

## BUXORO AMIRLIGIDA TEMIR YO'L INFRATUZILMASI VA IQTISODIY INTEGRATSIYA

**Annotatsiya.** Maqolada XIX asr oxiri – XX asr boshlarida Buxoro amirligi hududida temir yo'l infratuzilmasining shakllanishi, uning mahalliy iqtisodiyot, savdo aloqalari, xomashyo bozori va ichki hududlar integratsiyasiga ko'rsatgan ta'siri tahlil qilinadi. Tadqiqotda Zakaspiy – O'rta Osiyo temir yo'li, Chorjo'y – Samarqand yo'nalishi, Yangi Buxoro (Kogon) – Eski Buxoro shaxobchasi, Kogon – Qarshi – Kitob va Termiz yo'nalishlari iqtisodiy tarix nuqtayi nazaridan yoritiladi. Shuningdek, temir yo'l qurilishi natijasida savdo markazlari, bojxona tartiblari, paxta xomashyosi tashuvi, mahalliy tadbirkorlik va bozor munosabatlaridagi o'zgarishlar baholanadi. Muallif temir yo'lni faqat texnik yangilik sifatida emas, balki amirlikning iqtisodiy makonini qayta tashkil etgan tarixiy omil sifatida talqin qiladi.

**Tayanch so'zlar:** Buxoro amirligi, temir yo'l, Kogon, Qarshi, Kitob, Termiz, iqtisodiy integratsiya, savdo, paxta, transport infratuzilmasi, Rossiya imperiyasi.

## ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА И ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ИНТЕГРАЦИЯ В БУХАРСКОМ ЭМИРАТЕ

**Аннотация.** В статье анализируется формирование железнодорожной инфраструктуры в Бухарском эмирате в конце XIX – начале XX века и её влияние на местную экономику, торговые связи, сырьевой рынок и интеграцию внутренних регионов. Особое внимание уделяется Закаспийской железной дороге, линиям Чарджуй – Самарканд, Новая Бухара – Старая Бухара, Каган – Карши – Китаб и Термез. Железная дорога рассматривается не только как техническое новшество, но и как фактор экономической трансформации эмирата.

**Ключевые слова:** Бухарский эмират, железная дорога, Каган, Карши, Китаб, Термез, экономическая интеграция, торговля, хлопок, транспортная инфраструктура, Российская империя.

## RAILWAY INFRASTRUCTURE AND ECONOMIC INTEGRATION IN THE EMIRATE OF BUKHARA

**Abstract.** The article analyzes the formation of railway infrastructure in the Bukhara Emirate in the late nineteenth and early twentieth centuries and its impact on local economy, trade relations, raw material markets and regional integration. The study examines the Trans-Caspian railway, the Chardzhui-Samarkand section, the New Bukhara-Old Bukhara branch, and the Kagan-Karshi-Kitab and Termez lines. The railway is interpreted not merely as a technical innovation, but as a historical factor that reorganized the economic space of the emirate.

**Keywords:** Emirate of Bukhara, railway, Kagan, Karshi, Kitab, Termez, economic integration, trade, cotton, transport infrastructure, Russian Empire.

**Kirish.** XIX asrning ikkinchi yarmi va XX asr boshlarida Buxoro amirligi siyosiy jihatdan Rossiya imperiyasiga qaram holatga tushgan bo'lsa-da, uning ichki iqtisodiy tizimi, savdo an'analari va hududlararo aloqalari uzoq vaqtgacha an'anaviy shakllar asosida saqlanib qoldi. Amirlikning Zarafshon vohasi, Qashqadaryo, Surxon vohasi, Chorjo'y, Karki va sharqiy hududlari o'rtasidagi iqtisodiy munosabatlar asosan karvon yo'llari, daryo transporti, bozorbop mahsulotlar almashinuvi va mavsumiy savdo harakati orqali amalga oshirilgan. Biroq Rossiya imperiyasi

52 tomonidan mintaqaga sanoat mahsulotlari kiritilishi va xomashyo, ayniqsa paxtaga bo'lgan talabning ortishi transport masalasini strategik darajaga olib chiqdi.

Temir yo'l qurilishi amirlik hayotida ikki yoqlama mazmunga ega bo'ldi. Bir tomondan, u ichki bozorlarning jonlanishi, savdo mahsulotlari tashuvining tezlashishi, ayrim hududlarning iqtisodiy faollashuvi va yangi xo'jalik tarmoqlarining paydo bo'lishiga xizmat qildi. Ikkinchi tomondan, temir yo'l imperiya manfaatlariga bo'ysundirilgan iqtisodiy mexanizm bo'lib, xomashyoni tez va arzon olib chiqish, tayyor sanoat mahsulotlarini esa ichki bozorlarga olib kirish imkonini yaratdi. Shu bois Buxoro amirligidagi temir yo'l infratuzilmasi masalasini faqat "taraqqiyot belgisi" sifatida emas, balki mustamlakachilik iqtisodiy siyosati bilan bog'liq murakkab tarixiy jarayon sifatida tahlil qilish zarur.

