



ISSN 2181-9599

Doi Journal 10.26739/2181-9599

ЎТМИШГА НАЗАР

9 ЖИЛД, 4 СОН

ВЗГЛЯД В ПРОШЛОЕ
ТОМ 9, НОМЕР 4

LOOK TO THE PAST
VOLUME 9, ISSUE 4



ТОШКЕНТ-2026

Бош муҳаррир:
Главный редактор:
Chief Editor:

Муртазаева Рахбар Хамидовна
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Ўзбекистон Миллий университети

Бош муҳаррир ўринбосари:
Заместитель главного редактора:
Deputy Chief Editor:

Джураева Нилуфар Далибаевна
тарих фанлари номзоди, профессор,
Ўзбекистон жаҳон тиллари университети

ТАҲРИРИЙ МАСЛАҲАТ КЕНГАШИ | РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ | EDITORIAL BOARD

Сагдуллаев Анатолий Сагдуллаевич
тарих фанлари доктори (DSc), профессор, академик,
Ўзбекистон Миллий университети

Бобожонова Дилором Бобожонова
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Ўзбекистон жаҳон тиллари университети

Юнусова Хуршида Эркиновна
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Ўзбекистон Миллий университети

Аширов Адхам Азимбаевич
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
ЎзР. ФА. Тарих институти

Агзамова Гулчехра Азизовна
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
ЎзР. ФА. Тарих институти

Бурдиашвили Майя
тарих фанлари доктори (DSc),
Телави давлат университети

Кожакеева Ляззат Темировна
тарих фанлари доктори (DSc), доцент,
Хотин-қизлар давлат педагогика университети

Аминова Азиза Марковна
тарих фанлари доктори (DSc), доцент,
Навоий давлат педагогика институти

Ульжаева Шохистахон Мамажоновна
тарих фанлари доктори (DSc),
Тошкент ирригация ва кишлок хужалигини механизациялаш мухандислари институти Миллий тадқиқот университети

Худайқулов Тулқин Дўстбоевич
Тарих фанлари доктори (DSc)
Шаҳрисабз дала педагогика институти

Гофоров Шокир Сафарович
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Самарқанд давлат университети

Эргашева Юлдуз Алимовна
Тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Қариши давлат техника университети

Халикова Рахбар Эргашевна
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Тошкент давлат техника университети

Ишанходжаева Замира Райимовна
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Ўзбекистон Миллий университети

Эшов Боходир Жўраевич
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Қариши давлат университети

Махкамova Надира Рахмановна
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Тошкент ахборот технологиялари университети

Кебадзе Мадонна
тарих фанлари доктори (DSc),
Телави давлат университети

Абдуллаева Яхшибека Атамуратовна
тарих фанлари доктори (DSc), доцент,
Нукус давлат педагогика институти

Мустафаева Нодири Абдуллаевна
тарих фанлари доктори (DSc),
Ўзбекистон Фанлар академияси

Ерметов Аваз Абдуллаевич
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Ўзбекистон Миллий университети

Хайдаров Ғайратбек Мирзапўлатович
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Андижон давлат университети

Рашидов Ойбек Расулович
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Тошкент давлат иқтисодиёт университети

Расулов Абдуллажон Нуриддинович
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Наманган давлат университети

Ковалев Борис Николаевич
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Санкт-Петербург Тарих институти

Кобзева Ольга Петровна
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Ўзбекистон Миллий университети

Ауанасова Алима Мусировна
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Қозогистон давлат тарихи институти

Бегалинова Калимаш Капсамаровна
фалсафа фанлари доктори (DSc), профессор,
Қозогистон Миллий университети

Хайдаров Муродилла Махмуталиевич
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Ўзбекистон Миллий университети

Тожибоев Музаффар Турдибоевич
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
ИИВ Академияси

Алиева Лале
тарих фанлари доктори (DSc),
Озарбайжон давлат университети

Саипова Камола Давляталиевна
тарих фанлари доктори (DSc), доцент,
Ўзбекистон Миллий университети

Исмаилова Алмаз
тарих фанлари доктори (DSc),
Догистон мустақил университети

Иноятова Диларам Маниглиевна
Тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Ўзбекистон Миллий университети

Таниева Гулдона Мамановна
тарих фанлари доктори (DSc), доцент,
Низомий номидаги Ўзбекистон Миллий педагогика университети

