



Discussion of Projects for the Development of the Amudarya Flotilla by the Russian Government at the Turn of the 19th–20th centuries

Saken Zh. Toktamysov

RUDN University. Moscow, Russia. Email: [toktamysov-szh\[at\]rudn.ru](mailto:toktamysov-szh[at]rudn.ru)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4284-9638>

Received: 27 May 2024 | Revised: 4 July 2024 | Accepted: 10 July 2024

Abstract

The article examines the approaches of government departments regarding the development of private shipping on the Amu Darya, emphasizing the importance of the Amu Darya waterway in the context of the development of the Central Asian regional transit potential at the turn of the 19th–20th centuries. The work also analyzes the financial indicators of this infrastructure project, its impact on strengthening the position of the Russian Empire on the territory of the southern Central Asian frontier. The author noted key role of the Military Department in the discussion and implementation of the Amudarya flotilla project, the contradictory approaches of government structures regarding private shipping projects, which ultimately led to the lack of a decision on this issue. The author concluded that, during the discussion of this water transport project, due to the uncertainty of many of its aspects and the unsettled financial issues the model of attracting private investors to its implementation was not accepted by the state. At the same time, due to geostrategic and economic reasons, the Amudarya flotilla remained important for the Military Department even in a situation of increasing budgetary unprofitability of this project. The main provisions and conclusions of the work may be of interest to historians specializing in economic history and orientalists studying the region of Central Asia and the Middle East.

Keywords

Economic History; Russian Empire; Middle Asia; Amudarya Flotilla; Afghanistan; Persia; 19th Century; 20th Century; War Department; Infrastructure Project



This work is licensed under a [Creative Commons “Attribution” 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

Обсуждение проектов развития Амударьинской флотилии российским правительством на рубеже XIX–XX вв.

Токтамысов Сакен Жаугаштович

Российский университет дружбы народов. Москва, Россия. Email: [toktamysov-szh\[at\]rudn.ru](mailto:toktamysov-szh[at]rudn.ru)
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4284-9638>

Рукопись получена: 27 мая 2024 | Пересмотрена: 4 июля 2024 | Принята: 10 июля 2024

Аннотация

В статье рассматриваются подходы государственных ведомств в отношении развития частного пароходства на Аму-Дарье, подчеркивается значимость Аму-Дарьинского водного пути в контексте развития среднеазиатского регионального транзитного потенциала на рубеже XIX–XX вв. В работе также анализируются финансовые показатели указанного инфраструктурного проекта, его влияние на укрепление позиций Российской империи на территории южного среднеазиатского фронта. Отмечается ключевая роль Военного ведомства в обсуждении и реализации проекта Амударьинской флотилии, противоречивость подходов правительственных структур в отношении проектов частного пароходства, что в итоге привело к отсутствию решения по этому вопросу. Автор пришел к выводу, что в процессе обсуждения данного воднотранспортного проекта в силу неопределенности многих его аспектов и неурегулированности финансовых вопросов, модель привлечения частных инвесторов к его реализации не была принята государством. При этом в силу геостратегических и экономических причин Амударьинская флотилия оставалась важна для Военного ведомства и в ситуации нарастания бюджетной убыточности данного проекта. Основные положения и выводы работы могут представлять интерес для историков, специализирующихся на экономической истории, специалистов-востоковедов, изучающих регион Средней Азии и Среднего Востока.

Ключевые слова

экономическая история; Российская империя; Средняя Азия; Амударьинская флотилия; Афганистан; Персия; XIX век; XX век; Военное ведомство; инфраструктурный проект



Это произведение доступно по [лицензии Creative Commons “Attribution” \(«Атрибуция»\) 4.0 Всемирная](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)



Введение

В конце XIX – нач. XX в. в Средней Азии актуализируется задача развития транспортной инфраструктуры с целью модернизации региональной экономики и укрепления военно-стратегических позиций Российской империи. Помимо железнодорожного строительства, важную роль здесь играло и речное сообщение.

Вопрос влияния транспортной инфраструктуры на экономическое развитие стран и регионов является важным направлением в экономической исторической науке, находясь в фокусе внимания различных исследований. При этом в современной историографии фактически отсутствуют комплексные, фундаментальные исследования по проблеме экономической политики Российской империи в Закаспийской области в контексте инфраструктурного развития.

Так, в монографии И. В. Волкова основной акцент делается на изучении административно-судебной, управленческой, социальной сферах и на анализе экономической политики царского правительства в Средней Азии (Волков, 2018). Е. А. Правилова обращается к финансовым аспектам существования Туркестана и других окраин в составе Российской империи, к балансу прибылей и издержек в контексте осуществления правительственной экономической политики (Правилова, 2006). При этом в другой работе автор уделяет внимание роли Аму-Дарьи в ирригационных и транспортных проектах второй половины XIX в. (Правилова, 2005).

Это характерно также для современной западной исторической литературы, где в основном исследуются вопросы завоевания Туркестана, политико-правовые, конфессиональные, социальные аспекты, а экономическая проблематика освещается фрагментарно. Одной из немногочисленных зарубежных работ по инфраструктурному развитию Туркестана стало исследование М. Петерсон, анализирующей роль российских инженеров гидросооружений в развитие региональной ирригационной системы в контексте трансформации пустынных территорий в хлопковые поля (Peterson, 2016).

В Средней Азии на рубеже XIX–XX вв. наряду с железнодорожными транспортными проектами, способствовавшими модернизационным процессам в регионе, развивались и другие коммуникационные пути. В этой связи автор обращается к гораздо менее исследованной теме – Амударьинской флотилии как транспортному проекту, реализованному Военным ведомством в среднеазиатском регионе в вышеуказанный период. Обращение к данной проблематике затрагивает ряд исследовательских задач, рассматриваемых в статье. Среди них:

1. Рассмотреть особенности проектов предпринимателей по организации частного паромства на Аму-Дарье.

2. Определить позицию правительственных структур в отношении указанных частных проектов.
3. Проанализировать финансовые показатели Амударьинской флотилии и особенности ее функционирования.
4. Определить цели, которые ставило Военное ведомство в реализации данного водного транспортного проекта.

Источниковой базой исследования послужили неопубликованные архивные материалы, хранящиеся в фонде «Среднеазиатский стол» (Ф. 147) Архива внешней политики Российской империи. Расчет бюджетных финансовых показателей был произведен по общей росписи доходов и расходов Российской империи.

Аральская флотилия

В 1883 г. была упразднена казенная Аральская флотилия на Сыр-Дарье. Как отмечалось Военным министром П. С. Ванновским в предписании к генералу С. П. Копьеву от 7 ноября 1882 г., основными причинами ее упразднения стали неэффективность и убыточность (АВПРИ, 1311, л. 134 об.). Указанная флотилия, учрежденная изначально с военно-стратегическими целями, с присоединением Средней Азии утратила исключительное военное значение и перевозила войска, казенные и частные грузы, причем издержки эксплуатации не окупали ежегодно производившихся расходов (АВПРИ, 1311, л. 134 об.).

Доходы Аральской флотилии в последние годы ее существования, отображенные в Бюджете Российской империи, суммированы в рис. 1.

