хлопок поступал преимущественно через Баку — Батум — Одессу или по каспийскому морю и Волге через Царицын. Московский и Привислинский районы были основными потребителями среднеазиатского хлопка.

В 1894 году перевозка хлопка каботажом по Каспийскому морю возросла до 3531 тыс. пуд. В этом году из Узунады вышло 3349 тыс. пуд. (1924 тыс. пуд. в Астрахань, 1091 тыс. пуд. в Петровск и 334 тыс. пуд. в Баку). По Волге хлопок шел до Нижнего Новгорода (1005 тыс. пуд.), Ярославля (533 тыс. пуд.), Царицына (256 тыс. пуд.) и др. А перевозка хлопка по Черному морю сократилась по сравнению с предыдущим годом в два раза [ССПРЖД, 1896, вып. 9, с. IV—V].

Интересно, что со станции Узунада через Батуми и Одессу среднеазиатский хлопок доставлялся на станцию Заверце в Петроковской губернии в польской части Российской империи [ССПРЖД, 1895, вып. 16, с. 23].

Итак, к середине 1890-х годов в Центрально-Азиатском регионе уже сложился центр отечественного хлопководства со своими транспортными маршрутами, в которые предстояло вписаться относительно небольшому хозяйству Мургабского государева имения.

3.2. Перевозка хлопкового волокна из Мургабского государева имения

В 1895 году была введена в строй Гиндукушская плотина, началось функционирование искусственного орошения в Мургабском государевом имении. Местным жителям под посевы была сдана тысяча с небольшим десятин поливной земли. Из них хлопком было занято 465 дес. И в следующем году первый хлопок имения отравился от станции Байрамали (15,1 тыс. пуд.) на станции Амударья (12,6 тыс. пуд.) и Мерв (2,5 тыс. пуд.) [ССПРЖД, 1898, вып. 46, с. 6—7]. Станция Амударья являлась одной из

ключевых в торговле хлопком. Оттуда он направлялся железной дорогой в Красноводск, а затем различными путями — в Москву, Лодзь и Варшаву [ССПРЖД, 1899, вып. 67, с. III].

В 1897 году в имении под хлопковые посевы была отдана половина из орошавшихся 4189 дес. С них в качестве арендной платы имению поступило 37 707 пуд. хлопка-сырца [РГИА, ф. 515, оп. 27, д. 1291, л. 55 об. — 56]. С 1896 по 1902 годы арендаторы имения «платили за пользование землей $\frac{1}{4}$ часть всего урожая» [РГИА, ф. 515, оп. 88, д. 1291, л. 54]. Поэтому весь собранный на территории имения хлопок приблизился к 151 тыс. пуд. Известно, что в 1897 году со станции Байрамали вышло 159,9 тыс. пуд. хлопка на Мерв, Амударью и Асхабад [ССПРЖД, 1899, вып. 67, с. 37]. Так как статистика поступления хлопка в Байрамали отсутствует, есть основания утверждать, что весь вывезенный хлопок был местного происхождения, а разницу почти в 10 тыс. пуд. можно отнести к хлопку, выращенному местным населением за пределами государева имения.

В следующем году от арендаторов Мургабского государева имения поступило 58 734 пуда хлопка [РГИА, ф. 515, оп. 45, д. 702, л. 92 об.]. Соответственно, всего собрано было почти 235 тыс. пуд. хлопка-сырца. Со станции Байрамали в 1898 году было вывезено 78 тыс. пуд. хлопка [ССПРЖД, 1900, вып. 60, с. 2]. Задержку с отправлением хлопка с территории имения можно объяснить завершением строительства в нем хлопкоочистительного завода и началом очистки перевозившегося железной дорогой хлопка, что естественным образом сказалось на его весе в плане существенного уменьшения. Имеющиеся статистические данные позволяют проследить количество перевозившегося железной дорогой хлопка (табл. 6 [РГИА, ф. 515, оп. 88, д. 1291, л. 50, 52; ССПРЖД, 1906, вып. 10, с. 2; ССПРЖД, 1910, вып. 8, с. 2; ССПРЖД, 1916, вып. 7, с. 2]).

