



Информация для цитирования:

Ещенко Ю. Г. Создание транспортной инфраструктуры для соляной промышленности Волго-Каспийского региона в конце XIX — начале XX веков / Ю. Г. Ещенко, С. В. Виноградов // Научный диалог. — 2025. — Т. 14. — № 9. — С. 389—407. — DOI: 10.24224/2227-1295-2025-14-9-389-407.

Eshchenko, Yu. G., Vinogradov, S. V. (2025). Development of Transport Infrastructure for Salt Industry in Volga-Caspian Region in Late 19th – Early 20th Centuries. *Nauchnyi dialog*, 14 (9): 389-407. DOI: 10.24224/2227-1295-2025-14-9-389-407. (In Russ.).



Web of Science™



Перечень рецензируемых изданий ВАК при Минобрнауки РФ

Создание транспортной инфраструктуры для соляной промышленности Волго-Каспийского региона в конце XIX — начале XX веков

Ещенко Юлия Геннадьевна
orcid.org/0000-0002-1207-327X
кандидат исторических наук, доцент,
старший научный сотрудник,
корреспондирующий автор
pushistik_yuliya@mail.ru

Виноградов Сергей Вадимович
orcid.org/0000-0002-6601-4363
доктор исторических наук, профессор,
главный научный сотрудник
dissovetdm@yandex.ru

Астраханский государственный
университет имени В. Н. Татищева
(Астрахань, Россия)

Благодарности:

Исследование выполнено при финансовой поддержке Российского научного фонда, проект № 25-28-00920
«Организационно-экономический механизм трансформации Волго-Каспийского транзитного маршрута в период первой российской индустриализации (середина XIX — начало XX веков)»,
<https://rscf.ru/project/25-28-00920/>

Development of Transport Infrastructure for Salt Industry in Volga-Caspian Region in Late 19th – Early 20th Centuries

Yuliya G. Eshchenko
orcid.org/0000-0002-1207-327X
PhD in History, Associate Professor,
senior research scientist,
corresponding author
pushistik_yuliya@mail.ru

Sergey V. Vinogradov
orcid.org/0000-0002-6601-4363
Doctor of History, Professor,
chief research scientist,
dissovetdm@yandex.ru

Astrakhan Tatishchev
State University
(Astrakhan, Russia)

Acknowledgments:

The study is supported by Russian Science Foundation, project number № 25-28-00920 “Organizational and economic mechanism of transformation of the Volga-Caspian transit route during the Period of the First Russian industrialization (mid-19th — early 20th century XX century)”,
<https://rscf.ru/project/25-28-00920/>

ОРИГИНАЛЬНЫЕ СТАТЬИ

Аннотация:

Изучается история создания новых логистических маршрутов для обеспечения функционирования соляной промышленности в рамках Волго-Каспийского транспортного коридора. Освещаются вопросы строительства новых транспортных магистралей — Баскунчакской и Астраханской железных дорог. В качестве источников привлекается комплекс опубликованных (законодательных) и впервые вводимых в научный оборот (делопроизводственных, распорядительных) документов. Подчеркивается, что модернизационные процессы пореформенного периода, государственная промышленная и транспортная политика, движение капитала и рабочей силы, активизация частной инициативы в условиях обеспеченного природными ресурсами Волго-Каспийского региона являлись элементами единого механизма. Сделан вывод о том, что эффективность данного экономического механизма способствовала развитию ресурсоориентированной отрасли и предпринимательства, освоению и заселению окраинных территорий, включению Волго-Каспийского региона в общегосударственный экономический контур. Доказана приоритетная роль государственного регулирования в обеспечении эффективного взаимодействия соляной промышленности и транспортно-логистического кластера Волго-Каспийского региона.

Ключевые слова:

Волго-Каспийский транзитный маршрут; Астраханская губерния; логистика; соляной промысел; природные ресурсы.

ORIGINAL ARTICLES

Abstract:

This article examines the history of establishing new logistical routes to support the salt industry within the Volga-Caspian transport corridor. The study highlights the construction of critical transport arteries — the Baskunchak and Astrakhan railway lines. The analysis draws on a combination of published legislative sources and previously unexplored archival documents, including administrative and regulatory records. The article underscores that modernization efforts during the post-reform era, state industrial and transportation policies, capital and labor mobility, and the rise of private enterprise — all within the resource-rich Volga-Caspian region — formed an interconnected economic framework. The findings suggest that the efficiency of this economic mechanism fostered the growth of resource-oriented industries and entrepreneurship, facilitated the settlement of peripheral territories, and integrated the Volga-Caspian region into the broader national economy. The study demonstrates the pivotal role of state regulation in ensuring effective coordination between the salt industry and the transport-logistics cluster of the Volga-Caspian region.

Key words:

Volga-Caspian transit route; Astrakhan Province; logistics; salt industry; natural resources.

УДК 94622.362/.363(470.46)“189/191”

DOI: 10.24224/2227-1295-2025-14-9-389-407

Научная специальность ВАК
5.6.1. Отечественная история

Создание транспортной инфраструктуры для соляной промышленности Волго-Каспийского региона в конце XIX — начале XX веков

© Ещенко Ю. Г., Виноградов С. В., 2025

1. Введение = Introduction

Исторический опыт освоения богатых природных запасов ресурсообеспеченных, но значительно удаленных от центра регионов не утрачивает своей актуальности. Изучение механизмов включения окраинных территорий в общегосударственный экономический контур и решения вопросов создания транспортно-логистической инфраструктуры с привлечением не использованных ранее документальных исторических источников и применением оригинальных методологических подходов позволяет ликвидировать имеющиеся пробелы в историографии и способствовать приращению исторического знания.

Одной из составляющих указанной научной проблемы является освоение уникальных по своим запасам соляных источников Волго-Каспийского региона. Добыча соли здесь производилась как из многочисленных небольших соляных озер, расположенных на территории Внутренней Киргизской орды, включенной во второй половине XIX века в состав Астраханской губернии [Гунаев, 2023, с. 1470], в южных уездах и улусах Калмыцкой степи Астраханской губернии, так и из крупнейших озер Эльтон и Баскунчак. С 1730-х годов соляной промысел перешел в ведение казны, ставка в развитии соляной промышленности первоначально была сделана на озеро Эльтон, а добыча соли на озере Баскунчак на протяжении второй половины XVIII — первой половины XIX веков велась эпизодически [Гаркема, 1890, с. 27—28].

