

Д.К. Ерниязов ^{1*}, С.А. Ескалиев ², Қ.С. Өскембаев ³, Г.К. Қайргалиева ⁴^{1*} Евразийский национальный университет имени Л.Н.Гумилева
г. Астана, 010000, Республика Казахстан² Евразийский гуманитарный институт им. А. Кусаинова
г. Астана, 010000, Республика Казахстан³ Международный университет «Астана», г. Астана, Казахстан⁴ Атырауский университет имени Х.Досмұхамедова
г.Атырау, 060000, Республика Казахстан
e-mail: yerniyazov_dk@enu.kz

АРАЛО-КАСПИЙСКИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПРОЕКТ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ

Аннотация

Развитие торговых морских путей из Европы в Индию привело к упадку континентальных транспортных путей. В связи с тем, что морские пути были более продолжительными, чем транспортные пути по континенту, во второй половине XIX века европейские и русские инженеры предложили несколько проектов, которые бы связали Европу и Индию посредством строительства железных дорог, пролегающих через территорию Российской империи, Афганистана в Индию. Цель статьи – рассмотреть историю развития и экономические условия Арало-Каспийского железнодорожного проекта. В статье прослеживаются маршруты планируемого строительства железных дорог в дореволюционный период, которые должны были пройти по территории Западного Казахстана, Каракалпакстана, Узбекистана, Афганистана. В статье анализируются экономические возможности, лишь одного участка рассматриваемого проекта, это проекта Арало-Каспийской железной дороги. Рассматриваются причины, помешавшие реализации проекта Арало-Каспийской железной дороги. Анализируются планы и реализация данного проекта уже в советское время и рассматриваются проблемы его реализации в современный период после распада СССР, в новых республиках Средней Азии. Интерес Афганистана к реализации транспортных проектов через свою территорию, как возможность снижения социальной напряженности внутри страны, с учетом открывшихся возможностей.

Ключевые слова: проект, железная дорога, маршрут, Индия, Россия, Бухара, Хива.

Введение

Торгово-транспортные и дипломатические связи между государствами Центральной Азии и княжествами Индостана существовали с глубокой древности. Богатства полуострова Индостан в виде мифов, сказок и рассказов путешественников и купцов манили государей Европы, Северной Африки, Передней Азии. В XIX веке интерес к Индии стала проявлять зарождавшаяся буржуазия Российской империи. С открытием морского пути в Индию пришел в упадок континентальный маршрут «великого шелкового пути», распались империи Азии, функционировавшие за счет межконтинентальной торговли и на арену вышли государства владевшие морскими торговыми путями. Но необходимость в прямом сухопутном маршруте из Европы в Индию была все еще актуальна для срединных государств Европы и для торгово-промышленной буржуазии.

Возможно поэтому в 1867 году французы Куртин и Легетр предложили соединить Европу с Индией через территорию Российской империи предложив дорогостоящий транспортный проект «Париж-Калькутта». Примерно в том же году коммерсант Савельев обратился к генерал-губернатору Кауфману с проектом проложить торговый путь от Каспийского моря к Аральскому морю, но данный проект предполагал соединение Закавказья через Каспийское море с Хивинским ханством. А в последующем проложить путь в Индию. В рассматриваемый период интересы российских предпринимателей входило соединение транспортной линией города Поволжья с торговыми центрами Средней Азией, а в последующем выход через Афганистан в Индию. Реализация данных идей была напрямую связана с обстановкой в западном Казахстане и вполне могла

допустить возможность прокладки железнодорожного маршрута через территорию современной Атырауской и Мангистауской областей.

Материалы и методы исследования

Основными источниками для подготовки данной статьи послужили материалы РГИА – Российского государственного исторического архива, в частности весьма ценными оказались изыскания по проекту Арало-Каспийской железной дороги, экономическая записка под редакцией инженера М.Н. Селихова на 189 листах. Особую ценность представляют материалы АВПРИ – Архива внешней политики Российской империи где сохранились материалы переписки между ведомствами Российской империи. Для определения стоимости товаров изучаемого периода ценные сведения были взяты из работы Михаила Кашкарова «Денежное обращение в России». Строительство отдельных участков путей сообщения по проектируемому маршруту из Европейской части России в Среднюю Азию были взяты из материалов исследования З.К. Ахматжоновой, публикации Б.Э. Юлдашева, Х.Д. Хидирова. Для заключения в качестве логического продолжения реализации проектов России второй половины XIX века, когда практическая реализация была связана с современными событиями XXI века, мы использовали интернет источники Республики Узбекистан, как заключительный, но еще не заверченный этап соединения сухопутным путем через весь Евразийский континент страны Европейского Союза и Индии. Вышеупомянутые источники были использованы в комплексе применения методов историзма, применяемых в данном случае в исследовании транспорта с учетом его исторического контекста, что позволяет определить как транспортные проекты прошлого повлияли на формирование современных транспортных маршрутов уже в условиях формирования новых геополитических сил. Структурно-системный метод анализа источников позволил увидеть целостность и закономерность эволюции транспортных идей XIX века, позволивших ей оформиться в целостную структуру начала XXI века.

