

ТЕМИР ЙЎЛ ҚУРИЛИШИ ВА ИЛК САНОАТ КОРХОНАЛАРИНИНГ ШАКЛЛАНИШИДАГИ ЎРНИ

Қобулов Эшболта Отамуратович,

Термиз иқтисодиёт ва сервис университети илмий ишлар ва инновациялар
проректори, тарих фанлари доктори, профессор.

Худойбердиев Ўткир,

Термиз иқтисодиёт ва сервис университети мустақил тадқиқотчи

Тилолов Файзулла,

Термиз иқтисодиёт ва сервис университети мустақил тадқиқотчи

Аннотация: Мазкур мақолада Ўрта Осиё (Бухоро амирлиги, Хива ва Қўқон хонликлари) ва Россия империяси ўртасидаги иқтисодий алоқаларнинг XVI-XVII асрлардан бошланганлиги, кейинроқ Туркистонга Россиядан темир йўл тармоқларининг тортилиши бу давлатлар ўртасида савдо алоқаларини ривожланишида ижобий ўрин тутган бўлсада, кейинчалик темир йўл тармоқлари тортилишининг ўлка иқтисодиётига зарарли томонлари ҳам кўрсатилган. Масалан, темир йўл тармоқларининг Туркистонга тортилиши ўлкада Россиянинг ҳарбий стратегик ва сиёсий мавқеини мустаҳкамлаган, бу эса ўз навбатида Туркистонни Россиянинг хом ашё базасига ва тайёр маҳсулотлар бозорига айланишига олиб келган.

Ўрта Осиё темир йўл бошқармаси Россия империяси ваколатига бўйсундирилган ва назорат қилинганлиги мақолада ёритилган.

Калит сўзлар: саноат, корхона, темир йўл, бозор, маҳсулот, тўқимачилик, хом ашё, савдо, маҳсулот, товар, табиат, иқлим.

Аннотация: В этой статье хорошо освещено экономические отношения Российской империи со Среднеазиатскими государствами (Бухарского эмирата, Кокандского и Хивинского ханства) которые имели начало XII-XVII веков. Позже строительство железной дороги между Россией и Туркестаном хотя имело ряд положительных сторон в развитии торговых отношений между ними, но показаны в статье и отрицательные стороны, которые не в пользу Туркестана. Например: проведение в Туркестан с России железной дороги усиливает в регионе политической и военно

стратегической мощи России, которые в свою очередь превращает Туркестан в сырьевую базу России впоследствии чего Туркестан превратился на базар готовой продукции.

Управление Среднеазиатской железной дороги полностью подчинялся и контролировался с Российской стороны. Всё это хорошо освещено в статье.

Ключевые слова: промышленность, предприятие, железная дорога, продукция, ткачества, сырьё, торговля, природа, климат.

Annotation: The beginning of yeconomic relations betweyen Central Asia (Yemirate of Bukhara, Khiva and Kokand Khanates) and the Russian Yempire in the 16th and 17th centuriyes, and in spite of a positive role of the introduction of railway lines from Russia to Turkestan in the development of trade relations betweyen these countriyes, the adverse reactions of the construction of railway networks to the country's yeconomy are also shown in this article. For yexample, the introduction of railway networks to Turkestan strengthened Russia's military strategic and political position in the country, which, in turn, led Turkestan to become Russia's raw material base and market for yend-products.

It gives an account for the fact that the Central Asian Railway Administration was subordinated and controlled by the Russian Yempire.

Key words: industry, yenterprise, railway, market, product, textile, raw material, trade, product, commodity, nature, climate.