В 1912 году по Среднеазиатской железной дороге со станции Байрамали было вывезено 220,0 тыс. пуд. хлопкового волокна, в 1913 году — 251,0 тыс. пуд., в 1914 году — 196,0 тыс. пуд. [ССПРЖД, 1916, вып. 7, с. 2]. Поставка шла через Красноводск и Петровск на Москву и Московский промышленный район в целом.

Собранный в Мургабском государевом имении хлопок перед отправкой проходил очистку на местном хлопкоочистительном заводе, поэтому с 1899 года по железной дороге отправлялось уже чистое волокно. Известно, что из пуда сырца 1 сорта на мургабском заводе получалось 11,94 фунта волокна [РГИА, ф. 515, оп. 88, д. 1291, л. 243]. Так как первый сорт был более высокого качества и менее загрязнен семенами, то соотношение количества волокна, получаемого из него, с общим количеством хлопка дает условное максимальное количество волокна, которое тем не менее может

Таблица 6

Перевозка хлопка железной дорогой со станции Байрамали (тыс. пуд.)
= Transportation of cotton by rail from Bayramali station (thousand poods)

Год	Собрано хлопка в Мургабском государевом имении	Хлопковое волокно после очистки, не более	Вывезено по железной дороге
1899	218,4	65,2	98,0
1900	405,0	120,9	101,0
1901	361,3	107,8	102,0
1902	116,8	34,9	113,0
1903	506,9	151,3	13,0
1904	257,7	76,9	198,0
1905	194,2	58,0	60,0
1906	298,4	89,1	94,0
1907	346,1	103,3	224,0
1908	255,0	76,1	165,0
1909	230,9	69,0	152,0
1910	662,3	197,7	100,0
1911	601,0	179,4	178,0
Всего	4454,0	1221,6	1569

служить приемлемым ориентиром. Превышение вывоза из Байрамали над местным производством хлопка объясняется тем, что удельные заводы в случаях неполной загруженности производственных линий перерабатывали сырец из других районов края.

Приведенные сведения убеждают, что весь выращенный и очищенный в Мургабском государевом имении хлопок перевозился Закаспийской (позднее — Среднеазиатской) железной дорогой и поступал в Московский промышленный район.

3.3. Перевозка хлопкового масла и мыла из Мургабского государева имения

В 1903 году в Мургабском государевом имении был построен масляный завод, перерабатывавший семена хлопчатника в масло. В следующем году вступило в строй и маслорафинадное предприятие. Выделение хлопкового масла в 58 группе по номенклатуре товаров, перевозимых по русским железным дорогам (Масла семенные и древесные (кроме эфирных)), произошло в 1909 году. Оно было отнесено ко II категории этой группы (Масло касторовое, кокосовое, кунжутное (сезамовое), пальмовое и тахинное; Масло деревянное, прованское и оливковое), а потому объемы перевозки хлопкового масла железной дорогой за более ранний период уместно

восстановить по этой категории в номинации «Остальные предметы группы» (табл. 7 [ССПРЖД, 1907, вып. 49, с. 129; ССПРЖД, 1908, вып. 38, с. 467; ССПРЖД, 1911, вып. 33, с. 245; ССПРЖД, 1916, вып. 16, с. 388]).

Не определенные в номенклатурной группе масла (предположительно — хлопковое масло) были в 1901 году перевезены Среднеазиатской железной дорогой в объеме 30,3 тыс. пуд. [ССПРЖД, 1903, вып. 25, с. 177]. 1903 год дал уже 73,8 тыс. пуд. [ССПРЖД, 1906, вып. 47, с. 34] с постоянным ростом в последующие годы.