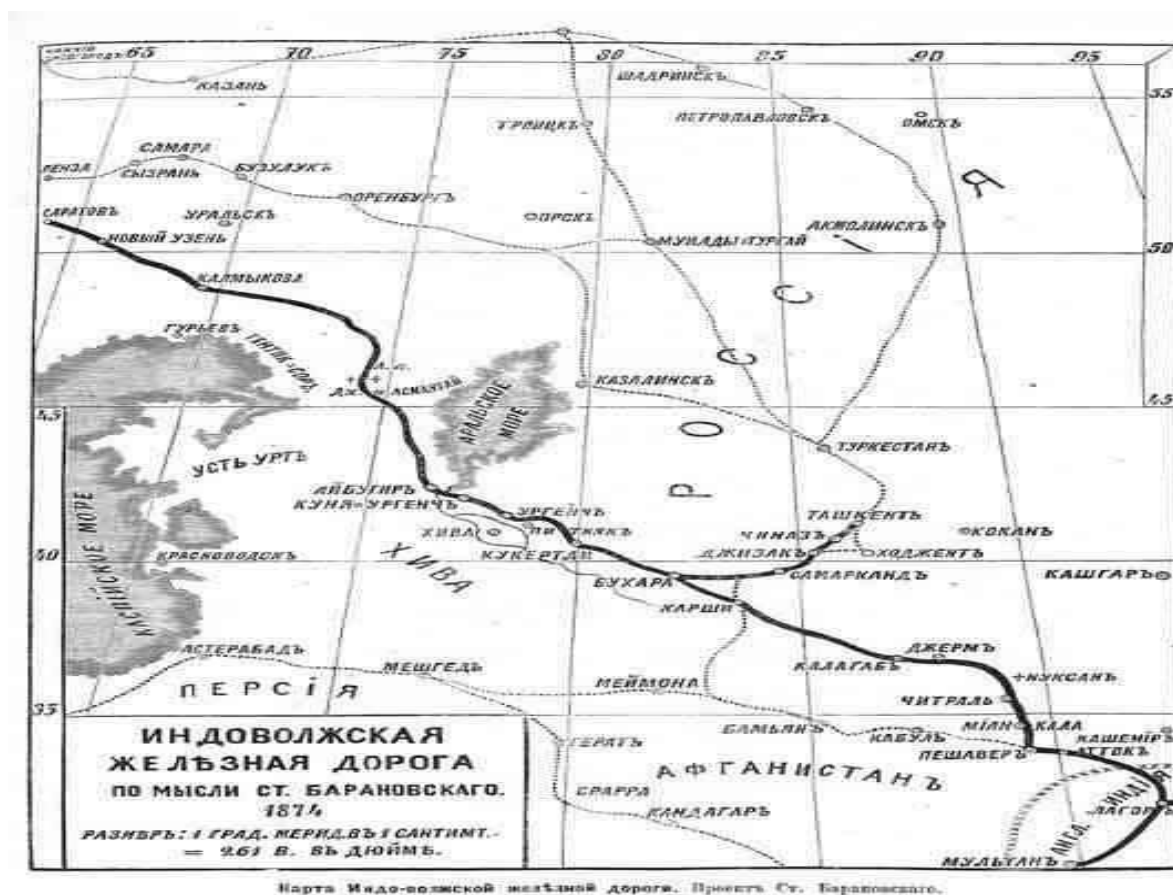
Необходимо отметить, что в современный период многие противоречия прошлого были уже решены, хотя появились новые интересы и новые политические силы и инструменты на данном маршруте.

Результаты и их обсуждение

Идея соединений единой железнодорожной нитью Западную Европу и Индию возникли в середине XIX века в странах Западной Европы, далее эти идеи проникнув в среду российской технической интеллигенции внесли свои плоды в пробуждении транспортных идей уже в самой Российской империи. И хотя к рассматриваемому периоду Закаспийская железная дорога уже прочно связала регион Средней Азии к экономической транспортной сети Российской империи и российский капитал уже проник в сердце Туркестана, но смешанное сухопутно-водное сообщение Закаспийской железной дороги не могла полностью удовлетворять растущие запросы российской буржуазии. Требовался более прямой маршрут, который снизил бы транспортные расходы торговой буржуазии. Так в России появляются идеи сооружения прямого пути из Европы через Россию, территорию Западного Казахстана в Среднюю Азию, который был бы альтернативой Закаспийской железной дороге. Основные караванные маршруты ведущие в Поволжье в некоторой мере были изучены и хотя их поток был уже не так интенсивен, так-как основная часть уже переподключилась к Закаспийской железной дороге, но все же некоторая часть традиционных маршрутов продолжала функционировать. Идеи соединения европейской части страны по прямому маршруту с Хивой, Самаркандом и Ташкентом обсуждались в светских кругах и в беседах ответственных лиц, но большее внимание привлекла идея, а точнее проект российского инженера С. Барановского.

Начнем с того, что в 1874 году на 536-539 страницах №34 журнала «Нива» русский инженер Степан Барановский –предложил проект строительства железной дороги от города Саратова (Российская империя) до города Атток (Пенджаб) [1-536-539], который

пролегал бы через территорию Западного Казахстана, Хивинского ханства, Бухарского эмирата, Афганистана.



Карта Индо-вожской желѣзной дороги. Проектъ Ст. Барановскаго.

Рисунок 1 – Проект карты Степана Барановского

Примечание: Карта взята из проекта Степана Барановского [1-537].

На карте мы можем четко проследить, что предлагаемый Степаном Барановским маршрут должен был соединить Саратовскую железную дорогу со Средней Азией через кратчайший путь – Арало-Каспийскую степь. Но в тот период данный участок Арало-Каспийской степи считался рискованным в связи со сложными климатическими и природно-географическими условиями, мало заселенностью территории и низкой, как тогда считалось, продуктивностью транзитного региона. Но проект Степана Барановского затрагивал интересы Британской империи, не допускавшей никаких посягательств к собственной жемчужине – Индии. Требовался проект, который не тревожил бы внешнеполитические силы, а позволял бы развивать внутренние транспортные маршруты.