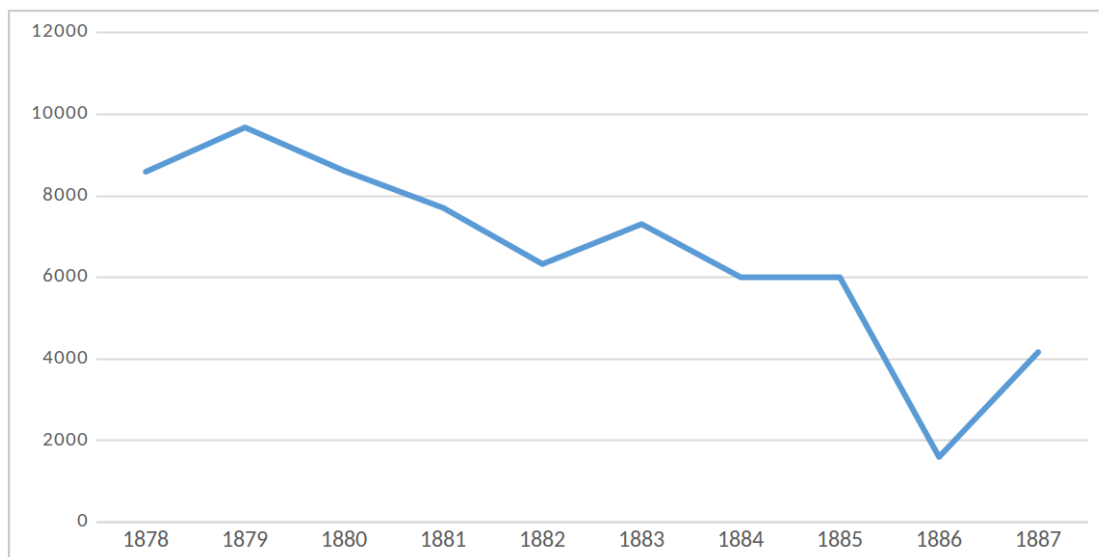


Рисунок 1. Бюджетные доходы Аральской флотилии в 1878–1887 гг. (в руб.)
 (Общая роспись...за 1878–1887 г.).

Figure 1. Budget revenues of the Aral flotilla in 1878–1887 (in roubles)
 (General inventory...for 1878–1887).



Указанный график показывает, что, начиная с 1880 г., доходы Аральской флотилии постоянно падают. При этом бюджет не дает адекватной картины убыточности данного проекта, поскольку строка «расходы Аральской флотилии» отсутствует в бюджетной классификации. В бюджете есть обобщенные расходы содержания перевозочных средств на Черном и Аральском морях, проходившие по линии Главного интендантского управления Военного министерства. При этом невозможно отделить расходы на содержание флотилии собственно на Аральском море от затрат на перевозочные средства на Черном море. Этот показатель в 1880 г. составлял 172 тыс. 632 руб., в 1881 г. – 168 тыс. 407 руб. Очевидно, что данная статья намного превышала доходность Аральской флотилии. Бюджетные убытки, по-видимому, насчитывали десятки тысяч рублей в год, но точно установить это невозможно, в силу вышеприведенного обстоятельства. Интересно, что, будучи упраздненной в 1883 г., Аральская флотилия продолжала отображаться в бюджете до 1887 г. включительно.

Существование флотилии в среднеазиатском регионе являлось при этом стратегическим вопросом для Военного ведомства. В 1882 г. им учреждается комиссия при Главном Штабе, призванная обсудить необходимость одновременного существования частного пароходства на обеих крупных среднеазиатских реках (Сыр-Дарья и Аму-Дарья), или только на одной из них. Данная комиссия должна была выработать условия привлечения частных инвесторов и произвести оценку предложений частных предпринимателей (АВПРИ, 1311, л. 2). При этом допускалась и возможность субсидий из казны в рамках организации и функционирования указанного инфраструктурного объекта.

Это стимулирует интерес некоторых российских предпринимателей, имевших коммерческие интересы в Средней Азии, для разработки соответствующих частных проектов. Данные инициативы были призваны как принести их владельцам прибыль, так и в целом способствовать упрочению их влияния в регионе, интерес к экономическому освоению которого вырос в середине 1880-х гг.

Проект организации частного амударьинского пароходства «Товарищества А. Е. Громова и П. А. Синельникова»

28 апреля 1884 г. ташкентский купец первой гильдии А. Е. Громов и отставной Подпоручик П. А. Синельников направляют генерал-лейтенанту Военного ведомства С. П. Коневу записку о необходимости учреждения частного пароходства на Аму-Дарье с целью развития среднеазиатской торговли. С точки зрения заявителей, это способствовало бы развитию транспортного сообщения данного региона с ключевой торговой и транзитной артерией – рекой Волгой, и с конечным пунктом Астраханью (АВПРИ, 1311, л. 8). При этом сообщение через Усть-Урт, от Кунграда до Мертвого Култука на Каспийском море не представляло для Товарищества затруднений в пере-

возочных средствах в силу наличия большого количества верблюдов и извозчиков. Вместе с тем существовали логистические затруднения в дальнейшей транспортировке грузов от Мертвого Култука до Астрахани по Каспийскому морю, в силу отсутствия мелкосидящих морских пароходных судов, способных без перегрузки совершать указанные маршрутные рейсы (АВПРИ, 1311, л. 8 об.). В этой связи с целью улучшения перевозки казенных грузов, войск и частных товаров заявители приобрели и пустили по Каспийскому морю две мелкосидящие паровые шхуны шестифутовой глубины, большой вместимости, которые ходили от Мертвого Култука до Астрахани.

В «Проекте положения товарищества для устройства пароходства по реке Аму-Дарье», разработанном А. Е. Громовым и П. А. Синельниковым, отмечалось, что оно учреждалось для установления «правильного и срочного» сообщения по р. Аму-Дарье, от Кунграда до слияния рек Вакши и Пянджи (АВПРИ, 1311, л. 10). Согласно указанному проекту, компания превращалась в монополиста в вопросе речных транспортировок людей и грузов в среднеазиатском регионе. Об этом свидетельствуют, в частности, следующие строки:

«Правительство обязуется перевозку всех казенных грузов и людей, идущих по линии пароходства в Закаспийский и Туркестанский край, предоставлять исключительно Товариществу в размерах имеющихся у него перевозочных средств» (АВПРИ, 1311, л. 11 об.).

В данном проекте подчёркивалось, что в течении 20 лет, начиная с 1886 года, Товарищество обязуется иметь на Аму-Дарье 5 пассажиро-буксирных судов и 12 барж, с помощью которых можно было перевезти в течение месяца 100 тыс. пудов груза и 6 тыс. человек (АВПРИ, 1311, л. 10).

Имущество упраздненной Аральской флотилии, включая пароходы и баржи, должно было стать собственностью указанной компании. При этом Товариществу на безвозмездной основе передавались земли на берегах Аму-Дарьи для строительства необходимых объектов инфраструктуры: пристаней, складов, агентств, контор (АВПРИ, 1311, л. 13 об.).

А. Е. Громов и П. А. Синельников отмечали, что, в случае согласия правительства, они одновременно с устройством пароходства по Аму-Дарье планировали запустить по Каспийскому морю две винтовые, паровые шхуны, с обязательством осуществления пассажирских и грузоперевозок по маршруту Мертвый Култук – Астрахань, по меньшему тарифу, чем у Общества «Кавказ и Меркурий» (АВПРИ, 1311, л. 8 об.). Морское сообщение по указанному маршруту планировалось осуществлять через каждые 8 дней. Общее количество планируемых рейсов в год составляло 48: по 24 рейса от Мертвого Култука до Астрахани и обратно. По проекту заявителей, каждая шхуна должна была перевозить за один раз не менее 15 тыс. пудов груза, а общий объем годовых грузоперевозок составлял не менее 600 тыс. пудов (АВПРИ, 1311, л. 8 об.). Дополнительно планировалось перевозить на двух кораблях до 10 тыс. солдат.



