

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

2026, № 2 (14)

ISSN-3030-3761



ТАРИХИЙ ТАДҚИҚОТЛАР
Илмий журнали

ИСТОРИЧЕСКИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ
Научный журнал

HISTORICAL RESEARCHES
Scientific journal

ТОШКЕНТ-2026

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 Иляс 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
Ишанхуджаева 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 доктори, профессор
Ўзбекистон Миллий университети
Азизов Илдар Рафаэлевич
Сиёсий фанлари доктори (DSc)., доцент
Бизнес ва тадбиркорлик Олий мактаби

Гаффоров Шокир Сафарович
тарих фанлари доктори, профессор
Самарқанд давлат университети
Сиддиқов Равшан Бердимуратович
тарих фанлари номзоди, доцент
Ўзбекистон Миллий университети
Тухтабеков Қозимбек 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
Алиазарова 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
Америка технологиялар 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
Эшқувватов Бобир Валикул ўғли
тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD)., доцент
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	Adilov Abror Anvarovich IKKINCHI JAHON URUSHIDAN KEYINGI DASTLABKI YILLARDA O‘ZBEKISTONDAGI DAVLAT VA DIN MUNOSABATLARI TARIXIDAN	5
2	Алиназарова Дилдора Валишеровна ВОЕННЫЕ КОРРЕСПОНДЕНТЫ И ИХ ВКЛАД В РЕГИОНАЛЬНУЮ ПЕРИОДИЧЕСКУЮ ПЕЧАТЬ ФЕРГАНСКОЙ ДОЛИНЫ	14
3	Berdiyev Abduvali Abdug'aniyevich XIX ASRNING 30-40-YILLARIDA BUXORO XONLIGIDA INGLIZ-RUS SAVDO- IQTISODIY RAQOBATI VA UNING MINTAQAVIY SAVDO ALOQALARIGA TA’SIRI	27
4	Bo'tayev Jonibek Shodiyevich XIX ASR OXIRI – XX ASR BOSHLARIDA SAMARQAND VILOYATIDA HARBIY- MA’MURIY BOSHQARUV TIZIMINING SHAKLLANISHI	35
5	Исхаков Мирсадик Мирсултанович, Ғойибов Бобир Собирович СУҒДИЙ ТИЛ СОН ТУРКУМИНИНГ ЛЕКSIK ВА РАҚАМЛИ ИФОДАЛАРИ	43
6	Kimsanova Ruxshona Xayrulla qizi NAVRO‘Z AHMADXON VA UNING AVLODLARI DAVRIDA TOSHKENT	53
7	Mamatova Maxfuza Baxriddinovna MARKAZIY OSIYO CHOY YO’LI TARIXIDAN	61
8	Muzaffarov Muhammadaminxon Xusanxon o‘g‘li TURKIY TILLI DAVLATLAR HAMKORLIK KENGASHI (TURKIY KENGASH) TARKIBIDAGI ASOSIY ORGANLAR VA TUZILMALAR	67
9	Ne'matov Shoxzodbek Ulug'bek o'g'li O‘ZBEKISTONDA O‘RTA MAXSUS, KASB-HUNAR TA’LIM TIZIMIDA AMALGA OSHIRILGAN ISLOHOTLAR (2017–2021-YILLAR)	73
10	Normuratov O‘rolbek Jumma o‘g‘li BUXORO XONLIGI VA ROSSIYA PODSHOLIGI O‘RTASIDAGI SIYOSIY HAMDA IQTISODIY MUNOSABATLARNING SHAKLLANISHI (XVI ASR OXIRI – XVII ASR BIRINCHI YARMI)	82
11	Очилдиев Файзулла Бобокулович БУХОРО АМИРЛИГИГА ТЕМИР ЙЎЛ ТАРМОҒИНИНГ КИРИБ КЕЛИШИ ВА УНИНГ ИҚТИСОДИЙ АҲАМИЯТИ	92
12	Qosimov Mirjalol Ravshan o‘g‘li O‘ZBEKISTONLIK PARTIZANLARNING SOBIQ ITTIFOQ HUDUDINI OZOD ETISHDAGI ISHTIROKI (UKRAINA VA RSFSR MISOLIDA)	101
13	Raximova Gulilola Zohid qizi O‘ZBEKISTONDA BOLALAR MAVZUSIGA IXTISOSLASHGAN OMMAVIY AXBOROT VOSITALARINING FAOLIYATI	110
14	Саломова Барчиной Журакуловна ЖУРНАЛИСТ АЁЛЛАРНИНГ ЖАМИЯТ ҲАЁТИ ВА ИЖТИМОИЙ-СИЁСИЙ ЖАРАЁНЛАРДАГИ ЎРНИ	117
15	Toirova Zamira Suban qizi TOSHKENT IQTISODIY RAYONI ELEKTR ENERGETIKASI: HUDUDIY JOYLASHUVI VA RIVOJLANISH BOSQICHLARI	131
16	Turdaliyeva Gulasalxon Abdusalom qizi XV ASR OXIRIDA HIROT DAVLATIDA SOLIQ SIYOSATINING XUSUSIYATLARI (HUSAYN BAYQARO DAVRI)	137
17	Xasanboyeva Gulxayo Ximmat qizi 1950-1980-YILLARDA O‘ZBEKISTON SSR KOLXOZLARINING HOLATI VA UNDAGI O‘ZGARISHLAR	142