Параллельно министр путей сообщения Российской империи генерал-лейтенант граф А. П. Бобринский совместно с Министерством иностранных дел Российской империи рассматривали проект Фердинанда Мари де Лессеппа.

Французский инженер и предприниматель Фердинанд Мари де Лессепс предложил императору Российской империи проект соединения европейских дорог с англо-индийскими железными дорогами через территорию Российской империи. В частности маршрут должен был проходить от Оренбурга (Российская империя) до Пешавара (Западная часть Британской Индии, ныне Пакистан).

Данный проект действительно существовал и его реализация так же была тесно связана с регионом Западного Казахстана, как основного связующего звена на трансевразийском маршруте.



Рисунок 2 - Фотография Фердинанда Мари де Лессепса [2].

Протяженность проекта французского инженера от Европы до Индии должен был составить 3 505 верст и потребовать расходы в размере в 3 миллионов франков [3].

Министру путей сообщения Российской империи генерал-лейтенанту графу А.П. Бобринскому было поручено разобраться с данным проектом и вынести собственные рекомендации где было указано:

«Государь Император Высочайше соизволил написать: «Il faudra y penser serieusement avant de repondre» (Нужно серьезно подумать, прежде чем давать ответ (франц.))» [3], [4].

Маршрут должен был пролегать через территорию современной Актюбинской области до города Самарканд, далее через Афганистан до современной западной части Пакистана. Если перевести 3505 верст в километры, то расстояние строительного маршрута составит 3739 км. Опираясь на историко-статистическое исследование Михаила Кашкарова от 1898 года, можем рассчитать примерную стоимость проекта, предложенного Фердинандом Лессепсом, в российских рублях рассматриваемого периода 1 рубль к 4 франкам, тогда 3 млн. франков составят 750 000 рублей [5].

Учитывая в первую очередь малую плотность населения, которая будет расположена на указанном маршруте, враждебность местного населения, которая вызовет применение военной силы, а так же дефицит водных ресурсов, дальность доставки материалов к месту строительства, необходимость обеспечения работников продуктами питания и скотом по мнению графа Бобринского могло увеличить расходы, а значить реализацию строительства делала совершенно непреодолимой. К тому же необходимо учитывать, что прокладка прямого сухопутного маршрута могла серьезно задеть торговые и имперские интересы британской короны, а ссориться с ней российской буржуазии не очень то и хотелось. Реализация проекта сулила большие расходы, но в то же время и колоссальную прибыль, иначе торговый поток товаров из Европы в Индию через территорию Российской империи и Центральной Азии мог принести не только транзитный доход, но привлечь немалые материальные и творческие ресурсы нескольких регионов. Руководству империи следовало учесть сложившуюся на рассматриваемый период политическую обстановку и баланс геополитических сил колониальных держав мира и не привести к континентальному противостоянию к которому Российская империя еще не была готова. Великобритания не смотря на скрытое и явное соперничество все же была дипломатическим и торговым

партнером империи. Поэтому проект необходимо было приостановить до подходящего времени.



Рисунок 3 -Фотография Алексей Павловича Бобринского [7]

О чем министр путей сообщения Российской империи генерал-лейтенант граф Алексей Павлович Бобринский пишет в своем обращении к министру иностранных дел Российской империи:

«По выше изъясненным соображениям я, со своей стороны, полагал бы предложение г. Лессенса отклонить, отложив оное до более благоприятного времени» [6 - 21-25].

Проект был действительно интересен и перспективен, но политическая обстановка не предполагала его реализацию в середине XIX века.

Повторно проект был рассмотрен уже в Комитете железных дорог 3 января 1875 году с участием канцлера А.М. Горчакова, военного-министра и генерал-адъютанта Д.А. Милютина, министра финансов и статс-секретаря М.Х. Рейтерна и других крупных гражданских и военных чинов Российской империи [8]. После длительного обсуждения и взвешивания всех за и против, совет признал, что данный проект пока не выгоден и возможно убыточен для Российской империи.

Начало XX века казалось благоприятным для реализации отдельных участков будущего проекта Арало-Каспийской железной дороги. Выгоды от торговли в Центральной Азии были колоссальными, поэтому время требовало соединить Среднюю Азию с центральными регионами европейской части империи.

1902 году принято решение о строительстве дороги Бухара-Термез. Но начавшаяся строительство пришлось отложить на два десятилетия. из-за начавшейся в 1905 году русско-японской войны. Было построено всего лишь 11 верст участка Каган – Бухара.