За совершение вышеуказанных рейсов во время навигации плата за милю составляла 1 руб. 20 коп., не более 35 тыс. руб. в год, причем данные тарифы сохранялись на протяжении 10 лет. При перевозке войск, пассажиров и транспортных грузов действовали следующие тарифы: за человека по 5 рублей, за груз – 15 коп. с пуда (АВПРИ, 1311, л. 9 об.). Поверстная оплата транспортных услуг происходила на двух этапах: 50 тыс. руб. при открытии пароходного сообщения и 50 тыс. руб. по прошествии первых четырех месяцев (АВПРИ, 1311, л. 11 об.). Компания Громова и Синельникова брала на себя обязательство по бесплатной перевозке почтовой корреспонденции и сопровождающих ее лиц. При этом Товарищество должно было внести залог в 50 тыс. руб. с целью выполнения всех заявленных обязательств (АВПРИ, 1311, л. 10 об.).

Проект Громова и Синельникова поступил на рассмотрение упомянутой ранее комиссии и был признан ею наиболее подходящим. Комиссия также предоставила право Товариществу создавать необходимую для организации пароходства инфраструктуру: торговые заведения, фактории, конторы, склады (АВПРИ, 1311, л. 2 об.).

Дальнейшее развитие событий внесло серьезные коррективы в процесс организации частной Амударьинской флотилии. В конце 1884 г. А. Е. Громов совместно с партнерами разработал Проект строительства железной дороги от Кизил-Арвата до Ташкента (Токтамысов, 2024). Одновременно он обращается в Министерство финансов с просьбой о приостановлении заявки о частном пароходстве на Аму-Дарье (АВПРИ, 1311, л. 21). В результате в Министерство финансов подает ходатайство П. А. Синельников вместе с Ташкентским купцом Колесниковым об утверждении за ними права содержания пароходного амударьинского проекта, на основании документа, одобренного Комиссией при Военном министерстве (АВПРИ, 1311, л. 21). Министерство финансов запросило мнение Туркестанского генерал-губернатора Н. О. Розенбаха, который сообщил, что Колесников «купец почтенный и знает край», но не обладает значительным капиталом (АВПРИ, 1311, л. 21 об.). В связи с этим он не мог поручиться, что участие Колесникова обеспечит успех планируемого проекта (АВПРИ, 1311, л. 30).

В 1885 г. в Министерство финансов поступило альтернативное предложение от Л. Г. Кнопа, Н. Н. Коншина и Бера, в котором они извещали о намерении образовать Товарищество для устройства пароходного сообщения по Аму-Дарье и запрашивали имеющуюся у правительства информацию по этому поводу для разработки Устава предполагаемого предприятия (АВПРИ, 1311, л. 20). В письме министра финансов Н. Х. Бунге к Министру иностранных дел Н. К. Гирсу от 31 мая 1885 г. отмечалось, что данное ходатайство было удовлетворено, но Н. Н. Коншин затруднился с точным указанием срока, когда указанный проект будет завершен (АВПРИ, 1311, л. 20).

Проект организации частного амударьинского пароходства «Российского Общества морского, речного, сухопутного страхования кладей»

22 мая 1885 г. в Министерство финансов обратился Правление «Общества морского, речного, сухопутного страхования и транспортирование кладей» с предложением об организации транспортного сообщения по Аму-Дарье и Каспийскому морю. Авторами данного проекта выступили Д. П. Шубин-Поздеев, П. Комаров, Н. Гейнац (АВПРИ, 1311, л. 35).

Указанная компания к середине 1880-х гг. имела довольно сильные позиции в вопросах страхования и транспортировки грузов в среднеазиатском регионе. В частности, она имела конторы, представительства и комиссионерства в Ташкенте, Коканде, Орске, Бухаре, Иргизе, Самарканде, некоторых других городах. Согласно заявлению авторов вышеуказанного проекта, целью общества было устройство «правильной перевозки русских изделий из России в Среднеазиатские владения Империи, а также в Бухару и Хиву, и обратно местных грузов в Россию» (АВПРИ, 1311, л. 35).

Вместе с тем в начале 1880-х гг. транспортное региональное сообщение было довольно непростым и небезопасным. В этой связи в поисках более эффективного и безопасного пути грузоперевозок «Общество» в 1883 г. разрабатывает многоступенчатый маршрут транспортировки грузов. Он включал перевозку сухопутным путем (Бухара – Узбек), далее по Аму-Дарье до Кунграда, вновь караванным путем (Усть-Урт – Залив Цесаревича), далее грузы доставлялись по Каспийскому морю до Астрахани, откуда следовали до Нижнего Новгорода и Москвы (АВПРИ, 1311, л. 36 об.). В 1884 г. таким образом из Бухары было направлено 73 тыс. 859 пудов хлопка, а обратно в Среднюю Азию из Москвы 1258 пудов мануфактуры (АВПРИ, 1311, л. 37).

Ключевым элементом, который повысил бы эффективность указанного транспортного маршрута, с точки зрения Правления «Общества» была организация пароходного сообщения на Аму-Дарье и на Каспийском море, в связи с чем предлагалась организация двух пароходных линий, тесно взаимосвязанных друг с другом.

Многие условия устройства пароходного сообщения, предложенные данной компанией, были сходны с проектом А. Е. Громова и П. А. Синельникова. В то же время существовали и определенные технические отличия, делавшие его более экономикоцентричным и в меньшей степени ориентированным на перевозку войск, в сравнении с предложениями «Товарищества». Согласно проекту «Общества», пароходные рейсы по Аму-Дарье предполагалось провести между Нукусом и Чарджуем на протяжении 654 верст, сообщение между Кунградом и Нукусом в силу мелководья организовывалось на каюках или на «мелкосидящих» пароходах. «Общество» обязывалось иметь 2 парохода и четыре баржи, приспособленные к перевозке на каждой



120 человек и не менее 10 тыс. пудов груза (АВПРИ, 1311, л. 21 об.). В месяц планировалось перевозить не менее 960 пассажиров и 40 тыс. пудов груза. При необходимости в увеличении флотилии «Общество» в случае финансового содействия от правительства обязывалось предоставить дополнительно еще 2 парохода и 4 баржи.

Заявители выступили с предложением о выделении со стороны Правительства беспроцентной ссуды в размере 200 тыс. руб. на устройство предприятия, с обязательством погасить ее равными частями в пятилетний срок. При этом государство на протяжении 20 лет должно было ежегодно инвестировать сумму в 60 тыс. руб. в год на его текущее обслуживание (АВПРИ, 1311, л. 21 об.).

Одновременно с устройством частной флотилии на Аму-Дарье запускалось пароходное сообщение по Каспийскому морю между Астраханью и пристанью Айракты в заливе Цесаревича (АВПРИ, 1311, л. 39). «Общество» планировало использовать 2 парохода и 3 шаланды, перевоза в течение месяца не менее 1 тыс. нижних чинов и 40 тыс. пудов груза, совершая в навигацию 24 полных рейса между Айракты и Астраханью. Для содержания пароходного сообщения на Каспийском море указанная компания запрашивала в течение двадцатилетнего периода субсидию из казны в размере 40 тыс. руб. в год (АВПРИ, 1311, л. 31 об.). Стоимость каспийских перевозок пассажиров и грузов была аналогична тарифам общества «Кавказ и Меркурий».

Заявители настаивали на необходимости организации телеграфной линии от Кунграда через Хиву и Бухару для соединения ее с существующей линией в Ташкенте (АВПРИ, 1311, л. 39 об.). В проекте также шла речь о важности открытия нескольких дополнительных почтовых контор и о постройке 5 маяков на Каспийском море.

