

ИЗ ИСТОРИИ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ТУРКЕСТАНСКОГО КРАЯ¹

TÜRKİSTAN BÖLGESİ DEMİRYOLLARI TARİHİNE BİR BAKIŞ

AN OVERVIEW OF RAILWAY HISTORY IN COLONIAL TURKESTAN

Nadir YAKUBCANOV (Нодир ЯКУБЖАНОВ) *

АННОТАЦИЯ

История развития железных дорог на территории Узбекистана берет свое начало с 1874 года, когда специальная комиссия признала необходимым постройку железнодорожной ветки Оренбург-Ташкент. Однако позже решение было изменено - первая стальная магистраль должна была соединить Ташкент с восточным побережьем Каспийского моря. В 1881-1886 гг. была построена Закаспийская железная дорога. В 1888 г. она была достроена до Самарканда, а в 1894 г. – до Красноводска. Строительство дороги полностью завершилось в 1899 г., и называлась она Среднеазиатской железной дорогой. В 1906 г. была построена Ферганская, а в 1915 г. было завершено строительство Бухарской железной дороги.

А на рубеже XIX-XX вв. сформировалась концепция экономико-географической структуры железнодорожного транспорта по производственно-экономическому признаку. Основная проблема в реализации данной концепции заключалась в отсутствии необходимой транспортной инфраструктуры для обеспечения активных военных, политико-административных, торгово-экономических связей между Туркестаном и Россией. В этом отношении важное значение уделялось строительству железнодорожного сообщения. В целом же, проведение железной дороги в Туркестане было продиктовано необходимостью усиления позиций и присутствия Российской империи в крае и Русско-Английское геополитическое противостояние в Средней Азии.

Ключевые слова: Узбекистан, Туркестан, Среднеазиатская железная дорога, Закаспийская железная дорога, железнодорожное сообщение, Российская империя.

ÖZ

Özbekistan hudutlarında demir yollarının yapımı tarihi 1874 yılından başlıyor, o tarihte Çarlık Rusya'sının bu konuyu araştırmak için oluşturduğu özel komisyon Orenburg-Taşkent demir yolunu inşasını onaylamıştı. Ancak daha sonra bu görüş değiştirilerek bölgedeki ilk demir yolu hattı Taşkent'i Hazar denizinin doğu sahillerine bağlayacak şekilde oluşturulmasına karar verilmişti. Rusyanın yeni işgal edilmiş yeni mülkleri verimli şekilde sömürmek ve onları metropoli'ye sıkça bağlamak amacıyla yaptığı girişimleri aynen demir yollarının inşası ile bağdaşmaktadır. Böylece 1881-1886 yılları arası Hazar ötesi demir yolu hattı döşenmiş, 1888 yılında hat Semerkant'a, 1894 yılında Krasnovodsk'a kadar uzatılmıştır. Demir yolu inşası 1899 yılında bitirilmiş, ona Orta Asya demir yolları

¹ . DOI : 10.17498/kdeniz.197

* . Самаркандский Государственный университет, Республика Узбекистан:
inter_ma@rambler.ru

adı verilmiştir. 1906 yılında bu demir yolunun Fergana hattının, 1915 yılında Buhara hattının yapımı bitirilmiştir.

XX yüzyılın başlarında demir yollarının inşası için coğrafi-ekonomik ölçütler oluşturulmuştur. Ancak bu ölçütleri gerçekleştirmek, Türkistan ve Rusya arasında aktif askeri, politik, yönetim ve ticari-ekonomik ilişkileri oluşturmak için gerekli nakliyat enfastrüktürü mevcut değildi. Eninde sonunda yeni sömürgeye demir yolu hattının döşenmesi meselesini Çarlık Rusyasının emperyalist tutumu ve Orta Asyadaki Rus-İngiliz jeopolitik karşı duruşması halletmiştir.

Anahtar sözcükler: Özbekistan, Türkistan, Orta Asya demir yolları, Hazar ötesi demir yolu, demir yolu hattı, Çarlık Rusyası, Orta Asyada Rus-İngiliz jeopolitik karşı duruşması.

ABSTRACT

History of railways in Uzbekistan dates back to 1874, when a special committee recognized the need to build a railway between Orenburg-Tashkent. However, later the decision was changed - the first steel way as it was thought that it was necessary to connect Tashkent with the eastern coast of the Caspian Sea. Between 1881-1886, Trans-Caspian railway was built. In 1888, it was extended to Samarkand, and in 1894 - to Krasnovodsk. Construction of the road was completed in 1899 and it was called the Central Asian Railway. In 1906, Fergana line was built, and in 1915, construction was completed with Bukhara railway.

At the turn of the nineteenth and twentieth centuries, a conception of economic and geographical structure of rail transport on production and economic grounds was formed. The main problem in the implementation of this concept was the lack of the necessary transport infrastructure for active military, political, administrative, economic and trade relations between Russia and Turkestan. In this respect, much importance was attached to the construction of railway communication. In general, the conduct of railways in Turkestan was dictated by the need to strengthen the position and the presence of the Russian Empire in the region and the Russian-British geopolitical confrontation in Central Asia.

Key Words: Uzbekistan, Turkestan and Central Asian Railway, Trans-Caspian Railway, Rail Lines, The Russian Empire, Russian-British Geopolitical Confrontation in Central Asia

Узбекистан географически расположен в центре Центральной Азии и является перекрестком всех наземных и воздушных коммуникаций региона, важнейшим транспортным узлом Евразии. О выгоды географического расположения Узбекистана свидетельствует апробированный тысячелетиями «Великий Шелковый Путь». По территории современного Узбекистана в те далекие времена проходили самые короткие торговые транспортные маршруты, связывающие Европу и Азию.

Вопрос о строительстве железных дорог в Средней Азии поднимался еще до завоевания Россией., а именно в 50-х годах XIX в. [10, с. 259]. Но особенно острым он становится в 70-е гг. XIX в., когда без постройки железнодорожного пути из России невозможно было освоение региона. В 1881-1886 гг. была построена Закаспийская железная дорога. В 1888 г. она была достроена до Самарканда, а в 1894 г. – до Каспийска. Строительство дороги полностью завершилось в 1899 г., и

называлась она Среднеазиатской железной дорогой. В 1906 г. была построена Ферганская, а в 1915 г. было завершено строительство Бухарской железной дороги.

История развития железных дорог на территории Узбекистана берет свое начало с 1874 года, когда специальная комиссия признала необходимым постройку железнодорожной ветки Оренбург-Ташкент. Однако позже решение было изменено - первая стальная магистраль должна была соединить Ташкент с восточным побережьем Каспийского моря.