Основной проблемой была себестоимость и, соответственно, рентабельность соледобычи в степных слабозаселенных районах с отсутствием транспортной инфраструктуры. Существенным образом ситуация с организацией соляного промысла изменилась в 1860-х годах, чему способствовали как общегосударственные экономические процессы, так и отраслевая промышленная политика.

К числу общегосударственных процессов мы относим, во-первых, отмену крепостного права и начавшееся массовое миграционное движение

из перенаселённых центрально-черноземных губерний страны в богатые ресурсами регионы, в том числе и окраинные, что способствовало насыщению промыслов свободной рабочей силой и развитию предпринимательства. Во-вторых, промышленный рост в рамках первого этапа индустриализации и сопутствующие ему урбанистические процессы в виде устойчивого роста городского населения, потреблявшего большое количество консервированных продуктов длительного хранения, при изготовлении которых необходима была соль. В-третьих, на этот период приходится быстрый подъём рыбной промышленности Волго-Каспийского региона, увеличение уловов морской и речной рыбы, возникновение большого количества рыбопромышленных фирм, специализировавшихся как на добыче, так и на ее переработке [Трансформация ..., 2023], что значительно повысило спрос на соль, использовавшуюся для засола рыбы, производства икорно-балычной продукции и проч.

Среди основных мероприятий государственной политики в сфере соляной промышленности следует отметить перевод отрасли из казенного содержания в частные руки [О введении ..., 1867, с. 1—2], а также отмену акциза на соль, что способствовало росту привлекательности промысла для промышленников.

Указанные процессы, а также относительная близость волжской транспортной артерии и озера Баскунчак предопределили возобновление и развитие на нем промысла в пореформенный период.

В своих прошлых исследованиях мы рассматривали государственные стратегии по заселению Волго-Каспийского региона и разработке его рыбных запасов во второй половине XIX — начале XX веков [Трансформация ..., 2023], созданию условий для многочисленных мигрантов, переселившихся в регион в поисках заработка в рамках начавшегося переселенческого движения после реформы 1861 года [Виноградов и др., 2023], в связи с чем представленная статья является продолжением работ авторского коллектива по проблеме освоения ресурсов окраинного региона. Новизна заключается в анализе трансформации системы солеперевозок и появления новых логистических маршрутов в Волго-Каспийском регионе, способствовавших активному развитию соляного промысла в конце XIX — начале XX веков. Исследование проведено с опорой на источники, значительная часть которых не была ранее опубликована и впервые водится в научный оборот. Новизной обладает и методологический подход, основанный на синтезе исторических и экономических концепций и представленный теорией экономических механизмов. Это позволяет рассмотреть создание новых коммуникаций как составную часть общегосударственного модернизационного процесса, приведшего к ускорению

освоения природных ресурсов удаленных регионов, включению их во все-российскую торгово-экономическую систему.

Территориальные рамки исследования ограничены Волго-Каспийским регионом, в указанный хронологический период представленным Астраханской губернией с включенными в нее Внутренней Киргизской ордой и Калмыцкой степью.

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

Имеющуюся современную научную литературу по рассматриваемому вопросу можно разделить по проблемно-тематическому принципу на две группы: исследования по становлению и функционированию соляного промысла в Астраханской губернии и работы, освещающие возведение транспортных коммуникаций в регионе в XIX — начале XX века.

К первой группе работ следует отнести исследования М. М. Хайрлаповой и Т. В. Юдиной, предметом изучения в которых выступает государственная политика в сфере соляной промышленности [Юдина и др., 2024] и организация соледобычи на басинских, баскунчакском озерах, соляной горе Чапчачи Волго-Каспийского региона в XIX — начале XX веках [Хайрлапова и др., 2022; Хайрлапова, 2022; Хайрлапова, 2020]. Соляной и рыбный промыслы в Калмыцкой степи Астраханской губернии в контексте проникновения в кочевое общество товарно-денежных отношений и складывания общероссийского рынка рассмотрены А. В. Очировым [Очиров, 2008]. Он также отметил значение закона 1892 года, отменившего обязательные отношения между сословиями в калмыцком обществе, что привело к оживлению экономической деятельности по освоению соляных и рыбных ресурсов.

Трудностям развития баскунчакского соляного производства, возникшим в связи с конкуренцией с пермской и донецкой солью, посвящены публикации В. В. Тишкова, который с привлечением архивных материалов показал роль Горного департамента как профильного государственного учреждения, заинтересованного в развитии недропользования и создании благоприятной конкурентной среды [Тишков, 2024]. Ретроспективное изучение солепромыслов Астраханской губернии сквозь призму историко-антропологического подхода осуществлено Ю. С. Чуйковым [Чуйков, 2009].

Ко второй группе публикаций следует отнести работы ряда региональных исследователей по проблемам развития транспортной сети Волго-Каспийского региона в структуре ее составляющих — гужевого, водного и железнодорожного транспорта.

Связь транспортных коммуникаций с процессом заселения территории Северного Прикаспия, формирование переселенческих поселков вдоль сети железных дорог, ставшее продолжением политики приоритетного освоения

и заселения территорий близ путей сообщения, рассмотрены С. С. Белоусовым [Белоусов, 2020]. Анализ гужевой транспортировки соли с озер Баскунчак и Эльтон в XIX веке, условия привлечения извозчиков-чумаков, их национальный состав и размер заработка, объемы перевозившейся ежегодно соли изучены К. В. Джумагалиевой [Джумагалиева, 2012]. Сложности при строительстве и организации работы Астраханской железной дороги в начале XX века ввиду природно-климатических условий региона, взаимовлияние возводившихся транспортных коммуникаций и полупустынных и степных экосистем Заволжья и Прикаспия выявлены М. Н. Опалевым [Опалев, 2013].