Туркестанский генерал-губернатор Н. О. Розенбах дал на указанный проект положительный отклик, подчеркнув «солидность» репутации «Общества» и целесообразность одобрения их заявки. Данное мнение было поддержано Министром финансов Н. Х. Бунге, отметившим надежность финансовых гарантий со стороны указанной компании, общий капитал которой составил в 1884 г. 1 млн 200 тыс. руб. (АВПРИ, 1311, л. 30 об.). Вместе с тем в июне 1885 г. между Министерствами финансов и путей сообщения достигается договоренность об обсуждении имеющихся частных проектов по устройству пароходного сообщения в рамках Правительственной Комиссии под председательством директора Департамента шоссейных и водяных сообщений Министерства путей сообщения, инженера П.А. Фадеева (АВПРИ, 1311, л. 52).

Позиция Военного ведомства в отношении частного пароходства на Аму-Дарье

Представители Военного ведомства выражали скептический подход в отношении функционирования частной флотилии на Аму-Дарье. Ими отмечалось, что потенциальные выгоды от амударьинского пароходства в коммерческом и в военном отношении возможны лишь при его функционировании на всем протяжении реки, а не только ее части (АВПРИ, 1311, л. 75). Такого рода движение удовлетворяло потребностям государства в получении доступа к территории Северного Афганистана (АВПРИ, 1311, л. 75 об.).

Развернутую отрицательную точку зрения на проект учреждения частной амударьинской флотилии сформулировал генерал от инфантерии С. П. Копьев в Записке по данному вопросу от 2 октября 1885 г. В ней он затронул экологическую проблему, указав, что учреждение пароходства на древесном топливе станет настоящим «бедствием» для среднеазиатского региона, поскольку приведет к опустыниванию местности (АВПРИ, 1311, л. 58 об.). С экономической точки зрения, учреждение привилегированного пароходства, с точки зрения Копьева, приведет к появлению монополии, подрыву конкуренции и инициативы частных лиц и повредит интересам русской торговли. (АВПРИ, 1311, л. 61).

С. П. Копьев отмечал, что на Аму-Дарье плавают несколько сот или даже тысяч каюков, средней вместимостью каждого в 600 пудов, что в совокупности превышало общую грузоподъемность в 500 тыс. пудов. В этом контексте не представляло сложности довести этот показатель до 1 млн пудов и провести модернизацию речного флота при правительственной поддержке местному судоходству (АВПРИ, 1311, л. 61). Подобная флотилия на Аму-Дарье сможет обеспечить торговые и военно-стратегические российские интересы в данном регионе.

В противном случае, по мнению генерала от инфантерии, местное судоходство придет в упадок, будучи не в состоянии конкурировать с привилегированным амударьинским пароходством, которое захватит в свои руки перевозку всех грузов (АВПРИ, 1311, л. 62). Для подтверждения тезиса о невыгодности для российской торговли компании-монополиста им приводилась сравнительная таблица 1.

Из приведенной таблицы видно существенное итоговое удорожание стоимости транспортировки грузов, предлагаемых предпринимателями в рамках проекта частного пароходства в сравнении с грузоперевозками на местных каюках. При увеличении их объемов удорожание транспортных услуг резко увеличивалось. В результате частное привилегированное пароходство по Аму-Дарье не приносило пользы торговле и вело к росту стоимости товаров. Крайне невыгодным, по мнению С. П. Копьева, было принятие Правительством обязательства передачи привилегированному товариществу



для перевозки через Усть-Урт всех казенных грузов, направляемых в Закаспийскую область и в Туркестан (АВПРИ, 1311, л. 64 об.).

Маршрут	На каюках	На пароходах Товарищества Громова и Синельникова	На пароходах Российского Общества морского, речного, сухопутного страхования кладей
от Бухары до Устька (620 верст)	15 коп.	15 коп.	15 коп.
от Устька до Кунграда	20 коп.	51,2/3 коп.	77,1/2 коп.
от Кунграда до Залива Цесаревича	50 коп.	51 коп.	50 коп.
от Залива Цесаревича до Астрахани	20 коп.	25 коп.	37,1/2 коп.
от Астрахани до Нижнего Новгорода	20 коп.	20 коп.	20 коп.
от Нижнего Новгорода до Москвы	26 коп.	26 коп.	26 коп.
Разные расходы	10 коп.	10 коп.	10 коп.
Итого	1 руб. 61 коп.	1 руб. 97,2/3 коп.	2 руб. 36 коп.

Таблица 1. Стоимость провоза одного пуда груза от Бухары до Москвы. (АВПРИ, 1311, л. 62 об.)

Table 1. Cost of carrying one pood of cargo from Bukhara to Moscow. (AFPRI, 1311, l. 62 ob.)

С его точки зрения, в условиях строящейся Закаспийской железной дороги многие товары было невыгодно транспортировать по Аму-Дарье с учетом необходимости их перегрузки на некоторых участках и использования караванов верблюдов. Сама упаковка товаров для перевозки их на вьюках от Усть-Урта была дороже их стоимости при транспортировке по железной дороге, а владелец грузов, перевозимых на верблюдах, был вынужден полностью положиться на перевозчиков, не имея возможности их контролировать (АВПРИ, 1311, л. 63). Грузы, перевозимые по железной дороге, в целом, по мнению генерала, были лучше защищены от случайных факторов, таких как непогода, недостаток транспортных верблюдов, отсутствие сезона навигации и непостоянство фарватера в заливе Цесаревича.

Копьевым отмечалась значимость Аму-Дарьи с военно-стратегической точки зрения. Указанная река, протекая по владениям Северного Афганистана, Бухары и Хивы, выступала главным «военным базисом», на котором должно было основываться могущество России в среднеазиатском регионе (АВПРИ, 1311, л. 65). В результате крайне важным было учреждение на ней пароходства, но не частного, а казенного (АВПРИ, 1311, л. 66). По мнению С. П. Копьева, частное пароходство не могло обеспечить все государственные военные цели и потребности, вопросы безопасности. С этой точки зрения, недопустимым было передавать под контроль частного, привилегированного пароходства, нацеленного на получение только коммерческой выгоды, главную торговую артерию Средней Азии (АВПРИ, 1311, л. 66).

Интересно, что, отмечая важную роль строящейся Закаспийской железной дороги в экономическом плане, генерал подчеркивал ее уязвимость со стратегической точки зрения. Указанный транспортный маршрут нельзя было признать надежным средством сообщения для военных потребностей. Дорога, проходя по территории, населенной «хищническими» туркменскими племенами, близ персидской и афганской границ, могла подвергаться нападениям, сообщение по ней могло быть прервано (АВПРИ, 1311, л. 67 об.). В этом контексте амударьинский водный путь выступал гораздо более надежным транспортным маршрутом, связывающим Среднюю Азию с центральной Россией. Для большей эффективности требовалась его модернизация и доведение до Каспийского моря, что обуславливало необходимость инвестиций в размере 27 млн руб., полностью оправданных с точки зрения С. П. Копьева (АВПРИ, 1311, л. 68 об.). В условиях потенциальной войны с Афганистаном, расходы на которую могли составить несколько сотен млн руб., траты на создание прочного и непрерывного водяного пути сообщения являлись «производительным расходом» (АВПРИ, 1311, л. 68 об.).

Обсуждение Проектов частного пароходства в рамках Комиссии Министерства путей сообщения

Осенью 1885 г. состоялись заседания Комиссии при Министерстве путей сообщения, в рамках которых рассматривались проекты учреждения пароходства по Аму-Дарье и Каспийскому морю. Указанные мероприятия прошли 24 сентября, 2 и 8 октября, 19 ноября 1885 г. Председателем Комиссии выступил Директор Департамента шоссейного и водного сообщения МПС, инженер П. А. Фадеев. Участниками обсуждения стали представители заинтересованных ведомств: генерал от инфантерии С. П. Копьев, генерал-майор А. И. Глуховской (Военное министерство), тайный советник Д. Ф. Кобеко (Министерство финансов), П. Н. Морозов (Министерство внутренних дел), Коллежский советник Н. А. Биторский (Министерство иностранных дел), другие лица (АВПРИ, 1311, л. 97).