Ўрта Осиёни забт этган Россия империяси учун бу ўлканинг моддий бойликлари, қулай иқлим шароити ва табиий-географик жойлашуви, Шарққа дарвоза бўлиб хизмат қилиши каби катта

имкониятларининг мавжудлиги муҳим ҳисобланар эди. Шу сабабли, бу даврда Россия ҳукмрон доиралари ва саноатчилари ўртасида ўзларининг Европа бозорларидаги рақобатга дош бера олмаётган маҳсулотларини Ўрта Осиё ва у орқали Шарқ мамлакатлари бозорларига чиқариш, ривожланаётган тўқимачилик саноати учун арзон хом ашё манбаига эга бўлиш, ўз муаммоларини ўзгалар ҳисобига зўрлик ва босқинчилик билан ҳал этиш кучайиб бораётганди. Мана шу каби мақсадларини амалга ошириш учун подшо Россияси Ўрта Осиё халқлари билан узоқ ва шиддатли жанглар олиб борди.

Ўлканинг катта имкониятлари, ер ости ва ер усти бойликларини метрополия манфаатларига мослаштириш жараёни бошланди. Бу жараён бир қанча босқичлар ва йўналишларда амалга оширилди. Айниқса, босиб олинган шаҳарлар ва қишлоқларда Россия империясининг ҳарбий бошқарув тизими ўрнатилди. Ана шундан сўнг, ўлка бойликларини ягона тизим ва узоқни кўзлаган режа асосида мунтазам ҳолда босқичма-босқич ташиб кетишга киришилди.

Ўрта Осиё ва Россия ўртасидаги савдо иқтисодий алоқалар мустамлакачиликдан олдин ҳам мавжуд бўлиб, улар асосан, от, туя карвонлари орқали амалга оширилган. Ўлка истило этилганидан кейин эса бу йўл билан алоқа қилиш Россия эҳтиёжлари учун етарли бўлмай қолди.

Бу пайтга келиб жаҳоннинг ривожланган давлатларида темир йўллар қурилиши кенг авж олган бўлиб, Россия ҳам бу жиҳатдан четда қолмади. Айниқса, мустамлака давлат билан империя ўртасидаги темир йўл жуда катта фойда келтириши табиий эди.

Миллий бойликлари беҳисоб, табиий шароити ғоятда қулай, арзон ишлаб чиқариш кучларига эга бўлган Туркистон ўлкасини фақат темир йўл воситасидагина ўзининг ҳақиқий мустамлакасига айлантириши мумкинлигини рус ҳукумати жуда яхши англади.

Биринчидан, темир йўл Туркистонда Россиянинг ҳарбий стратегик ва сиёсий мавқеини мустаҳкамлаши лозим эди.

Иккинчидан, ўлкани иқтисодий жиҳатдан батамом ўз манфаатларига бўйсундириш – уни Россиянинг хом ашё базаси ва тайёр маҳсулотлар бозорига айлантириш учун хизмат қилиши зарур эди. Ҳатто, Ўрта Осиёга темир йўлининг илк лойиҳаси 1856 йилдаёқ Алоқа йўллари Вазирлиги томонидан ишлаб чиқилган эди[1]. Буни шу каби далиллар билан келтириш мумкинки, темир йўллар қурилмасдан илгари ҳам Ўрта Осиёдан пахта ташиб кетиш йил сайин кучаётган ҳолат бўлиб, буни қуйидаги жараёндан ҳам билиш мумкин. Масалан, 1862 йилда пахта ҳажми 341000 пуд, 1864 йилда 464000 пуд, 1867 йилда 548000 пуд пахта хом ашёси ташқи бозорга чиқарилган.

1867 йилда Туркистон генерал-губернаторлиги ташкил қилинганидан кейин бу масала атрофида қизгин баҳс-мунозаралар авж олиб кетди. Тадқиқот ишларини олиб бориш учун турли хил экспедициялар уюштирилди, ўнлаб лойиҳалар ва таклифлар ишлаб чиқилди. Бу ишда нафақат рус ҳукумати, балки катта фойда иштиёқидаги йирик сармоядорлар ҳам жонбозлик кўрсатдилар.

Туркистоннинг биринчи генерал-губернатори фон К.П. Кауфман Ўрта Осиёни яхши биладиган генерал-майор Безносиковга 1873 йил 11 январда Россиядан Ўрта Осиёга борадиган йўлларни текшириб чиқишни топширди. Генерал-майор Безносиков топшириқни бажариб, Оренбург-Тошкент-Самарқанд линиясини маъқул деб топди[4].