Через три года после окончания русско-японской войны в 1908 году инициативу восстановления строительства в Туркестане проявило военное ведомство Российской империи, но уже узкоколейной дороги и за счет частных российских инвестиций без привлечения средств бухарского эмира Абдулахадхана. Согласование вопроса заняло еще два года и было утверждено 10 апреля 1910 году правительством Петра Столыпина [9]. Инициатором строительства дороги от Кагана до Термеза стал инженер А.Н. Ковальский, 26 августа 1911 года он получил разрешение от Управления железных дорог на проведение геодезических изысканий по проектируемой железной дороге. Весной 1912 года Ковальский представил проект о Бухарской железной дороге, стоимостью 26 534 467 рублей [10]. С 1912 по 1913 годы шли бюрократические согласования между канцеляриями Российской империи и Бухарским эмиратом. 13 мая 1913 года эмир Бухары одобрил строительство от Кагана до Термеза [11]. 20 апреля 1914 году были начаты земляные работы, но начавшая в 1914 году Первая мировая война замедлила строительство дороги. Первый воинский поезд прошел по этой дороге 9 февраля 1916 году, через шесть месяцев дорога была сдана в эксплуатацию. Но оставалась проблема оторванности Средней Азии от центра, функционировавшие две железные дороги: Оренбург-Ташкент и Закаспийская железная дорога не могли удовлетворять растущие запросы торгово-промышленной буржуазии терявшие доходы от обходных маршрутов. Промышленной буржуазии

требовалось сократить маршрут, чтобы дорога от Туркестана напрямую шла через территорию Арало-Каспийского в среднее и нижнее Поволжье. Арало-Каспийский регион считался самым не спокойным и требовал тщательного изучения обстановки и природно-климатических условий.

В 1914 году проект Лесепса получил надежду на реализацию в отчете М.Н. Селихова, который составил экономическую записку о проекте Арало-Каспийской железной дороге с прекрасно составленными картами, описаниями местностей. Это проект строительства железной дороги от Александров Гай (Саратовская область) до Чарджоу (Туркменистан). Данный проект рассматривал соединение Закаспийской железнодорожной линии с железными дорогами Поволжья.

Далее из самого текста проекта следует: «Проект Арало-Каспийской ж.д. не преследует стратегических или политических задач. Онъ имѣетъ своею прямою цѣлью укрѣпленіе экономическаго взаимодѣйствія центра Россіи и ея далекихъ окраинъ, сближеніе южнаго Туркестана съ рынкомъ Европейской Россіи» [12.-5]. Из чего следует, что техническая интеллигенция Российской империи прекрасно понимало стратегическую значимость будущей Арало-Каспийской железной дороги и специально делало оговорку о том, что Россия не преследует геополитических задач провести путь в Индию, а лишь сближение с экономикой «далеких окраин». Сближение с окраинами давало немалый доход в государственную казну, только в 1909 году Туркестан дал казне Российской империи доход 1 миллион рублей [12.-5], имея лишь всего две магистрали: Закаспийскую и Оренбурго-Ташкентскую железные дороги из которых Закаспийская дорога являлась обходной и больше служила для военных чем для экономических целей. Руководство Российской империи понимало, что доходы могут быть и выше если построить новые маршруты, так-как пропускная способность Ташкентской железной дороги, построенная в 1905 году не удовлетворяла потребности транзита товаров из Туркестана в Центральную часть России. Густота движения достигла 59 миллионов пудо-верст на 1 версту [12.-6].

Предлагаемая новая Арало-Каспийская железная дорога должна была протянуться от станции Александров-Гай (Саратовская область, Россия) до станции Чарджоу (Туркменистан). По предположению комиссии решавшей вопрос о постройке новой железнодорожной линии, вся Ферганская долина с городами и населением будет в сфере влияния и обслуживания Ташкентской железной дороги, а Бухарский эмират будет входить в сферу влияния и обслуживания новой проектируемой дороги от Александров-Гай до Чарджоу (Арал-Каспийская железная дорога).

Действующее на тот период смешанное железнодорожно-морское сообщение от Кавказа (Баку, Махачкала,) и Поволжья (Астрахань) через Каспийское море до порта Красноводск (ныне г. Туркменбаши), а затем примыкающая к Закаспийской железной дороге, которая шла до г. Самарканд – не могли полностью удовлетворить потребности транзита азиатских товаров в Европейскую часть России и наоборот, так-как требует значительно большего времени для перевозки товаров.

Таким образом Арало-Каспийская железная дорога должна была в первую очередь удовлетворить экономические потребности Российской империи а во вторых сократить путь железнодорожного транзита в Среднюю Азию. Хивинское ханство, находившееся в составе Российской империи, поставляло российским текстильным заводам высококачественный хлопок, который впоследствии в виде готовой продукции, товара: ткани, текстиль, одежда и так далее, возвращался в Среднюю Азию и частично шел на продажу в другие регионы Российской империи. По предварительным подсчетам экспедиции Селихова Арало-Каспийская железная дорога могла перевести 71 миллион пудов грузов, из которых: 41 млн .пудов прямого сообщения, 22 млн. пудов местного сообщения и 22 млн. пудов транзитного сообщения [12-8]. Нельзя считать, что новая дорога была спроектирована на пустом месте. Члены экспедиции подтверждают в своих записях,

что опираются на исследованных материалах и сведениях о прежних караванных путях пролегавших западнее берега Аральского моря, здесь пролегал караванный путь, функционировавший еще до постройки Оренбурго-Ташкентской железной дороги. По аральскому тракту поддерживались торговые отношения с Иргизом (Актюбинская область), а другая часть караванного пути вела в Темир (Актюбинская область) и из Темира на Оренбург. Интенсивность грузопотока по караванной дороге, можно судить по количеству верблюдов, это как тоннаж судов того времени. 1 верблюд поднимал около 16-18 пудов клади [12.-19], при равенстве 1 пуда 16,38 кг., то грузоподъемность 1 верблюда в зависимости от его силы и выносливости составит от 262 до 294 кг. По маршруту караванных путей рыли колодцы для извлечения питьевой воды. В цене были проводники знавшие маршрут по которому необходимо было идти.