Было отмечено, что Комиссия при Военном ведомстве одобрила проект П. А. Синельникова. Военное ведомство, рассмотрев решение Комиссии и не считая себя компетентным в оценке финансового и торгового значения планируемого проекта, передало это дело в Министерство финансов. Военное министерство подчеркивало, что приоритетным аспектом является не развитие на Аму-Дарье «срочного» пассажирского пароходства, а возможность перевозки войск и грузов. В этом контексте требовалась организация мощного буксирного пароходства и барж, приспособленных для перевозки войск, а не пароходов, в наличии которых «едва ли есть существенная необходимость для казны» (АВПРИ, 1311, л. 97 об.).

В отношении организации пароходства, предложенного в проекте предпринимателей Синельникова и Колесникова, Военное ведомство, как и Министерство иностранных дел выступили за развитие пароходного сообщения по верхней части Аму-Дарьи до села Ходжа-Сале (АВПРИ, 1311, л. 98).

Комиссией было отмечено, что производится постройка Закаспийской железной дороги от Михайловского залива, по направлению к Мерву до Аму-Дарьи, «перпендикулярно» к последней (АВПРИ, 1311, л. 108 об.). В этой связи требовалось дополнительно оценить перспективность наличия другого государственного регионального транспортного маршрута. Уточнению подлежали следующие вопросы: способность Закаспийской дороги удовлетворить потребности правительственных, торговых и пассажирских перевозок, перспективность одновременного открытия пароходного сообщения по Аму-Дарье, необходимость участия Правительства в осуществлении этого сообщения (АВПРИ, 1311, л. 108 об.).

На заседании была озвучена позиция генерал-майора А. И. Глуховского, выступившего по многим аспектам с близкими с позицией С. П. Копьева подходами. С его точки зрения, при решении проблемы топливного вопроса частное пароходство на Аму-Дарье возникнет само собою, без монополии и искусственных мер правительственной поддержки (АВПРИ, 1311, л. 114 об.). Генерал-майор выступил за разделение пароходов на транспортные и частные. Первые из них могли быть устроены и содержаться «частной предприимчивостью», вторые – должны были стать частью российского флота, комплектоваться на общем основании с военными судами и нести каждый хотя одно орудие (АВПРИ, 1311, л. 133–133 об.).

Глуховский выступил за коррекцию транспортного маршрута, соединявшего Аму-Дарью с Каспийским морем. Более продуктивным выступил бы маршрут, связывавший Западную Хиву с Красноводском, и продление Аму-Дарьи до Каспия, что позволило бы сформировать непрерывный водный Амударьинский – Каспийский путь из центра России в Среднюю Азию (АВПРИ, 1311, л. 117). Это усилило бы стратегическое и транспортное влияние России в регионе, поскольку Закаспийская железная дорога была не в состоянии удовлетворить все потребности России в Средней Азии, и на границах с Афга-

нистаном (АВПРИ, 1311, л. 116 об.). Данный проект потребовал бы затрат в размере 27 млн руб., что стало бы «благотворной и производительной» инвестицией, с учетом выгод, которые были бы приобретены в политическом, военном, стратегическом, торговом и экономическом отношениях (АВПРИ, 1311, л. 117). При этом, как отмечала Е. А. Правилова, Глуховский разрабатывал и второй проект соединения Аму-Дарьи с Каспием в обход Саракамышских озер, стоимостью в 42 млн руб. (Правилова, 2005, с. 468).

А. И. Глуховский резюмировал, что содержание на Аму-Дарье казенных пароходов для перевозки казенных, а тем более частных грузов излишне. Вместе с тем было необходимо иметь на данной реке 3 быстроходных парохода для исполнения военно-административных и правительственных обязанностей, которые было нельзя возложить на частное пароходство. В этой связи правительство «должно нести некоторый расход» на их содержание, вопрос сводился лишь к тому, чтобы уменьшить эти затраты (АВПРИ, 1311, л. 134 об.).

Представитель Министерства финансов Д. Ф. Кобеко отмечал, что планируемая организация Амударьинского пароходства была важна в контексте удешевления доставки из России в Среднюю Азию русских товаров, что стало существенным ограничителем проникновению туда английских товаров. Оптимальным размером флотилии было бы наличие двух грузовых пароходов, с вместимостью каждого от 600 до 700 человек. Это было достаточным как для обеспечения задач военного ведомства в мирное время, так и для торговых целей, поскольку основным региональным транспортным маршрутом выступала Закаспийская железная дорога (АВПРИ, 1311, л. 119). Само значение указанного водного маршрута в торговом отношении было ограниченным: наименьший тариф в 1/40 коп. с пуда сырья, и в 1/20 коп. с пуда мануфактуры был не в состоянии ликвидировать грузоперевозки на верблюдах (АВПРИ, 1311, л. 119 об.). В результате правительственные затраты на планируемый водный инфраструктурный проект не были необходимы, они не вызывались ни торговыми интересами, ни военными требованиями мирного времени.

В этой связи, по мнению Д. Ф. Кобеко, учреждение амударьинского пароходства, предусматривавшего выделение государственных субсидий, следовало отложить до открытия Закаспийской железной дороги до Аму-Дарьи, с выяснением мнения Туркестанского генерал-губернатора и Начальника Закаспийской области (АВПРИ, 1311, л. 120 об.). Тайный советник отмечал необходимость дополнительного изучения дельты Аму-Дарьи и ее выхода к Аральскому морю. В случае учреждения флотилии следовало проводить дифференцированную политику по отношению к разным участкам судоходства.

Основным маршрутом пароходов по Аму-Дарье стали бы рейсы от Кунграда до Закаспийской железной дороги. Движение пароходов до пункта Ходжи-Сале осуществлялось без выплат из казны, а подъем указанных водных средств выше указанного пункта не допускался (АВПРИ, 1311, л. 121). При этом в случае захода пароходов в Ходжи-Сале им должен быть запрещен транзит



европейских и англо-индийских товаров, которые могли доставляться туда из Афганистана.

Общий вывод Комиссии при Министерстве путей сообщения состоял в отклонении заявки «Общества морского, речного, сухопутного страхования и транспортирование кладей». Было отмечено, что с планируемым запуском Закаспийской железной дороги, при текущем состоянии торговли и движения коммерческих грузов в Закаспийском крае, запуск нового водного торгового пути, требующего затрат из казны, нецелесообразен (АВПРИ, 1311, л. 124 об.-125). С запуском Закаспийской железной дороги к ней перейдут функции по перевозке основной части частных и казенных грузов между внутренней Россией и Средней Азией как по наиболее скорому, верному и дешевому транспортному пути.

Вместе с тем Амударьинская флотилия была значима в военно-стратегическом отношении, с точки зрения перемещения войск и грузов. При рассмотрении соответствующего запроса от Министерства иностранных дел выяснилось, что Закаспийская железная дорога была не в состоянии обеспечивать скоростные перевозки войск и военных тяжестей. Пролегая вблизи границы, указанный инфраструктурный объект в период ведения военных действий не являлся вполне безопасным и защищенным (АВПРИ, 1311, л. 125 об.). Пароходство на Аму-Дарье играло здесь важную роль, тем более что путь по этой реке был короче и удобнее. Кроме этого, Амударьинская флотилия была важна и в политическом отношении, способствуя усилению российского влияния в Средней Азии, развитию взаимных контактов туземного населения Закаспийского края с русскими поселенцами (АВПРИ, 1311, л. 125 об.).