На рубеже XIX-XX вв. сформировалась концепция экономико-географической структуры железнодорожного транспорта по производственно-экономическому признаку, основным принципом которой являлось удовлетворение её нуждам развивающегося капиталистического хозяйства страны. Железнодорожная формула перспективного роста транспортной системы обосновывалась необходимостью преодоления громадных расстояний и определялась потенциальными масштабами и ассортиментной спецификой грузопотоков, в составе которых преобладали дешевые массовые грузы. С проведением на средства государства дорог магистрального значения в Туркестане открывались гигантские территории для российского и мирового рынков, для расширяющейся крестьянской колонизации и промышленного освоения. В этом обостренном внимании скрывались имперские интересы самодержавия на Востоке. Железная дорога должна была стальной полосой приковать «наши великие азиатские владения с их различными неисчерпаемыми ресурсами к центру Империи». [15, с. 159]

После завоевания Туркестана правящими кругами Российской империи была актуализирована задача использования материальных богатств края для удовлетворения потребности развивающейся промышленности метрополии и превращение региона в сырьевой придаток. Основная проблема в реализации данной задачи заключалась в отсутствии необходимой транспортной инфраструктуры для обеспечения активных военных, политико-административных, торгово-экономических связей между Туркестаном и Россией. В этом отношении важное значение уделялось строительству железнодорожного сообщения. В целом же, проведение железной дороги в Туркестане было продиктовано необходимостью усиления позиций и присутствия Российской империи в крае.[19, с. 13]

В 60-70-е гг. XIX в. строительство железных дорог через Среднюю Азию превратилось в одну из приоритетных задач, стоящих перед правящими кругами империи в освоении среднеазиатского региона.

В 1874 году в Оренбурге была созвана особая железнодорожная комиссия Русского Географического общества. Она признала необходимой постройку дороги и «полагала желательным вести ее от Оренбурга до Ташкента, т.е. в том направлении, по которому издавна происходили российские сношения с Туркестаном и которое было в то же время кратчайшим». [20, с. 88].

К. Кауфман в своем письме на имя министра путей сообщения России К.Н.Посьета от 15 марта 1874 г. подчеркнул острую необходимость соединения края с Россией посредством сети железных дорог в целях усиления политического и военного присутствия Российской империи в Туркестане. В 1876 г. министр путей сообщения К. Посьет поручил ведущим инженерам страны провести исследование по линии Челябинск-Троицк-Ташкент. Научные экспедиции, организованные в 1877, 1878, 1879 гг. приказом правительства Российской империи для определения лучших

направлений железных дорог по Средней Азии, пришли к выводу о необходимости строительства железной дороги по направлению Ташкент-Оренбург.[19, с. 14].

Первая мысль о проведении среднеазиатской железной дороги родилась вскоре после Крымской войны. Летом 1856 года наместник Кавказа князь Барятинский советовал соединить водные пути России с большими реками Средней Азии посредством железной дороги через Усть-Юрт, между Каспием и Аралом. Полковник Романов, с 1857 до 1873 года, упорно настаивал устроить русский паровой путь на Восток от Волги, у Самары, через Оренбург к Аму-Дарье, полагая, что, со временем, его встретят англичане железною дорогой от Инда, у Атока, через Кандагар или Кабул. В год Хивинского похода, главный начальник Туркестана фон-Кауфман просил включить в составляемую сеть русских рельсовых путей железную дорогу от Оренбурга к Аральскому морю, как первый участок будущей Туркестанской железной дороги, которая должна соединить Ташкент и Самарканд с Москвою.

Проекты соединения Средней Азии с центральной Россией появились почти сразу с началом строительства сети железных дорог в европейской части страны. С 1854 по 1880 годы правительству было подано свыше 40 проектов постройки железных дорог к Средней Азии в разных направлениях, большей частью в направлении Оренбург-Ташкент.

Проекты активно обсуждались в изданиях: «Санкт-Петербургские ведомости», «Правительственный вестник», «Русская мысль», «Вестник Европы», «Новое время», «Журнал Министерства путей сообщений», «Русский инвалид», «Туркестанские ведомости», «Украина», и др. В обсуждении участвовали английские, французские, итальянские, немецкие, польские и американские периодические издания. Можно говорить, что это была глобальная проблема. На страницах газет и журналов обсуждалось только одно направление – Оренбург – Ташкент, однако судьбу Среднеазиатской дороги и ее направление в конечном счете решили, англичане. Они определили, в каком направлении пойдет Среднеазиатская дорога.

Первый проект строительства железнодорожного пути в Туркестан был подан в 1854 г. генерал-майором Мальцевым. Естественно, он был преждевременным – в это время была построена практически первая железная дорога из Петербурга в Москву, и никто не стал всерьез рассматривать столь экзотический проект.

1872 году Кауфман поручил известному путешественнику, исследователю Средней Азии Н.А. Северцову изучить предполагаемую трассу, определить более точно маршрут, его условия и возможную рентабельность дороги. Северцов подготовил две основательные докладные записки по вопросу установления сообщения между Центральной Россией и Туркестаном. К сожалению, знаменитый путешественник не смог оценить всех перспектив идеи. В своих записках он выступает против строительства железной дороги, утверждая, что она даже и в будущем будет убыточной из-за недостаточного пассажиров и грузопотока. Вместо железной дороги он пропагандировал создание частного пароходства на реке Сырдарья и совершенно фантастическую идею устройства безрельсового сообщения между Оренбургом и Казалинском. В основу второго предложения легла информация о том, что некий инженер-механик Орловский изобрел в то время своего рода паровоз, который, как будто бы, мог передвигаться по обычным грунтовыми дорогам со скоростью 8-10 верст в час. Оба предложения не получили одобрения Кауфмана. Прагматичный генерал-губернатор по поводу второго предложения заметил: «Не может быть и речи, коль

скоро самое устройство локомотива не окончательно обдумано, не говоря о постройке его, не говоря об опытах». [20, с. 87].

В Оренбургском областном архиве имеется ряд дел, содержащих такие проекты и отзывы В.А. Перовского и Н.А. Крыжановского. 28 июля 1856 года Перовскому по поручению императора Александра II была прислана записка с предложениями об устройстве железной дороги между Каспийским и Аральским морями, чтобы он подобрал местные материалы и сведения. Железную дорогу предполагалось построить от залива Мертвый Култук на Каспийском море, по возвышенности Усть-Юрт до залива Чернышевского на Аральском море в январе 1857 года в Министерство путей сообщения К.В. Чевкину. Основной анализ проекта сделан В.В. Григорьевым. Все предложения проекта свидетельствовали о полном незнании местных условий и оказались неприемлемыми. [6, с. 5].

Проект французского инженера путей сообщения Йоахима Барранда. Он, 1875 году обратился князьям Константину Николаевичу и Владимиру Александровичу с изложением своего плана развития экономики Туркестана и подробно разработанным проектом (картой, чертежами и расчетами) строительства железной дороги в Среднюю Азию. Берранд угадал направление проведения железной дороги из Оренбурга в Ташкент, Самарканд, Бухару и далее до Чарджуя.² [8, с. 92]. Спустя некоторое время эти пункты действительно были соединены стальной магистралью, хотя последовательность ее возведения и была несколько иной.

Заслуживает проект генерала-майора саперных войск Безноскова, который в 1874 году профессионально осуществил изучение створа будущей стальной магистрали Ташкент - Оренбург и составил подробную карту дороги на 180 листах [18, с. 41]. прошедшую достаточно строгую апробацию в Министерстве путей сообщения России. В общем, разговоры о строительстве железных дорог в Центральной Азии продолжали упорно муссироваться в правительственных, деловых и общественных кругах России.