Дорошенко Татьяна Ивановна
тарих фанлари номзоди, доцент,
Ўзбекистон Миллий университети

Бабаджанова Нодира Абдуллаевна
тарих фанлари номзоди, доцент,
Ўзбекистон давлат жаҳон
тиллари университети

Ширванова Тарана Амирага кызы
тарих фанлари номзоди, доцент,
Азербайдон давлат
иқтисодиёт университети

Мирзалиев Улуғбек Бегмурзаевич
тарих фанлари бўйича фалсафа
доктори (PhD), Гулистон
давлат педагогика институти

Нуруллаева Шоира Кушназаровна
тарих фанлари номзоди, доцент,
Урганч давлат университети

Курбанов Бахтияр Журабаевич
тарих фанлари бўйича фалсафа
доктори (PhD),
Наманган давлат университети

Ҳакимова Шоира Сағдуллаевна
тарих фанлари бўйича фалсафа
доктори (PhD), UBS Тошкент филиали

Толибоева Нодира Одилжоновна
тарих фанлари бўйича фалсафа
доктори (PhD), доцент, Ўзбекистон
жаҳон тиллари университети
Масъул котиб

Теймураз Ахалмосулишвили
тарих фанлари номзоди, профессор,
Телави давлат университети

Джоробекова Айнур Эшимбековна
тарих фанлари номзоди, профессор,
Қозоғистон дипломатия академияси

Рахмонқулова Зумрад Бойхуразовна
тарих фанлари номзоди, доцент,
Ўзбекистон Миллий университети

Исаков Баҳадир Нигматуллаевич
тарих фанлари номзоди, доцент,
Ўзбекистон давлат жаҳон
тиллари университети

Холмуродов Дилшод Рашидович
тарих фанлари бўйича фалсафа
доктори (PhD), Жиззах давлат
педагогика университети

Юсупов Аҳмеджон Шоназарович
тарих фанлари бўйича фалсафа
доктори (PhD), доценти
Urganch davlat universiteti

Тиллажаева Хуршида Джумаваевна
тарих фанлари бўйича фалсафа
доктори (PhD),
Тошкент давлат техника университети

Одилов Аброр Анварович
тарих фанлари номзоди, доцент,
Ўзбекистон Миллий университети
Масъул котиб

Исоқов Бахтиёр Робидинович
тарих фанлари номзоди, доцент,
Наманган давлат университети

Тўхтабасв Аъзамжон Шарипхўжаевич
тарих фанлари бўйича фалсафа
доктори (PhD), доцент,
Наманган давлат университети

Халмуратов Бахтиёр Режавалиевич
тарих фанлари бўйича фалсафа
доктори (PhD), доцент,
Наманган давлат университети

Алимардонов Отабек Қудратович
тарих фанлари бўйича фалсафа
доктори (PhD), доценти
Ўзбекистон Миллий университети

Турсунова Юлдуз Бобоқулловна
тарих фанлари бўйича фалсафа
доктори (PhD),
ЎзР. ФА. Тарих институти

Азаматова Гулмира Байирбековна
тарих фанлари бўйича фалсафа
доктори (PhD),
Jizzax davlat pedagogika universiteti

Каримжонов Жасурбек Мухторжонович
тарих фанлари бўйича фалсафа
доктори (PhD),
Ўзбекистон Миллий университети