В рамках рассмотрения топливного вопроса было отмечено, что употребление древесного топлива ограничивается временем открытия и разработки местных нефтяных месторождений или сроком открытия движения по Закаспийской железной дороге до пересечения с Аму-Дарьей, что позволит транспортировать минеральное топливо (АВПРИ, 1311, л. 126 об.-127).

Комиссией был рассмотрен вопрос о сравнительной выгодности завоза на Аму-Дарье казенного или частного пароходства, при условии, что последнее будет исполнять военные функции как в мирное, так и военное время. Большинство ее членов выступило за учреждение частного пароходства (АВПРИ, 1311, л. 126 об.).

Участники обсуждения отметили отсутствие правительственного решения относительно необходимости учреждения пароходства по Аму-Дарье и недостаточность информации по целому ряду аспектов (АВПРИ, 1311, л. 128). Было констатировано, что невозможно установить точное количество пароходов, требуемых для решения задач Военного ведомства, определить порейсовую плату в силу отсутствия данных о протяженности реки и ее отдельных частей (АВПРИ, 1311, л. 129 об.). В этой связи было необходимо произвести судоходное и техническое исследование Аму-Дарьи, возложить на предпринима-

телей полную ответственность с залогом за учреждение и функционирование пароходства (АВПРИ, 1311, л. 129 об.–130). Как отмечала Е. А. Правилова, Министерство путей сообщения и Военное ведомство разошлись по вопросу соединения Аму-Дарьи с Каспийским морем. «МПС пыталось закрепить концепцию транспортного использования Амударьи с перспективой изменения ее русла», а «военное ведомство скептически отнеслось к планам переноса рек». (Правилова, 2005, с. 468–469).

Формирование казенной военной амударьинской флотилии и финансовые показатели данного инфраструктурного проекта

В следующем 1886 г. государство отказывается от концепции частного пароходства на Аму-Дарье. В письме к Министру иностранных дел Н. К. Гирсу от начальника департамента шоссейных и водяных сообщений П. А. Фадеева от 18 июня 1892 г. отмечалось, что Комиссия при Министерстве путей сообщения смогла единогласно одобрить только два основных положения: невозможность использования древесного топлива, незначительность торгового движения по Аму-Дарье, не оправдывающее учреждение субсидированного пароходства (АВПРИ, 1311, л. 159 об.). В то же время позиция Военного ведомства по вопросу необходимости частного пароходства значительно изменяется.

В 1886 г. основывается Амударьинская флотилия, разработка Положения которой была поручена особой комиссией при Военном ведомстве под председательством вице-адмирала А. П. Жандра, членам военного и морского министерств, представителям пароходного общества «Кавказ и Меркурий» (АВПРИ, 258, л. 26). В 1888 г. она начала свою деятельность. В декабре 1893 г. в Положение о флотилии были внесены некоторые коррективы, одобренные Государственным Советом Российской империи. Итоговый проект был подписан высшим руководством Военного ведомства. Среди них: П. С. Ванновский, Б. Глинка-Маврин, О. Резвой, П. Волков, Граф Е. Сиверс, Д. Мордвинов, Н. Кармалин, С. П. Копьев, В. Нотбек, А. Аллер, В. Дандевиль, Н. Орловский, А. Эллис, Начальник канцелярии Военного министра генерал-лейтенант Лобко.

По проекту положения, разработанному указанной комиссией в 1886 г., данные корабли считались частью военного флота, находившейся в исключительном распоряжении Военного министерства с присвоением им военных флага и вымпела (АВПРИ, 258, л. 26). Личный состав флотилии содержался по штату и табели комплектации судов, причем офицерские чины флотилии назначались от флота, а нижние чины – от войск Туркестанского военного округа. Управление флотилией осуществлялось старшим из судовых командиров, с присвоением ему звания «Заведывающего Аму-Дарьинской



флотилии». При этом начальник флотилии назначался из морских офицеров Военным министром.

Это положение было изменено, и с 1893 г. корабли флотилии не считались частью военного флота, а стали носить флаг, присвоенный судам военно-сухопутного ведомства. Обязанности начальника флотилии было решено не совмещать с должностью старшего судового командира, а поручить отдельному лицу с присвоением ему звания Начальника Аму-Дарьинской флотилии, который избирался Военным министром из лиц, состоящих на обязательной службе в запасе или в отставке. Командиров пароходов флотилии и их помощников стали назначать по усмотрению Военного министра не исключительно из флотских офицеров, а из числа опытных в речном плавании офицеров, как состоявших на действительной службе, так и находившихся в запасе или в отставке.

Все финансовые затраты на постройку, ремонт, содержание судов флотилии и ее личного состава ассигновались по смете Военного министерства. Число судов Аму-Дарьинской флотилии зависело от потребностей Военного ведомства и местных нужд Туркестанского края, она подчинялась Командующему войсками Туркестанского военного округа (АВПРИ, 258, л. 28 об.).

Функциями Амударьинской флотилии выступили:

1. срочное буксиро-пассажирское сообщение между различными пунктами Аму-Дарьи;
2. содействие войскам Туркестанского военного округа в военных операциях;
3. подвоз боевых, продовольственных и других припасов;
4. перевозка казенных и частных пассажиров и грузов;
5. обеспечение нужд Закаспийской военной железной дороги;
6. гидрографические работы.

Частные пассажиры и грузы перевозились на судах флотилии по утвержденным тарифам, а к перевозке военных, переселенцев и поселенцев и к их багажу применялась скидка на тариф в размере 50% (АВПРИ, 258, л. 26–26 об.). Условия и порядок перевозки пассажиров, багажа и грузов на судах флотилии определялись особыми правилами, которые могли быть изменены по соглашению Военного министра, министра финансов и Государственного контролера.

Общий штат амударьинской флотилии составлял 115 человек. Среди них: 6 офицеров, 1 классный чиновник, 73 нижних чинов (фельдфебели, писари, фельдшеры), 35 вольнонаемных (механики, машинисты, лоцманы) (АВПРИ, 258, л. 34–34 об.). В составе флотилии находились пароходы – «Царь», «Царица»,

«Цесаревич», баржи – «С.-Петербург», «Москва». В 1897–1901 гг. были дополнительно построены еще три парохода – «Великий Князь», «Великая Княгиня Ольга», «Император Николай II» (Юлин, 1909, с. 65). Общее количество барж составило 9, дополнительно во флотилию входили три старые баржи бывшей Аральской флотилии (с. 65).

Некоторые затраты на данный инфраструктурный проект приводились в Положении. На содержание начальника флотилии (генерал-майор) ежегодно выделялось 5047,6 руб. Начальник парохода (штаб или обер-офицер) получал 3690,83 руб. в год. Канцелярские расходы по управлению флотилией составляли 150 руб. в год, а каждому пароходу на те же нужды шло 50 руб. в год. На ремонт шлюпок и лоцманских станций ежегодно отпускалось 500 руб. (АВПРИ, 258, л. 32 об.–33).

Амударьинская флотилия в результате не стала успешным в коммерческом отношении транспортным проектом. В письме министра финансов И. А. Вышнеградского к военному министру П. С. Ванновскому от 12 февраля 1891 г. отмечалось, что перевозка частных пассажиров и грузов производилась на судах Амударьинской флотилии в весьма ограниченном размере (АВПРИ, 258, л. 1). Доход от эксплуатации данных кораблей составлял в 1888 г. 100 руб. (вместо запланированных 118 тыс. руб.), в 1889 г. – 628 руб. (вместо 77 тыс. руб.). Ожидаемые в 1890 г. поступления исчислялись суммой в 300 руб. (АВПРИ, 258, л. 1).