Таблица 7

Перевозка хлопкового масла Среднеазиатской железной дорогой
(тыс. пуд.)
= Transportation of cottonseed oil by the Central Asian Railway
(thousand poods)

Год	Объем перевезенного хлопкового масла	Год	Объем перевезенного хлопкового масла
1901	30,3	1909	1102,93
1903	73,8	1910	1576
1904	167,7	1911	1771,8
1905	417,4	1912	2381,9
1906	586,9	1913	1894,6
1907	2,5	1914	2021,3
1908	595,9		

Несмотря на то, что имеющиеся в нашем распоряжении статистические материалы не содержат сведений об отправлении хлопкового масла непосредственно со станции Байрамали, есть все основания утверждать, что железнодорожный транспорт был единственным способом перевозки продукции мургабского масляного и маслорафинадного заводов.

Как уже было отмечено, в 1904 году был сдан в эксплуатацию маслорафинадный завод. При нем был устроен и мыловаренный, перерабатывавший отходы производства первого. К 1912 году мыловаренный завод производил до 10 тыс. пуд. мыла, ориентированного на местный рынок [РГИА, ф. 515, оп. 88, д. 1291, л. 264]. Возможно, именно поэтому железнодорожная статистика начиная с 1912 года сообщает, что мыло со станции Байрамали отправлялось на станции Мерв и Черджуй по 2 тыс. пуд и на станции Асхабад и Чарджуй (город) по 1 тыс. пуд. Еще 2 тыс. пуд. в этом году ушло на другие станции Среднеазиатской железной дороги. Вообще же по Среднеазиатской дороге в 1912 году перемещалось 139 тыс. пуд. мыла (131 тыс. пуд. местного производства) [ССПРЖД, 1914, вып. 11, с. 214, 218–219], в то время как еще

в 1908 году это число составляло 83 тыс. пуд. (77 тыс. пуд. местного производства) [ССПРЖД, 1911, вып. 19, с. 10—11].

Имеющиеся статистические сведения за 1912 год убеждают, что вся производившаяся мыловаренным заводом продукция доставлялась железной дорогой и потреблялась на месте — в пределах Закаспийской области и Бухарского эмирата.

3.4. Роль железной дороги в развитии агрокультуры в Мургабском государевом имении

В 1904 году из Байрамали в Мерв железной дорогой было отправлено 2 тыс. пуд. сельскохозяйственных машин и орудий (кроме деревянных) [ССПРЖД, 1907, вып. 47, с. 39]. Через два года с западных железных дорог в Байрамали прибыло 1,6 тыс. пуд. сельскохозяйственных машин и орудий [ССПРЖД, 1909, вып. 40, с. 614]. В 1908 году на главную станцию Мургабского государева имения было доставлено уже 2,3 тыс. пуд. машин и орудий (половина — с Варшавско-Венской железной дороги) [ССПРЖД, 1911, вып. 43, с. 674]. Еще через два года — 2,1 тыс. пуд. (в основном — с Закавказской железной дороги из Батума) [ССПРЖД, 1912, вып. 43, с. 1268—1270]. В 1914 году в Байрамали с других станций Среднеазиатской и Ташкентской железных дорог (внутрирегиональный оборот) прибыло 2,5 тыс. пуд. сельскохозяйственных машин и орудий. С прочих железных дорог западных направлений поступило еще 0,5 тыс. пуд [ССПРЖД, 1916, вып. 37, с. 1258].

Имеющаяся в распоряжении железнодорожная статистика за 1893—1903, 1909 и 1911—1913 годы не содержит сведений о поступлении на территорию Мургабского имения сельскохозяйственных машин и орудий. Поэтому можно прийти к заключению, что значительного их притока в Байрамали не было. Это и понятно: основными производителями в имении были арендаторы и дайхане, обходившиеся подручным инвентарем и имевшие возможность самостоятельно приобретать необходимые приспособления в Мерве и других городах области. Наличие, пусть и небольших, отправок со станции Байрамали свидетельствует о поставке близлежащим потребителям (в г. Мерв) сельскохозяйственных орудий, произведенных в мастерских заводов имения.