Генерал-майор Безносиков тадқиқотларига асосланган ва Ўрта Осиё шароитидан воқиф бўлган генерал фон К.П.Кауфман 1875 йил март ойида Алоқа йўллари Вазири К.Посъетга ёзган мактубида Оренбург-Тошкент ёки Екауринбург-Тошкент йўналишида темир йўли қуриш зарурлигини билдиради. У қимматбаҳо пахтаси ва ипаги, иқтисодий шарт-шароитлари ва миллий бойликлари мўл бўлган бу ўлкага темир йўл ўтказиш фойдадан холи эмаслигини таъкидлаш билан бирга, бу йўлнинг сиёсий ва ҳарбий стратегик аҳамиятини кўрсатади. Жумладан, рус-инглиз рақобатининг кучайиб бораётганини қайд этиб, Россиянинг Ўрта Осиёда вақтинча

тинч эканлигини, балки 10 йилдан кейин бу ерга бўладиган ташқи хужумлардан сақланиш учун бутун бошли армия лозим бўлиши мумкинлигини билдиради[14].

1899 йилда Закаспий ҳарбий темир йўли Самарқанд-Андижон линиялари билан бирлаштирилди ва Ўрта Осиё темир йўли номини олди. Кейинчалик, Ўрта Осиё темир йўли деб ном олган дастлабки Закаспий темир йўлининг Красноводскдан-Тошкентгача узунлиги 1748 километр эди[2;Б.135].

Ўрта Осиёга темир йўл ўтказилиши Россия империяси ва мустамлака Туркистон тарихида янги даврни очиб берди, десак янглишмаймиз. Темир йўл мустамлакачи давлатга Ўрта Осиё бойликларидан фойдаланиш учун жуда катта имконият яратиб берди. Туркистон ўлкаси Россия учун қимматбаҳо пахта етиштириши, қурилажак бу йўл эса ўз ўрнида Оренбург ва Самара губерналаридан ўлкага арзон бугдой етказиб бериши лозим"[15].

Россия империясининг мақсади бу йўл орқали Волга ортида ғалла етиштириш салмоғини ошириши, Россия бозорларидан “ортиқча рақобатчи” ни четлаштириши, Туркистон эса “йирик пахта ва ипакчилик плантацияларига” айлантирилиши лозим эди.

Оренбург-Тошкент темир йўлининг қурилиши Туркистонда Россиянинг иқтисодий, сиёсий ва ҳарбий стратегик мавқеини мустаҳкамлади. Эндиликда, рус ҳукумати ўлканинг миллий бойликларини истаганича тасарруф қилиш, Туркистонга четдан тажовуз бўлган тақдирда етарлича ҳарбий куч ва қурол-яроғ киритиш, миллий-озодлик ҳаракати авж олган тақдирда эса темир йўл ишчилари ва ходимларидан ҳарбий куч сифатида фойдаланиш имкониятига эга бўлди. Шунингдек, Оренбург-Тошкент темир йўли қурилганидан сўнг Туркистондан ташиб кетиладиган пахта ва бошқа маҳсулотлар ҳажми бир неча баробар кўпайди[7;С.18-19].

Туркистоннинг биринчи генерал-губернатори генерал фон К.П. Кауфман рус ва чет эл саноатчилари учун қулай шароит яратиб беришга ҳаракат қилган. Айниқса, у ўлкага келган савдогарлар, саноатчилар,

тадбиркорлар ва иш юритувчиларни ҳар жихатдан қўллаб-қувватлаган. Қўрилган тадбирлар натижасида Европа типигаги дастлабки корхоналар Тошкентда иш бошлади. Масалан, 1867 йили муҳандис-технолог Н.В.Ульянов, Д.Касьянов, И.Яблонский, Н.П.Писаревский, О.И. Плавичскийлардан иборат ширкат томонидан Европа типигаги биринчи сув тегирмони қурилган. Тегирмон бир кеча-кундузда 720 пуд ун чиқарар эди. 1868 йил штабс капитан Какурин шундай тегирмоннинг иккинчисини ишга туширди. Бу тегирмонларнинг ишлаб чиқариш қуввати маҳаллий тегирмонларга нисбатан 25-30 баробар юқори бўлиб, оқибатда кўплаб маҳаллий тадбиркорлар ишсиз қолдилар.