Сопутствующие вопросы функционирования водного транспорта в Нижнем Поволжье представлены публикациями Р. А. Тарковой, давшей характеристику системе подготовки кадров для морских и речных судов [Таркова, 2006], А. А. Вороновой, исследовавшей развитие судостроительно-судоремонтной отрасли и появление первых пароходов на Волге в пореформенный период [Воронова, 2017]. Каспийский сегмент Волго-Каспийского водного пути в контексте российско-персидской торговли представлен статьями Г. Г. Корноуховой, проанализировавшей проблемы соответствия инфраструктуры Астрахани и персидских морских портов возрастающему грузообороту, а также организацию транзита европейских и восточных товаров в Россию по Каспийскому морю [Корноухова, 2022; Корноухова, 2024; Корноухова, 2025].

Соотношение объемов гужевого и водного грузооборота в середине XIX века, а позже — водного и железнодорожного, характеристика видов грузов даны в исследованиях профессора Института Северо-Восточной Азии Цзилиньского университета (КНР) Чжана Гуансяня, отмечающего значимость волжской водной системы и ее влияние «на развитие российской промышленности, сельского хозяйства, формирование рынков и процесс урбанизации» [Чжан Гуансян, 2021, с. 22].

Таким образом, существует ряд научных публикаций, посвященных как истории транспортных коммуникаций на территории Волго-Каспийского региона, так и вопросам организации соляного дела. Тем не менее взаимовлияние развития соляной отрасли и возведения новых транспортных коммуникаций в регионе в конце XIX — начале XX веков не становилось предметом специального исторического исследования. Проведенный обзор позволяет сформулировать цель исследования — проанализировать процесс создания новых логистических маршрутов в Волго-Каспийском регионе для обеспечения функционирования соляной промышленности в конце XIX — начале XX веков.

Методология строится на использовании теории экономических механизмов, сформулированной в исследованиях зарубежных [Hurwicz et al.,

2006; Myerson, 2005] и отечественных [Прокофьева, 2005] ученых. Под организационно-экономическим механизмом мы понимаем систему методов регулирования и взаимозависимых экономических элементов, которые за счет внутренних связей обеспечивают устойчивое экономическое развитие в конкретных исторических условиях. Промышленный рост является показателем эффективности работы организационно-экономического механизма.

Организационно-экономический механизм применительно к данному исследованию обладает такими признаками, как движущая сила (модернизационные процессы пореформенного периода), стимулировавшая рост предпринимательской активности; фундамент (государственная политика в сфере соляной промышленности, формализованная в законодательных актах); субъекты (государство, частная инициатива) и объекты (соляная промышленность, транспортные коммуникации) регулирования; временная (пореформенный период) и пространственная (Волго-Каспийский регион) локализация.

Источниковая база исследования представлена комплексом опубликованных и неопубликованных материалов. К числу опубликованных относятся законодательные документы «Полного собрания законов Российской империи», регламентировавшие осуществление соляного промысла, условия сдачи в аренду участков на соляных озерах, размеры акциза и методы его взимания, устанавливавшие сроки и этапы строительства транспортных коммуникаций и др.

Неопубликованные документы представлены делопроизводственной документацией, отложившейся в фондах Государственного архива Астраханской области. Для исследования привлекались материалы фонда 626 «Смотритель Владимировской соляной пристани сл. Владимировка Царевского уезда Астраханской губернии», в котором хранятся ведомости о приходе, расходе и остатках соли на пристанях, сведения об отправлении соли по железной дороге, о погрузке соли в баржи, именные списки соледобытчиков, и фонда 18 «Окружной инженер Астраханско-Саратовского горного округа», содержащие переписку окружного инженера с Управлением государственными имуществами об открытии Баскунчакской железной дороги, распоряжения о правилах строительства вблизи линии железной дороги, переписку с Юго-Восточным горным управлением о правилах перевозки соли по Баскунчакской железной дороге, соглашения между Баскунчакской и Рязано-Уральской железными дорогами по перевозке соли.

Указанный комплекс документов позволяет сформировать репрезентативную источниковую базу исследования и успешно достигнуть поставленной цели.

3. Результаты и обсуждение = Results and Discussion

3.1. Строительство и организация работы Баскунчакской железной дороги

После длительного перерыва разработка баскунчакской соли в очередной раз была возобновлена в 1861 году решением Кабинета министров по представлению министра финансов (в указанный период соледобыча находилась в ведении данного министерства). На региональном уровне добычу соли контролировали представители Астраханского соляного управления, торговля солью находилась в руках Астраханской казенной палаты [О добыче ..., 1863, с. 101—102]. Но уже в 1865 году было принято решение допустить на соляные озера Астраханской губернии частный капитал. Параллельно на вывозившуюся на продажу с волжских пристаней соль устанавливался акциз в размере 30 копеек с пуда [О введении ..., 1867, с. 1—2], который просуществовал до 1881 года [Об отмене ..., 1884, с. 709].

Начавшийся подъем соледобычи на Баскунчакском озере (за сравнительно небольшой период она увеличилась с 54,8 тысяч пудов в 1867 году до 10,09 млн пудов в 1880 году [Гаркема, 1890, с. 31]) был обусловлен как модернизационными процессами пореформенного периода, так и удачным географическим расположением озера вблизи крупной водной транспортной артерии страны — Волги. До 1880-х годов транспортировка соли с озера Баскунчак осуществлялась комбинированным способом — гужевым (от озера до пристаней) и водным (от Владимирской пристани по Волге и ее рукавам на север до Царицына или на юг к Астрахани) транспортом.

Развитие Волго-Каспийского транзитного коридора, а также процессы индустриализации экономики, происходившие в Российской империи во второй половине XIX века, способствовали ускорению всех производственных процессов, сокращению сроков доставки грузов и увеличению объемов грузооборота. При быстром росте промысла уже с середины 1870-х годов как правительству, так и промышленникам стало очевидно, что гужевая перевозка соли являлась экономически нецелесообразным и затратным по времени способом транспортировки. К этому добавлялись и такие проблемы, как значительная волатильность цен на перевозку, устанавливавшихся фурищиками (перевозчиками соли) в зависимости от времени года, погодных условий, объемов перевозки или каких-либо форс-мажорных обстоятельств; необходимость содержания охраны солевозного тракта за счет казны, а также выведение части пастбищных земель из сельскохозяйственного оборота и их засоление в связи с путевыми потерями соли при перевозке [ГААО, ф. 626, оп. 1, д. 10, л. 13—14].