18	Qodirova Ra'no Mamirjonovna SOVET HOKIMIYATINING DASTLABKI YILLARIDA TURKISTON XALQ MAORIFI VA JAMIYATSHUNOSLIK FANINING SHAKLLANISHI	148
19	Ergashev Umidjon Muhammed o'g'li O'ZBEKISTON SSRDA SOLIQ TIZIMINING TASHKIL ETILISHI (TOSHKENT OBLASTI MISOLIDA)	155
20	Эргашев Хусан Юсуп ўғли ЎЗБЕКИСТОН МИЛЛИЙ УНИВЕРСИТЕТИДА ОЛИБ БОРИЛГАН АРХЕОЛОГИК ТАДҚИҚОТЛАРНИНГ ОЛИБ БОРИЛИШИ ХУСУСИДА АЙРИМ МУЛОҲАЗАЛАР	162
21	Xaitov Zafar Uzakovich VIZANTIYA MADANIYATI VA UNING JAHON SIVILIZATSIYASIDA TUTGAN O'RNI	167
22	Юлдашева Шохсанам Юнусали кизи ВЕНСКАЯ СИСТЕМА МЕЖДУНАРОДНЫХ ОТНОШЕНИЙ И ЕЁ ВЛИЯНИЕ НА РАЗВИТИЕ МУЗЕЙНОГО ДЕЛА ВО ФРАНЦИИ В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XIX ВЕКА	173

Очилдиев Ф. Б.

«Археология ва этнология» кафедраси профессори, DSc
 Ўзбекистон Миллий университети
fayzullaochildiev@gmail.com

БУХОРО АМИРЛИГИГА ТЕМИР ЙЎЛ ТАРМОҒИНИНГ КИРИБ КЕЛИШИ ВА УНИНГ ИҚТИСОДИЙ АҲАМИЯТИ

АННОТАЦИЯ

Мақолада Ўрта Осиё темир йўл тармоғининг Бухоро амирлиги ҳудудларига кириб келиши, Бухоро ва бошқа шаҳарлар савдо марказларига айланиб, барча аҳоли пунктларини бир-бири билан боғланганлиги, амирликдаги шаҳарлар Марказий Осиё ва Россиянинг саноати ривожланган шаҳарлари билан бевосита темир йўл орқали туташганлиги таҳлил қилинган. Шунингдек, темир йўл бекатлари орқали амирликдан Россияга жўнатилган маҳсулотлар, Россиядан келтирилган савдо молларининг миқдори, ҳамда икки мамлакат ўртасида олиб борилган савдо-сотиқ ва иқтисоднинг ривожланишига таъсири ўрганилган.

Калит сўзлар: Бухоро, Чоржуй, Термиз, Россия, Ўрта Осиё, амирлик, темир йўл, верст, бекат, пуд, транспорт, савдо, пахта, маҳсулотлар, божхона, юклар.

КИРИШ

Бухоро амирлигига темир йўл тармоғининг кириб келишидан олдин савдо-айирбошлаш ишлари асрлар давомида савдо карвонлари орқали амалга ошириб келинган. Бу карвонлар Бухородан Самарқанд, Тошкент, Балх орқали Қобул, Ҳирот, Қандаҳор, Машҳад, Эрон, Ҳиндистон, Россиянинг Оренбург, Новгород, Москва каби шаҳарларига йўл олишган. Амирлик ҳудудининг темир йўл тармоғи билан боғланиши натижасида Бухоро ва бошқа шаҳарлар Россиянинг Оренбург, Нижний Новгород, Москва каби шаҳарлари билан боғланиш имкони туғилди. Бу эса икки мамлакат ўртасида олиб борилган савдо-сотиқ алоқалари учун анча қулайлик яратди. Ушбу йўлнинг қурилиши амирликда ишлаб чиқариш кучларининг тараққий этишига ҳамда савдо ҳажмининг кенгайиши ва иқтисодий ривожланишга таъсир қилган.