Направленный на службу в Туркестан в 1871 году К.С.Безноскову в январе 1873 г. было поручено определить выгодное направление между Россией и Туркестаном. К.С.Безносков, хорошо знавший Южную Сибирь, Казахстан и Среднюю Азию, с группой военных пешком прошел от Ташкента до Оренбурга и от Троицка - через Орск - до Ташкента. Он изучал водные ресурсы, состав почвы, рельеф, делал снимки, составлял точные карты.[18, с. 41].

В результате исследований К.С.Безносков приходит к выводу о том, что и в техническом, и в географическом отношении возможно строительство железной дороги в направлении Оренбург-Ташкент.

К строительству железных дорог в Среднюю Азию внес также свой вклад французский инженер-предприниматель Фердинанд де Лессепс, который отдал 14 лет своей жизни (1856-1869 гг.) грандиозному строительству XIX века – Суэцкому каналу.

Лессепс скорректировал свое предложение – он полагал более перспективным вариантом дорогу на Ташкент начинать не в Оренбурге, а в Екатеринбурге. Этот вариант активно поддерживался российскими общественными и промышленно-

² Волков И.В. Железнодорожные коммуникации как фактор развития русского Туркестана. Журнал. «Пространство и Время». Выпуск № 3 (13) /2013. С.92

торговыми кругами. Предполагалось, что таким образом Средняя Азия получит удобное сообщение не только с Европейской Россией, но и с Сибирью, прокладка железной дороги в которую стала первоочередной задачей для правительства.

Правда, Лессепс не являлся автором этой идеи. Задолго до Лессепса, в 1868 году, известный русский железнодорожный деятель Богданович издал брошюру «Проект Сибирско-уральской железной дороги Екатеринбург – Троицк – Ташкент». Лессепс предлагал конечным пунктом железной дороги сделать не Ташкент, а Пешавар в тогдашней британской Индии. Необходимость в удобном и надежном сухопутном пути сообщения между Европой и Азией и тогда уже была насущной. Так что предложение Лессепса встретило самый позитивный отклик и в России, и в Европе. Английская газета «Таймс» писала: «Прорытием Суэцкого канала Лессепс совершил подвиг, который доставил торжество своему отечеству... Мы, англичане, дорого заплатили за ту оппозицию, которую некогда оказывали этому предприятию. Поэтому теперь мы от души пожалели бы, если бы и к новому предприятию того же Лессепса у нас отнеслись с тем же недоверием, тем более, что, как известно, он не взялся бы за предприятие, не обследовавши его самым тщательным образом как в научном, так и в финансовом отношении».

В ноябре 1873 года Ф. де Лессепс направил письмо К.П. Кауфману, стремясь заручиться его поддержкой. Он писал: «Россия, не щадившая жертв для распространения благ цивилизации в отдаленных странах, встретит, без сомнения, благосклонно все усилия, направленные к той же цели... Пересечение этих, почти неизвестных местностей большим рельсовым путем послужит завершению вашего дела. Этот путь не только явится для населения этих стран могущественным средством развития, но откроет России новые рынки и сделается для нее неистощимым источником богатств». Лессепс написал также письмо британскому министру иностранных дел лорду Гренвиллю: «Прямые и быстрые сообщения с Европой значительно усилят международную торговлю; вероятно, все отрасли торговли как в Англии, так и в Индии, почувствуют их влияние. Увеличение торговли на индийских железных дорогах будет иметь необходимым последствием сначала уменьшение, а потом, вероятно, и скорое упразднение тяжелых повинностей, которые налагают на индийский бюджет гарантии процентов». [20, с. 88].

Англичане даже соглашались построить железную дорогу за свой счет (ну и владеть ею). По самым приблизительным расчетам, доход в год только от перевозки коммерческих грузов должен был составить от 20 до 40 млн. рублей (не считая почты, пассажиров, местных грузов, военных перевозок). Получалось 10 000 рублей на версту. Англичане находили идею коммерчески выгодной от 3 000 рублей на версту. [20, с. 88].

Александр II разрешил Лессепсу провести изыскания на среднеазиатских территориях, и Лессепс направил в Петербург Каттара, чтобы они на месте ознакомились в предварительном плане с отдельными проектами российских инженеров, особенно с работой генерала Безноскова. Ко-тарт предлагает К.Безноскову продать проект за 50 тыс. рублей, с условием партнерского раздела прибыли от эксплуатации железной дороги. К.С.Безносков, ожидавший в Петербурге одобрения своего проекта, заявляет, что он является гражданином России, и результаты его труда принадлежат только его стране, и отказывается показать проект. [18, с. 41]

Котарп обращается к К.Кауфману, который в то время тоже находился в Петербурге с просьбой помочь ему ознакомиться с проектом К.С.Безносикова, тот, вызвав к себе Безносикова якобы для ознакомления с проектом, предложил оставить чертежи ему, как представителю государства, а затем, в целях скорейшей постройки дороги Оренбург - Ташкент, передал проект Каттару.

Ф.М.Лессепс, используя данные материалы, готовит собственный проект по соединению России с Индией через Среднюю Азию и 16 ноября 1874 г. через российского консула в Париже представляет его российскому правительству. Для строительства дороги Ф.Лессепс предлагает использовать средства французского акционерного общества, и просит у правительства 500 тыс. рублей для проведения исследовательской работы, 8 млн субсидий, и безвозмездный отвод земель под строительство железной дороги.

В самом начале января 1875 года, по указанию императора Александра II, состоялось Особое совещание по рассмотрению проекта Ф. де Лессепса о Среднеазиатской железной дороге. В совещании участвовали государственный канцлер Чевкин, Туркестанский генерал-губернатор Кауфман, генерал-инженер Мельников, министры: военный, путей сообщения, финансов. Совещание постановило: «... предложения Лессепса как по проведению дороги в Индию, так и по производству изысканий должны быть решительно отклонены». Можно предполагать, что определяющей в принятии такого решения была позиция министра финансов Рейтерна, который еще ранее писал: «... едва ли разумно привлечь в наши пределы огромный транзит мануфактурных товаров, а еще менее разумно устраивать дорогу в Индию, а потом принимать для ограждения нашей промышленности разные меры, стесняющие транзит, без которого дорога не может существовать». [20, с. 88].

Также в 1899-1900 гг. обсуждались два проекта магистральных линий: Оренбург - Ташкент и Александров Гай -Хива - Чарджуй. В пользу последнего проекта говорило обнаружение нефтяных месторождений близ Гурьева. Правительство же однозначно высказалось за первоочередное создание железнодорожного пути от Оренбурга до Ташкента. Проект этой дороги одержал верх над планом постройки железной дороги Александров Гай - Хива - Чарджуй. Ввиду того, что военностратегические и экономические обстоятельства выдвигали перед правительством необходимость прокладки именно такой магистрали, которая могла обеспечить непрерывное движение от Петербурга до Кушки и прямую железнодорожную связь с Ташкентом - административным центром Туркестанского генерал-губернаторства, 5 мая 1900 г. последовало высочайшее повеление о постройке на средства казны линии Оренбург - Ташкент.[21, с. 447]. Таким образом, вопрос о соединении рельсовым путём Туркестана с европейской железнодорожной сетью был решён окончательно, и, вместе с тем, отпали все притязания частных предпринимателей относительно сооружения этой линии.

