

<https://hstryres.uz/journal/index.php/makro>

2025, № 4 (10)

ISSN-3030-3761



ТАРИХИЙ ТАДҚИҚОТЛАР
Илмий журнали

ИСТОРИЧЕСКИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ
Научный журнал

HISTORICAL RESEARCHES
Scientific journal

ТОШКЕНТ-2025

ТАРИХИЙ ТАДҚИҚОТЛАР
ИСТОРИЧЕСКИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ
HISTORICAL RESEARCHES

Бош муҳаррир:
Главный редактор:
Chief Editor:

Юнусова Хуршида Эркиновна
тарих фанлари доктори, профессор
Ўзбекистон Миллий университети

Бош муҳаррир ўринбосори:
Заместитель главного редактора:
Deputy Chief editor:

Шакиров Ильяс Рахимзянович
т.ф.ф.д., (PhD)
Ўзбекистон Миллий университети

ТАҲРИР ҲАЙЪАТИ
РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ
EDITORIAL BOARD

Сагдуллаев Анатолий Сагдуллаевич
тарих фанлари доктори, профессор, Академик
Ўзбекистон Миллий университети
Сулейманов Рустам Хамидович
тарих фанлари доктори, профессор
Ўзбекистон Миллий университети
Муминов Алишер Гаффарович
Сиёсий фанлари доктори, профессор
Ўзбекистон Миллий университети
Зуев Андрей Сергеевич
тарих фанлари доктори, профессор
Новосибирск Давлат университети
Ишанхужаева Замира Райимовна
тарих фанлари доктори, профессор
Ўзбекистон Миллий университети
Кобзева Ольга Петровна
тарих фанлари доктори, профессор
Ўзбекистон Миллий университети
Холиқулов Ахмад Баймаҳаматович
тарих фанлари доктори, профессор
Ўзбекистон Миллий университети
Габриэльян Софья Ивановна
тарих фанлари доктори, доцент
Ўзбекистон Миллий университети
Убайдуллаева Барно Машрабжоновна
тарих фанлари доктори, доцент
Ўзбекистон Миллий университети
Очилдиев Файзулла Бобоқулович
тарих фанлари доктори, профессор
Ўзбекистон Миллий университети
Саидбобоев Зокиржон Абдукаримович
тарих фанлари номзоди, профессор
Ўзбекистон Миллий университети
Азизов Илдар Рафаэлович
тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD)
Бизнес ва тадбиркорлик олий мактаби

Сиддиқов Равшан Бердимуратович
тарих фанлари номзоди, доцент
Ўзбекистон Миллий университети
Тухтабеков Козимбек Азимбекович
тарих фанлари номзоди, доцент
Ўзбекистон Миллий университети
Бабабеков Акбар Давурбаевич
тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD)
Ўзбекистон Миллий университети
Баҳранов Шерзод Таштурсунович
тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD)
Жамоат ҳафсизлиги университети
Али Назарова Дилдора Валишеровна
тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD), доцент
Ўзбекистон Миллий университети
Холиқулова Шахноза Боймуҳамматовна
тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD), доцент
Навоий Давлат педагогика институти
Нормуродов Дилмурод Раҳматуллаевич
тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD), доцент
Ўзбекистон Миллий университети
Абдулаева Нигора Санжаровна
тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD), доцент
Ўзбекистон Давлат Жаҳон тиллари университети
Тоғаев Жасур Эркинович
тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD), доцент
Ўзбекистон Миллий университети
Усаров Умид Абдумавлянович
тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD), доцент
Ўзбекистон Миллий университети
Эгамбердиева Гузаль Акрамжоновна
тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD)
Ўзбекистон Миллий университети
Эшқувватов Бобир Валикул ўғли
тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD)
Ўзбекистон Миллий университети

Контакт редакции журнала
Город Ташкент, улица Мирзо Голиба,
Исторический факультет
Национального Университета
Узбекистана имени Мирзо Улугбека
Web: <https://hstryres.uz/journal/>
E-mail: I.Shakirov91@mail.ru
Тел: +998900382203

Contact Editors of journal
Tashkent city, street of Mirzo Golib,
Faculty of history of the National
university of Uzbekistan named after
Mirzo Ulugbek
Web: <https://hstryres.uz/journal/>
E-mail: I.Shakirov91@mail.ru
Phone: +998900382203

МУНДАРИЖА / СОДЕРЖАНИЕ / CONTENT

1. Акрамова Фазилят Артикбаевна ПРОМЫШЛЕННЫЕ КАДРЫ В ФЕРГАНСКОЙ ДОЛИНЕ В СОВЕТСКИЙ ПЕРИОД: СТАНОВЛЕНИЕ И ОСОБЕННОСТИ ПОДГОТОВКИ	7
2. Karimjonov Jasurbek Muxtorjonovich O‘ZBEKISTONDA TARIXIY SHAXSLAR NOMIDAGI MUKOFOTLAR TA‘SIS ETILISHI: TAQDIRLASH JARAYONLARI	16
3. Кобзева Ольга Петровна АКАДЕМИК Э. В. РТВЕЛАДЗЕ - ЖИЗНЬ, ОТДАННАЯ НАУКЕ	25
4. Ктайбеков Саламат Маманович ВОЗРОЖДЕНИЕ ВЕЛИКОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ И НОВЫЙ ЭТАП ВО ВЗАИМООТНОШЕНИЯХ УЗБЕКИСТАНА И ЯПОНИИ	34
5. Mamatqulov Bekzod Sherozovich O‘ZBEKISTON JANUBIY VILOYATLARIDA SANOAT TARMOQLARINING RIVOJLANISHI: TARIXIY TAJRIBA VA NATIJALAR (1925-1991 YILLAR)	45
6. Маматова Махфуза Бахриддиновна ТОРГОВЛЯ ИНДИЙСКИХ ЧАЕВ В СРЕДНЕЙ АЗИИ (ВТОРАЯ ПОЛОВИНА XIX - НАЧАЛА XX ВЕКА)	54
7. Mirzayev Komiljon Mamirjonovich O‘RTA OSIYO ARXELOGIYASI KAFEDRASINING PAYDO BO‘LISHI ZARURIYATLARI	61
8. Мусаев Нуриддин Умирзакович РОССИЯ ҲУКМРОНЛИГИ ДАВРИДА ТУРКИСТОНДА ПАХТАЧИЛИККА ЭЪТИБОРНИНГ КУЧАЙТИРИЛИШИ	69
9. Муминов Алишер Гаффарович., Эрназаров Шермухаммед Эшбекович ИККИНЧИ ЖАҲОН УРУШИ ЙИЛЛАРИ ЎЗБЕКИСТОНДА ТАРИХЧИЛАРНИНГ ФАОЛИЯТИ	83
10. Muxamedov Yoqubjon Qodirovich G‘ARBIY TURK XOQONLIGI VA ERON SOSONIYLARI O‘RTASIDAGI DIPLOMATIK MUNOSABATLAR	91
11. Нарбеков Абдикамил Вафаевич НАСЕЛЕНИЕ УЗБЕКИСТАНА В ПЕРИОД НАЦИОНАЛЬНО-ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО РАЗМЕЖЕВАНИЯ В СРЕДНЕЙ АЗИИ	102
12. Назаров Хумоюн Алишерович., Одилова Нилюфар Зоиржон кизи РЕЛИГИОЗНЫЕ ВЕРОВАНИЯ В СЕВЕРНОЙ БАКТРИИ В ПЕРИОД ПРАВЛЕНИЯ КУШАН	116