В конце 1870-х — начале 1880-х годов солепромышленниками активно лоббировался вопрос о возведении железной дороги от промыслов.

Тем не менее, несмотря на поддержку инициативы в правительстве, окончательное решение долго не принималось. 20 февраля 1881 года Александр II утвердил положение Комитета министров о создании Временного управления по постройке Криворожской и Баскунчакской железных дорог, запуск в строй последней планировался к 1 августа 1882 года [Там же, л. 5—5 об.]. В отличие от ряда других дорог, строительство которых отдавалось акционерным обществам или в концессию, возведение данных магистралей планировалось за казенный счет и курировалось министерством путей сообщения. Александр III продолжил намеченные планы: была начата организация практических работ по подготовке к стройке, освобождение территории, нужной для прокладки железнодорожной линии, для чего предполагался выкуп государством земли у частных владельцев, перенос частных и казенных построек и др. [Об отчуждении ..., 1885, с. 38]. Порядок работы Баскунчакской железной дороги был утвержден осенью 1882 года: был назначен начальник дороги с соответствующим штатом служащих, который находился в подчинении у Временного управления, а позже — непосредственно у министра путей сообщения. Управление Баскунчакской железной дорогой располагалось в слободе Владимировке [ГААО, ф. 18, оп. 1, д. 498, л. 1]. В обязанности начальника дороги, в числе прочего, входило принятие решений для регулирования грузопотока и обеспечения бесперебойной работы магистрали [О порядке ..., 1886, с. 417].

Следует отметить активный процесс взаимодействия государственных ведомств, управленческих органов власти и представителей предпринимательства в процессе стройки. Существовал ряд как организационных моментов, от которых зависели удобство, безопасность и скорость транспортировки соли, так и экономико-правовых вопросов отчуждения находившихся в пользовании или собственности земель и имущества. Неопределенность ряда аспектов вызывала беспокойство в предпринимательских кругах, в связи с чем в самом начале реализации проекта от солепромышленников, арендовавших участки на озере Баскунчак, во Временное управление по постройке Криворожской и Баскунчакской железных дорог, было направлено коллективное обращение.

До начала строительства на Владимировской соляной пристани каждому солепромышленнику были отведены участки определенного размера (в ширину по берегу реки и в длину до границы земель крестьян слободы Владимировки). На прибрежной половине участка складировалась готовая для вывоза соль, а на другой половине находились строения для размещения служащих и складов. Линия железной дороги проходила посередине участков, в связи с чем возникали вопросы о том, отходила ли полностью земля, лежавшая по обеим сторонам полотна, в ведение железной дороги

и могли ли в дальнейшем солепромышленники пользоваться территорией пристани, которая оставалась свободной. Также во время строительства железной дороги были срыты имевшиеся съезды к пристани, подходы к местам остановки фур во время половодья, а новые переезды через пути для перевалки соли к пристани не были оборудованы. Беспokoила солепромышленников и схема линии железной дороги вдоль берега озера: предполагавшиеся к постройке разъезды на каждом километре лишали возможности пользоваться железной дорогой тех предпринимателей, на участках которых разъездов не было, в связи с чем предлагалось строить рельсы по берегу озера в два пути [ГААО, ф. 626, оп. 1, д. 10, л. 29—31].

В ответ на данное обращение Временное управление приняло решение удовлетворить просьбу о строительстве съездов и переезда для фур через линию железной дороги на Владимировской пристани, а также ходатайствовать перед министерством путей сообщения о прокладке двух путей по берегу озера и об обустройстве специальных платформ для погрузки соли с берега озера, что частично было реализовано по итогам строительства. По вопросу отчуждавшихся земель Временное управление обратилось в министерство государственных имуществ, в ведении которого находились земли на Владимировской пристани, так как расположение путей на пристани Владимировка было временным и полоса земли, подлежащая занятию под железную дорогу, не была установлена [Там же, л. 32—33].

Баскунчакская железная дорога начала работу в августе 1882 года [Там же, л. 70]. Вывоз соли осуществлялся на основании ежедневных заявлений от солепромышленников о необходимом количестве вагонов. Заявления принимались не от каждого арендатора, а от одного уполномоченного от восьми промышленников, которым разрешалась перевозка соли на конкретный день. Такое количество промышленников определялось реальной пропускной способностью дороги: два товарных поезда в сутки, каждый из которых мог перевести до 45 тысяч пудов груза. На собрании солепромышленников, состоявшемся 25 августа 1882 года, было принято решение о распределении вагонов согласно заявкам каждого арендатора и составлении графика вывоза соли на срок до 1 ноября 1882 года [Там же, л. 76].

Как видим, железная дорога не покрывала полностью потребность предпринимателей в вывозе соли с промыслов, поэтому продолжала действовать гужевая перевозка. К началу XX века ежедневно ходило три поезда по 60 вагонов — весной и осенью этого было вполне достаточно. Но с середины июня до середины августа в период, наиболее подходящий для вывоза соли по реке, данного количества вагонов не хватало. Пускались дополнительные крытые товарные вагоны, из которых формировался четвертый поезд, задействовались для погрузки вспомогательные платфор-

мы. Объемы выработки соли стали весьма внушительными. Так, только за 1902 год на Владимировскую пристань по Баскунчакской железной дороге было перевезено 22,103 млн пудов соли. Крупнейшими промышленниками, вывозившими соль, являлись фирма «Наследники Георгия Степановича Лианозова» (1,616 млн пудов); торговый дом «Михаил Федоров» (1,112 млн пудов); Н. М. Федоров (1,201 млн пудов); П. Т. Типков (1,434 млн пудов); В. П. Типков (1,350 млн пудов); Е. В. Степаненко (1,311 млн пудов); Ф. С. Сокрутов (1,434 млн пудов); Н. Я. Афанасьев (1,364 млн пудов) и др. [ГААО, ф. 18, оп. 1, д. 452, л. 3—3 об.]. Железная дорога работала на пределе возможностей, однако, по сообщениям сотрудников Владимировской пристани, «десятки баржей стояли у пристани пустыми по несколько недель, пропуская период высокой воды, максимально удобный для судоходства» [ГААО, ф. 18, оп. 1, д. 467, л. 19 об.]. Подвижной состав Баскунчакской железной дороги в начале XX века остался в том же количестве, в котором был в момент ее открытия в 1880-х годах. Кроме того, часть вагонов из-за ветхости теряли герметичность и регулярно находились в ремонте. Несмотря на обращения начальника Юго-Восточного горного управления министерства земледелия и государственных имуществ в министерство путей сообщения о необходимости увеличения пропускной способности Баскунчакской дороги, замены подвижного состава или повышения скорости следования поездов, предлагавшиеся мероприятия так и не были реализованы [Там же, л. 19—20 об.].