Следует признать, что существенным недостатком земледелия в Мургабском государевом имении было отсутствие минеральных удобрений. Считалось, что орошение (и мелиорация вообще) является условием, необходимым и достаточным для успешного выращивания хлопка и зерновых. Однако в год 25-летия имения всерьез зазвучали предложения местных агрономов «ввести обязательное удобрение известной части полей долгосрочных арендаторов с выдачей им удобрительных туков в кредит и с тем, чтобы имение половину расходов на покупку туков брало на себя» [РГИА,

ф. 515, оп. 88, д. 1291, л. 233] (*туки* — сельскохозяйственные удобрения: суперфосфаты, костяная мука, томасшлак, калийные соли и др.).

В железнодорожной статистике удалось обнаружить сведения об отпращивании туков (в число которых не входили фосфориты, суперфосфаты, томасшлаки, костная мука и т. п.) со станций Среднеазиатской железной дороге в 1903 году и 1904 году по 1,7 тыс. пуд., в 1905 году — 1,6 тыс. пуд., в 1907 году — 22,3 тыс. пуд., в 1908 году — 2,8 тыс. пуд., в 1912 году — 0,1 тыс. пуд. [ССПРЖД, 1914, вып. 45, с. 500]. В 1905 году такие туки не учитывались, а в 1909—1911 годах сведения по тукам вообще не собирались. Не исключено, что среди этих туков был хлопковый жмых, остававшийся после изготовления хлопкового масла на мургабских заводах. Стоит заметить, что в 1912 году Среднеазиатская железная дорога перевезла внутри региона 5 тыс. пуд. туков из номенклатурной категории «Фосфориты молотые (мука фосфоритная), суперфосфаты, томасовы шлаки, известь фосфорнокислая и фосфогипс» [ССПРЖД, 1914, вып. 45, с. 26]. Несмотря на отсутствие упоминания в статистических таблицах станции Байрамали, можно предположить, что железная дорога принимала участие в доставке неорганических и органических удобрений в тех случаях, если они заказывались государевым имением.

Известно, что хлопок на полях арендаторы собирали в мешки, в которых и сдавали его имению на хлопкоочистительный завод. На 1896 год, первый год выращивания в Мургабском имении хлопка, как и на 1897 год, статистика не дает сведений о завозе на станцию Байрамали мешков. Но уже в 1898 году в имение железной дорогой со станций Мерв, Амударья и Бухара было доставлено 1,8 тыс. пуд. мешков и с Варшавско-Венской железной дороги — 0,6 тыс. пуд. [ССПРЖД, 1900, вып. 65, с. 120]. В следующем году станция Байрамали приняла 5 тыс. пуд. мешков [ССПРЖД, 1901, вып. 26, с. 53], в 1900 году — 3 тыс. пуд. [ССПРЖД, 1903, вып. 40, с. 58—59], столько же в 1902 году [ССПРЖД, 1904, вып. 14, с. 76—77]. За 1903 и 1904 годы сведения о прибытии мешков на станцию Байрамали отсутствуют. В 1908 году мешки не ввозились, а даже вывозились со станции Байрамали на станции Среднеазиатской железной дороги в количестве 2 тыс. пуд. [ССПРЖД, 1911, вып. 15, с. 80—81]. А в 1912 году на главную станцию Мургабского имения поступило по 1 тыс. пуд. с Закавказской и Южной железных дорог и было вывезено в Мерв и на другие станции Среднеазиатской дороги столько же — 2 тыс. пуд. мешков [ССПРЖД, 1914, вып. 18, с. 258—261]. Скорее всего, это было связано с тем, что арендаторы, не желая компенсировать стоимость мешков, относились к ним достаточно аккуратно.

Рассмотренные факты свидетельствуют о том, что железная дорога являлась для Мургабского государева имения поставщиком необходимых ему ресурсов.