Рассмотрим показатели одного Мангышлакского уезда, через который планировалось построить один из участков Арало-Каспийской железной дороги, на период 1910 года в данном уезде караванным маршрутом перевозилось в Астрахань следующие виды продукции животноводства:

Таблица 1 – Товарная составляющая вывозимой продукции из Центральной Азии в европейскую часть российской империи на период 1910 г.

N	Продукты животноводства	В пудах	Перевод в кг.
1	Верблюжья шерсть	11 653	190 884
2	Овечья шерсть	38 336	627 970
3	Козий пух	634	10 385
4	Шкуры бараньи и козлиные	18 755	307 220
5	Кожи верблюжьей и конские	8 257	135 255
6	Кошмы	4 820	78 954
	ИТОГО	82 455	350 670
Примечание: таблица составлена на основе изысканий инженера М.Н. Селихова [12.-20]			

По расчетам Арало-каспийская железная дорога должна была привлечь значительное число русских рабочих, казахов, узбеков, туркмен и кара-калпаков.

По исследованию С.И. Гулишамбарова на Среднеазиатской железной дороге национальный состав служащих таков:

Русские – 80,7%

Мусульмане – 14,6

Поляки – 2

Немцы – 0,8

Армяне – 0,7

Другие народы – 0,8 [12.-36]

Постройка Закаспийской Ж.Д. должна была повлечь за собой развитие нефтяного промысла в Гурьевской (ныне Атырауской) и Уральской областях.

Урожай хлопка в Хивинском ханстве составляет 25 пудов сырца с 1 танапа [12.-44]. С постройкой ЖД посевы хлопка начнут вытеснять посевы злаковых культур, что потребует ввоза 5-7 млн. пудов хлеба и вывоза увеличившихся продуктов хлопка-сырца [12.-44].

Возможности вывоза соли из Эмбенской группы достигает 200 пудов в год [12.-80]. Особо высоко ценится соль из Индерского озера, которая считается самой лучшей в России, так-как содержит 98% хлористого натрия, хлористого магния и сернокислой извести. Ежегодно вывоз индерской соли составляет 500 тыс. пудов [12.-80]. Если комиссия официально рассматривала постройку дороги как развитие внутренних транспортных связей, то фактический проект являлся реализацией проекта предложенного Леспесом. В

подтверждение чему в материалах комиссии рассматриваются возможности выхода на торговый рынок Афганистана.

Предполагаемые возможности от торговли с Афганистаном, когда Арало-Каспийская железная дорога примкнет к строящейся Бухарской железной дороге от Бухары до Термеза.

На границе с Афганистаном установлены 9 таможенных пунктов: Айваджан, Патта Гисар, Чушка Гузар, Келиф, Бассагин, Керкин, Пендин, Кушка, Серах, через которые перевозилось в Российскую империю: кунжутное и льняное семя, изюм, фисташки, шерсть, пуша, шерстяные ковры, войлок, бараньи шкуры, каракуль, хлопок, растительные красящие вещества общим объемом 557 600 пудов [12.-84].

Ввоз хлопка из Европу в Россию составлял 100 млн.рублей [12.-90]. Расширение хлопковых полей в Средней Азии по реке Амударье могло привести к увеличению отечественного оборота хлопка на 160-200 млн.рублей, для чего можно было использовать 665 десятин орошаемой земли [12.-91]. Стоимость орошения 1 десятины составить 250 рублей Провоз 1 пуда хлопка стоит 1 рубль от Чарджоу до Москвы [12.-92].

Товары из регионов Центральной Азии были необходимы для Московского, Варшавского районов и районов юга Европейской части России.

Средняя Азия нуждается в привлечении лесных запасов России. Лесные материалы самой Средней Азии и Западного Казахстана не могли полностью удовлетворить спрос на лесные материалы местного населения. Так же Средняя Азия получала муку их двух основных мукомольных центров: Оренбургского и Северо-Кавказского.

Ежегодно на станцию Коканд поступало 1 346 050 пудов муки, а на станцию Самарканд 137 048 пудов муки с чужих дорог [12.-131 стр.]. А тем временем в Саратове находился свой мукомольный район, географический расположенный к Бухаре ближе чем Закавказье и Оренбург. План постройки Арало-Каспийской железной дороги планировался с 1912 по 1918 годы [12.-133 стр.] и мог занять 6 лет. По расчетам для постройки дороги потребуются 131 740 000 рублей, это 76 372 рублей за 1 версту [12.-140]. Валовый доход за минусом эксплуатационных расходов мог составить 8 785 862 рублей, от указанной суммы отминусовать отчисления из дохода 2% и ежегодные погашения процентов и платежей оставляют чистый годовой доход – 1 562 458 рублей [12.-142]. Указанная сумма в разы превышает доход Оренбурго-Ташкентской железной дороги и в два с половиной раза мог бы увеличить доходы в казну империи, получаемой от торговли с Туркестаном.