Maqolaning dolzarbligi shundaki, Buxoro amirligida temir yo'l tarmoqlarining paydo bo'lishi mahalliy jamiyatning iqtisodiy geografiyasini o'zgartirdi. Kogon, Chorjo'y, Karmana, Qarshi, Kitob va Termiz kabi hududlar yangi transport maydoniga tortildi. Bu jarayon savdo oqimlari yo'nalishini, mahsulot almashinuvi tezligini, bozor markazlarining mavqeini va mahalliy savdogarlar faoliyatini sezilarli darajada o'zgartirdi. Ayniqsa Buxoro-Qarshi yo'nalishi atrofidagi bahslar amirlik ichki iqtisodiy manfaatlar bilan imperiya siyosiy-iqtisodiy maqsadlari o'zaro kesishgan nuqtani ko'rsatadi.

**Adabiyotlar tahlili va metodologiya.** Mavzuni yoritishda "Turkiston to'plami" materiallari, Buxoro matbuoti namunalari, xususan "Buxoroyi sharif" va "Turon" gazetalariidagi xabarlar, shuningdek Rossiya imperiyasi Vazirlar Kengashi maxsus jurnallarida berilgan ma'lumotlar muhim manba bo'lib xizmat qiladi. Mazkur manbalarda temir yo'l qurilishi bo'yicha rasmiy qarashlar, iqtisodiy hisob-kitoblar, yo'nalish tanlashga oid munozaralar va mahalliy matbuot munosabati aks etgan.

Tadqiqotda tarixiylik, qiyosiy tahlil, manbashunoslik yondashuvi va muammoviy-tahliliy metodlardan foydalanildi. Temir yo'l qurilishi alohida texnik hodisa emas, balki iqtisodiy integratsiya, hududiy bog'lanish va imperiya iqtisodiy siyosatining tarkibiy qismi sifatida o'rganildi. Shu bilan birga, rasmiy imperiya manbalaridagi ma'lumotlar mahalliy matbuotdagi qarashlar bilan qiyoslandi. Bu usul temir yo'lning mahalliy jamiyat tomonidan qanday qabul qilinganini aniqlash imkonini beradi.

Ilmiy adabiyotlarda Buxoro amirligida temir yo'l qurilishi ko'pincha umumiy transport tarixi doirasida yoritilgan. Biroq uning ichki bozorlar, savdo yo'nalishlari va mahalliy ijtimoiy tabaqalar shakllanishiga ko'rsatgan ta'siri alohida muammo sifatida chuqurroq tadqiq etilishi lozim. Ushbu maqola ana shu bo'shliqni qisman to'ldirishga qaratilgan.

**Temir yo'l qurilishining iqtisodiy zarurati.** Rossiya imperiyasi O'rta Osiyoda mustahkam o'rtnashib olgach, mintaqaga iqtisodiy jihatdan uch asosiy vazifa yuklandi: xomashyo bazasi bo'lish, tayyor sanoat mahsulotlari uchun bozor vazifasini bajarish va harbiy-siyosiy nazorat uchun qulay kommunikatsion hududga aylanish. Buxoro amirligi ham mazkur tizimdan chetda qolmadi. 1868-yildan keyingi siyosiy qaramlik iqtisodiy qaramlikni chuqurlashtirdi. Temir yo'l esa bu jarayonning eng faol vositalaridan biriga aylandi.

Chorjo'ydan Amudaryogacha bo'lgan temir yo'l qismidan foydalanish 1887-yil 30-oktyabrdan boshlanganligi, keyinchalik Samarqandgacha bo'lgan qism qurilishi davom ettirilgani manbalarda qayd etiladi. Yo'lning umumiy uzunligi 345 vyorst deb belgilangan, Amudaryodan Samarqand bosh bekatigacha 16 ta bekat qurilgan. 1888-yil 15-mayda Samarqandgacha temir yo'lning ishga tushirilishi butun mintaqa transport tarixida muhim burilish bo'ldi [7; 8].