4. Заключение = Conclusions

Предпринятое исследование убеждает в том, что в стратегически значимых обстоятельствах Российская империя предпочитала действовать комплексно и масштабно. Развитие хлопководства поставило в повестку дня вопрос о модернизации путей сообщения с промышленными центрами страны. Увеличение объема выращивавшегося хлопка-сырца было обусловлено совершенствованием способов его доставки на предприятия легкой промышленности. Это подтолкнуло власть к оперативному переоборудованию Закаспийской военной железной дороги под гражданские (и экономические) нужды и к последовавшему за этим развитию железнодорожной сети в российских владениях в Центральной Азии.

Рассмотренный пример Мургабского государева имения является яркой иллюстрацией комплексного решения транспортно-экономического вопроса. Известно, что оно было создано в свое время ради закрепления геополитически важной территории за империей. Поэтому российское правительство сначала озаботилось созданием оросительной системы, а затем — развитием хлопководства, обеспечив арендаторов первичной обработкой сырца (на местных заводах) и сбытом на внутреннем рынке империи (доставкой железной дорогой). При этом железная дорога обеспечивала не только вывоз продукции за пределы региона, но и сбыт отдельных видов товаров внутри Закаспийской области и Туркестанского края. Она же давала и удобный способ доставки в имение сельскохозяйственных орудий, минеральных удобрений и иных предметов, освобождая администрацию и служащих имения от непроизводительных затрат.

Фактически железная дорога катализировала включение Мургабского имения в региональное и общероссийское экономическое пространство, обеспечивая не только вывоз продукции, но и поставку необходимых для его эффективного функционирования ресурсов. Иными словами, железнодорожная сеть Центрально-Азиатского региона обеспечивала его интеграцию с остальной Россией, участвуя, таким образом, в реализации долгосрочной программы окончательного распространения в азиатской части страны общегосударственного порядка.

Заявленный вклад авторов: все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации.	Contribution of the authors: the authors contributed equally to this article.
Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.	The authors declare no conflicts of interests.

Источники и принятые сокращения

1. РГИА — *Российский государственный исторический архив*. Ф. 515 (Главное управление уделов МИДв). Ф. 515. Оп. 27. Д. 2823 ; Ф. 515. Оп. 45. Д. 702 ; Ф. 515. Оп. 88. Д. 1291.
2. ССПРЖД — *Сводная статистика перевозок по русским железным дорогам* / Департамент железнодорожных дел Министерства финансов. — Санкт-Петербург : [б. и.], 1890—1917.

Литература

1. Андреева Т. И. Железнодорожное строительство в социально-экономической жизни Азиатской России в конце XIX — начале XX в. / Т. И. Андреева // Социальная интеграция и развитие этнокультур в евразийском пространстве. — 2023. — Т. 3. — № 12. — С. 19—24.
2. Андреева Т. И. Формирование концепции железнодорожного сообщения Сибири и Туркестана в конце XIX — начале XX в. / Т. И. Андреева // Вестник Томского государственного университета. История. — 2010. — № 1 (9). — С. 27—32.
3. Асанова С. А. Путь на восток : проекты железных и колесных дорог в Среднюю Азию и Китай (во второй половине XIX в.) / С. А. Асанова // Люди империи — империя людей : персональная и институциональная история Азиатских окраин России. Сборник научных статей. — Омск : Издательство Омского государственного университета им. Ф. М. Достоевского, 2021. — С. 625—634.
4. Белянкина В. Ю. Национальные интересы России на Среднем Востоке в конце XIX — начале XX века через призму внешнеполитических взглядов русских консерваторов / В. Ю. Белянкина // Всеобщая история. — 2021. — № 2. — С. 22—30. — DOI: 10.25791/vseist.02.2021.1130.
5. Бочкарева И. Б. Железнодорожное строительство в стратегии Российской империи по освоению Туркестана / И. Б. Бочкарева // Известия Алтайского государственного университета. — 2019. — № 5 (109). — С. 33—38. — DOI: 10.14258/izvasu(2019)5-04.
6. Бочкарева И. Б. Оценка эффективности железных дорог в Центральной Азии как экономического института (конец XIX — начало XX века) / И. Б. Бочкарева, О. И. Чекрыжова // Вестник Оренбургского государственного педагогического университета. Электронный научный журнал. — 2022. — № 1 (41). — С. 86—97. — DOI: 10.32516/2303-9922.2022.41.8.
7. Бочкарева И. Б. Среднеазиатская железная дорога : вклад в модернизацию Туркестанского края versus проблемы рентабельности (конец XIX — начало XX в.) / И. Б. Бочкарева // Вестник Томского государственного университета. История. — 2024. — № 88. — С. 16—23. — DOI: 10.17223/19988613/88/2.
8. Васильев Д. В. Мургабское государево имение — социально-экономический форпост Российской империи в Центральной Азии : экономическая структура / Д. В. Васильев, Н. А. Мазаев // Журнал фронтирных исследований. — 2025. — Т. 10. — № 2 (38). — С. 32—48. — DOI: 10.46539/jfs.v10i2.647.
9. Васильев Д. В. Железнодорожный транспорт как фактор модернизации Российской империи (по материалам дореволюционной прессы) / Д. В. Васильев, Н. А. Мазаев // Вестник Оренбургского государственного педагогического университета. Электронный научный журнал. — 2020. — № 4 (36). — С. 247—259. — DOI: 10.32516/2303-9922.2020.36.14.
10. Волков И. В. Закаспийская военная железная дорога и ее влияние на закрепление России в Средней Азии / И. В. Волков // Вестник Кыргызско-Российского Славянского университета. — 2010. — № 5. — С. 51—55.