В газете «Новое время» подчеркивалось, что Амударьинская флотилия повторила судьбу Аральской, превратившись в неэффективный в финансовом отношении проект. С 1888 г. по 1904 г. за 15 навигационных периодов было выручено за перевозку пассажиров и грузов 476 тыс. 567 руб. При этом в 1888 г. было перевезено 130 пассажиров и 1529 пудов груза, а в 1903 г. – 6943 пассажира и 213 тыс. пудов груза, без подсчета перевозок военных и грузов военного ведомства. Годовой бюджет Амударьинской флотилии – 459 тыс. 525 руб. (Новое время, 1906).

В Записке к проекту Бухарской железной дороги 1912 г. отмечалось, что общий убыток Амударьинской флотилии с 1890 года по 1908 год составил 3 млн 652 тыс. 500 руб. (АВПРИ, 1126, л. 162 об.).

Финансовая убыточность проекта привела к безуспешным попыткам Военного ведомства реанимировать в начале XX в. планы по созданию частного Амударьинского пароходства. В 1903 г. общество «Кавказ и Меркурий» провело техническое исследование указанного вопроса, установив неуспешность данной инициативы. Были отмечены нестабильность течения на Амударье и дороговизна создания специальных судов, движущихся против течения, что делало убыточным весь проект (Юлин, 1909, с. 71). В результате общество «Кавказ и Меркурий» было согласно на эксплуатацию Амударьинской флотилии при условии ежегодной субсидии от казны в размере



500 тыс. руб., что превышало государственные расходы на данный инфраструктурный водный путь.

В 1906 г. компания волжских судовладельцев «Захаров и Скрепинский» обуславливала свое согласие на контроль над Амударьинской флотилией ежегодными субсидиями в размере 360 тыс. руб., а также оплатой из казны по текущему тарифу всех казенных грузов (Юлин, 1909, с. 71). Это предложение было также неприемлемо для Военного ведомства, в силу превышения затрат на него, в сравнении с текущими государственными расходами.

Уточненную картину финансовых бюджетных показателей вышеуказанного инфраструктурного проекта дает обращение к Общей государственной росписи доходов и расходов Российской империи. Они суммированы в ниже-следующем графике.

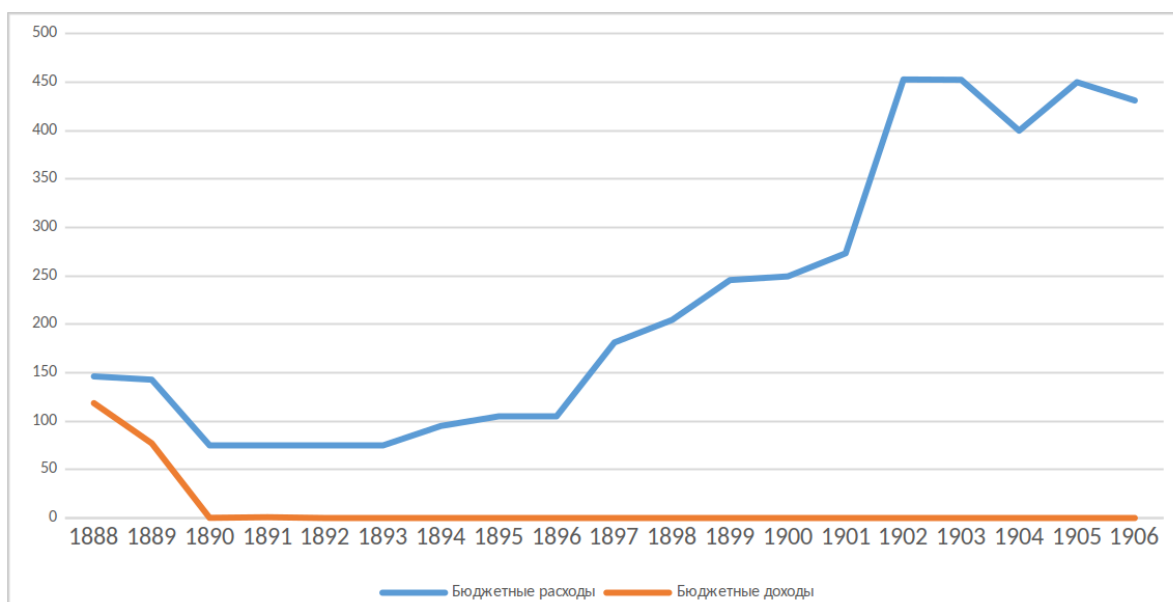


Рисунок 2. Бюджетные расходы и доходы на Амударьинскую флотилию в 1888–1906 гг. (в тыс. руб.) (Общая роспись... за 1888–1906 г.)

Figure 2. Budgetary expenditures and revenues for the Amu Darya Flotilla in 1888-1906 (in thousand rubles) (General Inventory... for 1888-1906).

Данный график показывает ряд особенностей. Все бюджетные доходы и расходы Амударьинской флотилии проходили по линии Военного министерства: либо по линии Главного штаба, или главного интендантского управления. С 1892 г. в бюджете перестали отображаться доходы от указанного транспортного проекта. До этого в 1890 г. и в 1891 г. были показаны доходы менее 1 тыс. руб., причем сумма дохода за 1890 г. в 300 руб. подтверждается вышеупомянутым письмом И. А. Вышнеградского. За 1888 и 1889 г. в бюджетной классифи-

кации указывались намного большие цифры доходов, опровергнутые Министром финансов.

Сумма расходов в некоторые годы дублирует предыдущий: она одинакова для 1890 и 1891 г., 1892 и 1893 г., 1895 и 1896 г., почти одинакова для 1902 и 1903 г. При этом в 1902 г. отмечается резкий рост расходов более чем на 60% в сравнении с предыдущим 1901 г. Это вызывает вопросы относительно адекватности отображения финансовых показателей флотилии. Причины здесь могли быть разными: непрозрачность бюджета, засекреченность военных статей, «раскидывание» расходных статей в сфере безопасности по разным ведомствам и показывание лишь формальных цифр. Важным, однако, остается тот факт, что в официальном финансовом документе Российской империи фиксируется нарастающая бюджетная убыточность Амударьинской флотилии.

Вместе с тем данный транспортный проект оставался важным для Военного ведомства и с геостратегической точки зрения, и с точки зрения контроля над Афганистаном. Российское военное ведомство внимательно следило за тем, чтобы у Афганистана не появилось бы своей флотилии. Так, в письме Командующего войсками Туркестанского военного округа барона А. Вревского к Начальнику Главного штаба Н.Н. Обручеву 14 февраля 1894 г. отмечалось, что в издаваемой в Бомбее газете “Times of India” за номером 2, 1894 г. затрагивался вопрос о возможности устройства на Аму-Дарье военной афганской флотилии, в организации которой участвовали англичане. Появление такой афганской флотилии было весьма нежелательным с точки зрения российских интересов, что требовало проведение переговоров с англичанами и усиление российской амударьинской флотилии мощными пароходами (АВПРИ, 258, л. 74). Данная информация была в итоге опровергнута Министром иностранных дел Н. К. Гирсом, подчеркнувшим в ответе на это обращение, что в Министерстве иностранных дел отсутствовала информация, которая указывала бы на возможность учреждения указанной флотилии (АВПРИ, 258, л. 77).

Выводы

Амударьинская флотилия выступала важным инфраструктурным проектом, укреплявшим военно-стратегическое влияние Российской империи на территории южного среднеазиатского фронта. Несмотря на свою убыточность, она имела важное торговое значение, транспортируя через труднодоступные районы, не охваченные Закаспийской железной дорогой, различные грузы. Это имело особую значимость для развития региональной торговли, укрепления экономических связей Средней Азии с Афганистаном и с приграничными районами Персии.