Temir yo'lning dastlabki ta'siri savdo oqimlarida ko'rindi. Avvallari mahsulot tashish arava, karvon yoki daryo transporti orqali amalga oshirilgan bo'lsa, temir yo'l yuk tashishni tezlashtirdi, xarajatlarni ma'lum darajada kamaytirdi va bozorlarni bir-biriga yaqinlashtirdi. Ayniqsa paxta, qorako'l, don, hunarmandchilik mahsulotlari, chorvachilik mahsulotlari va Rossiya sanoat mollari aylanishida temir yo'lning ahamiyati oshdi.

Shu bilan birga, iqtisodiy integratsiya bir tomonlama xarakter kasb etdi. Amirlik hududida ishlab chiqarilgan xomashyo asosan imperiya sanoat markazlariga yo'naltirilgan bo'lsa, tayyor mahsulotlar amirlik bozorlariga kirib keldi. Natijada mahalliy hunarmandchilik va an'anaviy

ishlab chiqarish ayrim sohalarda kuchli raqobatga duch keldi. Demak, temir yo‘l bir vaqtning o‘zida ham modernizatsiya vositasi, ham mustamlakachilik iqtisodiy tizimini chuqurlashtiruvchi omil bo‘ldi.

**Kogon, Qarshi va Termiz yo‘nalishlarining iqtisodiy ahamiyati.** Yangi Buxoro, ya‘ni Kogon temir yo‘l infratuzilmasining eng muhim tugunlaridan biriga aylandi. Eski Buxoro bilan Kogon o‘rtasidagi masofa qisqa bo‘lsa-da, bu yo‘nalish siyosiy, savdo va kommunikatsiya jihatidan katta ahamiyatga ega edi. 1901-yilda Eski Buxoro va Yangi Buxoro o‘rtasida temir yo‘l shaxobchasining tashkil etilishi poytaxtni imperiya transport tizimiga yanada bevosita bog‘ladi [2].

Kogon-Qarshi-Kitob yo‘nalishi atrofidagi bahslar temir yo‘l qurilishining iqtisodiy mazmunini yanada yaqqol ko‘rsatadi. Bir guruh mualliflar yo‘lni Samarqand orqali o‘tkazish tarafdori bo‘lgan bo‘lsa, boshqa qarashga ko‘ra, Buxoro orqali Qarshi tomon yo‘l tortish xarajat jihatidan arzon, iqtisodiy natija jihatidan esa foydaliroq deb baholangan. Buxoro-Qarshi yo‘nalishi Zarafshon va Qashqadaryo vohalarini bog‘lab, ikki hudud o‘rtasidagi mahsulot almashinuvini kuchaytirishi kutilgan [1].

“Buxoroyi sharif” va “Turon” gazetalarida mazkur masala bo‘yicha bildirilgan fikrlar mahalliy matbuot temir yo‘lni iqtisodiy taraqqiyot vositasi sifatida ko‘rganini ko‘rsatadi. Xususan, temir yo‘l Buxorodan o‘tsa, Rossiyadan keladigan sanoat mollari arzonlashishi, turli hududlardan savdogarlar Buxoroga kelishi, bekatlar atrofida savdo va ziroatchilik rivojlanishi, Afg‘oniston va Hindiston bilan bog‘lanish istiqbollari paydo bo‘lishi ta‘kidlangan [1; 2; 4].

Kogon-Qarshi-Kitob yo‘nalishining 1915-yilda foydalanishga topshirilishi Qashqadaryo vohasini temir yo‘l tizimiga tortdi. Manbalarda 1915-yilning o‘zidayoq Qashqadaryo vohasida yetishtirilgan paxta mahsulotlarini tashish boshlanganligi qayd etiladi. Bu holat temir yo‘lning eng avvalo xomashyo tashuvi bilan bog‘liq vazifasini ko‘rsatadi [14]. Termiz yo‘nalishining 1916-yilda yakunlanishi esa Surxon vohasi va janubiy chegaralar iqtisodiy-siyosiy ahamiyatini oshirdi [9].

**Mahalliy iqtisodiyotdagi o‘zgarishlar va ijtimoiy oqibatlar.** Temir yo‘l qurilishi natijasida bekatlar atrofida yangi iqtisodiy muhit shakllandi. Kogon, Chorjo‘y, Karmana kabi markazlarda rus manzilgohlari, texnik xizmat ko‘rsatish punktlari, omborlar, savdo obyektlari va ma‘muriy idoralar paydo bo‘ldi. Bu esa mahalliy aholining an‘anaviy turmush tarzi bilan yangi industrial-transport madaniyati o‘rtasida aloqalarni kuchaytirdi.