МУНДАРИЖА | СОДЕРЖАНИЕ | CONTENT


1. Bahodir Isakov O‘ZBEKISTONDAGI QOZOQ ETNOSI TARIXINI O‘RGANISHNING NAZARIY- METODOLOGIK ASOSLARI.....	5
2. Abduvali Berdiyev, Soatqulov Islom XIVA XONLARI VA USMONLI SULTONLARI O‘RTASIDAGI YOZISHMALAR: DIPLOMATIK MAKTUBLAR TILI VA USLUBI.....	10
3. Пётр Чублук НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ИСТОРИИ ГРЕКО-МАКЕДОНЦЕВ НА ТЕРРИТОРИИ СРЕДНЕЙ АЗИИ ПРИ СЕЛЕВКИДАХ.....	14
4. Shahlo Ubaydullayeva O‘ZBEKISTON TIBBIYOTIDA XOTIN-QIZLAR FAOLIYATI VA ONA-BOLA SALOMATLIGINI MUHOFAZA QILISH MUAMMOLARI (XX ASRNING IKKINCHI YARMI MISOLIDA).....	22
5. Mirhomid Mirakbarov O‘ZBEKISTON GEOLOGIYASI TARIXIDA MURUNTOV OLTIN KONINING KASHF ETILISHI VA MAMLAKATIMIZ SANOATIDA TUTGAN O‘RNI.....	28
6. Mirjalol Abdullayev SHAYBONIYLAR DAVRIDA MUKOFOTLASH VA JAZOLASH TIZIMI (“MUSAXXIR AL- BILOD” ASARI MISOLIDA).....	35
7. Abdillajon Pazilov BENJAMIN FRANKLINNING IQTISODIY VA FALSAFIY QARASHLARI.....	41
8. Mashhura Burxanova ROSSIYA IMPERIYASINING TURKISTON O‘LKASIDAGI STRATEGIK MAQSADLARI VA UNI AMALGA OSHIRISH MEKANIZMLARI.....	46
9. Равшан Хомитов ЎЗБЕКИСТОНДАГИ ЭТНОСЛАРАРО МУНОСАБАТЛАРДА РЕСПУБЛИКА ҚОЗОҚ МИЛЛИЙ МАДАНИЙ МАРКАЗИНИНГ ЎРНИ.....	51
10. Iqbol Jabbarova РАХТАЧИЛИКНИ RIVOJLANTIRISH YO‘LIDA: QASHQADARYO IRRIGATSIYA TIZIMINING BOSHLANG‘ICH TRANSFORMATSIYASI (1930–1940-y.).....	57
11. Rabiyajon Ibragimova QUYI AMUDARYO HUDUDIDA ANTIK DAVR SUG‘ORISH INSHOOTLARI.....	64
12. Gulrux Fayzullayeva, Shoira Nurullayeva AL XORAZMIY HAQIDA.....	68



Mashhura Burxanova,
Namangan davlat universiteti,
O'qituvchi

ROSSIYA IMPERIYASINING TURKISTON O'LKASIDAGI STRATEGIK MAQSADLARI VA UNI AMALGA OSHIRISH MEXANIZMLARI

For citation: Mashhura Burkhanova. STRATEGIC GOALS OF THE RUSSIAN EMPIRE IN THE TURKISTAN REGION AND THE MECHANISMS FOR THEIR IMPLEMENTATION. Look to the past. 2026, vol. 9, issue 4.

 <http://dx.doi.org/10.5281/zenodo.19846100>

ANNOTATSIYA

Maqolada Rossiya imperiyasining hukmron doiralari tomonidan O'rta Osiyoni bo'ysundirish, mustamlakaga aylantirish hamda harbiy-ma'muriy choralarni faol, tajovuzkorona amalga oshirganligi, qolaversa, Rossiya manfaatlari uchun xizmat qiluvchi temir yo'llar qurish orqali o'lkani xom-ashyo bazasiga aylantirish bo'yicha ilmiy izlanishlarni xronologik tartibda tahlil qilishga qaratgan.

Kalit so'zlar: Rossiya imperiyasi, strategik maqsad, xom-ashyo bazasi, harbiy va siyosiy barqarorlik, iqtisodiy manfaat, harbiy vazirlik, sanoat va qishloq xo'jaligi, O'rta Osiyo temir yo'li, ijtimoiy-iqtisodiy munosabatlar, sanoat korxonolari, aloqa yo'llari vazirligi.

Бурханова Машхура,
Наманганский государственный университет,
Преподаватель

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЦЕЛИ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ В ТУРКЕСТАНСКОМ КРАЕ И МЕХАНИЗМЫ ИХ РЕАЛИЗАЦИИ

АННОТАЦИЯ

В статье анализируются в хронологическом порядке научные исследования, посвященные тому, как правящие круги Российской империи осуществляли подчинение Средней Азии, превращение её в колонию, активно и агрессивно проводили военно-административные меры, а также посредством строительства железных дорог, служивших интересам России, превращали регион в сырьевую базу.

Ключевые слова: Российская империя, стратегическая цель, сырьевая база, военная и политическая стабильность, экономическая выгода, военное министерство, промышленность и сельское хозяйство, Среднеазиатская железная дорога, социально-экономические отношения, промышленные предприятия, министерство путей сообщения.