Таким образом, строительство Баскунчакской железнодорожной линии привело к значительной активизации соляного промысла, росту объемов добычи и продажи соли, однако ограниченная пропускная способность дороги, необходимость перевалки грузов с железной дороги на баржи, нерегулярность речного транспорта, связанная с сезонными колебаниями уровня воды и зимним отсутствием навигации, требовали дальнейшей модернизации и расширения транспортной инфраструктуры Волго-Каспийского региона.

3.2. Включение Баскунчакской железной дороги в общероссийскую сеть железных дорог

К началу XX века относится реализация планов по строительству однопутной астраханской ветки Рязано-Уральской железной дороги, которая должна была соединить Астрахань кратчайшим путем со станцией Красный Кут. Данная дорога сооружалась силами Общества Рязано-Уральской железной дороги, предполагала возведение моста через реку Бузан у Астрахани, а ее стоимость была определена в значительную сумму 29 227 292 рублей [Об определении ..., 1907, с. 1102]. Большой объем работ (а в особенности сложности возведения арочного моста требуемой

протяженности на реке Бузан) потребовал увеличения сроков работ для участка Красный Кут — река Бузан — до 1 июня 1907 года, а для участка река Бузан — Астрахань — до 1 января 1908 года [Об отдалении ..., 1910, с. 231]. Фактически железнодорожная линия до пристани Бузан была введена в 1907 году, а до Астрахани — в 1909 году [Опалев, 2013, с. 142]. В месте пересечения железной дороги Красный Кут — Астрахань с Баскунчакской железной дорогой возникла станция Верхний Баскунчак. Это дало новый импульс для солепромышленного дела, так как теперь соль могла транспортироваться в центр страны и в северные рыболовные бассейны по железной дороге, минуя необходимый ранее участок водного пути до Царицына.

Уже в 1907 году на заседании специальной комиссии под председательством начальника Баскунчакской железной дороги, инженера, статского советника Н. И. Крылова и при участии представителей Рязано-Уральской железной дороги было выработано соглашение между Баскунчакской и Рязано-Уральской железными дорогами о способе транспортировки баскунчакской соли и о взаимном использовании товарных вагонов [ГААО, ф. 18, оп. 1, д. 498, л. 1—4 об.].

Соль отправлялась со станции Баскунчак до станции Верхний Баскунчак Рязано-Уральской железной дороги с комплектом грузовых документов на имя начальника станции. Солепромышленники, отправлявшие груз, вместе с накладными предъявляли на каждый вагон заявление по установленной форме на дальнейшую его отправку от Верхнего Баскунчака до необходимой станции Рязано-Уральской железной дороги. Тариф на перевозку и все дополнительные сборы взыскивались в момент отправки груза, а его взвешивание осуществлялось на отправной станции Баскунчак. Грузевые поезда доставлялись в Верхний Баскунчак паровозами Баскунчакской железной дороги, обратно увозившими пустые вагоны [Там же].

Отправка соли по Астраханской железной дороге в южном направлении началась 19 сентября 1907 года и не имела значительных масштабов. Она осуществлялась в размере 2—3 вагонов, которые отправлялись, как правило, через день (иногда отправки не было по 7—10 дней). Так, с начала вывоза соли и до 5 декабря 1907 года на юг было отправлено всего 94,2 тысяч пудов [ГААО, ф. 18, оп. 1, д. 498, л. 21—21 об.]. Очевидно, что причинами такой низкой востребованности новой линии являлись отсутствие моста через реку Бузан, позволявшего продлить дорогу непосредственно до Астрахани, преимущественное использование водного пути транспортировки баскунчакской соли до Астрахани, наличие на юге губернии значительного количества мелких соляных озер, которые частично покрывали потребность в соли.

Таким образом, окончательно система транспортировки соли Волго-Каспийского региона сложилась к 1909 году. Астраханская ветка Урало-Рязанской железной дороги включила не только Баскунчакскую железную дорогу, но и станцию у озера Эльтон в единую транспортную систему. Гужевая доставка соли была полностью вытеснена новым скоростным способом перевозки грузов — железнодорожным. Возможность перевозить соль как по речной системе, так и по железной дороге открыла для солепромышленников выход на всероссийский рынок, в том числе к потребителям в северных рыболовных районах.

4. Заключение = Conclusions

Соляная промышленность, наряду с рыбным промыслом, являлась одним из основных структурных элементов экономики Волго-Каспийского региона благодаря наличию богатых природных ресурсов и близости удобного водного пути, транспортировка по которому могла осуществляться как в центральные регионы страны, так и на юг к Астрахани и Каспийскому морю с возможностью выхода на международный рынок.

Начавшийся подъем соледобычи на Баскунчакском озере был обусловлен модернизационными процессами пореформенного периода. К периоду 1860—1870-х годов относится развитие пароходной, в частности, буксирной речной транспортировки грузов. Это стимулировало конкуренцию между судопромышленниками, способствовало снижению стоимости фрахта и, соответственно, повышению привлекательности и рентабельности грузоперевозок речным путем. Следующим этапом оформления системы транспортировки стало строительство в начале 1870-х годов железнодорожной линии Грязи — Царицын, которая расширила рынки сбыта соли в связи с возникновением комбинированного транспортного маршрута, позволившего транспортировавшуюся по Волге соль перегружать в Царицыне в вагоны и отправлять их по железной дороге в центральные и северные промышленные районы Российской империи. Третьим этапом становления системы транспортировки соли является строительство Баскунчакской железной дороги от озера до Владимирской пристани. И если модернизация речного флота, строительство новых железнодорожных веток являлись многоцелевыми проектами, то Баскунчакская железная дорога ориентировалась исключительно на потребности промысла, и единственным ее грузом являлась соль. Пересечение Баскунчакской линии астраханской веткой Рязано-Уральской железной дороги в начале XX века завершило оформление транспортной инфраструктуры Волго-Каспийского региона для организации солеперевозок.