XIX аср охири ва XX аср бошларида Бухоро амирлигида бошланган темир йулларнинг қурилиши халқаро алоқаларнинг ва транспорт хизмати турларининг купайишига шарт-шароит яратганди. Бу эса, темир йул тармоқларининг кенгайиши ижтимоий-иқтисодий соҳалар тараққиётида муҳим воқелик бўлди.

Бухоро амирлиги ҳудудидан ўтган Каспийорти ҳарбий темир йўли (1880-1899 йилларда қурилган, у 1899 йилдан Ўрта Осиё темир йўли номи билан аталган), Бухоро темир йўли (1914-1916 йилларда Янги Бухоро (ҳозирги Когон) шаҳридан Термизгача қурилган темир йўл), Ўрта Осиё темир йўлининг Бухоро бўлими (Янги Бухородан Эски Бухорогача 12 километрли темир йўл; 1900-1901 йиллар оралиғида қурилган) қурилиши амирлик саноат тараққиётига муҳим таъсир кўрсатган.

Ўзбекистон ва Россиядаги архивларда Бухоро амирлиги ҳудудида темир йўллар қурилиши тўғрисида муҳим маълумотлар сақланиб қолingan. Шундай архив ҳужжатларининг бирида[8] амирлик ҳудудида темир йўлнинг қурилиш лойиҳаси ва темир йўл қурилишига жалб қилинган фирма ва ширкатлар, сунъий иншоотлар қуриш лойиҳалари: кўприклар, қувурлар, йўлларнинг техник ҳолати ва чизмалари, яшаш манзилгоҳларини жойлаштириш схемалари, қурилиш материалларини етказиб бериш бўйича масъул завод ва ширкатлар

билан тузилган шартномалар, қурилиш материалларини қабул қилиш сертификатлари, бош муҳандиснинг қурилиш ишлари бориши тўғрисидаги ҳисоботлари, қурилиш учун ажратилган ерларни сув билан таъминлаш, қурилиш ва йўл ишчиларини ёллаш, уларни озиқ-овқат, кийим-кечак, иш анжомлари билан таъминлаш тўғрисидаги битимлар ўрин олган.

1886 йил 18 ва 22 апрел кунлари Вазирлар Қўмитаси Каспийорти темир йўлининг янги тармоғини қуришни муҳокама қилди ва уни то Самарқандга қадар давом эттиришга қарор қабул қилди ва ўша қарор асосида темир йўл қурилиши бошланиб, у 1888 йили тугалланди[19]. Янги темир йўл “Каспийорти ҳарбий темир йўли” деб аталди. Ушбу темир йўл тармоғининг бир қисми Чоржуй станциясигача етказилган[9;Р.101]. Каспийорти темир йўли жами 18 та станциядан иборат бўлиб, у 12 йил мобайнида қурилиб ишга туширилган. Аммо, Амударёдан Самарқандгача бўлган масофадаги темир йўл тармоғини қуришда Бухоро амирлиги ҳудудидан ўтишини инобатга олиб, темир йўлни қуриш, ер ва сувлардан бир хил фойдаланиш мақсадида 1885 йил 25 июнда Қарши шаҳрида Бухоро амири билан Туркистон генерал-губернатори ўртасида дўстона келишув имзоланган.