Mashhura Burkhanova,
Namangan State University,
Teacher

STRATEGIC GOALS OF THE RUSSIAN EMPIRE IN THE TURKISTAN REGION AND THE MECHANISMS FOR THEIR IMPLEMENTATION

ABSTRACT

The article is aimed at analyzing, in chronological order, scholarly studies on how the ruling circles of the Russian Empire carried out the subjugation of Central Asia, turned it into a colony, actively and aggressively implemented military-administrative measures, and, through the construction of railways serving Russian interests, transformed the region into a raw-material base.

Index Terms: Russian Empire, strategic goal, raw material base, military and political stability, economic interests, Ministry of War, industry and agriculture, Central Asian Railway, socio-economic relations, industrial enterprises, Ministry of Communications (Ministry of Transport Routes).

Dolzarbligi:

XIX asr o'rtalariga kelib Rossiya imperiyasining hukmron doiralari O'rta Osiyoni bo'ysundirish, mustamlakaga aylantirish bo'yicha harbiy-ma'muriy choralarini faol hamda tajovuzkorona amalga oshirgan pallada rus hukumati Kaspiy va Qora dengizlardan Tinch va Shimoliy Muz okeanlarigacha bo'lgan ulkan hududda hukmronlik qilib turgan edi. Rossiya imperiyasining boyligini ko'paytirishga hizmat qiladigan Uzoq Sharq hamda bepoyon Sibirni Rossiya imperiyasi va savdo sanoat doiralari o'zlashtirish qolaversa rivojlantirish bo'yicha harajatlar, tashkiliy choralar ustida bosh qotirmay, bu yerda mustahkamroq ildiz otishga, shuningdek, tayyor boyliklar (o'rmon, mo'yna, baliq va h.k.)dan foydalanishga imkon qadar harakat qildilar. XIX asrning ikkinchi yarmi – XX asr boshlarida dunyo siyosiy qiyofasini o'zgartirishga sabab bo'lgan, tarixiy jarayonlar jadal kechgan Turkiston o'lkasi aholisining iqtisodiy hayotida chuqur tarkibiy o'zgarishlar yuz bergan hudud sifatida tadqiqotchilarning diqqat markazida alohida o'rin turadi.

Metodlar:

Maqolada umumqabul qilingan ilmiylik, tarixiylik, qiyosiy tahlil usullaridan foydalanilgan.

Tadqiqot natijalari:

Turkistonning Rossiya imperiyasi tomonidan bosib olinishining bosh siyosiy, strategik maqsadi bu yerda, Hindiston tomon siljib borish uchun tegishli sharoitlarni barpo etish bo'lgani holda, butun O'rta Osiyoning Harbiy strategik ahamiyati qolaversa, ulkan boyliklari haqida yaxshi ma'lumotga ega bo'lgan imperiya oliy doiralari, bu yerda o'z hukmronliklarini mustahkamlashga qaror qildilar. Buning uchun esa, kuchli armiya va keng tarmoq otgan polisiya tizimidan tashqari, rus umuman, xristian aholidan iborat ishonchli tayanchni yaratish kerak edi. Rossiya imperiyasining Turkistondagi agrar siyosatidan ko'zlagan asosiy va bosh maqsadi o'lkani Rossiya manfaatlari uchun hizmat qiluvchi xom-ashyo bazasiga aylantirish va eng serhosil yerlar joylashgan hududlarga rus dexqonlarini keltirib o'rnashtirish edi. Shuningdek, Rossiya imperiyasi yer suv munosabatlari O'rta Osiyoda o'z hukmronligini mustahkamlash va uning imkoniyatlaridan o'z manfaatlari yo'lida foydalanishni ko'zda tutgan edi.

Chor hukumati va kapitalistlar o'lka boyliklarini butunlay qo'lga kiritish va o'z maqomini mustahkamlash maqsadida temir yo'llar qurishga astoydil kirishdilar. Bu o'rinda shuni aytish lozimki, o'lkada temir yo'llar qurish g'oyasi Chor hukumati xonliklarni bosib olishidan oldinroq ko'tarilib, turli fikr-mulohazalar bayon etilgan edi. Chamasi xonliklarning bosib olinishiga ishonch qat'iy bo'lganligi uchun bu masala oldindan o'rtaga tashlangan. Chunonchi, 1854, 1856, 1857 va 1858-yillarda temir yo'llar qurish bo'yicha loyihalar tayyorlangan [5. B.259]. Garchand temir yo'l dastavval harbiy maqsadlarda qurilgan bo'lsa-da, o'lkani xom ashyo manbai va tayyor mahsulotlar bozoriga aylantirishda muhim rol o'ynadi. Ammo uning o'ziga xos kamchiliklari mavjud edi.