Заключение

Таким образом мы видим, что строительство Арало-Каспийской железной дороги могло бы способствовать развитию промышленности в центральной европейской части российских губерний прямым путем через Западный Казахстан. Но реализоваться указанным планам было не суждено. Слишком сильно они пересекались с интересами ведущих стран Европы а в особенности с интересами Британской империи ревностно следившей за тем чтобы не были построены не контролируемые континентальные пути ведущую в их сокровищницу и жемчужину империи – Индию. К 14 июля 1916 г. было построено 573 версты (611 км.) железной дороги до Термеза [13]. Работа была построена для нужд региона но не была замкнута к проекту Арало-Каспийской железной дороги. Начавшаяся Первая мировая в 1914 году приостановила, а потом надолго предала забвению идею строительства Арало-Каспийской железной дороги. А в годы начавшейся гражданской войны объекты железной дороги начали растаскиваться, иногда уничтожаться. Например построенный участок железной дороги от Кагана до Самсонова были уничтожены по приказу бухарского эмира, который когда то сам участвовал в финансировании данного проекта. Но это не значит, что новая власть пришедшая на смену прежней отказалась от строительства пути в Индию. Новое руководство не смотря на идеологические разногласия и иную политическую платформу в любом случае будет подчиняться законам геополитической экономики. В советское время реализация проекта

Арал-Каспийской железной дороги началась с 1924 и продолжалась до ее окончательной реализации вплоть до 1972 года, заняв с некоторыми перерывами 48 лет: 1924-1925 году построен участок Каган – Самсоново-Термез (граница с Афганистаном) [13], 1936-1944 гг. построены Гурьев - Макат - Кандагач – Орск, 1955 год построено Чарджоу – Кунград, 1961 - 1966 годы Макат-Бейнеу-Мангышлак (Ақтау), 1967-1972 гг. построена дорога Бейнеу – Кунград, которая завершила стыковку Западно-Казахстанской и Среднеазиатской железных дорог. От Европейской части континента до Термеза уже функционировала практический непрерывная дорога до самого Афганистана.

На данный момент ведутся международные переговоры по дальнейшему продолжению проекта в сторону Индии через территорию Афганистана и Пакистана. 8 февраля 2021 году в Ташкенте Узбекистан, Афганистан и Пакистан подписали дорожную карту строительства железной дороги «Мазари-Шариф (Афганистан) – Кабул (Афганистан) – Пешавар (Пакистан)». С 18 июля 2022 года начались экспедиционные работы для определения маршрута будущей Трансафганской железнодорожной линии. По различным оценкам данный проект приведет к снижению грузоперевозок на 40%, а сроки доставки грузов сократятся на 5 дней и потребует расходов от 4,6 млрд. долларов до 8,2 млрд. долларов [14]. В целом надо отметить, что многие современные транспортные проекты не появляются на пустом месте и не являются идеей одного человека, многие проекты имеют свои истоки в прошлом и позапрошлом столетии, а в их основе лежали знания и память об истории прежних караванных путей. Исследования в области транспортных проектов прошлого необходимо для того, чтобы ясно видеть настоящее и будущее транспортных коридоров современности.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Ст. Барановский. Проект Индоволжской железной дороги. Нива. - СПб., 1874-№34., - С. 536-539.
- 2 М.В.Барро Лессепс. Его жизнь и деятельность: биографический очерк. - С.-Петербург, 1893 г. – 80 с.
- 3 № 58. 15 июня 1873 г. — Письмо министра путей сообщения генерал-лейтенанта графа А. П. Бобринского 4 в Министерство иностранных дел о проекте Ф. Лессепса. [Электронный ресурс] - URL: https://www.vostlit.info/Texts/Dokumenty/Indien/XVIII/1780-1800/Russ_ind_19/41-60/58.phtml?id=15830 (дата обращения: 11.06.2025).
- 4 Письмо министра путей сообщения генерал-лейтенанта графа А. П. Бобринского к министру иностранных дел о проекте Ф. Лессепса. [Электронный ресурс] - URL: https://www.vostlit.info/Texts/Dokumenty/Indien/XVIII/1780-1800/Russ_ind_19/41-60/58.phtml?id=15830 (дата обращения: 11.06.2025).
- 5 Михаил Кашкаров. Денежное обращение в России, томъ 2. – С.-Петербург, 1898.
- 6 АВПРИ, ф. СПб. Главный архив, 1-9, 1873-1875, оп. 8, дело 5, листы: 21-25.
- 7 Верховский В.Н. Исторический очерк развития железных дорог в России с их основания по 1897 г. включительно. Выпуск второй. – С.-Петербург, 1899 – 486 с.
- 8 Судьин А.В. Строительство железной дороги Россия-Индия: планы и реальность. Национальная ассоциация ученых – N 57, 2020 г. – С. 67-71.
- 9 Хидиров Х.Д. Из истории термезкой железнодорожной магистрали. 318 стр. [Электронный ресурс] - URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/iz-istorii-termezkoy-zheleznodorozhnoy-magistrali/viewer> (дата обращения: 03.07.2025).
- 10 Юлдашев Б.Э. Строительство Бухарской железной дороги. Теория и практика современной науки N4 (34) 2018. - 567 с.
- 11 З.К. Ахматджонова. Ўрта Осиёда темир йўллар қурилиши тарихига доир (1880-1917 йиллар). – Тошкент, 1968.- 59 с.
- 12 М.Н. Селихов. Арало-Каспийская желѣзная дорога.-С.Петербург: Типографія Т-ва подѣ фирмою «Электро-Типографія Н.Я. Стойковой», 1914-188 с.
- 13 Хидиров Х.Д. Из истории термезской железнодорожной магистрали. 317 стр. [Электронный ресурс] - URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/iz-istorii-termezkoy-zheleznodorozhnoy-magistrali/viewer> (дата обращения 03.07.2025).

14 Начался заключительный этап переговоров по Трансафганской железной дороге/ Газета.UZ от 18.17.2023. [Электронный ресурс] - URL: <https://www.gazeta.uz/ru/2023/07/18/trans-afghan-railway-project> (дата обращения: 20.07.2023).