13. Normurodov Dilmurod Rashidovich IX–XII-ASRLARDAGI TOSHKENT VOHASI (SHOSH-ILOQ)NING SHISHASOZLIGI	132
14. Olimjonov Xabibjon Abduxalim o‘g‘li TURKISTON ASSRDA KUTUBXONA ISHINI TASHKIL ETISH BORASIDAGI CHORA-TADBIRLAR	147
15. Ochildiyev Fayzulla Bobokulovich O‘RTA OSIYO TEMIR YO‘LINING BUXORO AMIRLIGIGA KIRIB KELISHI VA TEMIR YO‘L BEKATLARINING FAOLIYATI	155
16. Rahmonqulova Zumrad Boyhurozovna O‘RTA OSIYO XONLIKLARI VA USMONIYLAR DAVLATI O‘RTASIDAGI IQTISODIY ALOQALAR TARIXIDAN	168
17. Сагдуллаев Анатолий Сагдуллаевич ВКЛАД ВЫПУСКНИКОВ КАФЕДРЫ АРХЕОЛОГИИ В ИЗУЧЕНИЕ ИСТОРИИ КУЛЬТУРЫ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ	178
18. Саипова Камола Давляталиевна УПРАВЛЕНИЕ В ТУРКЕСТАНСКОЙ АСС В ПЕРВЫЕ ГОДЫ СТАНОВЛЕНИЯ СОВЕТСКОЙ ВЛАСТИ	184
19. Сиддигов Равшан Бердимуратович ЎЗБЕКИСТОН ОЛИЙ ТАЪЛИМ ТИЗИМИДАГИ ТРАНСФОРМАЦИЯ ЖАРАЁНЛАРИ: ЮТУҚЛАР ВА МУАММОЛАР	189
20. Tog‘ayev Jasur Erkinovich QADIMGI DAVR ME‘MORCHILIGI TARIXIY REKONSTRUKSIYASIGA DOIR (JANUBIY O‘ZBEKISTON MISOLIDA)	206
21. Тўхтабоева Дилафрўз Эргашевна ЖАҲОН ШАҲАРЛАРИНИНГ ЗАМОНАВИЙ КЎРИНИШИ	214
22. Ubaydullayev Ikromjon Farxod o‘g‘li O‘ZBEKISTON HUDUDIDAGI ANTIK DAVLATLARNING TARIXIY UZVIYLIGI VA RIVOJLANISH JARAYONLARI	219
23. Usarov Umidjon Abdimavlyanovich XIX ASRNING 60–70-YILLARIDA ROSSIYA IMPERIYASINING TURKISTON O‘LKASIDAGI YER EGALIGI VA MULKCHILIK MUNOSABATLARIGA OID SIYOSATI (Rasmiy amaldorlari va ishchi kommissiya vakillarining faoliyati misolida)	232
24. Холикулова Шахноза Баймахаматовна ЎЗБЕКИСТОННИНГ ИЛК КИМЁ КОРХОНАСИ ТАРИХИ	242
25. Холикулов Ахмад Баймахаматович ВОҲАСИ БЕКЛИКЛАРИНИНГ БУХОРО АМИРЛИГИ СИЁСИЙ ТАРИХИДА ТУТГАН ЎРНИ (XIX АСР ИККИНЧИ ЯРМИ – XX АСРНИНГ БОШЛАРИ)	252

26. Худойкуов Урал Каримович ЖАҲОН ОЗИҚ- ОВҚАТ ХАВФСИЗЛИГИНИНГ УСТУВОРЛИГИ ВА РИМ ДЕКЛАРАЦИЯСИ	260
27. Юнусова Хуршида Эркиновна ЎЗБЕКИСТОН ССР ХАЛҚ ХЎЖАЛИГИ ҲОЛАТИ ВА МУАММОЛАРИ (XX АСР 70-80 ЙИЛЛАРИ МИСОЛИДА)	268

Ochildiyev F. B.

«Arxeologiya va etnologiya» kafedrası professori, t.f.d

O'zbekiston Milliy universiteti

fayzullaouchildiev@gmail.com

O'RTA OSIYO TEMIR YO'LINING BUXORO AMIRLIGIGA KIRIB KELISHI VA TEMIR YO'L BEKATLARINING FAOLIYATI

ANNOTATSIYA

Maqolada O'rta Osiyo temir yo'lining qurilishi va uning Buxoro amirligi hududlariga kirib kelishi, temir yo'lining Buxoro bo'limida mavjud bo'lgan bekatlar hamda ularning faoliyati o'rganilgan. Shuningdek, amirlikdagi temir yo'l bekatlari orqali tashilgan yo'lovchilarni soni, bekatlardan tez va past tezlikda yuruvchi poyezdlarda Rossiyaga jo'natilgan yuklar, Rossiyadan esa Buxoro bo'limi bekatlariga kelib tushgan yuklarning miqdori, bekatlarning yo'lovchi va yuklarni tashishdan tushgan daromadlari tahlil qilingan.

Kalit so'zlar: Buxoro, amirlik, Turkiston, Rossiya, O'rta Osiyo, temir yo'l, verst, bekat, toifa, yo'lovchilar, tez va past tezlikda yuruvchi poyezdlar, mahsulotlar, yuklar.

KIRISH

Rossiya hukumati Turkiston va Buxoro amirligiga (O'rta Osiyo) temir yo'lni olib kirish uchun Krasnovodsk qal'asidan boshlashiga bir qancha omillar ham sabab bo'lgan. Turkman urug'larini bo'ysundirishning cho'zilib ketishi, Angliyaning Turkistonda (O'rta Osiyo) o'z ta'sirini kuchaytirishga bo'lgan harakatlari natijasida Buxoro amirligi va Xiva xonligiga nisbatan o'z mavqeini yo'qotib qo'yishdan qo'rqdi. Bu esa tez fursatlarda Turkiston va Buxoro amirligini Rossiya bilan bog'lovchi temir yo'lni qurishga majbur qildi.