Указанный процесс оформления транспортной инфраструктуры для обеспечения работы соляной промышленности Волго-Каспийского региона в конце XIX — начале XX веков является примером эффективного организационно-экономического механизма. Одной из приоритетных государственных задач пореформенного периода являлось освоение и заселение окраинных, ресурсообеспеченных регионов. Модернизационные процессы привели к существенному обновлению транспортной инфраструктуры, поиску современных, инновационных для того периода способов доставки грузов, а государственный патернализм в разработке природных ресурсов способствовал созданию благоприятного предпринимательского климата, концентрации капитала и трудовых ресурсов на осваиваемых территориях. Взаимозависимость транспортного кластера и ресурсоориентированных отраслей промышленности, взаимодействие государственных и частных производственных структур позволяют говорить о них как о составляющих государственного организационно-экономического механизма, сложившегося и успешно функционировавшего в Волго-Каспийском регионе в пореформенный период.

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

Источники и принятые сокращения

1. ГААО — *Государственный архив Астраханской области*. Ф. 18 (Окружной инженер Астраханско-Саратовского горного округа). Оп. 1. Д. 452. Л. 3—3 об. ; Д. 467. Л. 19—20 ; Д. 498. Л. 1—4 об., 21—21 об. ; Ф. 626 (Смотритель Владимировской соляной пристани сл. Владимировка Царевского уезда Астраханской губернии). Оп. 1. Д. 10. Л. 5—5 об., 13—14, 29—33, 70, 76.
2. *О введении частного соляного промысла на озерах Астраханской губернии и продаже казенной соли прямо с пристаней*, 1 января 1865 г. // ПСЗРИ. Собр. II. — 1867. — Т. 40 (1865). — Ч. 1. — № 41643. — С. 1—2.
3. *О добыче и продаже Баскунчакской и Чапчинской соли*, 15 февраля 1861 г. // ПСЗРИ. Собр. II. — 1863. — Т. 36 (1861). — Ч. 1. — № 36614. — С. 101—102.
4. *О порядке эксплуатации Баскунчакской железной дороги*, 15 октября 1882 г. // ПСЗРИ. Собр. III. — 1886. — Т. 2 (1882). — № 1121. — С. 417.
5. *Об определении строительной стоимости сооружаемой Обществом Рязанско-Уральской железной дороги Астраханской линии*, 19 ноября 1904 г. // ПСЗРИ. Собр. III. — 1907. — Т. 24 (1904). — Ч. 1. — № 25358. — С. 1102.
6. *Об отдалении срока окончания постройки Астраханской железной дороги*, 26 апреля 1907 г. // ПСЗРИ. Собр. III. — 1910. — Т. 27 (1907). — № 29101. — С. 231.
7. *Об отмене акциза, взимаемого с соли с 1 января 1881 г., и о соразмерном уменьшении таможенной пошлины с соли, привозимой из-за границы*, 23 ноября 1880 г. //

ПСЗРИ. Собр. II. — 1884. — Т. 55 (19 февраля 1880 — 28 февраля 1881). — Ч. 1. — № 61578. — С. 709.

8. *Об отчуждении частных имуществ под постройку Криворожской и Баскунчакской железных дорог и моста через реку Днепр в Екатеринослав*, 14 апреля 1881 г. // ПСЗРИ. Собр. III. — 1885. — Т. 1 (1 марта — 31 декабря 1881). — № 86. — С. 38.

Литература

1. *Белоусов С. С.* Влияние железных дорог на развитие поселенческой сети в Астраханской губернии (последняя четверть XIX — начало XX вв.) / С. С. Белоусов // *Былые годы*. — 2020. — № 57 (3). — С. 1264—1269. — DOI: 10.13187/bg.2020.3.1264.

2. *Виноградов С. В.* Становление системы санитарно-медицинского обслуживания рабочих Каспийско-Волжских рыбных промыслов во второй половине XIX — начале XX в. / С. В. Виноградов, Ю. Г. Ещенко // *Вестник Российского университета дружбы народов*. Серия : История России. — 2023. — № 4 (22). — С. 573—586. — DOI: 10.22363/2312-8674-2023-22-4-573-586.

3. *Виноградов С. В.* Трансформация государственной модели регулирования трудовой миграции на окраинные территории Российской империи в XIX в. (на примере Волго-Каспийского рыболовного района) / С. В. Виноградов, Ю. Г. Ещенко, Е. Е. Красноженова, Н. И. Кулакова // *Былые годы*. — 2023. — № 18 (3). — С. 1263—1274. — DOI: 10.13187/bg.2023.3.1263.

4. *Воронова А. А.* Судостроение в экономической жизни Нижнего Поволжья в XIX — начале XX века / А. А. Воронова // *Каспийский регион : политика, экономика, культура*. — 2017. — № 3 (52). — С. 241—249.

5. *Гаркема В. М.* Очерк месторождений соли и добычи ее в Астраханской губернии : с приложением карты и плана / В. М. Гаркема. — Астрахань : Типография губернского правления, 1890. — 89 с.

6. *Гунаев Е. А.* Букеевская (Внутренняя) орда в XIX — начале XX вв. : этапы административного управления / Е. А. Гунаев // *Oriental Studies*. — 2023. — № 6 (16). — С. 1463—1472. — DOI: 10.22162/2619-0990-2023-70-6-1463-1472.

7. *Джумагалиева К. В.* Участие казахов в перевозке Эльтонской и Баскунчакской соли / К. В. Джумагалиева // *Известия Пензенского государственного педагогического университета им. В. Г. Белинского*. — 2012. — № 27. — С. 586—589.

8. *Корноухова Г. Г.* Обсуждение проекта строительства Энзелийского порта в Персии в государственных ведомствах Российской империи на рубеже XIX—XX вв. / Г. Г. Корноухова // *Каспийский регион : политика, экономика, культура*. — 2024. — № 4 (81). — С. 75—85. — DOI: 10.54398/1818-510X.2024.81.4.007.