Avvalambor, temir yo‘l Kaspiy dengizidan boshlanganligi uchun o‘lkani Rossiyaning markaziy joylari bilan bog‘lanishni qiyinlashtirdi. U aylanma yo‘l bo‘lganligi uchun ko‘p vaqt va qo‘shimcha mablag‘ sarflashni talab qilgan. Tovarlar yo‘llarda uzoq saqlanishi natijasida ularning sifati birmuncha pasayib, tannarxi oshgan [6. B.260]. Shu bilan birga, Toshkentdan o‘tadigan bo‘ljak temir yo‘l yo‘nalishi masalasida mahalliy tadbirkorlar hamjamiyatlari manfaatlarining muayyan to‘qnashuvi ham yuzaga chiqdi. Xususan, Qo‘qon savdo va sanoat kapitali vakillari 1898-yilda Turkistonga tashrifi munosabati bilan Aloqa yo‘llari vaziri knyaz M.I.Xilkovga ma‘ruza xati taqdim etib, Orenburg–Toshkent temir yo‘lini qurish Farg‘ona viloyatining iqtisodiy manfaatlariga eng to‘liq javob berishini asoslab berdilar.

Mazkur yozuvda shunday deyilgan edi: “Farg‘ona viloyatining ko‘p millionli pul aylanmalari asosan jamlangan Qo‘qon shahrining savdo va sanoat tabaqasi Farg‘onadan eksport qilinadigan va Farg‘onaga import qilinadigan barcha yuklar nihoyatda aylanma yo‘l bilan tashilayotgani, ustiga-ustak bu yo‘l dengiz orqali uzilib qolayotgani sababli katta noqulayliklarni his qilmoqda. Sohil bo‘yidagi dengizlar, jumladan Petrovsk kabi portlar yaqinida qishda muzlab qoladi. O‘tgan yili Krasnovodskda yuklarning tiqilib qolishi, shuningdek Amudaryo ko‘prigining shikastlanishi tufayli yuzaga kelgan yuklar kechikishi mahalliy savdoga behisob zarar yetkazdi. Toshkent–Orenburg temir yo‘lining eng qisqa yo‘l sifatida qurilishi yuqorida sanab o‘tilgan barcha qiyinchiliklarni bartaraf etadi. Turkiston o‘lkasi, ayniqsa Farg‘ona, Shimoldan keltiriladigan arzon don mahsulotlari uchun sotuv bozoriga aylanadi, shundan so‘ng Turkiston yerlarining katta qismi paxta kabi qimmatli ekinlarni yetishtirishga ajratilishi mumkin bo‘ladi” [3. B.19].

O‘rta Osiyo temir yo‘lining harbiy-strategik ma‘noda ahamiyati shundan iborat ediki, avvalambor, u O‘rta Osiyoni, Kaspiy dengizining sharqiy qirg‘oqlarini himoya qilishda katta rol o‘ynadi. Temir yo‘l imperiyaning Kavkazortidagi siyosiy mavqeini mustahkamladi. O‘rta Osiyoni Afg‘oniston va Erondan ajratib turgan barcha chegara hududlarida harbiy garnizonlar qo‘yilishi rus hukumatining Angliya bilan munosabatlarda xotirjamlikka erishishiga sabab bo‘ldi.