TADQIQOTNING ASOSIY NATIJALARI

XIX asrning 80-yillari boshlariga kelib Rossiya imperiyasining harbiy-strategik vaziyati va siyosiy ahvoli O'rta Osiyoni Rossiya imperiyasi temir yo'llari bilan bog'lash zaruriyatini taqozo qildi. Shundan kelib chiqib, 1873 - yilda Turkiston general-gubernatori general fon Kaufman Rossiya hukumatiga O'rta Osiyoda temir yo'l qurishning muhimligini bildirgan [1. - B. 203]. Shundan so'ng O'rta Osiyoni Rossiya bilan bog'lovchi temir yo'lni qurish dolzarb masalaga aylandi. Tez fursat ichida 40 ga yaqin temir yo'llar qurish loyihalari ishlab chiqilib, hukumatga taqdim qilindi. Ular orasida temir yo'l qurilishini Krasnovodsk qal'asidan boshlash loyihasi maqbul deb topildi. 1880-yil fevral oyidagi hukumat kengashida Kaspiy dengizining Mixaylovskiy qo'ltig'ida joylashgan Uzun Otadan Qizil Arvatgacha

bo'lgan masofada tor izli temir yo'l qurishga kelishilgan [2. - B. 57]. Rus hukmati yo'l qurilishi uchun zarur bo'lgan barcha xarajatlarni o'z zimmasiga oldi. 1880-yil 26 avgustda Mixaylovskiy ko'rfazidan Qizil Arvatgacha 217 chaqirim bo'lgan temir yo'l qurish ishlari boshlandi [3. - B. 220-226].

1888-yil 26-fevralda esa birinchi poyezd Buxoroga kirib kelgan bo'lsa, 11-mayda esa Samarqand shahrida ham temir yo'lining ochilish marosimi bo'lib o'tdi. Mixaylovsk qo'ltig'idan Samarqandgacha bo'lgan temir yo'lining uzunligi 1335 verstni tashkil qilgan. Kaspiyorti temir yo'li yagona loyiha asosida emas, balki kichik-kichik loyihalarning umumlashuvi natijasida bunyod qilindi. M.A.Terentev ma'lumotlariga ko'ra, Samarqandgacha 62 ta bekat bo'lib, ulardan 32 tasida suv bo'lgan, qolgan bekatlarga esa suv tashib keltirilgan. Shuningdek, temir yo'l hisobida 129 ta parovoz, 1965 ta vagon bo'lib, shundan 136 tasi yo'lovchilarni tashishga xizmat qilgan [4. - B. 229].

O'rta Osiyo temir yo'lining amirlik hududiga kirib kelgan dastlabki yillarida temir yo'lining Buxoro bo'limida (filialida) 16 ta temir yo'l bekati (stansiya) bo'lib, ularning o'rtacha oraliq masofasi 19 milni [5] tashkil qilgan. Krasnovodskdan Qoravulquyi bekatigacha 1026 verst, Barxangacha 1049 verst, Chorjo'ygacha 1069 verst, Forobgacha 1077 verst, Xo'ja-Davlatgacha 1097 verst, Qorako'lgacha 1117 verst, Yakkatutgacha 1141 verst, Murg'akgacha 1159 verst, Kogongacha 1181 verst, Buxorogacha 1193 verst, Quyimozorgacha 1205 verst, Qiziltepagacha 1223 verst, Malikgacha 1244 verst, Karmanagacha 1258 verst, Ziyadingacha 1290 verst, Zirabuloqgacha bo'lgan oraliq masofa esa 1315 verstdan iborat bo'lgan.

O'rta Osiyo temir yo'lining qurilishi natijasida, Qo'qon, Termiz, Buxoro, Kogon, Qarshi, Toshkent, Samarqand kabi shaharlar yirik savdo va sanoat markazlariga aylandi. Amirlikda shaharlar va sanoat markazlarining rivojlanishi bilan shahar aholisi soni oshib bordi. Bu davrda Turkistonda sanoat va fabrikalarda ishlovchi aholi soni 60 mingdan oshib ketgan, shundan 30 mingdan ortig'i temir yo'l bekatlari va ustaxonalarida faoliyat yuritganligini [6. -B.73] hisobga olsak Buxoro amirligida ham sanoat va fabrikalarda ishlovchi ishchilarning soni bir necha mingdan oshganligiga guvoh bo'lamiz.

O'rta Osiyo temir yo'lining Buxoro bo'limida (filialida) faoliyat yuritib kelgan temir yo'l bekatlari (stansiya) Rossiya va Turkiston hududlariga yo'lovchi va yuklar tashishda muhim bekatlardan sanalgan. Qorovul quyi bekati IV toifaga mansub bo'lib, Buxoro amirligi chegarasida joylashgan. 1902 – 1911 - yillarda (to'rt yillik) Qorovul quyi bekatidan Rossiyaga ketuvchi 88 nafar yo'lovchiga chipta sotilgan. Rossiyadan Qorovul quyi bekatiga esa 6 nafar yo'lovchi kelgan. O'rta Osiyo temir yo'lida asosan ikki turdagi yuqori va past tezlikdagi poyezdlar qatnovi yo'lga qo'yilgan. Yuklarning qiymati va boshqa xususiyatlaridan kelib chiqib, yuqori yoki past tezlikdagi poyezdlarda tashilgan. Qorovul quyi bekatidan

Rossiyaga tezyurar poyezdda 6 pud yuk jo‘natilib, Rossiyadan bu bekatga 42 pud yuk olib kelingan. Past tezlikdagi poyezdda 318 pud yuklar Buxoro amirligiga olib kirilgan. Barxan bekati ham IV toifaga mansub bo‘lib, 1902 – 1911 - yillarda (to‘rt yillik) 125 nafar yo‘lovchi Rossiyaga jo‘natilgan bo‘lsa, 28 ta yo‘lovchi Buxoro amirligiga kelgan. Tezyurar poyezdda 93 pud yuk jo‘natilgan bo‘lsa, 8 pud yuk bekatga kelib tushgan. Past tezlikdagi poyezdda 32 pud yuk Rossiyaga jo‘natilib, 345 pud yuk Buxoroga keltirilgan [7. - B.69-70].

Chorjo‘y bekati II toifaga mansub bo‘lib, bu bekat nafaqat Buxoro amirligida balki Xiva xonligi, Turkiston va Rossiya hududlariga yuklarni chiqarish va qabul qilib olishda, muhim ahamiyatga ega bo‘lgan. Bekatning yo‘lovchi va yuklarni tashishdagi yillik daromadi yildan yilga oshib borgan. Hususan, 1902 - yilda 654 ming rubl, 1909 - yilda 1 mln 311 ming rublni, 1910 - yilda 1mln 643 ming rublni, 1911 - yilda 2 mln 538 ming rublga ko‘tarilgan. 1900 - yildan 1911 - yilgacha bo‘lgan davrda yo‘lovchi va yuk tashish xizmati to‘g‘risida ma’lumotlarni quyidagi jadvaldan ham ko‘rish mumkin [8. - B.71].