РЕСЕЙ ИМПЕРИЯНЫҢ АРАЛ-КАСПИЙ ТЕМІР ЖОЛ ЖОБАСЫ

Аңдатпа

Еуропадан Үндістанға теңіз сауда жолдарының дамуы континенттік көлік жолдарының құлдырауына әкелді. Теңіз жолдары континент арқылы өтетін көлік жолдарына қарағанда ұзағырақ болғандықтан, XIX ғасырдың екінші жартысында еуропалық және ресейлік инженерлер Ресей империясының территориясы арқылы Ауғанстаннан Үндістанға өтетін темір жолдар салу арқылы Еуропа мен Үндістанды байланыстыратын бірнеше жобаларды ұсынды. Мақаланың мақсаты-Арал-Каспий темір жол жобасының даму тарихы мен экономикалық жағдайларын қарастыру. Мақалада 1917 жылғы төңкеріске дейінгі кезеңде Батыс Қазақстан, Қарақалпақстан, Өзбекстан, Ауғанстан аумағы арқылы өтуі тиіс темір жол құрылысының жоспарлы бағыттары көрсетілген. Мақалада қарастырылып отырған жобаның бір ғана бөлігінің экономикалық мүмкіндіктері талданады, бұл Арал-Каспий теміржол жобасы. Арал-Каспий темір жолы жобасын жүзеге асыруға кедергі болған себептер қарастырылды. Бұл жобаның кеңестік кезеңдегі жоспарлары мен жүзеге асырылуы талданып, КСРО ыдырағаннан кейінгі қазіргі кезеңде, Орталық Азияның жаңа республикаларында оны жүзеге асыру мәселелері зерделенеді. Ауғанстанның өз аумағы арқылы көліктік жобаларды жүзеге асыру арқылы ашылған мүмкіндіктерді ескере отырып, ел ішіндегі әлеуметтік шиеленісті азайтуға мүдделілігіне талдау жасалады.

Негізгі сөздер: жоба, темір жол, бағыт, Үндістан, Ресей, Бұхара, Хиуа.

ARAL-CASPIAN RAILWAY PROJECT OF THE RUSSIAN EMPIRE

Abstract

The development of sea trade routes from Europe to India led to the decline of continental transport routes. Since sea routes were longer than transport routes across the continent, in the second half of the 19th century, European and Russian engineers proposed several projects that would connect Europe and India through the construction of railways running through the territory of the Russian Empire, from Afghanistan to India. The purpose of the article is to review the development history and economic conditions of the Aral-Caspian railway project. The article traces the routes of the planned railway construction in the pre-revolutionary period, which were to pass through the territories of Western Kazakhstan, Karakalpakstan, Uzbekistan, and Afghanistan. The article analyses the economic possibilities of only one section of the project under consideration, which is the Aral-Caspian railway project. The reasons that prevented the implementation of the Aral-Caspian railway project are considered. The plans and implementation of this project in Soviet times are analysed, and the problems of its implementation in the modern period after the collapse of the USSR, in the new republics of Central Asia are considered. Afghanistan's interest in implementing transport projects through its territory is an opportunity to reduce social tensions within the country, taking into account the opportunities that have opened up.

Keywords: project, railway, route, India, Russia, Bukhara, Khiva.

REFERENCES

- 1 St. Baranovskij. Proekt Indovolzhskoj zheleznoj dorogi [Indo-Volga Railway Project]. Niva. - SPb., 1874-№34., - P. 536-539. [in Russian]
- 2 M.V.Barro Lesseps. Ego zhizn' i deyatelnost': biograficheskij ocherk [His life and work: a biographical sketch]. - S.-Peterburg, 1893 g. – 80 p. [in Russian]
- 3 № 58. 15 iunä 1873 g. Pismo ministra putei soobshenia general-leitenanta grafa A. P. Bobrinskogo 4 v Ministerstvo inostrannyh del o proekte F. Lessepsa [Letter from the Minister of Railways, Lieutenant General Count A.P. Bobrinsky 4 to the Ministry of Foreign Affairs about the project of F. Lesseps Available at: — URL: https://www.vostlit.info/Texts/Dokumenty/Indien/XVIII/1780-1800/Russ_ind_19/41-60/58.phtml?id=15830 (accessed: 11.06.2025). [in Russian]
- 4 Pismo ministra putei soobshenia general-leitenanta grafa A. P. Bobrinskogo k ministerstvu inostrannyh del o proekte F. Lessepsa [Letter from the Minister of Railways, Lieutenant General Count A.P. Bobrinsky 4 to the Ministry of Foreign Affairs about the project of F. Lesseps]. Available at: — URL: https://www.vostlit.info/Texts/Dokumenty/Indien/XVIII/1780-1800/Russ_ind_19/41-60/58.phtml?id=15830 [in Russian] (accessed:11.06.2025).
- 5 Mihail Kashkarov. Denezhnoe obrashchenie v Rossii [Money circulation in Russia]», tom 2. – S.-Peterburg, 1898. [in Russian]

6 AVPRI, f. SPb. Glavnyj arhiv, 1-9, 1873-1875, op. 8, delo 5. P. 21-25.

7 Verhovskij V.N. Istoricheskij ocherk razvitiya zheleznyh dorog v Rossii s ih osnovaniya po 1897 g. Vsklyuchitelno [Historical outline of the development of railways in Russia from their foundation to 1897 inclusive]. Vypusk vtoroj. – S-Peterburg, 1899 – 486 p. [in Russian]

8 Sud'in A.V. Stroitel'stvo zheleznoj dorogi Rossiya-Indiya: plany i real'nost' [Construction of the Russia-India railway: plans and reality]. Nacional'naya associaciya uchenyh – N 57, 2020 g. – P. 67-71.