Своеобразием указанного водного маршрута стали важные ограничители, делавшие его затратным в финансовом отношении. Первым из данных аспектов выступил топливный вопрос. В среднеазиатском регионе в силу есте-



ственных условий отсутствовали леса, а произрастал саксаул и другие небольшие растения и кустарники. Их было нежелательно использовать как дровяное топливо в силу угрозы опустынивания региона. Расходы же на минеральное топливо – нефть и уголь – были достаточно высоки в силу необходимости их доставки на большое расстояние.

Высокими затратами сопровождался ремонт и обслуживание кораблей флотилии в силу отсутствия на берегах Аму-Дарьи необходимой логистической инфраструктуры и ремонтных мастерских. Своеобразие фарватеров Аму-Дарьи, мелководье, разная скорость течения в рукавах реки, другие факторы превращали данную реку в проблемную для организации судоходства на крупных кораблях. Наиболее конкурентоспособными в этих условиях оставались местные каюки, на которых и после организации пароходства перевозилась большая часть местных грузов. Это снижало количество частных грузоперевозок на судах флотилии и сокращало ее потенциальную прибыль.

Важным экспортным товаром для Хивинского ханства выступал хлопок, который транспортировался с конца октября по март. Именно в этот период, в силу климатических особенностей, Аму-Дарья была непригодна для судоходства. В результате флотилия лишалась огромных потенциальных доходов, которые ей могли привести перевозки больших объемов данного товара.

Финансовый фактор был важным обстоятельством для казны и военного ведомства. Во многом этим вызывались попытки организации частного судоходства, которые оказывались безуспешными в силу их убыточности. Ситуацию могло изменить создания непрерывного водного пути, который связывал бы Аму-Дарью с Каспийским морем. Это позволило бы сделать амударьинскую флотилию более привлекательной с точки зрения коммерческих грузоперевозок. Подобный проект, предложенный генералами С. П. Копьевым и А. И. Глуховским, не был в итоге реализован вследствие его высокой стоимости и больших трудозатрат.

Вместе с тем для российского государства определяющими обстоятельствами в данном вопросе служили не только финансовые, но и геостратегические и общеэкономические соображения. Амударьинская флотилия, развивавшаяся как казенный инфраструктурный проект под эгидой Военного ведомства, служила средством коммуникаций и торгового обмена для местных жителей, перевозя их на другой берег реки или в труднодоступные местности на побережье, куда было долго и трудно добираться сухопутным путем. По Аму-Дарье на судах пароходства было организовано почтовое сообщение.

Главной задачей флотилии стала перевозка военнотружущих и казенных грузов, что имело особое значение в силу афганского фактора. В условиях ведущейся в конце XIX в. геополитической «Большой игры» между Российской и Британской империями, обострения российско-афганских отношений, возможность оперативной доставки войск к афганской границе имела особую значимость. Амударьинская флотилия выступала здесь для Военного ведом-

ства как важный дублирующий Закаспийскую железную дорогу транспортный маршрут, который, в случае необходимости, мог обеспечить быстрое развертывание военных сил на российско-афганской границе.

Таким образом, данный инфраструктурный проект, как и Закаспийская железная дорога, способствовали росту российского влияния на юге среднеазиатского региона, усиливая российские геостратегические и транспортно-экономические позиции в сопредельных странах – в Афганистане и в Персии.

Благодарности

Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда № 24-28-00648 «Развитие экономической инфраструктуры российско-иранского трансграничья (вторая половина XIX – начало XX в.)», <https://rscf.ru/project/24-28-00648/>

Список литературы

- Peterson, M. K. (2016). Engineering Empire: Russian and foreign hydraulic experts in Central Asia, 1887–1917. *Cahiers du monde russe*, 57(1), 125–146. <https://doi.org/10.4000/monderusse.8336>
- Архив внешней политики Российской империи (АВПРИ). (б. д.-а). Ф. 147. Оп. 485. Д. 258.
- Архив внешней политики Российской империи (АВПРИ). (б. д.-б). Ф. 147. Оп. 486. Д. 112б.
- Архив внешней политики Российской империи (АВПРИ). (б. д.-с). Ф. 147. Оп. 486. Д. 1311.
- Волков, И. В. (2018). Роль России в исторических судьбах народов Средней Азии: Дореволюционный период (по архивным, правовым и иным материалам). Издательство Авторской Академии.
- Новое время. (1906, февраль 17). 6.
- Общая роспись доходов и расходов Российской империи за 1878–1906 гг. (б. д.). Министерство финансов Российской Федерации. <https://minfin.gov.ru/ru/ministry/historylib/common/budget/empire/?ysclid=lr0a0eactn670942514>
- Правилова, Е. А. (2005). Река империи. Амударья в геополитических и ирригационных проектах второй половины XIX века. Азиатская Россия: Люди и структуры империи. ОмГУ.
- Правилова, Е. А. (2006). Финансы империи: Деньги и власть в политике России на национальных окраинах. 1801–1917. Новое издательство.
- Токтамысов, С. Ж. (2024). Правительственная дискуссия об участии частного капитала в строительстве Закаспийской железной дороги в конце XIX в. *Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: История России*, 23(1), 109–121. <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2024-23-1-109-121>
- Юлин, Г. (1909). Амударьинская флотилия. *Туркестанский курьер*, 243–248, 63–75.



References

- Archive of Foreign Policy of the Russian Empire (AFPPE). (n. d.-a). F. 147. In. 485. C. 258. (In Russian).
- Archive of Foreign Policy of the Russian Empire (AFPPE). (n. d.-b). F. 147. In. 486. C. 1126. (In Russian).
- Archive of Foreign Policy of the Russian Empire (AFPPE). (n. d.-c). F. 147. In. 486. C. 1311. (In Russian).
- Novoe vremya*. (1906, February 17). 6. (In Russian).
- Obshchaya rospis dokhodov i raskhodov Rossiyskoy imperii za 1878–1906 gg.* (n. d.). Ministerstvo finansov Rossiyskoy Federatsii.
<https://minfin.gov.ru/ru/ministry/historylib/common/budget/empire/?ysclid=lruoaeactn670942514> (In Russian).
- Peterson, M. K. (2016). Engineering Empire: Russian and foreign hydraulic experts in Central Asia, 1887–1917. *Cahiers du monde russe*, 57(1), 125–146. <https://doi.org/10.4000/monderusse.8336>
- Pravilova, E. A. (2005). *Reka imperii. Amudar'ya v geopoliticheskikh i irrigatsionnykh proektakh vtoroy poloviny XIX veka. Aziatskaya Rossiya: Lyudi i struktury imperii.* OmGU. (In Russian).
- Pravilova, E. A. (2006). *Finansy imperii: Den'gi i vlast' v politike Rossii na natsional'nykh okrainakh. 1801–1917.* Novoe izdatelstvo. (In Russian).
- Toktamysov, S. Zh. (2024). Governmental Discussion on the Private Capital Participation in the Trans-Caspian Railway Construction in the Late XIX Century. *RUDN Journal of Russian History*, 23(1), 109–121. <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2024-23-1-109-121> (In Russian).
- Volkov, I. V. (2018). *Rol Rossii v istoricheskikh sudbakh narodov Sredney Azii: Dorevolyutsionnyy period (po arkhivnym, pravovym i inym materialam).* Izdatel'stvo Avtorskoy Akademii. (In Russian).
- Yulin, G. (1909). Amudaryinskaya flotiliya. *Turkestanskiy kur'er*, 243–248, 63–75. (In Russian).