Yillar	Yo‘lovchilar		Katta tezlikdagi Bagaj va yuk/pud		Past tezlikdagi yuk/pud	
	Jo‘natilgan	Qabul qilingan	Jo‘natilgan	Qabul qilingan	Jo‘natilgan	Qabul qilingan
1900	36791	37337	20905	33379	960166	1634127
1901	38552	38821	21904	27239	1000942	1196718
1902	38800	37396	21071	23779	1001204	1387148
1903	41858	37576	30698	29810	1416815	1772887
1904	50637	47724	54487	32316	1568845	2386107
1905	50071	48187	38535	28635	1223056	1978408
1906	59193	56049	34453	34787	1346457	2066486
1907	68363	61265	39383	30523	1568932	1875835
1908	84377	76889	46395	36179	1901923	2242638
1909	87019	80951	46083	44158	2144643	2533400
1910	100247	95644	54013	69692	2226016	2944616
1911	120410	115016	47860	73193	2683144	4787577

Buxoro amirligining Rossiya bilan olib borgan savdo aloqalarida ham bu bekat yetakchilik qilgan. 1911 - yilda Chorjo‘y bekatidan Rossiyaga 146,7 ming pud don, 12,3 ming pud kishmish, 14,4 ming pud qurilish mollari, 18,5 ming pud

oshlanmagan teri, 21,2 ming pud jun mato, 133,5 ming pud qizilmiya va uning ildizi, 18,5 ming pud qo'y terisi, 86,9 ming pud bog'dorchilik va sabzavot mahsulotlari, 38,2 ming pud aroq shisha idishlari, 121,7 ming pud yem-xashak, 296,5 ming pud paxta chigiti, 14,2 ming pud pichan, 10,4 ming pud barcha turdagi ko'mir, 36,9 ming pud barcha turdagi yong'oqlar, 1 mln 326 ming pud paxta, 42,2 ming pud g'o'za, 142 ming pud barcha turdagi jun, 14,3 ming pud yog'ochdan yasalgan buyumlar, 16,7 ming pud tayyor kiyimlar, 12 ming pud paxta tolasi jo'natilgan.

Rossiyadan esa bu bekatga 1 mln 555,4 ming pud don, 26,3 ming pud ohak, 162,5 ming pud guruch, 98,2 ming pud choy, 10 ming pud qog'ozlar, 19,2 ming pud arqonlar, 13,1 ming pud uzum vinolari, 367,9 ming pud o'rmon qurilish mollari, 113,7 ming pud o'tin, 113,4 ming pud temir va po'lat, 100,4 ming pud temir va cho'yandan yasalgan buyumlar, 10,2 ming pud qishloq xo'jaligida ishlatiladigan asbob-uskunalar, 10,3 ming pud barcha turdagi bo'yoqlar, 16,6 ming pud sovunlar, 26,7 ming pud zig'ir tolasidan ishlangan matolar, 213,9 ming pud paxtadan tayorlangan matolar, 341 ming pud neft mahsulotlari, 269,2 ming pud kerosin, 304 ming pud mashina qismlari, 51,8 ming pud sabzavotlar, 129,6 ming pud pivo, 30,2 ming pud iplar, 205 ming pud shakar, 195,6 ming pud oq qand, 11,2 ming pud barcha turdagi tuzlar, 12 ming pud gugurt, 11,5 ming pud aroq shisha idishlar, 30,8 ming pud tamaki, 10 ming pud pichan, 38,2 ming pud toshko'mir, 22,3 ming pud chinni idishlar, 12,1 ming pud paxta, 10,5 ming pud barcha turdagi qo'y junlari Buxoro amirligiga olib kelingan [9. - B.72-73].

1879 - yili Rossiya hukumati tomonidan O'rta Osiyoda temir yo'l qurish va Amudaryoda kema va paroxodlar qatnovini yo'lga qo'yish maqsadida kompleks ekspeditsiya tashkil qilinadi [10. - B.187]. Tadqiqot davomida amirlik qishloq xo'jaligining holati va savdo-sotiq ishlarini ham qisman o'rganilib, amirlik bozorlarida don mahsulotlarining barcha turlari mavjud bo'lib, ularning narxi ancha yuqori bo'lganligi, dehqonlar paxta ekishdan ko'ra ko'proq don mahsulotlarini yetishtirishini [11. - B.137], ichki va tashqi savdoda paxtadan ko'ra don mahsulotlarining o'rni yuqori bo'lganligi ta'kidlangan. O'rta Osiyo temir yo'lining Buxoro amirligiga kirib kelishi natijasida Rossiya-Buxoro o'rtasida savdo-sotiq, yo'lovchi va yuklarni tashish xajmi kengaydi. Bekatlardan Rossiyaga jo'natilgan yuklar ichida don mahsulotlariga nisbatan paxta va paxtadan tayyorlangan mahsulotlarning ulushi yuqori bo'lgan.

Qorako'l III toifali bekat hisoblanib, 1900 – 1911 - yillarda (besh yillik) bekatidan 151 ming 400 nafar yo'lovchi Rossiya hududlariga ketgan, Rossiyadan 154 ming 093 nafar yo'lovchi kelib o'z manzillariga ketishgan. Bekatdan tezyurar poyezdda 29 ming 250 pud yuk jo'natilgan bo'lsa, Rossiyadan bekatga 38 ming 884 pud yuk olib kelingan. 1 mln 228 ming 089 pud yuk past tezlikdagi poyezdda

yuborilib, Rossiyadan 2 mln 267 ming 865 pud yuk keltirilgan. 1911 - yili Buxoro amirligidan Qorako‘l bekati orqali Rossiyaga 10,5 ming pud don, 35,2 ming pud paxta chigiti, 101,6 ming pud paxta, 86,9 ming pud g‘o‘za, 21,7 ming pud barcha turdagi qo‘y junlari eksport qilingan. Rossiyadan Qorako‘l bekatiga 175,6 ming pud don, 12,5 ming pud uzum sharobi, 43 ming pud qurilish mollari, 11,9 ming pud kerosin, 122,7 ming pud paxta chigiti kelib tushgan [12. – B. 80-81].

Buxoro amirligiga O‘rta Osiyo temir yo‘lining kirib kelishi natijasida xorij savdogarlari Buxoro amirligida ishlab chiqarilgan mahsulotlarni Rossiya shaharlaridan emas, to‘g‘ridan-to‘g‘ri Buxorodan sotib ola boshladi. Karvon orqali Rossiya shaharlariga olib borilgan har bir pud yuk uchun o‘rtacha 3 rubldan yo‘lkira olingan. Shuningdek, Buxorodan chiqqan karvon Nijniy Novgorod yoki Moskvagacha 40-45 kun yo‘l yurgan bo‘lsa, temir yo‘l orqali Rossiyaning Moskva yoki Nijniy Novgorod shahriga uzog‘i bilan bir haftada yetib borilgan, bir pud yuk xarajati esa 70 tiyinni [13. - B.91] tashkil qilgan. Bu jarayon O‘rta Osiyo temir yo‘lining Buxoro bo‘limi bekatlarining yo‘lovchi va yuk tashish xajmining ko‘payishiga hamda daromadlarining oshishiga xizmat qilgan.