ТАДҚИҚОТНИНГ АСОСИЙ НАТИЖАЛАРИ

1873 йилда Туркистон генерал-губернатори генерал фон Кауфман Россия ҳукуматига Ўрта Осиёда темир йўл қуришнинг муҳимлигини билдирган[1]. 1885-йил июн ойида эса Россия ҳукумати темир йўлни Чоржуйгача олиб бориш учун Бухоро амири Абдулаҳадхон билан келишиб олишган. 1886-йили 4-февралда эса рус ҳукумати Марв-Чоржуй темир йулининг қурилишига рухсат берди[2]. Лекин бу йўл қурилишида турли қарама-қарши фикрлар ҳам билдирилган. Масалан, Генерал Скобелев экспедициясига ҳарбий юклар етказиб беришни енгиллаштириш учун Михайловск кўрфазидан Қизил

Арватгача бўлган ҳудудлар оралиғида темир йўл қуриш. Бу йўл тармоғини Бухоро орқали Самарқандгача давом эттириш ғояси илгари сурилган. Аммо, Туркистоннинг собиқ генерал-губернатори генерал-лейтенант М.Г.Черняев бундай қурилишнинг имкони йўқлиги тўғрисида ўзининг норозилигини билдирган. Билдирилган салбий фикрларга қарамсдан Россия ҳукумати бу темир йўлни қуришга муваффақ бўлган[3]. 1880-йил 26 августда Михайловский кўрфазидан Қизил Арватгача 217 чақирим бўлган темир йўл қуриш ишлари бошланди[4]. 1888 йил 26 февралда эса биринчи поезд Бухорога кириб келган 11 майда эса Самарқанд шаҳрида ҳам темир йўлнинг очилиш маросими бўлиб ўтди.

Темир йўлнинг Чоржўйдан Қизилсув (Красноводск)гача бўлган масофаси 1,070 верст (тахминан 1,140 км)ни ташкил этган. Қизилсувдан Самарқандгача 1415 верст, Чоржўйдан Бухорогача-112 верст, Бухородан Зирабулоқгача-134 верст, жами 246 верст, Зарабулақдан Самарқандгача 99 верст бўлган. Умуман олганда, Ўрта Осиё темир йўл тармоғи қуйидаги асосий йўллар ва тармоқларни ўз ичига олган: Самарқанддан Андижонгача бўлган магистрал йўл 495 верст, Унинг Марғилонгача бўлган тармоғи 7,5 верст, Черняев бекатидан Тошкентгача 142,5 верст, Марв бекатидан Кушка бекатигача 292,5 верст, Янги Бухородан (Когондан) Эски Бухорогача 12,5 верст, жами қуриб битказилган темир йўлларнинг умумий узунлиги 2366 верстни ташкил этган. Шундан 246 версти Бухоро амирлиги ҳудудидан ўтган бўлиб, бутун йўл тармоғининг 10 % ни ташкил этган [5].

Бу темир йўл Каспий денгизи ва Волга дарёси орқали ўтувчи арзон сув йўли ҳисобланиб Москвани Турон пастликларида жойлашган воҳалар билан боғлаган. Шунингдек, темир йўл Бухоро амирлиги ҳудудида жойлашган Амударё воҳасининг энг катта шаҳри Чоржўйдан бошланиб, амирликнинг асосий ўзаги ҳисобланган Зарафшон воҳаси бўйлаб ўтган. Бу йўналиш Россиянинг Бухорога нисбатан олиб бораётган сиёсий ва стратегик мақсадлари билан биргаликда амирлик учун ҳам муҳим иқтисодий аҳамиятга эга бўлган. Архив манбаларида темир йўлнинг кириб келиши билан Бухоро шаҳри амирликда махсус савдо яъни импорт ва экспорт марказига айланганлиги таъкидланган [6].

1892 йилда давлат маслаҳатчиси Горчаков ҳисоботида Ўрта Осиё темир йўли тармоғларини тезроқ қуриш ишларини амалга ошириш зарурлиги таъкидлаб ўтилган. Қўшимча тармоқлар ичида Бухоро-Термиз темир йўлини қуриш ҳам кўзда тутилганди. Бироқ иқтисодий муаммолар туфайли бу тармоқни қуриш масаласи бир оз чўзилиб кетди. Лекин Россия ҳукумати томонидан бу йўлнинг аҳамияти юқори баҳоланиб келинган. “Шубҳа йўқки, замонавий урушлар тезкорлик билан олиб борилаётган шароитда ҳарбий кучларни тезда бир жойда жамлаш зарур бўлганда фақат темир йўл ягона ишончли операция йўли бўлиши мумкин. Ана шу мақсадларда Бухородан Қарши орқали Термизгача янги тармоқ қурилса, Россиянинг Афғонистон ва Британияга нисбатан юритаётган сиёсатида мос келадиган талабларни қондириши мумкин” деб таъкидланган [7].