O‘lkada ilk temir yo‘lning qurilishi qishloq xo‘jaligining yetakchi tarmog‘i bo‘lgan paxtachilikda katta o‘zgarishlar ro‘y berishiga turtki bo‘ldi. Paxtachilik O‘rta Osiyo temir yo‘li o‘tkazilmasdan ilgari ham o‘lka qishloq xo‘jaligining yetakchi tarmog‘i edi, biroq Rossiya bilan qulay zamonaviy savdo yo‘llarining mavjud emasligi natijasida keng rivojlangan soha bo‘la olmagan edi. Temir yo‘lning qurilishi natijasida Turkistonda g‘alla maydonlari kamayib, uning o‘rniga paxta ekiladigan maydonlar ko‘paydi. 1888-yilda Turkistonda 68490 desyatina yerga paxta hosili ekilgan bo‘lsa, O‘rta Osiyo temir yo‘lining qurilishi tugallangan 1898-yilga kelib esa, paxta ekiladigan maydonlar hajmi 138078 desyatina ga yetdi. O‘lkadan Rossiyaga asosan paxta va paxta mahsulotlari, pilla va ipak, shoyi, jun kabi tabiiy-xomashyo resurslari tashib ketilgan Rossiyadan esa turli manufaktura buyumlari, tayyor fabrika mahsulotlari Turkistonga kirib kelgan. Arzon sanoat mahsulotlarining kirib kelishi o‘lkada shu davrgacha ahamiyatli bo‘lgan hunarmandchilik mahsulotlariga bo‘lgan talabning sezilarli darajada kamayishi, ushbu soha vakillarining esa ishsizlanib qolishiga olib kelgan.

O‘lkada paxta yetishtirishning ko‘payishi o‘z navbatida bu yerda yetishtiriladigan donli va boshqa ekinlar maydonining qisqarishiga olib kelgan. Turkistonda g‘alla taqchilligiga yo‘l qo‘yish esa og‘ir oqibatlariga olib kelishi mumkinligi 1892 va 1893-yillarda kuzatilgan. Ushbu yillarda Farg‘ona viloyati va Toshkent uyezdlariga katta daromad ilinjida ko‘plab g‘alla maydonlariga paxta ekilganligi oqibatida g‘alla taqchilligi yuzaga kelib, unning narxi misli ko‘rilmagan darajada oshib ketgan edi. Oddiy unning bir pudi 2 rubldan sotilgan, Marg‘ilonda oddiy undan pishirilgan nonning bir funti 10 kopekgacha ko‘tarilib ketgan edi [10. B.4]. Kaspiyorti temir yo‘li qurilishini davom ettirish maqsadida ko‘pgina xususiy tadbirkorlar, turli kompaniyalar, shuningdek, aksionerlik jamiyatlari rus hukumatiga murojaat qilishdi. Masalan, 1884-yilning oxirida Gromov, Lavrov, Korf singari toshkentlik savdogarlar xuddi shunday taklif bilan chiqishdi. Biroq, ularning takliflari rad etilgan edi [2. B.19].

Shunga qaramasdan, o‘zining sanoat ehtiyojlarini o‘lka boyliklari hisobiga qondirish maqsadida imperiya hukumati paxtachilikka katta e‘tibor qaratgan edi. Paxta yetishtirishning rivojlanishi o‘z navbatida paxtani qayta ishlash bilan bog‘liq sanoat korxonlari sonining oshishiga

olib kelgan. Agar 1880-yilda paxtachilikning markazi bo'lmish Farg'ona viloyatida 2 ta paxta tozalash zavodi bo'lsa, 1901-yilda ularning soni 100 taga yetgan [1. B.147]. O'rta Osiyo temir yo'li mahsulotlarni tashish tannarxini pasaytirish bilan birga, nafaqat o'lkadagi ichki savdo aloqalarini mustahkamladi, balki Rossiya bilan Turkiston o'lkasidagi savdo aloqalarining ham jonlanishiga olib keldi. O'lkadan Rossiyaga asosan paxta va paxta mahsulotlari, pilla va ipak, shoyi, jun kabi tabiiy-xomashyo resurslari tashib ketilgan Rossiyadan esa turli manufaktura buyumlari, tayyor fabrika mahsulotlari Turkistonga kirib kelgan. Arzon sanoat mahsulotlarining kirib kelishi o'lkada shu davrgacha ahamiyatli bo'lgan hunarmandchilik mahsulotlariga bo'lgan talabning sezilarli darajada kamayishiga olib kelgan.

Temir yollar qurilishi, harakat tartibining o'sib borishi va tashiladigan yuklar hajmining ko'payishi joylarda qudratli ta'mirlash bazasini vujudga keltirishni talab qilardi. Temir yo'li yoqasida ularga xizmat ko'rsatadigan ustaxona va depolar qurila boshlandi. 1882-yilda Qizil Arvot vagon-ta'mirlash, 1900-yilda Toshkent va Krasnovodsk ustaxonalari ishga tushirildi. Ishchilar safida xotin-qizlar ham bo'lgani haqida ma'lumotlar bor. O'zbek ayollaridan asosan, sanoatning pilla quritish va qurt urug'i olish tarmoqlarida foydalanilgan. Pilla quritish fabrikalarida ayollar 56,5 foizni tashkil qilgan.