Вопрос о соединении рельсовым путём Средней Азии с Сибирской железной дорогой оставался открытым и не получал никакого движения до 1902 г., когда в Министерство финансов обратился член английского парламента Ф. Хорнер с предложением образовать акционерное общество для постройки и эксплуатации железной дороги от Ташкента до Поломошной или Тайги, но ему было отказано, так как выяснилось, что он не удовлетворяет требованиям, которые предъявляются к инициаторам такого огромного предприятия. Аналогичная ситуация сложилась и с представителем лондонского банкирского дома «Морган и Джембранд»,

обратившегося с подобным предложением в марте 1903 г. В этом же году проблема соединения железнодорожного сообщения между Сибирью и Туркестаном обсуждается в правительственных кругах. В отчёте о поездке, предпринятой для обозрения КВЖД, С.Ю. Витте, касаясь вопроса о железнодорожных линиях к Транссибу, отметил, что «... в этом отношении надлежит обратить особое внимание на скорейшее сооружение линии от Омска до Ташкента». Это обстоятельство, конечно, не могло пройти бесследно, и в Министерство финансов начинают поступать многочисленные ходатайства о сооружении линии Омск - Ташкент: от ярмарочного комитета Нижнего Новгорода, от омского купечества. В январе 1905 г. С.И. Мамонтов, И.А. Ромейко-Гурко, А.И. Антонович, А.Н. Александров обратились в Министерство финансов с предложением относительно дороги Поломошная - Ташкент, предоставив при этом сертификат одного из лондонских кредитных учреждений на предмет финансового обеспечения. При значимых расхождениях в маршрутах пролегания линий по соединению Сибири с Туркестаном все предприниматели были единодушны в требованиях существенных льгот со стороны правительства: о даровании абсолютной правительственной гарантии облигационным капиталам, распределении чистого дохода пропорционально между акциями и облигациями, об уплате процентов на акции во время постройки и т.д. Ситуацию усложняло обстоятельство отсутствия не только результатов изысканий, но и данных о стоимости сооружения дороги.

С самого начала 1880-х гг., наряду с возведением рельсовых путей на западных границах - в Полесье и Привислинском крае, железнодорожное строительство стало осуществляться и в Средней Азии, ставшей последним крупным территориальным приобретением России, но по своей отдаленности не имевшей прочной связи с ее центральными регионами. В 1880 г. вторая Ахал-Текинская экспедиция вызвала необходимость в сооружении железной дороги от Каспийского моря к Кизил-Арвату. Во избежание неудачного завершения эксплуатации в апреле 1880 г. начались изыскательные работы для будущей железной дороги. 9 июня 1880 г. последовало Высочайшее повеление на проведение железной дороги от восточного побережья Каспийского моря - Михайловского залива по безводной и труднопроходимой песчаной пустыне до Молла-Кары. Этот железнодорожный участок протяженностью 26 верст был проведен всего за 10 дней, с 25 августа по 4 сентября 1880 г.

Между тем результаты изысканий, произведенных в мае-июне 1880 г., вполне подтвердили возможность проведения железной дороги от Молла-Кары вглубь среднеазиатской пустыни до города Кизил-Арвата протяженностью 217 верст. В то время, когда русские войска, возглавляемые генералом М.Д. Скобелевым, готовились к предстоящему сражению с текинцами, в тылу отряда в невероятной спешке завершались подготовительные работы по проведению железнодорожного пути. Разрешение на постройку последовало 25 ноября 1880 г. [21, с. 33].

Начальником строительства Закаспийской военной железной дороги был назначен генерал-лейтенант М.Н. Анненков, в то время заведовавший всеми сообщениями в тылу отряда. Помощником М.Н. Анненкова являлся князь М.И. Хилков. Начальником работ - инженер путей сообщения А.И. Югович. Необходимые изыскания производились под руководством инженера путей сообщения П.М. Лессара.

Для постройки дороги был сформирован 1-й резервный, затем переименованный в 1-й Закаспийский железнодорожный батальон. Эта линия, обеспечив возможность

быстрой переброски регулярных войск с Кавказа и военного снаряжения, стала основой их успешного продвижения в глубь Туркестана, с целью его закрепления за Россией.[17, с. 196]. Падение 12 января 1881 г. главной крепости Геок-Тепе, несмотря на усиленную оборону ее защитников - текинцев в течение около трех недель, а также взятие 18 января того же года аула Асхабад, впоследствии превратившегося в город Ашхабад, произвели потрясающее впечатление на всех туркмен, значительно ускорив мирное присоединение Мерв-ского округа, состоявшееся 5 марта 1884 г. [14, с. 161-162]. Затем в состав России добровольно вошли Атрек, Теджен и Пендинский оазис.[16, с. 540].

Первый 217-верстный участок Закаспийской военной железной дороги, от Михайловского залива до Кизил-Арвата потребовал, без учета рельсов и подвижного состава, отпущенных из правительственных запасов, денежных затрат в размере 4 455 155 руб., или в среднем 20 530 кред. руб. за версту пути.

Первого сентября 1883 года для подробного ознакомления с эксплуатацией этого железнодорожного пути и разработки мер по более успешному его использованию была образована Комиссия под председательством начальника штаба войск Закаспийской области, генерал-лейтенанта Мейера. С 10 декабря 1883 г. по 10 января 1884 г. было проведено 22 заседания, после которых, вследствие решения основных задач, данная Комиссия завершила свою работу. Все это зафиксировано в журналах заседаний Комиссии. В частности, отмечалось, что всего для охраны этого первого участка Закаспийской военной железной дороги было постоянно прикреплено около 750 человек. Остальные около 280 - находились при штабах рот и батальона, из которых 10% являлись нетрудоспособными вследствие различных заболеваний, 15 % - уволенными за плохое поведение и 30 человек обслуживающего персонала. Следовательно, оставшиеся 180 человек несли службу при штабах рот и батальона за себя и своих товарищей, не получая при этом никакого вознаграждения. По заключению Комиссии, «данный железнодорожный путь не может иметь никакого торгового или коммерческого значения».

Еще до занятия Мерва, командующий войсками Кавказского округа признавал совершенно необходимым продолжение Закаспийской железной дороги от Кизил-Арвата до Асхабада. Во всеподданнейшем докладе по Главному штабу № 6 от 12 июля 1884 г. была подробно изложена проблема, связанная с необходимостью дальнейшего проведения Закаспийской военной железной дороги. Протяженность главной линии от конечной ст. Кизил-Арват до Асхабада должна составить 205 верст. [21, с. 35]

По предварительным расчетам Военного министерства, на сооружение железнодорожного пути от Кизил-Арвата до Чарджуя протяженностью 763 версты требовалось 13 578 000 руб. или в среднем 17 769 руб. за версту. Также планировалось визуальное разделение линии от Кизил-Арвата до Каахки и от Каахки до Амударьи на три участка: от Ки-зил-Арвата до Гяурса (234, 81 верст) от Гяурса до Мерва (296 верст) и от Мерва до Чарджуя (232 версты), мотивируя это разделение тем, что оно более соответствует местным условиям и совпадает с административным разделением участков. [21, с. 35].