Амирликда темир йўл тармоғидан ҳар томонлама унумли фойдаланиш ҳамда уни кенгайтириш мақсадида 1888-йил 23-июнда Россия ҳукуматининг талабига асосан, Туркистон генерал-губернатори билан Бухоро амири ўртасида ўзаро манфаатли, кўп томонлама савдо алоқаларини ривожлантириш, ҳамда, амирлик ҳудудларида кемалар тўхташ жойларига яқин бўлган қисмларда темир йўл бекатларини барпо этиш, уларни тартибга солиш ва такомиллаштиришга қаратилган янги ҳужжат имзоланди. Унда кўрсатилган шартларнинг бажарилишини Россия империясининг Бухородаги сиёсий агенти Николай Чариков, Бухоро ҳукуматидан эса бош закотчи Останакул иноқлар томонидан назорат қилиш белгиланган [8].

1904 йилнинг баҳорида Бухоро (Когон) - Термиз темир йўлини қуриш бўйича текширув ва кузатув ишлари ниҳоясига етказилади. Текширув натижаларини Туркистон генерал-губернатори ҳарбий вазирликка жўнатиб, йўл қурилишини 1906 йил йўл қурилиш режасига киритишни сўрайди [9]. 1910 йилда Бухоро амири Абдул-Аҳад ва Россия ҳукумати ўртасида Бухоро (Когон) – Термиз темир йўлини қуриш ҳақида музокаралар олиб борилди. 1910 йил апрел ойида ҳарбий ва ташқи ишлар вазирликлари томонидан Бухоро (Когон) – Термиз темир йўлини қуриш муҳокама қилинади. Россия ҳукумати Бухоро (Когон)-Термиз темир йўлига оид барча фикр-мулоҳозалар, ахборот ва ҳисоботларни тўлиқ ўрганиб чиқиб, Бухоро ҳукумати билан олиб борилган музокаралар натижасида Бухоро (Когон)-Термиз темир йўли кенг линияли қилиб қурилишига келишилди. Қарор 1910 йил 10 апрелда Россия вазирлар маҳкамасида Столипин бошчилигида кўриб чиқиладиган ва тасдиқланади [10].

Бухоро-Термиз темир йўлини қуриш Россия ҳукумати томонидан тасдиқланган бўлсада, маблағ йўқлиги учун ўша йили қурилиш иши амалга ошмай қолди. Натижада Россия ҳукумати йўл қуришни хусусий тадбиркорларга беришга мажбур бўлди. 1912 йил 15 июнда Бухоро амири ва муҳандис Ковалев иштирокида темир йўл қуриш тўғрисида шартнома имзоланди. Шартномага кўра йўл Бухоро(Когон)-Қарши-Карки-Термиз йўналишлари орқали қуриладиган бўлди. Йўлининг умумий узунлиги 572 верст ни ташкил қилиб, 1916 йилда қуриб битказилди шундан 150 версти Афғонистон чегараси бўйлаб ўтган эди [11].

Бухоро - Термиз темир йўлининг қурилиши амирликда пахтачилик ва савдо-сотиқнинг ривожланишига катта ҳисса қўшди. Амирлик ҳудудида ҳам транспорт имкониятлари яхшиланиб, Россия ва қўшни ҳудудларга йирик ҳажмдаги юкларни ташиш имконини яратди. *Ф.Губаревич-Радобильский* Ўрта Осиё темир йўли ва унинг тармоғларининг кириб келиши борасида сўз юритиб, бу Ўрта Осиёда пахта етиштириш имкониятини яхшилаб, амирлик иқтисоди учун муҳимлигини ёзган. Шунингдек, Шерабоднинг юқори қисмида 50,000 пудгача пахта етиштирилиши ҳамда Амударё бўйида жойлашган ерларга сув чиқариш имкони бўлиб, Шарқий Бухорода 10 йил ичида камида 1 млн пудгача пахта етиштириш мумкинлигини таъкидлаган [12].

Ўрта Осиё темир йўлининг Бухоро бўлими ишга тушгандан сўнг анча кулайлик яратилди. 1896-1900-йилларда Бухоро-Россия савдо ҳажми 7 бараварга ўсди. Бу темир йўл минтақада замонавий транспорт тизимини яратди ва амирлик иқтисоди учун ижобий натижаларга олиб келди. Шу билан бир қаторда ўзининг салбий жиҳатлари ҳам мавжуд эди. Биринчидан Бухоро амирлигининг мустақиллигига сезиларли салбий таъсир кўрсатди. Иккинчидан Туркистон генерал-губернаторлигининг амирлик ички ишларига тобора кўпроқ аралашishiга олиб келди. Шунингдек, Бухоро амирлигининг сиёсий ва иқтисодий жиҳатдан Россияга қарам бўлишига имкон берган.