9. *Корноухова Г. Г.* Российские экспортеры в Иран vs закавказский транзит европейских товаров в начале 1880-х гг. / Г. Г. Корноухова // *Вестник Российского университета дружбы народов*. Серия: История России. — 2022. — № 4 (21). — С. 556—567. — DOI: 10.22363/2312-8674-2022-21-4-556-567.

10. *Корноухова Г. Г.* Российско-персидская морская торговля через Астрахань в XIX в. — начале XX в. : условия транспортировки грузов и развитие портовой таможенной инфраструктуры / Г. Г. Корноухова // *Электронный научно-образовательный журнал «История»*. — 2025. — Т. 16. — № 2 (148). — С. 661—682. — DOI: 10.18254/S207987840034836-8.

11. *Опалев М. Н.* Особенности работы Астраханской железной дороги в условиях заволжских степей и пустынь (начало XX в.) / М. Н. Опалев // *Исторические, философ-*

ские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. — 2013. — № 10—2 (36). — С. 142—147.

12. *Очиров А. В.* Развитие торговли, ремесла, рыболовства и соледобычи в Калмыцкой степи после 1892 г. / А. В. Очиров // Известия Алтайского государственного университета. — 2008. — № 4—3 (60). — С. 203—204.

13. *Прокофьева Т. Ю.* Теория и методология анализа самоорганизации и регулирования экономической системы : диссертация ... доктора экономических наук : 08.00.01 / Т. Ю. Прокофьева. — Ставрополь, 2005. — 319 с.

14. *Таркова Р. А.* Система речного судоходства и обучение кадров для речного и морского флота в крупных городах Нижнего Поволжья конца XIX — начала XX века (на примере г. Астрахани) / Р. А. Таркова // Вестник Астраханского государственного технического университета. — 2006. — № 4 (33). — С. 242—252.

15. *Тишков В. В.* Конкурентные проблемы баскунчакских солепромышленников на российском соляном рынке в конце XIX в. / В. В. Тишков // Современная научная мысль. — 2024. — № 3. — С. 59—65. — DOI: 10.24412/2308-264X-2024-3-59-65.

16. *Хайрлапова М. М.* Организация добычи соли на Баскунчакском озере Астраханской губернии во второй половине XIX в. / М. М. Хайрлапова // Исторический журнал : научные исследования. — 2020. — № 5. — С. 168—179. — DOI: 10.7256/2454-0609.2020.5.33810.

17. *Хайрлапова М. М.* Организация соляного дела в Астраханской губернии на рубеже XIX—XX вв. (на примере Басинских соляных озер) / М. М. Хайрлапова, Т. В. Юдина // Вопросы истории. — 2022. — № 5—2. — С. 78—88. — DOI: 10.31166/VoprosyIstorii202205Statyi52.

18. *Хайрлапова М. М.* Развитие соледобычи в Астраханской губернии (на примере соляной горы Чапчачи) во второй половине XIX в. / М. М. Хайрлапова // Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия : История. Международные отношения. — 2022. — № 3 (22). — С. 394—399. — DOI: 10.18500/1819-4907-2022-22-3-394-399.

19. *Чжан Гуансян.* Перевозка основных товаров по Волге и экономическое развитие России в период новой истории (1850—1913 гг.) / Чжан Гуансян // Экономическая история : ежегодник 2020. — Москва : Институт российской истории РАН, 2021. — С. 21—57. — ISBN 978-5-8055-0394-9.

20. *Чуйков Ю. С. В. А. Хлебников — смотритель Баскунчакского солепромысла* / Ю. С. Чуйков // Астраханский вестник экологического образования. — 2009. — № 1—2 (13—14). — С. 106—119.

21. *Юдина Т. В.* Государственное регулирование соляного дела на астраханских соляных озерах в первой половине XIX века / Т. В. Юдина, М. М. Хайрлапова // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 4 : История. Регионоведение. Международные отношения. — 2024. — № 4 (29). — С. 117—127. — DOI: 10.15688/jvsu4.2024.4.8.

22. *Hurwicz L.* Designing Economic Mechanisms / L. Hurwicz, S. Reiter. — Cambridge : Cambridge University Press, 2006. — 356 p. — ISBN 978-0-521-83641-8.

23. *Myerson R. B.* Probability Models for Economic Decisions / R. B. Myerson. — Stamford : Cengage Learning Publisher, 2005. — 397 p. — ISBN 978-0-534-42381-0.

*Статья поступила в редакцию 04.07.2025,
одобрена после рецензирования 05.10.2025,
подготовлена к публикации 15.11.2025.*

Material resources

- GAAO — *State Archive of the Astrakhan region*. (In Russ.).
- On determining the construction cost of the Astrakhan Line constructed by the Ryazan-Ural Railway Company, November 19, 1904. (1907). *PSZRI. Collection III, 24 (1904) / 1 (25358)*: P. 1102. (In Russ.).
- On the abolition of the excise tax levied on salt from January 1, 1881, and on a commensurate reduction in customs duties on salt imported from abroad, November 23, 1880. (1884). *PSZRI. Collection II, 55 (February 19, 1880 — February 28, 1881) / 1 (61578)*: P. 709. (In Russ.).
- On the alienation of private property for the construction of the Krivoy Rog and Baskunchak railways and a bridge over the Dnieper River in Yekaterinoslav, April 14, 1881. (1885). *PSZRI. Collected Works III, 1 (March 1 — December 31, 1881) / 86*: P. 38. (In Russ.).
- On the extraction and sale of Baskunchak and Chapchacha salt, February 15, 1861. (1863). *PSZRI. Collection II, 36 (1861) / 1 (36614)*: 101—102. (In Russ.).
- On the introduction of private salt mining on the lakes of Astrakhan province and the sale of government salt directly from the wharves, January 1, 1865. (1867). *PSZRI. Collection II, 40 (1865) / 1 (41643)*: 1—2. (In Russ.).
- On the operating procedure of the Baskunchak railway, October 15, 1882. (1886). *PSZRI. Sobr. III, 2 (1882) / 1121*: P. 417. (In Russ.).
- On the postponement of the completion date of the Astrakhan Railway, April 26, 1907. (1910). *PSZRI. Collected works III, 27 (1907) / 29101*: P. 231. (In Russ.).