Kogon bekati (yangi Buxoro deb ham atalgan) II toifali hisoblanib, Buxoro amirligidan yuklarni chiqarish va Rossiyadan kelgan yuklarni qabul qilishda faol ishtirok etgan. Yuk tashishda bu bekatning ham doramodi oshib borganligi kuzatiladi. Masalan, 1902 - yilda 762 ming rubl, 1909 - yilda 1 mln 138 ming rubl, 1910 - yilda 1 mln 250 ming rubl, 1911 - yil 1 mln 430 ming rublni tashkil qilgan. Kogon bekatining 1900 - yildan 1911 - yilgacha bo‘lgan davrda yuk va yo‘lovchi tashishda ijobiy o‘zgarishlarni ushbu jadvalda ko‘rish mumkin [14. - B.84].

Yillar	Yo‘lovchi		tezyurar poyezd yuklari / pud		past tezlikdagi poyezd yuklari / pud	
	Jo‘natilgan	Qabul qilingan	Jo‘natilgan	Qabul qilingan	Jo‘natilgan	Qabul qilingan
1900	42865	40726	24459	35300	1107762	2510817
1901	62247	63110	26694	16359	1179855	1752508
1902	104810	110853	16458	16925	1206838	1216601
1903	115437	127437	20025	21994	1284074	1834981
1904	132705	135893	22659	41043	1682793	2137077
1905	127557	130390	18116	26982	1130234	1380097
1906	135075	131883	19408	25452	1381613	1558714
1907	141076	137240	25126	30247	1638268	1497062
1908	171034	160451	30471	24437	1677192	1216316
1909	186977	176860	36620	31175	1730045	1283828

1910	229174	225876	40460	56597	1642024	1864901
1911	126838	110277	21008	27604	1387859	2075400

1911 - yilda Kogon bekati orqali Rossiyaga 47,2 ming pud don, 13,1 ming pud albastr, 18,2 ming pud ko'k choy, 18,9 ming pud quritilgan mevalar, 15 ming pud g'isht, 10,4 ming pud o'rmon qurilish mollari, 14,9 ming pud to'r, 16 ming pud qorako'l teri, 32,8 ming pud shisha aroq idishlari, 241,4 ming pud paxta chigiti, 10,3 ming pud tamaki, 709,8 ming pud paxta, 40,2 ming pud paxta yog'i jo'natilgan. Rossiyadan Kogon bekatiga 276,8 ming pud don, 29,2 ming pud ohak, 179,5 ming pud choy, 11,5 ming pud qog'oz, 109,5 ming pud o'rmon qurilish mollari, 149 ming pud o'tin, 11,8 ming pud temir va po'lat, 21,8 ming pud temir va cho'yandan tayyorlangan buyumlar, 12,5 ming pud bo'yoq, 125 ming pud paxtadan tayyorlangan matolar, 41,2 ming pud kerosin, 18,2 ming pud sabzavotlar, 43,5 ming pud pivo, 18,8 ming pud shakar, 20,2 ming pud oqqand, 168,7 ming pud paxta chigiti, 13,8 ming pud toshko'mir, 19,5 ming pud qo'ngir ko'mir, 43,4 ming pud paxta keltirilgan [15. - B.84-85].

Rossiya imperatorining Buxorodagi siyosiy agenti V. Ignatev Kaspiyorti temir (O'rta Osiyo Temir yo'li) yo'lining Buxoro amirligi va Rossiya o'rtasida amalga oshirilgan savdo iqtisodiy aloqalarida ko'zlangan samarani bermasligini, yuklarni ortib tushirishda bir qator qiyinchiliklar mavjudligini ta'kidlab bu yo'lni iqtisodiy jihatdan samarasiz deb baholaydi. Uning 1897 - yil 24 - aprelida Turkiston general-gubernatoriga yozgan maktubida, Buxoro amirligining Rossiya bilan savdo aloqalari asosan bir maromda davom etayotganligini, bu sohada deyarli rivojlanish bo'lmayotganligi bildirilgan [16. - B.57-61]. U Rossiya hukumatidan Toshkent-Orenburg temir yo'lini qurishni so'rab uning iqtisodiy jihatdan samaradorligi yuqori bo'lishini ta'kidlaydi. Bu temir yo'l Buxoro amirligi uchun ham qulay bo'lib, amirlikda sanoat va savdo hamda qishloq xo'jaligining taraqqiy etishiga keng yo'l ochilishi kabi fikrlarni ham bildirgan. Uning maqsadi Toshkent-Orenburg temir yo'lini tezroq qurish bo'lgan [17. - B.57-61]. O'rta Osiyo temir yo'lining Buxoro amirligiga qarashli bekatlarning yo'lovchi va yuklarni tashish faoliyatiga e'tibor qaratadigan bo'lsak yildan yilga miqdori va foydasi ko'payganligi kuzatiladi.

Qiziltepa IV toifali bekat sanalib, 1902 - yilda 40 ming rubl, 1909 - yilda 122 ming rubl, 1910 - yilda 188 ming rubl, 1911 - yilda 319 ming rubl sof foyda ko'rgan. Amirlikdagi temir yo'l bekatlari orasida Qiziltepa bekatining o'rni ham muhim bo'lgan. 1900 - yildan 1911 - yilgacha bo'lgan davr ichida yo'lovchi va yuk tashishdagi faoliyatini quyidagi jadvaldan ma'lum bir tassavurga ega bo'lamiz [18. - B.87].

Yillar	Yo'lovchilar		tezyurar poyezd yuki / pud		past tezlikdagi poyezd yuki / pud	
	Jo'natilgan	Qabul qilingan	Jo'natilgan	Qabul qilingan	Jo'natilgan	Qabul qilingan

1900	6164	5760	964	2545	248720	162985
1901	8709	7173	679	2734	263911	109268
1902	11997	9941	2004	4562	263566	130927
1903	14315	88900	1302	4740	290836	222676
1904	16161	14496	1509	5657	339266	342625
1905	12419	13650	1371	4123	171749	196167
1906	14402	14717	2446	5251	180173	246580
1907	21618	19365	6941	5911	214863	201798
1908	27412	25375	11705	8140	282486	318925
1909	30418	29021	10710	8893	311245	347233
1910	36413	35747	5307	11317	317172	534879
1911	41707	42942	8130	12074	407850	850181

1911 - yilda Qiziltepa bekatidan Rossiyaga 31,8 ming pud don, 48,6 ming pud sabzavotlar, 14,1 ming pud paxta chigiti, 146,9 ming pud paxta, 111 ming pud g'oz'ga yuborilgan. Rossiyadan 333,2 ming pud don, 204,6 ming pud guruch, 15,7 ming pud g'isht, 41 ming pud qurilish mollari, 22 ming pud kerosin, 52,3 ming pud paxta chigiti olib kelingan[19. - B.88].