Xullas, 1914-yilda o'lkaning fabrika-zavod sanoatida 3672 ayol, shu jumladan, 2417 o'zbek ayoli ishlagan. Kapitalistlar qurilish ishlarida arzon ishchi kuchiga ehtiyoj sezgan. Shuning uchun ham podshoh ma'muriyati o'lkada chet el fuqarolarining ish izlab kelishiga to'sqinlik qilmagan. Farg'ona vodiysiga faqat Qoshg'ardan 1904-yilda 14556 kishi, 1905-yilda 13337 kishi, 1907-yilda 25056 kishi, 1911-yilda 26463 kishi, 1912-yilda 27174 kishi ishlash uchun kelgan. Afg'oniston, Eron va Sharqiy Turkistondan ish qidirib kelgan kishilar pasportsiz yashab, amalda huquqsiz bo'lib qolgan edi. Ular qishloq xo'jalik mahsulotlarini qayta ishlash korxonalari, konlar va shaxtalar, qurilish hamda temir yo'lda qora ishchi bo'lib ishlar edi. 1914-yilda o'tkazilgan taftish natijalariga ko'ra, sanoat ishchilarining umumiy soni 49,5 ming kishi bo'lib, ulardan 25,5 ming kishi, ya'ni 51 foizi sanoatda, qolgan 24,4 ming kishi esa (49 foiz) temir yo'lda va temiryo'li ustaxonalarida ishlagan [7. B.280]. O'lkadagi ilk temir yo'li qurilishi Rossiya imperiyasining Turkiston o'lkasi orqali qo'shni davlatlar bilan olib boriladigan savdo aloqalarining kuchayishida ham katta ahamiyatga ega bo'ldi. Masalan, Rossiyaning Eron bilan bo'ladigan savdo aloqalari temir yo'li ishga tushirilishi munosabati bilan kuchayib, o'zaro savdo aylanmasi 1890–1899-yillarda 28,4 mln. rublni tashkil etdi. Vaholanki, 1862–1871-yillarda Rossiyaning Eron bilan savdo aylanmasi 5,9 mln. rubldan iborat bo'lgan edi, xolos [9. B.166]. Rossiya mustamlakachilik siyosatining asosini avvalambor, rus kapitalizmining iqtisodiy manfaatlarini himoyalash va ehtiyojlarini qondirish muammolarini hal qilish tashkil qilgan. Yuqorida qayd etilganidek, Rossiya kapitalizmi uchun Turkiston arzon xom ashyo manbai sifatida muhim ahamiyatga ega edi. Turkiston bilan Rossiya o'rtasida temir yo'li aloqasining o'rnatilishi dehqon xo'jaligining Umumrossiya bozori tasarrufiga tortilishini tezlashtirdi [8. B.281].

1898-yilga kelib, Samarqanddan Andijongacha bo'lgan, Toshkentga tarmoqlangan temir yo'li qurib bitkazildi va shu orqali paxta yetkazib berishda asosiy hudud bo'lgan Farg'ona vodiysi temir yo'li aloqasiga ulandi. Keyingi yili Zakaspiy harbiy temir yo'li O'rta Osiyo temir yo'li deb qayta nomlanib, Harbiy vazirlik tasarrufidan Aloqa yo'llari vazirligi (Transport vazirligi) ixtiyoriga o'tkazildi. Bunday holat ko'rinishidan, shu paytga kelib, yo'lining strategik ahamiyati saqlanib qolgan bo'lsa-da, uning tijoriy ahamiyati ustun bo'lib qolganini yana bir bor tasdiqlardi.

Shu bilan birga, O'rta Osiyo temir yo'li savdoning izchil rivojlanishi va Turkistonning Rossiya iqtisodiyotiga to'liq integratsiyalashuvi vazifalarini to'liq darajada hal eta olmas edi, chunki uning zaif tomonlari mavjud edi. Yo'lni saqlash uchun yuqori joriy xarajatlardan tashqari, tashish jarayonida ham sezilarli noqulayliklar bo'lgan: temir yo'li umumrossiya temir yo'li tarmog'i bilan bog'lanmaganligi sababli, yo'lovchilar ham, yuklar ham yo'lining bir qismini Kaspiy dengizi orqali – Krasnovodskdan Bakugacha dengiz yo'li bilan bosib o'tishga majbur bo'lganlar [4. B.36].