Строительство второго участка Закаспийской железной дороги от Кизил-Арвата через Асхабад и Мерв к Амударье протяженностью 765 верст было возложено Высочайше утвержденным 18 апреля 1885 г. положением Комитета министров на генерал-лейтенанта М.Н. Анненкова, с образованием при нем особого Строительного

управления и с подчинением строительных операций местному контрольному надзору.

Постройка Закаспийской железной дороги, предпринятая первоначально с военными целями, которые отпали в самом начале ее строительства, была продолжена по соображениям чисто экономического. Она «произвела, – как писал автор фундаментальной работы о Туркестанском крае князь В.И.Масальский, – полный переворот в жизни Туркестана, дав могучий толчок развитию его производительных сил и оказав огромные услуги развитию торговли, промышленности и главным образом увеличению производства хлопка... Сооружение огромной железнодорожной линии..., через безводные песчаные пустыни, при тяжелых климатических условиях ... вообще при исключительных обстоятельствах, не имевших места при постройке других железных дорог, явилось мировым событием, привлечшим всеобщее внимание и покрывшим неувыдаемой славой строителя дороги М.Н. Анненкова, всех его сотрудников». [20, с. 90].

Заслуги Михаила Николаевича Аннекова действительно исключительно велики. Он был буквально душой всего дела. Сам он жил на «объекте строительства» в вагоне. Благодаря его строгому контролю удалось самым рачительным образом использовать отпущенные средства, избежать лишних, непроизводительных расходов. Всего было затрачено 43 миллиона рублей – это довольно скромная сумма, учитывая масштаб и особые трудности строительства, в частности, сложности с доставкой техники и строительных материалов.

В знак признания заслуг М.Н.Анненков был награжден орденом Александра Невского с бриллиантами. В октябре 1913 года в Самарканде был установлен бюст Анненкова, простоявший, правда, недолго. Осенью 1924 года по распоряжению новой власти памятник строителю Закаспийской железной дороги был уничтожен.

Закаспийская железная дорога, позже переименованная в Среднеазиатскую, в самом начале была убыточной, но весьма скоро стала давать крупные доходы. Уже в первый год после ее завершения, в 1899, по ней было перевезено 442 900 пассажиров и 23 262 556 пудов грузов. Через 10 лет, в 1909 году, пассажиров было перевезено 2 981 953 человек и грузов 69 873 364 пуда. [20, с. 90].

В конце XIX в. в Туркестане в официальных кругах проходили многочисленные дискуссии относительно маршрута строительства новой железной дороги, связывающей Российскую империю с Туркестаном.

22 февраля 1896 г. на заседании Оренбургской городской думы обсуждалась «Записка о Среднеазиатской железной дороге и преимуществах направления ее от г. Оренбурга на г. Ташкент» журналиста М.Л. Юдина, в которой автор, сравнивая направления Омск-Ташкент, Петропавловск-Ташкент, Челябинск-Ташкент, Уральск-Ташкент и Оренбург-Ташкент, на основе конкретных аргументов, акцентирует внимание на экономических, технических и географических преимуществах железной дороги понаправлению Ташкент - Оренбург.[19, с. 17]. В проекте М. Юдина выдвигалась также идея развития хлопководства в крае за счет сокращения зерновых площадей, а посредством железной дороги Оренбург-Ташкент предусматривалось обеспечение края зерном из Самары и Оренбурга.

Письмо М. Юдина получило единогласное одобрение на заседании Оренбургской городской думы и было разослано в различные ведомства и крупные города России и Средней Азии. 10 июня 1896 г. данное письмо было рассмотрено на

заседании Ташкентской городской думы. Представители думы Саид Азимбаев, Хамидхон Турсунходжаев поддержали идею скорейшего строительства железной дороги Ташкент-Оренбург, некоторые члены высказались за проект строительства железной дороги Ташкент-Сибирь.[1, с. 20]. 4 августа 1896 г. на заседании Нижегородского комитета под председательством С. Морозова единогласно был поддержан проект железной дороги Ташкент-Оренбург [5, с. 30]. Городская дума г. Верный (Алматы) выдвинула идею строительства железной дороги от города Верный до Семипалатинска. Саратовская городская дума поддержала проект Александров Гай-Чарджуй. Однако значительная часть выступила за идею железной дороги Ташкент-Оренбург.

В апреле 1896 г. генерал-губернатор Туркестана А. Вревский договорился с Оренбургским генерал-губернатором о сотрудничестве в строительстве железной дороги Ташкент-Оренбург. В течении 1896-1897 гг. он неоднократно обращался к министру финансов С.Ю. Витте и министру путей сообщения М.И. Хилкову, аргументируя важность строительства железной дороги Ташкент-Оренбург для интересов Российской империи. Одновременно с этим, начальник города Ташкента, Военные губернаторы Сырдарьинской и Самаркандской областей, Председатель Сырдарьинского областного статистического комитета, Политический агент Российского императора в Бухаре непрерывно обращались к правительству империи с предложениями о строительстве железной дороги в Туркестане.

Однако все предложения в силу ограниченности экономических возможностей были отклонены. 1 июля 1897 г. А. Вревский направил письмо на имя министра путей сообщения М.И. Хилкова с просьбой о ходатайстве перед императором о создании акционерного общества частных инвесторов для строительства железной дороги. Однако и это предложение также было отклонено, так как правительство Российской империи было против привлечения финансов частных инвесторов в строительство железных дорог, имевших стратегическое значение. Только в начале XX в. в Туркестане началось строительство железных дорог за счет частных акционеров.

Новый военный министр России А. Куропаткин 13 апреля 1899 г. изложил свое мнение императору Николаю II об укреплении стратегического статуса России в Средней Азии.[9, с. 325]. 3 мая того же года в своем письме, направленном министру финансов С. Витте, он отмечал, что действующая в Средней Азии железнодорожная сеть не отвечает стратегическим целям империи, и дальнейшее укрепление присутствия России в регионе непосредственно связано со строительством железной дороги Ташкент-Оренбург.[2, с. 400].

В ходе заседаний правительства империи 16 июня 1899 г. и 4 апреля 1900 г. был рассмотрен вопрос «О лучшем направлении магистральной железной дороги в Среднюю Азию» и обсуждены проекты железной дороги по трем направлениям - Сибирь-Ташкент, Оренбург-Ташкент, Саратов-Чарджуй. Первое направление было отклонено, так как, по мнению членов собрания, оно не имело военно-стратегического значения.