9 Hidir H.D. Iz istorii termezkoj jeleznodorojnoj magistrali [From the history of the Termez railway line]. 318 str. Available at: — URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/iz-istorii-termezskoy-zheleznodorozhnoy-magistrali/viewer> [in Russian] (accessed: 03.08.2025).

10 Yuldashev B.E. Stroitel'stvo Buharskoj zheleznoj dorogi [Construction of the Bukhara railway]. Teoriya i praktika sovremennoj nauki N4 (34) 2018. – 567 p. [in Russian]

11 Z.K. Ahmatdzhonova. Yrta Osiëda temir jýllar kurilishi tarihiga doir (1880-1917 jillar) [On the history of railway construction in Central Asia (1880-1917)]. – Toshkent, 1968.- 59 p. [in Uzbek]

12 M.N. Selihov. Aralo-Kaspijskaya zheleznyaya doroga [Aral-Caspian railway]. - S.Peterburg: Tipografiya T-va pod" firmoyu «Elektro-Tipografiya N.YA. Stojkovo, 1914. - 188 p. [in Russian]

13 Hidir H.D. Iz istorii termezkoj jeleznodorojnoj magistrali [From the history of the Termez railway line]. 318 str. Available at: — URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/iz-istorii-termezskoy-zheleznodorozhnoy-magistrali/viewer> [in Russian] (accessed: 03.08.2025).

14 Nachalsya zaklyuchitel'nyj etap peregovorov po Transafganskoy zheleznoj dorog [Final stage of negotiations on Trans-Afghan Railway begins]. Gazeta.UZ ot 18.17.2023 Available at: — URL: <https://www.gazeta.uz/ru/2023/07/18/trans-afghan-railway-project> [in Russian] (accessed: 20.07.2023).

Information about the authors:

Damir Yerniyazov - **corresponding author**, candidate of historical sciences, senior lecturer department of international relations, L.N. Gumilyov Eurasian national university, Astana, Republic of Kazakhstan

E-mail: yerniyazov_dk@enu.kz

ORCID: <https://orcid.org/0009-0000-2590-9649>

Samat Yeskaliyev - Candidate of History, assistant professor, A. Kusainov Eurasian Humanitarian Institute, Astana, Kazakhstan

E-mail: samat.eskaliyev@mail.ru

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6664-1738>

Kanat Uskembayev - Candidate of History, assistant professor of the Higher School of Social and Human Sciences, International University Astana, Astana, Kazakhstan

E-mail: k.uskembayev@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7154-8303>

Gulfairyz Kairgaliyeva - Candidate of Historical Sciences, Associate Professor of Kh. Dosmukhamedov Atyrau University, Atyrau, Kazakhstan.

E-mail: kairgaliyeva.gulfairuz@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9712-870X>

Информация об авторах:

Дамир Ерниязов – **основной автор**, кандидат исторических наук, старший преподаватель кафедры международных отношений Евразийского национального университета имени Л.Н. Гумилева, г. Астана, Республика Казахстан

E-mail: yerniyazov_dk@enu.kz

ORCID: <https://orcid.org/0009-0000-2590-9649>

Самат Ескалиев – кандидат исторических наук, профессор Евразийского гуманитарного института имени А.К. Кусаинова, г. Астана, Республика Казахстан

E-mail: samat.eskaliyev@mail.ru

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6664-1738>

Канат Ускембаев - кандидат исторических наук, профессор Высшей школы искусства и гуманитарных наук Международного университета Астана, г. Астана, Республика Казахстан

E-mail: k.uskembayev@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7154-8303>

Гулфайруз Кайрағалиева – кандидат исторических наук, ассоциированный профессор кафедры «История Казахстана и всемирная история» Атырауского университета им. Х.Досмұхамедова. г. Атырау, Республика Казахстан

E-mail: kairgaliyeva.gulfairuz@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9712-870X>

Авторлар туралы ақпарат:

Дамир Ерниязов – **негізгі автор**, тарих ғылымдардың кандидаты, Л.Н.Гумилев атындағы Еуразиялық ұлттық университетінің халықаралық қатынастар кафедраның аға оқытушысы, Астана қ., Қазақстан Республикасы

E-mail: vernivazov_dk@enu.kz

ORCID: <https://orcid.org/0009-0000-2590-9649>

Самат Ескалиев - тарих ғылымдарының кандидаты, А.Қ. Құсайынов атындағы Еуразия гуманитарлық институтының профессоры, Астана қ., Қазақстан Республикасы

E-mail: samat.eskaliev@mail.ru

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6664-1738>

Канат Ускембаев - тарих ғылымдарының кандидаты, Астана халықаралық университетінің Өнер және гуманитарлық ғылымдар жоғары мектебінің профессоры, Астана қ., Қазақстан Республикасы

E-mail: k.uskembayev@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7154-8303>

Гулфайруз Кайргалиева – тарих ғылымдарының кандидаты, «Қазақстан және дүние жүзі тарихы» кафедрасының қауымдастырылған профессоры, Х.Досмұхамедов атындағы Атырау университеті. Атырау қ., Қазақстан Республикасы

E-mail: kairgaliyeva.gulfairuz@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9712-870X>