1891 йилда Ўрта Осиёдан 2.626 минг пуд пахта, 820 минг пуд ғалла, 229 минг пуд кишмиш, 492 минг пуд жун, 77 минг пуд тайёр чарм, 71 минг пуд Қорақўл тери (ишлов берилмаган), 32 минг пуд қуруқ мевалар, 54 минг пуд қовун ва тарвуз, 19 минг пуд ёнғоқ, бодом жами 4.420 минг пуд, 1892 йилда эса 3.026 минг пуд пахта, 754 минг пуд ғалла, 374 минг пуд кишмиш, 370 минг пуд жун, 69 минг пуд тайёр чарм, 55 минг пуд Қорақўл тери (ишлов берилмаган), 28 минг пуд қуруқ мевалар, 15 минг пуд қовун ва тарвуз, 6 минг пуд ёнғоқ, бодом жами 4.697 минг пуд маҳсулот темир йўли орқали Россияга экспорт қилинган.

1891 йил Узун-Ада орқали Россиядан Ўрта Осиёга 1.047 минг пуд шакар ва оққанд, 670 минг пуд мануфактура маҳсулотлари, 519 минг пуд ёғоч маҳсулотлари, 263 минг пуд нефт маҳсулотлари, 167 минг пуд темир, чўян ва темир буюмлар, 77 минг пуд йиғирилган ип, 74 минг пуд халта ва қоплар, 56 минг пуд пиво ва асал, 50 минг пуд вино, 21 минг пуд мис, 19 минг пуд қишлоқ хўжалиги машиналари, 13 минг пуд стеарин шамлари жами 2.976 минг пуд, 1892 йили 516 минг пуд шакар ва оққанд, 397 минг пуд мануфактура маҳсулотлари, 477 минг пуд ёғоч маҳсулотлари, 314 минг пуд нефт маҳсулотлари, 257 минг пуд темир, чўян ва темир буюмлар, 56 минг пуд йиғирилган ип, 27 минг пуд халта ва қоплар, 49 минг пуд пиво ва асал, 36 минг пуд вино, 10 минг пуд мис, 16 минг пуд қишлоқ хўжалиги машиналари, 12 минг пуд стеарин шамлари жами 2.167 минг пуд маҳсулотлар олиб келинган [13].

Бухоро амирлигининг Россия билан олиб борган савдо алоқаларида Чоржўй бекати етакчилардан бири саналган. 1890 йилда 779 пуд, 1891 йилда 2098 пуд, 1892 йилда 606 пуд пахта матоси, хом сурп, чит каби мануфактура маҳсулотлари олиб келинган. Шунингдек, ушбу уч йил давомида 10 минг 7 пуд, 12 минг 788 пуд ва 18 минг 694 пуд Россияда ишлаб чиқарилган турли мануфактура маҳсулотлари келтирилган. 1890 йилда 150 минг 440 пуд, 1891 йилда 167 минг 726 пуд ва 1892 йилда 91 минг 209 пуд мануфактура маҳсулотлари Бухоро бекатига келтирилган [14].

1911 йилда Чоржўй бекатидан Россияга 146,7 минг пуд дон, 12,3 минг пуд кишмиш, 14,4 минг пуд қурилиш моллари, 18,5 минг пуд ошланмаган тери, 21,2 минг пуд жун мато, 133,5 минг пуд қизилмия ва унинг илдизи, 18,5 минг пуд қўй териси, 86,9 минг пуд боғдорчилик ва сабзавот маҳсулотлари, 38,2 минг пуд ароқ шиша идишлари, 121,7 минг пуд ем-хашак, 296,5 минг пуд

пахта чигити, 14,2 минг пуд пичан, 10,4 минг пуд барча турдаги кўмир, 36,9 минг пуд барча турдаги ёнғоқлар, 1 млн 326 минг пуд пахта, 42,2 минг пуд ғўза, 142 минг пуд барча турдаги жун, 14,3 минг пуд ёғочдан ясалган буюмлар, 16,7 минг пуд тайёр кийимлар, 12 минг пуд пахта толаси жўнатилган.

Россиядан эса бу бекатга 1 млн 555,4 минг пуд дон, 26,3 минг пуд оҳак, 162,5 минг пуд гуруч, 98,2 минг пуд чой, 10 минг пуд қоғозлар, 19,2 минг пуд арқонлар, 13,1 минг пуд узум винолари, 367,9 минг пуд ўрмон қурилиш моллари, 113,7 минг пуд ўтин, 113,4 минг пуд темир ва пўлат, 100,4 минг пуд темир ва чўяндан ясалган буюмлар, 10,2 минг пуд қишлоқ хўжалигида ишлатиладиган асбоб-ускуналар, 10,3 минг пуд барча турдаги бўёқлар, 16,6 минг пуд совунлар, 26,7 минг пуд зиғир толасидан ишланган матолар, 213,9 минг пуд пахтадан таёрланган матолар, 341 минг пуд нефт маҳсулотлари, 269,2 минг пуд керосин, 304 минг пуд машина қисмлари, 51,8 минг пуд сабзавотлар, 129,6 минг пуд пиво, 30,2 минг пуд иплар, 205 минг пуд шакар, 195,6 минг пуд оқ қанд, 11,2 минг пуд барча турдаги тузлар, 12 минг пуд гугурт, 11,5 минг пуд ароқ шиша идишлар, 30,8 минг пуд тамаки, 10 минг пуд пичан, 38,2 минг пуд тошкўмир, 22,3 минг пуд чинни идишлар, 12,1 минг пуд пахта, 10,5 минг пуд барча турдаги кўй жунлари Бухоро амирлигига олиб келинган [15].