Ziyadin II toifaga mansub bo'lib, 1900-1911-yillarda maboyinida Rossiya xududlariga 58 ming 536 nafar yo'lovchi jo'natilgan, Rossiyadan esa ushbu bekatga 62 ming 547 ta yo'lovchi kelgan. Tezyurar poyezdda 32 ming 829 pud yuk jo'natilgan bo'lsa, Rossiyadan 25 ming 344 pud yuklar olib kelingan. Past tezlikdagi poyezdda 1 mln 001 ming 956 pud yuklar Rossiyaga jo'natilgan bo'lsa u yoqdan 290 ming 809 pud yuklar Ziyadin bekatiga kelib tushgan. 1911-yilda bekatdan Rossiya hududlariga 44,2 ming pud don, 24,9 ming pud ohak, 16,3 ming pud o'tin, 81,2 ming pud qurilish mollari, 10,6 ming pud paxta chigiti, 10,4 ming pud ko'mir, 29,1 ming pud paxta, 49,5 ming pud g'oz'ga chiqarilgan. Rossiyadan 29,6 ming pud don, 13,9 ming pud sholi, 20,8 ming pud paxta chigiti keltirilgan[20. - B.92].

Zirabuloq bekati III toifali bekat hisoblangan. 1900 – 1911 - yillarda Buxoro amirligining Zirabuloq bekati orqali 92 ming 270 nafar yo'lovchi Rossiyaga ketgan bo'lsa, 96 ming 221 ta yo'lovchi Rossiyadan Zirabuloq bekatiga kelishgan. Shuningdek, Zirabuloq bekatidan tezyurar poyezdda 36 ming 594 pud yuk jo'natilib, Rossiyadan 37 ming 368 pud yuklar keltirilgan. Past tezlikdagi poyezdda 1 mln 773 ming 991 pud yuklar Rossiyaga u yoqdan 591 ming 363 pud yuklar olib kirilgan. 1911 - yilda Zirabuloqdan Rossiya hududlariga 33,8 ming pud

don, 48,3 ming pud mayiz, 61,6 ming pud yog'ochdan yasalgan buyumlar, 105,6 ming pud paxta chigiti, 26 ming pud ko'mir, 114,1 ming pud paxta, 36.2 ming pud g'o'za eksport qilingan. Rossiyadan 10,6 ming pud paxta matolari, 17,2 ming pud neft, 14,8 ming pud kerosin olib kelingan[21. - B.93].

Amirlik hududlariga temir yo'lining kirib kelishi ikki davlat o'rtasida amalga oshirilgan savdo ishlarining taraqqiy etishiga ijobiy ta'sir qilgan. Ayniqsa, Kaspiyorti temir yo'lining qurilishi (O'rta Osiyo temir yo'li) buxorolik savdogarlarga ham katta imkoniyat yaratgan. Paxta savdosi bilan shug'illanuvchi buxorolik savdogarlar temir yo'l orqali Rossiyaning turli shaharlariga muntazam ravishda paxta homashyosini yetkazib turishgan. Masalan, mashhur savdogarlardan sanalgan Abdunabi har yili 60 vagon, Mulla Abdulvahob 30 vagon, Qozoqjoni 15 vagon paxtani Moskva shahridagi zavod va fabrikalarga sotishgan[22. - B.1].

O'rta Osiyo temir yo'lining Buxoro bekati Kogondan 11,7 verst uzoqlikda joylashgan. Buxoro bekati 1901 - yil 15 - oktyabrda ochilgan bo'lib, Rossiya hududlariga yo'lovchilar, turli xil yuklarni jo'natish va qabul qilishda faol ishtirok etgan. Buxoro bekati 1902 - yilda 198 ming rubl, 1909 - yilda 658 ming rubl, 1910- yilda 972 ming rubl, 1911-yilda esa 1 mln 384 ming rubl daromad olgan. Buxoro bekatining 1901-yildan 1911-yilgacha bo'lgan faoliyati quyidagi jadvalda o'z aksini topgan[23. - B. 156-157].

Yillar	Yo'lovchilar		tezyurar poyezd yuklari/pud		past tezlikdagi poyezd yuklari/pud	
	Jo'natilgan	Qabul qilingan	Jo'natilgan	Qabul qilingan	Jo'natilgan	Qabul qilingan
1901	13982	12123	1320	23060	17257	64563
1902	81553	72012	11888	14731	138300	753312
1903	99484	127437	17155	20465	167614	842541
1904	105113	98600	15670	30035	193463	894726
1905	93684	88716	16562	31277	140522	1105906
1906	100075	96789	18051	38668	160503	1067118
1907	102488	105216	27736	38478	226255	859305
1908	111206	122435	34345	39929	264135	1324847
1909	122146	133532	37298	47151	349275	1577943
1910	156652	158221	35740	56744	364246	2005064
1911	217184	229438	31109	55983	272167	3098270

1911 - yilda Buxoro bekatidan Rossiya shaharlariga 31,2 ming pud don, 17,6 ming pud ko'k choy, 65,7 ming pud quritilgan mevalar, 23 ming pud kishmish, 27,1 ming pud paxta matolari, 12 ming pud qorako'l teri, 22,5 ming pud tuz, 23,2 ming pud yem-xashak jo'natilgan. Rossiyadan esa Buxoro bekatiga 755 ming pud don, 59,3 ming pud ohak, 12,3 ming pud sement, 397,3 ming pud sholi, 41,8 ming pud choy, 12,2 ming pud kishmish, 116,4 ming pud g'isht, 483,5 ming pud yog'ochdan yasalgan buyumlar, 25,3 ming pud ilgaklar, 97,3 ming pud o'tin, 25,3 ming pud temir va po'lat, 28,5 ming pud temir va cho'yandan yasalgan buyumlar, 18,7 ming pud cho'chqa yog'i, 178,2 ming pud qurilish mollari, 10,2 ming pud barcha turdagi bo'yoqlar, 15,4 ming pud teri xom ashyosi, 88,8 ming pud paxta matolari, 128,9 ming pud kerosin, 24,2 ming pud sabzavot, 29,3 ming pud shakar, 113,4 ming pud oqqand, 24,3 ming pud kartoshka, 13,2 ming pud tamaki, 15,1 ming pud pichan, 29,7 ming pud toshko'mir, 24,9 ming pud ko'mir, 20,8 ming pud chinni buyumlar keltirilgan[24. - B. 158].