На заседаниях также было отмечено несоответствие Среднеазиатской железной дороги военным интересам империи и необходимость строительства новой железнодорожной линии. После одобрения императором Николаем II направления Ташкент-Оренбург [2, с. 400] летом и осенью 1900 г. были проведены последние исследовательские работы. 21 апреля 1901 г. окончательно был одобрен проект

железнодорожной Ташкент-Оренбург.[1, с. 26-27]. Специальный комитет, созданный для управления строительством железной дороги Ташкент-Оренбург принял решение начать строительство одновременно с двух сторон - от Оренбурга и из Ташкента. Часть пути, строительство которой проходило со стороны Оренбурга, получила название северный участок, со стороны Ташкента - южный участок. Весной 1901 г. начались строительные работы на северном участке, а спустя шесть месяцев - на южном.

Оборудование для железной дороги поставлялось крупнейшими российскими заводами - Русско-Балтийским, Новороссийским, Брянским, Таганрогским, Южнорусским, Днепровским, Донским, Донецк-Юрьевским, Сорновским, Воткинским, Путиловским, Коломенским, Николаевским. К процессу доставки строительных материалов были привлечены акционерные общества и частные предприниматели, крайне заинтересованные в последующих результатах.

Строительные материалы, в частности цемент и древесина для южного участка железной дороги, поставлялись из различных регионов Российской империи. Наряду с этим, были широко использованы и местные ресурсы. Решением министерства земледелия и государственного имущества от 5 апреля 1902 г. для строительства железной дороги Ташкент-Оренбург было разрешено бесплатное использование таких природных ресурсов, как галька, песок, земля, кварц, известь, находившихся на государственных землях. Однако, основные материалы, применяемые в строительстве железной дороги, такие как шпалы, балки, телеграфные столбы привозились из России.

В целях строительства железной дороги Ташкент-Оренбург из частных и государственных земель Оренбургской губернии, Тургай, Урала и Сырдарьинской области было отчуждено 20.800 десятин земли. При этом была установлена компенсация за отчужденные земли и сооружения. В правительственном решении, изданном в 1900 г., особое внимание было уделено вознаграждению собственников земли. Однако, в большинстве случаев установленные порядки нарушались. Например, в заявлении М. Мухаммадбоева на имя начальника южного участка железной дороги Ташкент-Оренбург, отмечалось, что взамен отчужденных у него земель, он не получил никакой компенсации. С заявлением аналогичного содержания обращался к Туркестанскому генерал-губернатору также некий Н. Женгеров. Отчуждение земель местного населения без соответствующей компенсации способствовало кризису значительного числа земледельческих семейств. По далеко не полным данным, в пользу одной только южной части железной дороги Ташкент-Оренбург было отчуждено 13 тысяч десятин земли.[4, с. 15].

На страницах периодической печати регулярно освещался процесс строительства железной дороги. 20 августа 1902 г. было опубликовано известие о прибытии в г. Актюбинск первого служебного поезда. 16 августа 1903 г. прошло торжественное открытие южной части Янгикурганской станции. 19 июня 1904 г. северный участок был доведен до Казалинска.

Начиная с 10 января 1905 г. началось временное движение грузовых и пассажирских поездов. В частности, со стороны южного участка в 1902 г. было проложено 45, в 1903 г. - 432, 1904 г. - 313 верст.[3, с. 46].

26 июля 1905 г. была полностью сдана в эксплуатацию северная часть железной дороги от Оренбурга до Кубека (941 верста), а 1 января 1906 г. - южная часть от Ташкента до Кубека (795 верст). [7, с. 1].

1 января 1906 г. в железную дорогу Ташкент-Оренбург была дополнительно включена ветвь Кинель-Оренбург железной дороги Самара-Златоуст протяженностью 354 верст. 22 июля 1906 г. станция Ташкент Среднеазиатской железной дороги была включена в состав железной дороги Ташкент-Оренбург, которая официально стала называться Ташкентской железной дорогой. Общая ее протяженность составила 2 090 верст, а ее управление находилось в г. Оренбург.

В источниках и литературе приводятся различные данные о количестве рабочих, принимавших участие в строительстве железной дороги Ташкент-Оренбург. В некоторых из них отмечается, что в самый разгар строительства было задействовано около 50 тысяч рабочих [5, с. 31], в других даются сведения о том, что в строительстве железной дороги Ташкент-Оренбург принимало участие не более 30 тысяч человек. [12, с. 29]. В реальности же количество рабочих не было стабильным и изменялось в зависимости от сезона, характера и интенсивности работ.

Социальное происхождение и этнический состав рабочих, принимавших участие в строительстве железной дороги Ташкент-Оренбург, было различным. Основную часть составляли русские, казахи, узбеки, татары. [11, с. 585].

На страницах периодической печати исследуемого периода приведены сведения о том, что при строительстве железной дороги Ташкент-Оренбург на одном из участков образовалась большая кладбище, где были похоронены рабочие, погибшие вследствие голодного тифа. Однако, несмотря на подобное положение, железная дорога была построена в срок и сдана в эксплуатацию.

Работы при строительстве железной дороги были организованы в виде подряда. Подрядчиками стали инвесторы - новый вид предпринимателей, появившийся в результате строительства железных дорог. Они значительно обогатились в ходе его осуществления.

Работа на стройке продолжалась с раннего утра до позднего вечера. Рабочие жили в землянках, бараках и грузовых вагонах. Положение рабочих осложнялось из-за низкой зарплаты, а также повышения цен на продукты питания. Как отмечается в источниках, положение рабочих осложнялось и тем, что зарплата не выдавалась своевременно, а в некоторых случаях совсем не выдавалась.

В период строительства Оренбургско-Ташкентской дороги было возведено 34 станции со всеми необходимыми службами и воинскими казармами. Строители построили 66 разъездов (дорога была однопутная на первых порах) с запасными путями. Пропускная способность дороги определялась в 20 пар поездов в сутки.

К 1909 г. в Средней Азии было проложено 4452 версты эксплуатационных железнодорожных линий. По Ташкентской дороге в том же году было перевезено 141,5 миллиона пудов грузов, а также 1,6 миллиона пассажиров. Валовой доход дороги составил 19,5 миллиона рублей.

Среднеазиатская железная дорога внесла большие изменения в жизнь Туркестана, однако она оставалась внутренней, не связанной с сетью российских дорог. Для того чтобы попасть из России в Ташкент, нужно было доехать до Астрахани, пересечь Каспийское море, в Красноводске сесть на поезд в центральную

часть края. Такое путешествие было более удобным, чем в почтовом тарантасе, но все же не очень, учитывая пересадки и морской переход, который не для всех был комфортным. Тем не менее пассажирский поток на новой трассе постоянно увеличивался: в 1889 г. было перевезено 213 020 пассажиров, а в 1900 – 745 336, то есть в 3,5 раза больше. Пассажирское движение особенно быстро росло между городами Ташкент, Самарканд, Коканд.

Железнодорожное строительство в Туркестане осуществлялось на государственные средства, лишь относительно небольшие ветки, в основном в Ферганской долине, игравшие роль подъездных путей к хлопкоочистительным заводам, строились на деньги частного капитала.