Ўрта Осиё темирйўлининг қурилиши натижасида Бухоро амирлиги ва Туркистон ҳудудидан Россияга савдо молларидан ташқари тоғ-кон саноати (ер усти ва ер ости бойликларини) учун зарур бўлган хом ашёларни ҳам ташиб кетиш учун кенг имкониятлар яратилди. Масалан, 1911-йилда Бухоро амирлигининг Чоржўй (10,4 пуд), Когон (0,3 пуд), Бухоро (2,0 пуд), Кармана (1,5 пуд), Зиёвуддин (10,4), Зирабулоқ (20,0 пуд), темир йўл бекатларидан жами 50,6 пуд, барча турдаги кўмир Россия ҳудудига жўнатилган [16]. 1912-йилда темирйўл орқали Россияга олиб чиқиб кетилган маҳсулотлар миқдори 1900-йилдагига нисбатан 8 мартага кўпайган. Шуни таъкидлаш жоизки, Россия саноатида ишлаб чиқарилган маҳсулотларининг сифати жиҳатдан жаҳон бозор талабига жавоб бермагани учун, бошқа жойларда уларни сотиш анча қийин кечган. Шунинг учун Россия ҳукумати ўзининг саноат маҳсулотларини Бухоро амирлиги ва Туркистон ҳудудига йирик миқдорда олиб киришга ҳаракат қилган.

Амирликка темир йўл кириб келишига қадар Россиянинг Афғонистон билан асосий савдоси Бухоро амирлиги орқали карвонлар ёрдамида амалга оширилиб, Афғонистонда етиштирилган қишлоқ хўжалик ва чорва моллари Россияга экспорт қилинган. Каспий темир йўли қурилгандан сўнг (1888 йил) афғон маҳсулотлари Чоржўй темир йўл бекати орқали Россия шаҳарларига юборилган. Темир йўл тармоғи кириб келишидан олдин Бухоро амирлигига чой ва индиго каби маҳсулотлар Афғонистон орқали олиб келинган. Каспийorti темир йўли тармоғи қурилиши натижасида чой, индиго Бомбейдан Бухорога Эрон орқали олиб келина бошланди. 1892 йилдан бошлаб аксарият хинд маҳсулотлари Бухорога Кобул орқали эмас, балки

Бандар-Аббос-Машҳад йўли орқали ҳам олиб кирилган. Шу йили темир йўл орқали 114 минг 820 пуд кўк чой олиб келинган бўлса, Кобул - Келиф йўли орқали карвонларда 18 минг 912 пуд кўк чой олиб кирилган. 1895 йилдан бошлаб Бухоро амирлиги Россия божхона тизимига киритилгандан сўнг кўк чой асосан Шанхайдан олиб келина бошланган.

Амирликка темир йўл кириб келгандан кейин ҳам Россиянинг Афғонистон билан олиб борган асосий савдоси Бухоро амирлиги орқали амалга оширилган. Темир йўлнинг кириб келиши эса Россия-Афғонистон савдо алоқаларининг кенгайиши ва маҳсулотлар миқдорининг ошиб боришига олиб келди. Сиёсий агентлик маълумотларига кўра, 1890 йили 2 минг 618 пуд, 1891 йили 8 минг 588 пуд, 1892 йили 4 минг 603 пуд рус матолари Чоржуй бекати орқали Афғонистонга экспорт қилинган. 1895 йил божхона тизими тўлиқ жорий этилишига қадар Афғонистонга Чоржуй бекати орқали етказиладиган мато нархлари Бухоро амирлигига жўнатилган матолардан 20% қиммат бўлган [17].

1890 йилда Афғонистондан Россияга Бухоро темир йўл бекати орқали 112,8 минг пуд, Чоржуй бекати орқали 19,2 минг пуд жун, 1891 йилда эса Афғонистондан Россияга Бухоро темир йўл бекати орқали 78,9 минг пуд, Чоржуй бекати орқали 36,1 минг пуд жун юборилган. 1892 йилда М.П. Фёдоров бошчилигидаги темир йўл экспедицияси томонидан берилган маълумотларга кўра, Россиядан Афғонистонга чиқарилган мато ҳажми 10 минг пуд бўлган. 1895 йилда Россиядан Афғонистонга қиймати 485 минг 982 рубллик 12 минг 749 пуд рус матоси экспорт қилинган. 1895 йили Россия ва Афғонистон чегарасида божхона назоратининг жорий этилиши икки давлат ўртасидаги савдога ижобий таъсир қилган. Россиядан Афғонистонга экспорт қилинган “гули” номли чит нархи дастлаб 1 пуди 30 рублгача баҳоланган бўлса, 1895 йилда 5 рубль 40 тийинга, кейинчалик эса 6 рубль 40 тийинга сотилган. Натижада, аёллар кўйлаги ва шалварлари учун ишлатиладиган мазкур читлар Афғонистонда нархи 16% га арзонлашган. “Тули” читидан ташқари, Афғонистонга Асафа Баранова фабрикасида ишлаб чиқарилган “альван” номли кизил пахта мато экспорт қилинган [18].