11. Ходжакулиева Б. А. Из истории туркмено-российских отношений : экономические преобразования в Закаспийской области / Б. А. Ходжакулиева // Экономика и управление : проблемы, решения. — 2016. — № 12. — С. 68—73.

12. Мазаев Н. А. Закаспийская военная железная дорога как фактор региональной политики Российской империи / Н. А. Мазаев // Люди империи — империя людей : персональная и институциональная история Азиатских окраин России. Сборник научных статей. — Омск : Издательство Омского государственного университета им. Ф. М. Достоевского, 2021. — С. 635—640.

13. Мазаев Н. А. Проблемы железнодорожных перевозок хлопка в Российской империи в начале XX в. / Н. А. Мазаев, Д. В. Васильев // Вестник МГПУ. Серия : Исторические науки. — 2023. — № 3 (51). — С. 49—60. — DOI: 10.25688/20-76-9105.2023.51.3.04.

14. Токтамысов С. Ж. Правительственная дискуссия об участии частного капитала в строительстве Закаспийской железной дороги в конце XIX в. / С. Ж. Токтамысов // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия : История России. — 2024. — № 1. — С. 109—121. — DOI: 10.22363/2312-8674-2024-23-1-109-121.

15. Фурсов В. Н. Возведение и функционирование транскаспийской магистрали в 80-х — начале 90-х гг. XIX в. / В. Н. Фурсов, В. Н. Тестов // Научные ведомости Белгородского государственного университета. Серия : История. Политология. Экономика. Информатика. — 2013. — № 15 (158). — С. 113—118.

Статья поступила в редакцию 05.06.2025,
одобрена после рецензирования 29.09.2025,
подготовлена к публикации 17.10.2025.

Material resources

RGIA — *Russian State Historical Archive. F. 515 (Main Directorate of the Ministry of Foreign Affairs).* (In Russ.).

SSPRZHD — *Summary statistics of transportation on Russian railways / Department of Railway Affairs of the Ministry of Finance. (1890—1917).* St. Petersburg: [b. i.]. (In Russ.).

References

Andreeva, T. I. (2010). Formation of the concept of railway communication between Siberia and Turkestan in the late XIX — early XX century. *Bulletin of Tomsk State University. History*, 1 (9): 27—32. (In Russ.).

Andreeva, T. I. (2023). Railway construction in the socio-economic life of Asian Russia in the late nineteenth and early twentieth centuries. *Social integration and development of ethnic cultures in the Eurasian space*, 3 (12): 19—24. (In Russ.).