Rossiya sanoati tomonidan Turkiston paxtasi va boshqa qishloq xo'jaligi xomashyosiga bo'lgan talab, uni temir yo'llar tarmog'ini yanada rivojlantirish orqali qondirish mumkinligi sababli, xususiy kapitalistik tashabbusni darhol faollashtirdi. Samarqanddan Toshkentgacha temir yo'li

qurish bo'yicha xususiy konsessiya shartlarida birinchi iltimosnoma 1890-yilda Aloqa yo'llari vazirligiga kelgusida shu vazirlik rahbari bo'ladigan knyaz M.I.Xilkov tomonidan taqdim etildi. 1892–1893-yillarda Aloqa yo'llari vazirligiga Samarqanddan Qo'qongacha temir yo'l tarmog'ini qurish uchun konsessiya berish haqida uchta iltimosnoma kelib tushdi. Ulardan biri, general-leytenant Gluxovskiy tomonidan kiritilgan taklif, hukumat tomonidan 4,5 foiz kafolat bilan Samarqand–Qo'qon yo'lini ham o'z ichiga olgan Rossiya O'rta Osiyo temir yo'llari jamiyatini tashkil etishni nazarda tutgan edi.

Xulosa:

Temir yo'lining boshqa bir kamchiligi – uning yuk tashish imkoniyatining cheklanganligida edi. O'lkadan tashib ketilayotgan mahsulot hajmining tobora oshib borishiga qaramasdan, O'rta Osiyo temir yo'lida harakatlanuvchi tarkibning yetishmasligi, texnik va geografik sabablarga ko'ra, rels izlarining tez-tez ishdan chiqib, ta'mir talab qilinishi kabi nuqsonlar yo'lining imperiyaning tobora oshib borayotgan ehtiyojlariga javob bera olmasligiga olib kelayotgan edi. Qolaversa, temir yo'llarning qurilishi o'lka xalqlarining ijtimoiy hayotiga ham muayyan darajada ta'sir ko'rsatdi. Temir yo'l o'tgan hududlarda yangi shaharlar va aholi punktlarining paydo bo'lishi, ilgari aholi yashagan hududlarda iqtisodiy-ijtimoiy va madaniy hayotning jonlanishi, yangi yerlarning o'zlashtirilishi shular jumlasidandir.

Iqtiboslar/Сноски/References:

1. Аминов А.М. Экономическое развитие Средней Азии (колониальный период). – Ташкент: Госиздат Уз ССР, 1959. – С.147.
2. Ахмаджанова З.К. Железнодорожное строительство в Средней Азии и Казахстане. – Ташкент, 1965. – С.19.
3. Бочкарева И.Б. Частный капитал в процессе железнодорожного строительства в Туркестане (70-е гг. XIX – начало XX вв.) // Известия Алтайского гос. ун-та. Исторические науки и археология. – 2020. – №5 (115). С.19.
4. O'sha asar... – В.36.
5. Зиёев Х. Ўзбекистон – мустамлака ва зулм исканжасида (XIX аср иккинчи ярми – XX аср бошлари). – Тошкент: Шарк, 2006. – Б.259.
6. O'sha asar... – В.260.
7. Sodiqov H., Jo'rayev N. O'zbekiston tarixi 1-kitob. – Toshkent, 2011. – В.281.
8. O'sha asar... – В.282.
9. Чернов П.Н. К истории строительства железной дороги Ташкент-Оренбург. – С.166.
10. O'zR MDA. I-1 jamg'arma, 11-ro'yhat, 1308-ish, 4-varaq.

ЎТМИШГА НАЗАР

ВЗГЛЯД В ПРОШЛОЕ
LOOK TO THE PAST

Editorial staff of the journals of www.tadqiqot.uz

Tadqiqot LLC the city of Tashkent,
Amir Temur Street pr.1, House 2.

Web: <http://www.tadqiqot.uz/>; Email: info@tadqiqot.uz

Phone: (+998-94) 404-0000

Контакт редакций журналов. www.tadqiqot.uz

ООО Тадқиқот город Ташкент,
улица Амира Темура пр.1, дом-2.

Web: <http://www.tadqiqot.uz/>; Email: info@tadqiqot.uz

Тел: (+998-94) 404-0000