Карки, Калиф, Чушка-гузар, Патта-кесар, Айваж, Сарой, Чубек, Пендин божхона идоралари орқали Афғонистондан 1896 йилда 2 млн 159 минг 927 рубллик, 1900 йилда 2 млн 120 минг 841 рубллик, 1904 йилда 2 млн 763 минг 741 рубллик турли маҳсулотлар экспорт қилинган [19]. Ушбу темир йўлнинг курилиши Бухоро амирлигининг Россия ва Афғонистон билан олиб борган савдо алоқаларини ҳар томонлама тараққий этишига олиб келди. Шунингдек, афғон юклари Бухоро амирлиги орқали Тошкент ва Оренбургга олиб чиқиладиган бўлди.

Бухоро-Термиз темир йўлининг курилиши ҳарбий мақсаддан ташқари амирлик ва Россия учун иқтисодий жиҳатдан ҳам аҳамиятли саналган. Бу темир йўл амирликнинг ички ҳудудларидаги юкларни ўз манзилларига етказишда ҳам муҳим ҳисобланган. Чоржўйдан 700,000 пуд юк (жун, қорақўл терилари ва бошқа маҳсулотлар) Ҳисордан Бухорога Қарши орқали 500,000

пуд (шоли, буғдой, кунжут, зиғир уруғи, писта, бузғунч ва бошқалар) юк, шу билан бирга, Бухородан Қарши ва Ҳисорга 300,000 пуд турли хил маҳсулотлар чиқарилган. Темир йўл қурилиб битказилган илк йилида 1.500,000 пуд юклар ташилган[20]. Бухоро-Термиз темир йўли қурилишидан аввал Россияга Афғонистондан Айвач ва Чўбек божхоналари орқали 150 минг пуд, Термиз ва Керкидан 100 минг пуд пахта келтирилган бўлса, темир йўл қурилиши орқали бу кўрсаткич 2 млн пудга етиши кўзда тутилган [21]. Бу темир йўлнинг қурилиши Бухоро амирлиги ва Афғонистонда пахтачиликнинг ривожланишига ва пахта майдонларининг кенгайишига ҳам хизмат қилган.

ХУЛОСА

Россия империясининг Бухоро амирлигига темир йўлни олиб киришдан асосий мақсади ўзининг ҳарбий стратегик аҳамиятини мустаҳкамлашдан иборат бўлган. Иккинчидан амирликнинг бебаҳо бойликларни ўзлаштириб катта фойда кўриш, Бухоро бозорларида ўзининг иқтисодий таъсир доирасини кучайтириш, учинчидан темир йўл орқали Афғонистон, Ҳиндистон каби шарқ мамлакатлари бозорларига чиқиш, ҳамда чегара ҳудудларини мустаҳкамлашга қаратилган.

Шу билан биргаликда бу темир йўллар Бухоро амирлигини хорижий давлатлар билан маҳсулот алмашинув ҳажмини бир неча бараварга оширди. Амирлик шаҳарлари савдо марказига айланиб, барча аҳоли пунктларини бири-бири билан боғланди. Шунингдек, амирликдаги шаҳарлар Марказий Осиё ва Россиянинг саноати ривожланган шаҳарлари билан темир йўл орқали боғланиш имкони туғилди. Бухоро (Когон)-Термиз темир йўлининг қурилиши биринчи навбатда Россия ҳукумати фойдаси учун қурилган бўлсада, Бухоро амирлиги учун ҳам аҳамиятли эди. Амирликнинг шарқий қисми ғарбий қисми билан бевосита боғланди ва иқтисодий жиҳатдан катта фойда келтирди.

Фойдаланилган манба ва адабиётлар рўйхати

1. Холиқова Р. Россия-Бухоро: тарих чорраҳасида. – Т.: Ўқитувчи, 2005. – Б. 203.
2. Ахмаджанова З.К. Железнодорожное строительство в Средней Азии и Казахстане. -Ташкент: “Фан”, 1984, - С. 19-20.
3. Губаревич-Радобыльский А.Ф. Экономический очерк Бухары и Туниса. Опыт сравнительного исследования двух систем протектората. – СПб., 1905. –С.81.
4. ЎзМА, Р-856 -1 жамғарма, 1-рўйхат, 1-иш, 220-226- варақлар.
5. Губаревич-Радобыльский А.Ф. Экономический очерк Бухары и Туниса. Опыт сравнительного исследования двух систем протектората. – СПб., 1905. –С.84.
6. ЎзМА, И2- жамғарма 1- рўйхат, 277 – иш, 17 б. варақ.