К концу первого десятилетия XX века все более насущной становилась потребность соединить с центром Туркестана и с Европейской Россией Семиречье, а через Семиречье соединить Туркестан с Сибирью. Строительство такой железной дороги – Турксиб – началось незадолго до Первой мировой войны. Начавшаяся война не позволила закончить его. Турксиб был завершен гораздо позже. К сожалению, к вопросу строительства дороги до Пешавара более не возвращались. Хотя вопрос этот не потерял актуальности.

Еще до Первой мировой войны основная часть районов Средней Азии получила железнодорожное сообщение. Вне его оставались Семиречье и Хорезм. Строительство железных дорог не только связывало между собой разные части Туркестана и облегчало транспортировку товаров. Оно способствовало разрушению территориальной замкнутости отдельных районов края. Но главное значение железнодорожного строительства выражалось, конечно, в огромных стимулах для развития экономики края.

Таким образом, посредством проектирования и строительства железной дороги Ташкент-Оренбург правящие круги империи, администрация края, а также другие заинтересованные круги решали далеко идущие стратегические задачи. При этом фактически без внимания оставались интересы местного населения, национальной экономики и защита экологии края. Масштабные инвестиции вкладывались в строительство в расчете на их скорейшее возвращение. В процесс строительства было вовлечено значительное количество материальных и человеческих ресурсов края.

В целом, деятельность железной дороги привела к противоречивым последствиям: с одной стороны, к интенсификации товарообмена за счет вывоза сырья из края и ввоза мануфактурных изделий и зерна; к переселению в Туркестан большого количества населения из густонаселенных промышленных районов метрополии; к укреплению военно-политического и экономического статуса империи. С другой стороны, деятельность Ташкентской железной дороги привела к расширению железнодорожной сети в крае, развитию товарообмена по всему краю, укреплению роли и места Ташкента в торговых связях, освоению новых земель под станции и русские поселения, развитию в них социально-экономической инфраструктуры, сосредоточению товаро-промышленного капитала. Во всех этих процессах главенствующее значение имели, прежде всего, колониальные интересы метрополии, направленные на укрепление господства империи, освоение рынков и отчуждение ресурсов края.

ЛИТЕРАТУРА

1. АКСЕНОВ А.В. Строительства Оренбургско-Ташкентской железной дороги (1901 - 1905 гг.) // Ученые записки Оренбургского гос. пед. инс-та. - Оренбург, 1958. Вып. 13. - С. 20.

AKSENOV A.V. Stroitel'stva Orenburgsko-Taškentskoy jeleznoy dorogi (1901 - 1905 gg.) // Ucheme zapiski Orenburgskogo gos. ped. ins-ta. - Orenburg, 1958. Vip. 13. - S. 20.

2. АНТИПИН В.Н., ЛЕВАШЕВ Н.Н. Путеводитель по Туркестану и Среднеазиатской железной дороги: с историческим очерком сооружения и эксплуатации Закаспийской железной дороги и очерком сооружения Оренбург-Ташкентской железной дороги. - СПб.: В. Березовский, 1903 - С. 400.

ANTIPIN V.N., LEVAŞEV N.N. Putevoditel' po Turkestanu i Sredneaziatskoy jeleznoy dorogi: s istoricheskim ocherkom soorujeniya i ekspluatatsii Zakaspiyskoy jeleznoy dorogi: s istoičeskim ocherkom soorujzheniya Orenburg-Taškentskoy jeleznoy dorogi. - SPb.: V. Berезovskiy, 1903 - S. 400.

3. АСЫЛБЕКОВ М. Х. Некоторые вопросы истории строительства Оренбургско-Ташкентской железной дороги // Известия АН КазССР. Серия ист., арх., и этног. - Алма-Ата, 1962. Вып. 2 (19). - С. 46.

ASILBEKOV M. KH. Nekotorige voprosi istorii stroitel'stva Orenburgsko-Taškentskoy jeleznoy dorogi // Izvestiya AN KazSSR. Seriya ist., arkh., i etnog. - Alma-Ata, 1962. Vip. 2 (19). - S. 46.

4. АСЫЛБЕКОВ М.Х. Железнодорожники Казахстана в первой русской революции (1905 - 1907 гг.). - Алма-Ата: Наука, 1965. - С. 15.

ASILBEKOV M.KH. Jeleznodorojniki Kazakhstana v pervoy russkoy revolyutsii (1905 - 1907 gg.). - Alma-Ata: Nauka, 1965. - S. 15.

5. АХМЕДЖАНОВА З.К. Железнодорожное строительство в Средней Азии и в Казахстане (конец XIX – начало XX в.) – Ташкент: Наука, 1984. - С. 30.

AKHMEDJANOVA Z.K. Jeleznodorojnoye stroitel'stvo v Sredney Azii i v Kazakhstane (konets XIX – nachalo XX v.) – Tashkent: Nauka, 1984. - S. 30.

6. ВЕРТОУСОВА Е. Предпочитаю направление Оренбург-Ташкент. Газета «Вечерний Оренбург». № 27 от 01 июля 1998 г.

VERTOUSOVA E. Predpočitayu napravleniye Orenburg-Taškent. Gazeta «Večerniy Orenburg». № 27 ot 01 iyulya 1898 g.

7. ВЕРХОВСКИЙ Н.П. Туркестан в районе Ташкентской железной дороги и грузы этой дороги. - СПб.: Б.и., 1910. - С. 1.

VERKHOVSKIY N.P. Turkestan v rayone Taškentskoy jeleznoy dorogi i gruziy etoy dorogi. - SPb.: B.i., 1910. - S. 1.

8. ВОЛКОВ И.В. Железнодорожные коммуникации как фактор развития русского Туркестана. Журнал. «Пространство и Время». Выпуск № 3 (13) /2013. С.92

VOLKOV I.V. Jeleznodorojnie kommunikatsii kak faktor razvitiya russkogo Turkeстана. Jurnal. «Prostranstvo i Vremya». Vipusk № 3 (13) /2013. S.92.

9. ДМИТРИЕВ-МАМОНОВ А.И. Путеводитель по Туркестану и железным дорогам Среднеазиатской и Ташкентской. - СПб.: Типография им. Шурухта, 1912. -

C. 325.

DMITRIYEV-MAMONOV A.I. Putevoditel' po Turkestanu i jeleznyim dorogam Sredneaziatskoy i Taşkentskoy. - SPb.: Tipografiya im. Şurukhta, 1912. - S. 325.

10. ЗИЁЕВ Х., Узбекистон мустамлака ва зулм исканжасида (XIX аср иккинчи ярми - XX аср бошлари). - Тошкент: Шарк, 2006. - Б. 259.

ZIYOEV H., Özbekistan mustamlaka va zulm iskancasida (XIX asr ikkinchi yarmi - XX asr boşlari). - Toshkent: Shark, 2006. - B. 259.

11. ИСТОРИЯ КАЗАХСТАНА (с древнейших времен до наших дней). В пяти томах. - Алматы: Атамұра, 2000. Т. 3. - С. 585.