References

- Belousov, S. S. (2020). The influence of railways on the development of the settlement network in Astrakhan province (the last quarter of the 19th — early 20th centuries). *Bylye Gody, 57 (3)*: 1264—1269. DOI: 10.13187/bg.2020.3.1264. (In Russ.).
- Chuikov, Yu. S. (2009). V. A. Khlebnikov — caretaker of the Baskunchak salt field. *Astrakhan Bulletin of Environmental Education, 1—2 (13—14)*: 106—119. (In Russ.).
- Dzhumagalieva, K. V. (2012). Participation of Kazakhs in transportation of Elton and Baskunchak salt. *Proceedings of the Penza State Pedagogical University named after V. G. Belinsky, 27*: 586—589. (In Russ.).
- Garkema, V. M. (1890). *An outline of salt deposits and its extraction in the Astrakhan province: with the application of a map and plan*. Astrakhan: Printing House of the provincial Government. 89 p. (In Russ.).
- Gunaev, E. A. (2023). Bukeevskaya (Inner) Horde in the 19th — early 20th centuries: stages of administrative management. *Oriental Studies, 6 (16)*: 1463—1472. DOI: 10.22162/2619-0990-2023-70-6-1463-1472. (In Russ.).
- Hurwicz, L. (2006). *Designing Economic Mechanisms*. Cambridge: Cambridge University Press. 356 p. ISBN 978-0-521-83641-8.
- Khairlapova, M. M. (2020). Organization of salt extraction on Baskunchak lake in Astrakhan province in the second half of the 19th century. *Historical Journal: scientific research, 5*: 168—179. DOI: 10.7256/2454-0609.2020.5.33810. (In Russ.).
- Khairlapova, M. M. (2022). Development of salt mining in Astrakhan province (on the example of the Chapchachi salt mountain) in the second half of the 19th century. *Proceedings of the Saratov University. A new series. Series: History. International relations, 3 (22)*: 394—399. DOI: 10.18500/1819-4907-2022-22-3-394-399. (In Russ.).

- Khairlapova, M. M., Yudina, T. V. (2022). Organization of salt industry in Astrakhan province at the turn of the XIX—XX centuries. (on the example of the Basin salt lakes). *Questions of history*, 5—2: 78—88. DOI: 10.31166/VoprosyIstorii202205Statyi52. (In Russ.).
- Kornoukhova, G. G. (2022). Russian exporters to Iran vs Transcaucasian transit of European goods in the early 1880s. *RUDN Journal of Russian History*, 4 (21): 556—567. DOI: 10.22363/2312-8674-2022-21-4-556-567. (In Russ.).
- Kornoukhova, G. G. (2024). Discussion of the project for the construction of the Anzelian port in Persia in the government departments of the Russian Empire at the turn of the XIX—XX centuries. *The Caspian region: politics, economics, culture*, 4 (81): 75—85. DOI: 10.54398/1818-510X.2024.81.4.007. (In Russ.).
- Kornoukhova, G. G. (2025). Russian-Persian maritime trade via Astrakhan in the 19th century — early 20th century: conditions of cargo transportation and development of port customs infrastructure. *Electronic scientific and educational magazine "History"*, 16 / 2 (148): 661—682. DOI: 10.18254/S207987840034836-8. (In Russ.).
- Myerson, R. B. (2005). *Probability Models for Economic Decisions*. Stamford: Cengage Learning Publisher. 397 p. ISBN 978-0-534-42381-0.
- Ochirov, A. V. (2008). The development of trade, crafts, fishing and salt mining in the Kalmyk steppe after 1892. *Proceedings of the Altai State University*, 4—3 (60): 203—204. (In Russ.).
- Opalev, M. N. (2013). Features of the Astrakhan railway in the conditions of the Trans-Volga steppes and deserts (early XX century). *Historical, philosophical, political and legal sciences, cultural studies and art criticism. Questions of theory and practice*, 10—2 (36): 142-147. (In Russ.).
- Prokofieva, T. Y. (2005). *Theory and methodology of analysis of self-organization and regulation of the economic system*. Doct. Diss. Stavropol. 319 p. (In Russ.).
- Tarkova, R. A. (2006). River navigation system and personnel training for river and marine fleets in large cities of the Lower Volga region of the late 19th — early 20th century (on the example of Astrakhan). *Bulletin of the Astrakhan State Technical University*, 4 (33): 242—252. (In Russ.).
- Tishkov, V. V. (2024). Competitive problems of Baskunchak salt producers in the Russian salt market at the end of the 19th century. *Modern scientific thought*, 3: 59—65. DOI: 10.24412/2308-264X-2024-3-59-65. (In Russ.).
- Vinogradov, S. V., Eshchenko, Yu. G. (2023). Establishment of the System of Sanitary and Medical Services for Workers of the Caspian-Volga Fisheries in the Second Half of the XIX – Early XX Century. *RUDN Journal of Russian History*, 4 (22): 573—586. DOI: 10.22363/2312-8674-2023-22-4-573-586. (In Russ.).
- Vinogradov, S. V., Eshchenko, Yu. G., Krasnozhenova, E. E., Kulakova, N. I. (2023). The transformation of the state regulation model of labor migration to the outlying territories of Russian Empire in the 19th century (on the example of the Volga-Caspian fishing region). *Bylye Gody*, 18 (3): 1263—1274. DOI: 10.13187/bg.2023.3.1263. (In Russ.).
- Voronova, A. A. (2017). Shipbuilding in the economic life of the Lower Volga region in the XIX — early XX century. *The Caspian region: politics, economics, culture*, 3 (52): 241-249. (In Russ.).
- Yudina, T. V., Khairlapova, M. M. (2024). State regulation of salt industry on Astrakhan salt lakes in the first half of the 19th century. *Bulletin of the Volgograd State University*.



Episode 4: The Story. Regional studies. International relations, 4 (29): 117—127.
DOI: 10.15688/jvolsu4.2024.4.8. (In Russ.).

Zhang Guangxiang. (2021). Transportation of basic goods along the Volga and the Economic Development of Russia in the period of Modern History (1850—1913). In: *Economic History: Yearbook 2020*. Moscow: Institute of Russian History of the Russian Academy of Sciences. 21—57. ISBN 978-5-8055-0394-9. (In Russ.).

*The article was submitted 04.07.2025;
approved after reviewing 05.10.2025;
accepted for publication 15.11.2025.*