Mahalliy savdogarlar uchun temir yo‘l yangi imkoniyatlar yaratdi. Mahsulotlarni uzoq masofalarga tez yetkazish, Rossiya bozorlariga chiqish, sanoat mollari savdosida ishtirok etish, bekatlar atrofidagi savdo tizimidan foydalanish imkoniyatlari kengaydi. Shu bilan birga, imperiya kapitalining kuchayishi mahalliy savdogarlarni kuchli raqobat muhitiga olib kirdi. Natijada milliy burjuaziya elementlari shakllana boshlagan bo‘lsa-da, ular to‘liq mustaqil iqtisodiy kuchga aylanishi murakkab sharoitda kechdi.

Temir yo‘l iqtisodiy o‘zgarishlar bilan birga ijtimoiy tabaqalanishni ham tezlashtirdi. Transport tizimida ishlovchi texnik xodimlar, tarjimonlar, savdo vositachilari, yuk tashuvchilar, xizmat ko‘rsatuvchi qatlamlar paydo bo‘ldi. Pochta, telegraf, bojxona va temir yo‘l ma‘muriyati atrofida yangi kasbiy guruhlar shakllandi. Bu esa amirlik jamiyatining an‘anaviy tuzilmasiga yangi elementlarni olib kirdi. Biroq temir yo‘lning barcha ijobiy natijalari mustamlakachilik iqtisodiy munosabatlaridan ajralgan holda baholanishi mumkin emas. Temir yo‘l orqali olib chiqilgan xomashyo Rossiya sanoati manfaatlariga xizmat qildi. Mahalliy iqtisodiyotning eksport yo‘nalishi kuchayib, ichki ishlab chiqarish ehtiyojlaridan ko‘ra tashqi bozor talablariga moslashish jarayoni tezlashdi. Shu sababli Buxoro amirligidagi temir yo‘l infratuzilmasi “taraqqiyot” va “qaramlik” tushunchalari kesishgan murakkab tarixiy hodisadir.

**Xulosa qilib aytganda,** Buxoro amirligida temir yo‘l infratuzilmasining shakllanishi XIX asr oxiri – XX asr boshlaridagi eng muhim iqtisodiy jarayonlardan biri bo‘ldi. Chorjo‘y, Kogon, Karmana, Qarshi, Kitob va Termiz yo‘nalishlari amirlik hududlarini yangi transport tizimi bilan bog‘ladi. Natijada mahsulot tashuvi tezlashdi, bozorlar o‘rtasidagi aloqalar kengaydi, ayrim hududlar iqtisodiy jihatdan faollashdi.

Temir yoʻl qurilishi mahalliy savdo, paxta xomashyosi tashuvi, yangi kasbiy guruhlar va bekatlar atrofidagi iqtisodiy markazlarning shakllanishiga turtki berdi. Shu bilan birga, u Rossiya imperiyasining xomashyo siyosati va ichki bozorni egallash strategiyasi bilan chambarchas bogʻliq edi. Demak, temir yoʻl Buxoro amirligi iqtisodiy tarixida bir vaqtning oʻzida modernizatsiya omili ham, iqtisodiy qaramlikni chuqurlashtiruvchi vosita ham boʻlib xizmat qildi.

Mavzuni kelgusida oʻrganishda temir yoʻl bekatlari atrofida shakllangan shaharsozlik jarayonlari, mahalliy savdogarlar kapitali, paxta tashuvi statistikasi va Buxoro matbuotida transport modernizatsiyasi masalasining yoritilishi alohida tadqiqot obyekti boʻlishi mumkin.

### **Foydalanilgan adabiyotlar**

1. Ichki xabarlar // Buxoroyi sharif. 20-son. 1912-yil 3-aprel.
2. Mahalliy xabarlar. Buxoro temir yoʻli loyihasi // Buxoroyi sharif. 13-son. 1912-yil 26-mart.
3. Qarshi temir yoʻli // Turon. 13-son. 1912-yil 27-avgust.
4. Из Чарджуя // Туркестанский сборник. Том 461. – С. 169–170.
5. Железная дорога в Самарканд // Туркестанский сборник. Том 432. – С. 95–97.
6. История железнодорожного транспорта России. Т. 1. 1836–1917 гг. – СПб., 1994. – 336 с.
7. Литвинов В.П. Первая железная дорога в Средней Азии и ее охрана: историко-правовой аспект // Власть. 2021. № 04. – С. 240–246.
8. Особые журналы Совета министров Российской империи. 1909–1917 гг. / 1915 год. – М.: РОССПЭН, 2008. – 715 с.
9. Шульц. Бухара – Каршинский жел.-дор. путь // Туркестанский сборник. Том 508. – С. 156–157.