7. Губаревич-Радобыльский А.Ф. Экономический очерк Бухары и Туниса. Опыт сравнительного исследования двух систем протектората. – СПб., 1905. – С. 120-121.
8. ЎзМА, ИЗ - жамғарма, 2- рўйхат, 1- иш, 4-5- варақлар..
9. Холиқова Р. Россия – Бухоро: тарих чоррахасида. Тошкент-2005. Ўқитувчи. 209. б.
10. ЎзМА, ИЗ- жамғарма 1- рўйхат, 246 – иш, 1-2 варақ.
11. Тўхтаматов Т. Экономическое состояние Бухарского эмирата в конце XIX и начале XX веков. Труды Института истории, выпуск III. Фрунзе-1957. С. 169.
12. Губаревич-Радобыльский А.Ф. Экономический очерк Бухары и Туниса. Опыт сравнительного исследования двух систем протектората. – СПб., 1905. – С.123.
13. Губаревич-Радобыльский А.Ф. Материалы для изучения хлопководства. – СПб. 1912. Вып. II. – С.24.
14. Гулишамбаров С. Экономический обзор Туркестанского района. Обслуживаемого Среднеазиатской железной дорогой Ч. III. – Ашхабад, 1913. – С.71.
15. Очилдиев Ф. Ўрта Осиё темир йўлининг Бухоро амирлигига кириб келиши ва темир йўл бекатларининг фаолияти. // Тарихий тадқиқотлар. № 4. 2025. – Б 155-167.
16. Гулишамбаров С.И. Экономический обзор Туркестанского района. ч. I-III., -Ашхабад, 1913. – С.286.
17. Губаревич-Радобыльский А.Ф. Материалы для изучения хлопководства. – СПб. 1912. Вып. II. – С.113.-114.
18. Губаревич-Радобыльский А.Ф. Материалы для изучения хлопководства. – СПб. 1912. Вып. II. – С. 113.-116.
19. Очилдиев Ф. XIX асрнинг охири – XX аср бошларида Бухоро амирлигида божхоналар фаолияти // Бухоро давлат университети илмий ахбороти. №-6. 2025. – Б.114-120.
20. Губаревич-Радобыльский А.Ф. Экономический очерк Бухары и Туниса. Опыт сравнительного исследования двух систем протектората. – СПб., 1905. – С.123.
21. Губаревич-Радобыльский А.Ф. Материалы для изучения хлопководства. – СПб. 1912. Вып. II. – С.163-167.

Очилдиев Ф. Б.

DSc., профессор кафедры «Археология и этнология»

Национальный университет Узбекистана

fayzullaochildiev@gmail.com

ВХОЖДЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СЕТИ НА ТЕРРИТОРИЮ БУХАРСКОГО ЭМИРАТА И ЕЁ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ЗНАЧЕНИЕ

АННОТАЦИЯ

В статье проанализировано проникновение железнодорожной сети Средней Азии на территорию Бухарского эмирата, превращение Бухары и других городов в торговые центры, а также взаимосвязанность всех населённых пунктов между собой. Рассмотрено установление прямой железнодорожной связи городов эмирата с промышленно развитыми городами Центральной Азии и России. Кроме того, изучены объёмы продукции, отправляемой из эмирата в Россию через железнодорожные станции, количество торговых товаров, ввозимых из России, а также их влияние на развитие торговли и экономики между двумя странами.

Ключевые слова: Бухара, Чарджуй, Термез, Россия, Средняя Азия, эмират, железная дорога, верста, станция, пуд, транспорт, торговля, хлопок, продукция, таможня, грузы.

Ochildiev F. B.

DSc, professor at the department of «Archeology and ethnology»

National University of Uzbekistan

fayzullaochildiev@gmail.com

THE INTRODUCTION OF THE RAILWAY NETWORK INTO THE BUKHARA EMIRATE AND ITS ECONOMIC SIGNIFICANCE

ABSTRACT

The article analyzes the penetration of the Central Asian railway network into the territory of the Bukhara Emirate, the transformation of Bukhara and other cities into trade centers, and the interconnection of all settlements with one another. It examines the establishment of direct railway links between the cities of the emirate and the industrially developed cities of Central Asia and Russia. In addition, the study explores the volume of goods exported from the emirate to Russia via railway stations, the quantity of trade goods imported from Russia, and their impact on the development of trade and the economy between the two countries.

Keywords: Bukhara, Charjuy, Termez, Russia, Central Asia, emirate, railway, verst, station, pood, transport, trade, cotton, products, customs, cargo.