Yakkatut temir yo'l bekati IV toifaga mansub bo'lgan. 1902-1911 – yillarda (to'rt yillik) bu bekatdan 14 ming 174 nafar yo'lovchi Rossiyaga ketish uchun chiptalar sotib olishgan, Rossiyadan 13 ming 261 nafar yo'lovchi kelgan. Bekatdan Rossiyaga tezyurar poyezdlarda 1 ming 663 pud yuk yuborilib, Rossiyadan 10 ming 418 pud yuk olib kelingan. Past tezlikdagi poyezdlarda 387 ming 875 pud yuklar jo'natilib, Rossiyadan 120 ming 890 pud yuklar bekatga keltirilgan. 1911 - yilda Yakkatut bekatidan Rossiya shaharlariga 103 ming pud paxta va boshqa turdagi yuklar eksport qilingan. Murg'ak bekati kichikroq bo'lib IV toifali bekat qatoriga kiritilgan. 1902-1911 – yillarda (to'rt yillik) Murg'ak bekatidan 8 ming 399 nafar yo'lovchi Rossiyaga ketishgan, Rossiyadan esa 6 ming 887 nafar yo'lovchi kelgan. Bekatdan tezyurar poyezdlarda 146 pud yuk jo'natilib, Rossiyadan 4 ming 423 pud yuklar bekatga kelib tushgan. Past tezlikdagi poyezdlarda 2 ming 648 pud yuklar yuborilgan bo'lsa, Rossiyadan 2 ming 424 pud yuklar keltirilgan[25. - B. 82-83].

Qo'yi-Mozor bekati III toifali maqomiga ega edi. 1900 – 1911 - yillarda (besh yillik) bekatdan 24 ming 844 nafar yo'lovchi Rossiyaga yetib olgan bo'lsa, 21 ming 640 nafar yo'lovchi bu bekatga kelib tushgan. Tezyurar poyezdlarda 8 ming 468 pud yuk yuborilib, 8 ming 231 pud yuklar olib kelingan. Past tezlikda harakatlanuvchi poyezdlarda 210 ming pud yuk jo'natilib, 78 ming 524 pud yuk esa Rossiyadan olib kirilgan. Malik bekati ham IV toifaga mansub bo'lib, asosan ichki yuklarni tashishga moslashgan. 1902 – 1911 - yillarda (to'rt yillik) Malik bekatidan Rossiyaga borish uchun 719 nafar yo'lovchi chipta xarid qilgan. Rossiyadan 69 nafar yo'lovchi bekatga kelib tushgan. Karmana temir yo'l bekati III toifali bo'lgan. Bekat yo'lovchi va yuk tashishdan 1902 - yilda 28 ming rubl, 1909 - yilda 124 ming rubl, 1910 - yilda 222 ming rub, 1911 - yilda esa 253 ming

rubl foyda ko'rgan. 1900 – 1911 - yillarda bekatdan 221 ming 597 nafar yo'lovchi Rossiyaga ketishgan. Rossiyadan 245 ming 811 nafar yo'lovchi kelishgan. Tezyurar poyezdlarda 78 ming 674 pud yuk jo'natilib, 135 ming 480 pud yuklar kelib tushgan. Past tezlikdagi poyezdlarda 6 mln 592 ming 186 pud yuk yuborilib, Rossiyadan 1 mln 590 ming 654 pud yuklar keltirilgan[26. - B.90].

Farob bekati II toifali bo'lib, 1900 – 1911 - yillarda Rossiyaga ketish uchun (besh yillik) 106 ming 586 nafar yo'lovchi chipta olishgan. Rossiyadan 100 ming 798 nafar yo'lovchi kelgan. Bu bekatdan tezyurar poyezdlarda 23 ming 680 pud yuk jo'natilib, Rossiyadan 43 ming 636 pud yuklar olib kelingan. Past tezlikda yuruvchi poyezdlarda 661 ming 945 pud yuklar chiqarilib, Rossiyadan 609 ming 091 pud yuklarni qabul qilib olgan. Xo'ja-davlat bekati IV toifaga mansub bo'lgan. 1902 – 1911 - yillarda (to'rt yillik) Buxoro amirligidan Xo'ja-davlat bekati orqali 48 ming 470 nafar yo'lovchi Rossiyaga ketishgan. U yoqdan 49 ming 235 nafar yo'lovchi bekatga kelib o'z manzillariga tarqalgan. Tezyurar poyezdlarda 4 ming 803 pud yuk chiqarilib, Rossiyadan 5 ming 959 pud yuklar olib kirilgan. Past tezlikdagi poyezdlarda esa 49 ming 769 pud yuklar yuborilib, Rossiyadan 157 ming 420 pud past tezlikdagi poyezd yuklar keltirilgan.

O'rta Osiyo temir yo'li va Toshkent-Orenburg temir yo'li qurib tugatilgandan so'ng, Turkiston va Buxoro amirligida temir yo'llarni qurish ishlari to'xtab qolmadi. Endilikda ichki yo'llarni qurib bitkazish va ularni O'rta Osiyo temir yo'li bilan bog'lash masalasi kun tartibiga chiqdi. Temir yo'llarni qurish ishlari ko'proq hususiy tadbirkorlar tomonidan amalga oshirila boshlandi. Hususiy temir yo'l qurilishiga etiborning kuchayishi natijasida, 1912 – 1915-yillarda O'rta Osiyoda bir qancha temir yo'l shahobchalari qurildi. Masalan, 1912 - yilda Qo'qon-Namangan (84 km.), Kogon-Buxoro (12 km). 1914 - yilda esa Qarshi-Amirobod (144,2 km) Qarshi-Samsonov (109,2 km.) Qarshi-G'uzor-Kitob (114,0 km.) temir yo'l shahobchalari qurib ishga tushirildi[27. - B.64].

1912-yilda Rus-Azov banki rus hukumatidan Buxoro temir yo'lini qurishga ruxsat olib, ushbu temir yo'l yo'nalishini qurilishida faol ishtirok etgan[28. - B.162]. Temir yo'llar qurilishi nafaqat rus va xorijiy banklar, balki mahalliy yer egalari va kapitalistlar uchun ham katta daromadlar keltirardi. Masalan, Buxoro temir yo'li qurilishi uchun amir Said Olimxon tomonidan yo'l yotqizish va zarur inshootlar uchun 6 ming desyatina yer ajratilgan. Undan tashqari, mahalliy savdo-sanoat korxonalari ham temir yo'l qurilishida faol ishtirok etganlar[29. - B.164]. Xususiy firmalar va mahalliy hukmdorlarning temir yo'l qurilishida ishtiroki ularga kelgusida temir yo'ldan tushgan daromaddan katta qismini olish imkonini bergan.

XULOSA

Buxoro amirligiga O'rta Osiyo temir yo'li tarmog'ining kirib kelishi, ikki davlat o'rtasida olib borilgan savdo hajmini oshirib uning taraqqiyotiga xizmat qildi. Amirlik hududida temir yo'l tarmog'ining kengayishi natijasida bozorlarda mahalliy va xorij mahsulotlarning turi, ularning xilma-xilligi, sifatining yuqori bo'lishi hamda tashqi savdo hajmining kengayishiga sabab bo'ldi. Bu temir yo'l tarmog'ining qurilishi Buxoro amirligining xorijiy davlatlar bilan mahsulot almashinuvini kengaytirdi. Shuningdek, Buxoro shahri nafaqat savdo markaziga aylandi, balki amirlikning barcha shahar va qishloqlarni bir biri bilan bog'ladi.