Asanova, S. A. (2021). The way to the East: projects of railways and wheeled roads to Central Asia and China (in the second half of the 19th century). In: *People of the Empire — Empire of the people: a personal and institutional history of the Asian outskirts of Russia. Collection of scientific articles.* Omsk: Publishing House of Omsk State University named after F. M. Dostoevsky. 625—634. (In Russ.).

Belyankina, V. Yu. (2021). Russia's national interests in the Middle East in the late 19th — early 20th century through the prism of the foreign policy views of Russian conservatives. *Universal history*, 2: 22—30. DOI: 10.25791/vseist.02.2021.1130. (In Russ.).

Bochkareva, I. B. (2019). Railway construction in the strategy of the Russian Empire for the development of Turkestan. *Proceedings of the Altai State University*, 5 (109): 33—38. DOI: 10.14258/izvasu(2019)5-04. (In Russ.).

- Bochkareva, I. B. (2024). The Central Asian Railway: a contribution to the modernization of the Turkestan region versus profitability problems (late 19th — early 20th centuries). *Bulletin of Tomsk State University. History*, 88: 16—23. DOI: 10.17223/19988613/88/2. (In Russ.).
- Bochkareva, I. B., Chekryzhova, O. I. (2022). Evaluation of the effectiveness of railways in Central Asia as an economic institution (late XIX — early XX century). *Bulletin of the Orenburg State Pedagogical University. Electronic scientific Journal*, 1 (41): 86—97. DOI: 10.32516/2303-9922.2022.41.8. (In Russ.).
- Fursov, V. N., Testov, V. N. (2013). Construction and functioning of the trans-Caspian highway in the 80s — early 90s of the XIX century. *Scientific Bulletin of Belgorod State University. Series: History. Political science. Economy. Computer science*, 15 (158): 113—118. (In Russ.).
- Khojakuliyeva, B. A. (2016). From the history of Turkmen-Russian relations: economic transformations in the Transcaspian region. *Economics and management: problems, solutions*, 12: 68—73. (In Russ.).
- Mazaev, N. A. (2021). The Transcaspian military railway as a factor in the regional policy of the Russian Empire. In: *People of the Empire — Empire of People: a personal and institutional history of the Asian outskirts of Russia. Collection of scientific articles*. Omsk: Publishing House of Omsk State University named after F. M. Dostoevsky. 635—640. (In Russ.).
- Mazaev, N. A., Vasiliev, D. V. (2023). Problems of railway transportation of cotton in the Russian Empire in the early twentieth century. *Bulletin of the Moscow State Pedagogical University. Series: Historical Sciences*, 3 (51): 49—60. DOI: 10.25688/20-76-9105.2023.51.3.04. (In Russ.).
- Toktamysov, S. J. (2024). Government discussion on the participation of private capital in the construction of the Transcaspian Railway at the end of the 19th century. *Bulletin of the People's Friendship University of Russia. Series: The History of Russia*, 1: 109—121. DOI: 10.22363/2312-8674-2024-23-1-109-121. (In Russ.).
- Vasiliev, D. V., Mazaev, N. A. (2020). Railway transport as a factor of modernization of the Russian Empire (based on the materials of the pre-revolutionary press). *Bulletin of the Orenburg State Pedagogical University. Electronic scientific Journal*, 4 (36): 247—259. DOI: 10.32516/2303-9922.2020.36.14. (In Russ.).
- Vasiliev, D. V., Mazaev, N. A. (2025). Murgabskoye state estate — a socio-economic outpost of the Russian Empire in Central Asia: an economic structure. *Journal of Frontier Studies*, 10 / 2 (38): 32—48. DOI: 10.46539/jfs.v10i2.647. (In Russ.).
- Volkov, I. V. (2010). The Transcaspian military railway and its influence on the consolidation of Russia in Central Asia. *Bulletin of the Kyrgyz-Russian Slavic University*, 5: 51—55. (In Russ.).

*The article was submitted 05.06.2025;
approved after reviewing 29.09.2025;
accepted for publication 17.10.2025.*