ISTORIYA KAZAKHSTANA (s drevneyşih vremen do naših dney). V pyati tomakh. - Almatı: Atamura, 2000. T. 3. - S. 585. Кунавина Г.С. Формирование железнодорожного пролетариата в Туркестане (1881-1914 гг.). - Ташкент: Фан, 1967 - С. 29.

12. КУНАВИНА Г.С. Формирование железнодорожного пролетариата в Туркестане (1881-1914 гг.). - Ташкент: Фан, 1967 - С. 29.

KUNAVINA G.S. Formirovaniye jeleznodorojnogo proletariata v Turkestane (1881-1914 gg.). - Taşkent: Fan, 1967 - S. 29.

14. ПУТЕВОДИТЕЛЬ ПО ТУРКЕСТАНУ и Среднеазиатской железной дороге с историческим очерком сооружения и эксплуатации Закаспийской военной железной дороги и очерком сооружения Оренбург-Ташкентской железной дороги / под ред. А. И. Дмитриева-Мамонова. СПб., 1903. С. 161-162

PUTEVODİTEL' PO TURKESTANU i Sredneaziatskoy jeleznoy doroge s istoricheskim ocherkom soorujeniya i ekspluatatsii Zakaspiyskoy voyennoy jeleznoy dorogi i ocherkom soorujeniya Orenburg-Taşkentskoy jeleznoy dorogi / pod red. A. I. Dmitriyeva-Mamonova. SPb., 1903. S. 161-162

15. РЕМНЁВ А.В. Самодержавие и Сибирь. Административная политика II половины XIX - начала XX вв. - Омск, 1997. С. 159.

REMNOV A.V. Samoderjaviye i Sibir'. Administrativnaya politika vtoroy poloviny XIX - nachala XX vv. - Omsk, 1997. S. 159.

16. СОВЕТСКАЯ ИСТОРИЧЕСКАЯ ЭНЦИКЛОПЕДИЯ / под ред. Е.М. Жукова. М., 1961. Т. 14. С. 540.

SOVETSKAYA ISTORIÇESKAYA ENTSIKLOPEDIYA / pod red. E.M. Jukova. - M., 1961. T. 14. S. 540.

17. СОЛОВЬЕВА А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX века. М., 1975. С. 196.

SOLOV'YEVA A.M. Jeleznodorojny transport Rossii vo vtoroy polovine XIX veka. - M., 1975. S. 196.

18. ТОГАЕВА А. Из истории железной дороги. Журн. «Moziydan sado» («Эхо истории»). No 2 (42) 2009. С.41.

TOGAYEVA A. Iz istorii jeleznoy dorogi. Jum. «Moziydan sado» («Ekho istorii»). No 2 (42) 2009. S.41.

19. ТОГАЕВА А.З. Железная дорога Ташкент - Оренбург и ее место в социально-экономической жизни Туркестана. Автореф. дисс.... канд. ист. наук. - Т.,

2010. С.14.

TOGAYEVA A.Z. Jeleznaya doroga Taşkent - Orenburg i yeyo mesto v sotsial'no-ekonomičeskoj jizni Turkestana. Avtoref. diss.... kand. ist. nauk.– Т., 2010. S.14.

20. ФЛЫГИН Ю. Этот путь явиться...могущественным средством развития... Журнал «Звезда Востока». 2014, №1, С.87.

FLIGIN Yu. Etot put' yavit'sya...moguŝestvennim sredstvom razvitiya... Jurnal «Zvezda Vostoka». 2014, №1, S.87.

21. ФУРСОВ В.Н., В.Н.ТЕСТОВ. Возведение и функционирование транскаспийской магистрали в 80-х-начале 90-х гг. XIX в. Научные ведомости Белгородского государственного университета. Серия: История. Политология. Экономика. Информатика. Выпуск № 15 (158) / том 27 / 2013. С.33

FURSOV V.N., V.N.TESTOV. Vozvedeniye i funktsionirovaniye transkspiyskoj magistrali v 80-h-nachale 90-h gg. XIX v. Nauçnie vedomosti Belgorodskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Istoriya. Politologiya. Ekonomika. Informatika. Vyipusk № 15 (158) / tom 27 / 2013. S.33.

22. ХАЛФИН Н.А. Из истории железнодорожного строительства в дореволюционном Туркестане (проекты создания линии Чарджуй - Александров Гай) // Проблемы общеполитической истории России и славянских стран. - М., 1963. С. 447.

KHALFIN N.A. Iz istorii jeleznodorojnogo stroitel'stva v dorevoljutsionnom Turkestane (proyekty sozdaniya linii Çardcuy - Aleksandrov Gay) // Problemi obŝepolitičeskoj istorii Rossii i slavyanskih stran. -M., 1963. S. 447.

ELEKTRONİK TİCARETTE GÜVENLİĞİN TÜKETİCİLERİN İNTERNET ÜZERİNDEN ALIŞVERİŞ YAPMA TUTUMLARINA ETKİSİ: KOCAELİ ÖRNEĞİ¹

EFFECT OF THE E-SAFETY ON CONSUMERS DECISION MAKING PURCHASES ON THE INTERNET: SAMPLE OF KOCAELI

ВЛИЯНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ЭЛЕКТРОТОРГОВЛИ НА ЭКОНОМИЮ ИНТЕРНЕТПОКУПАТЕЛЕЙ: НА ПРИМЕРЕ КОДЖАЕЛИ

Ayhan SERHATERİ*

ÖZ

Günümüzde teknolojinin gelişmesi, internet kullanımının her geçen gün daha fazla artması elektronik alışverişin de gelişmesini etkilemiştir. İnternet, tüketicilerin günün herhangi bir saatinde ve dünyayı herhangi bir yerindeki ürün ve hizmeti satın almasını olanaklı kılmakta, mesafe ve zaman engelini ortadan kaldırmakta veya aşındırmaktadır.

Bu çalışmanın konusu, müşterilerin duyduğu güvenlik endişesinin internet kullanımına etkisini araştırmaktır. E-ticaret kavramı tüm yönleriyle ele alınmış, türleri, kullanılan ödeme araçları ve güvenlik önlemleri anlatılmıştır.

İkinci bölümde, güvenlik kavramı tüm bileşenleriyle ele alınmıştır. Güvenliğin bileşenlerini ortaya koyma açısından, tehditler ve bunlara karşı alınabilecek tedbirler üzerinde durulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Pazarlama, İnternet, İnternette alışveriş, E-ticaret, E-Güvenlik

ABSTRACT

Development of new Technologies increases usage of internet and improves electronic shopping. Internet makes possible to shop at any time of the day from any part of the World overcoming the constraints set by the geographical location and time differences.

The aim of this study is a search the effect of security concern on the use of Internet. E-commerce concept has been explained with all features and types, provided payment tools and security measure.

In the second chapter, the concepts of security with all dimensions analyzed. In order to put forward the components of the security, the threats and the measures that can be taken against the threats have been emphasized.

Keywords: Marketing, Internet, Shopping over internet, E-commerce, E-Security

Аннотация

Развитие технологии, пользование интернетом ежедневно способствует расширению электронной торговли. Интернет даёт покупателю возможность в

¹ . DOI : 10.17498/kdeniz.592