FOYDALANILGAN MANBA VA ADABIYOTLAR RO'YXATI

- 1.Холиқова Р. Россия-Бухоро: тарих чорраҳасида. – Тошкент: Ўқитувчи, 2005. – Б. 203.
- 2.Мусаев Н. XIX асрнинг II ярми–XX аср бошларида Туркистонда саноат ишлаб чиқаришнинг шаклланиши. – Тошкент, 2008 – Б. 57.
- 3.ЎзМА, Р-856 -1 жамғарма, 1-рўйхат, 1-иш, 220-226- варақлар.
- 4.Терентев М.А. История завоевания Средней Азии, с картами и планами, т. I-III, - СПб, 1906. – С. 229.
- 5.1 mil 1,598 km ga to'g'ri kelgan.
- 6.Аминов А.М. Экономическое развитие Средней Азии (колониальный период). – Ташкент, Госиздат УзССР, 1959. – С.73.
- 7.Гулишамбаров С. Экономический обзор Туркестанского района. Обслуживаемого Среднеазиатской железной доргий Ч. III. – Ашхабад, 1913. – С.69-70.
- 8.Гулишамбаров С. Экономический обзор Туркестанского района. Обслуживаемого Среднеазиатской железной доргий Ч. III. – Ашхабад, 1913. – С.71.
- 9.Гулишамбаров С. Экономический обзор Туркестанского района. Обслуживаемого Среднеазиатской железной доргий Ч. III. – Ашхабад, 1913. – С.72-73.
- 10.Очилдиев Ф.Б. XIX асрнинг иккинчи ярми – XX аср бошларида Бухоро амирлигида ижтимоий-иқтисодий муносабатлар. – Тошкент: FIRDAVS-SHOH 2022. Б. – 187.
- 11.Федоров М.П. Хлопководство в Средней Азии, СПб., 1898. – С.137.
- 12.Гулишамбаров С. Экономический обзор Туркестанского района. Обслуживаемого Среднеазиатской железной доргий Ч. III. – Ашхабад, 1913. – С.80-81.
- 13.Губаревич-Родобыльский А. Экономический очерк Бухары и Туниса -. СПб.1905. – С. 91

14. Гулишамбаров С. Экономический обзор Туркестанского района. Обслуживаемого Среднеазиатской железной доргий Ч. III. – Ашхабад, 1913. – С.84.
15. Гулишамбаров С. Экономический обзор Туркестанского района. Обслуживаемого Среднеазиатской железной доргий Ч. III. – Ашхабад, 1913. – С.84-85.
16. ЎзМА, И-1 жамғарма, 11-рўйхат, 1308-иш, 57-61 варақлар.
17. ЎзМА, И-1 жамғарма, 11-рўйхат, 1308-иш, 57-61 варақлар.
18. Гулишамбаров С. Экономический обзор Туркестанского района. Обслуживаемого Среднеазиатской железной доргий Ч. III. – Ашхабад, 1913. – С.87.
19. Гулишамбаров С. Экономический обзор Туркестанского района. Обслуживаемого Среднеазиатской железной доргий Ч. III. – Ашхабад, 1913. – С.88.
20. Гулишамбаров С. Экономический обзор Туркестанского района. Обслуживаемого Среднеазиатской железной доргий Ч. III. – Ашхабад, 1913. – С.92.
21. Гулишамбаров С. Экономический обзор Туркестанского района. Обслуживаемого Среднеазиатской железной доргий Ч. III. – Ашхабад, 1913. – С.93.
22. ЎзМА, И 3-жамғарма, 2с-рўйхат, 43с-иш, 1-варақ.
23. Гулишамбаров С. Экономический обзор Туркестанского района. Обслуживаемого Среднеазиатской железной дорогий Ч. III. – Ашхабад, 1913. – С.156-157.
24. Гулишамбаров С. Экономический обзор Туркестанского района. Обслуживаемого Среднеазиатской железной дорогий Ч. III. – Ашхабад, 1913. – С.158.
25. Гулишамбаров С. Экономический обзор Туркестанского района. Обслуживаемого Среднеазиатской железной дорогий Ч. III. – Ашхабад, 1913. – С.82-83.
26. Гулишамбаров С. Экономический обзор Туркестанского района. Обслуживаемого Среднеазиатской железной доргий Ч. III. – Ашхабад, 1913. – С.90.
27. Мусаев Н. XIX асрнинг II ярми–XX аср бошларида Туркистонда саноат ишлаб чиқаришнинг шаклланиши. – Тошкент: 2008. – Б. 64.
28. Аминов А.М. Экономическое развитие Средней Азии (колониальный период). – Ташкент, Госиздат УзССР, 1959. – С.162.
29. Аминов А.М. Экономическое развитие Средней Азии (колониальный период). – Ташкент, Госиздат УзССР, 1959. – С.164.

Очилдиев Ф. Б.

д.и.н., профессор кафедры «Археология и этнология»
Национальный университет Узбекистана
fayzullaochondiev@gmail.com

ВХОЖДЕНИЕ СРЕДНЕАЗИАТСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В СОСТАВ БУХАРСКОГО ЭМИРАТА И ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЙ

АННОТАЦИЯ

В статье рассматривается строительство Среднеазиатской железной дороги и ее выход на территорию Бухарского эмирата, станции на Бухарском участке железной дороги и их деятельность. Также проанализировано количество перевезенных пассажиров через железнодорожные станции, количество отправленных в Россию грузов на скоростных и тихоходных поездах, количество грузов, прибывших из России на станции Бухарского отделения, а также доходы станций от перевозки пассажиров и грузов.

Ключевые слова: Бухара, эмират, Туркестан, Россия, Средняя Азия, железная дорога, верста, станция, категория, пассажиры, скорые и медленные поезда, товары, грузы.

Ochildiyev F. B.

DSc., professor at the department of «Archeology and ethnology»
National University of Uzbekistan
fayzullaochondiev@gmail.com

THE ENTRY OF THE CENTRAL ASIAN RAILWAY INTO THE BUKHARA EMIRATE AND THE ACTIVITIES OF RAILWAY STATIONS

ABSTRACT

The article examines the construction of the Central Asian Railway and its entry into the territory of the Bukhara Emirate, stations on the Bukhara section of the railway and their activities. The number of passengers transported through the railway stations of the emirate, the amount of cargo sent to Russia on high-speed and slow trains from the stations, the amount of cargo arriving from Russia at the stations of the Bukhara section, as well as the income of the stations from the transportation of passengers and cargo were also analyzed.

Keywords: Bukhara, emirate, Turkestan, Russia, Central Asia, railway, verst, station, category, passengers, fast and slow trains, products, cargo.