XX аср бошларига келиб, империя олдида иқтисодий, сиёсий ва энг муҳими, ҳарбий нуқтаи назаридан келиб чиққан ҳолда, Бухоро амирлигининг жануби-ғарбий ва жануби-шарқий ҳудудларини темир йўл орқали Ўрта Осиё магистрали билан боғлаш масаласи пайдо бўлди. Ушбу темир йўл Россияни Бухоро ёки Самарқанд орқали амирликнинг энг жанубий қисмида жойлашган Термиз шаҳри билан боғлаши лозим эди.

Шуниси эътиборга лойиқки, агар мазкур ҳудудлардан темир йўллар ўтиши таъминланса, рус буржуазияси учун бебаҳо бойликларни ўзлаштиришга ва унинг эвазига катта сармоя олишига имкон берса, иккинчи томондан рус ҳукуматининг Бухоро бозорларини тезроқ тўла эгаллаб олишига кенг имконият яратар, учинчи томондан эса

ушбу ҳудудда темир йўл қурилиши русларга ташқи дунё билан савдо олиб боришни янада кенгайтиришга кенг йўл очиб бериб, қисқа вақт ичида тезроқ Афғонистон ва Ҳиндистон бозорларига чиқиш учун янги имкониятларни яратиб берарди[20].

Бухоро амирлигининг Когон шаҳридан Қарши шаҳри орқали Термиз шаҳригача бўлган янги темир йўл қурилиши афғон чегараси бўйлаб ўтказилиши режалаштирилган эди. Чунки, рус-афғон ва инглиз-рус муносабатларига кучли таъсир кўрсатиши ва Ўрта Шарқда Россия мавқеини янада мустаҳкамлашга хизмат қилиши назарда тутилган эди[21].

Амирлик Россия мустамлакасига айлангач, 1905 йилгача амирликда 9 та пахта тозалаш заводи қурилди. Ушбу заводлар йилига 2 млн 500 минг пуд пахтани қайта ишлар эди. Россия сиёсий агентининг маълумотига қараганда, Термизда 1916 йилда 28 та кичик саноат корхонаси ва Амударё флотилияси мавжуд эди[3;Б.23-24]. Рус саноатчилари амирликнинг аҳоли зич яшайдиган ҳудудлари ва темир йўл бекатлари яқинида ўз завод ва фабрикаларини жойлаштирди. Бу соҳада хом-ашё (пахта, жун, мол тери ва қорақўл терилари) манбалари ҳам инобатга олинган[3;Б.23]. Пахта заводлари имкони борица темир йўллар яқинида қурилган. Термиздаги 3 та пахта тозалаш заводи Россиялик муҳандис А.Г. Анъаньевга тегишли бўлган[5;Б.122].

Бухоро амирлигида 1904 йили 13 мартда темир йўллар қуриш бошқармаси қўмитаси Бухоро-Қарши-Калиф-Термиз ва Самарқанд-Қарши (жами 567 вёрст) ҳамда Қарши-Шеробод-Термиз (жами 269 вёрст), йўналишлари бўйича техник тадқиқот ишлари олиб бориш тўғрисида қарор қабул қилди[22]. Ҳарбий Вазирлик Туркистон ҳарбий округи қўшинлари қўмондонига Бухоро амири билан ушбу йўлнинг техник тадқиқот ишларини олиб боровчиларга рухсат бериш ва уларни қўриқлаш масаласини ўзаро келишишди[23].

Алоқа йўллар вазирлиги темир йўл қурилиши бошқармаси техник бўлимининг туркистон генерал-губернаторига йўллаган хатида, ушбу темир йўл қурилиши бўйича

амалий ишлар бошланганлигини маълум қилиб, хабар берадики: “Ўрта Осиё Темир йўлининг Бухоро ва Самарқанд нукталарини Амударё ёқасидаги Термиз шаҳри билан боғлаш учун материаллар йиға бошлашни режага киритилганлигини, Қарши-Келиф, Қарши-Ўзор ва Шеробод йўналишлари ўрганиш учун коллеж маслаҳатчиси, алоқа йўллари муҳандиси Голиэмбиевский бошлиқ этиб тайинланди”[16].

Бухоро темир йўлини қуриш арафасида турган Россия империяси учун 1904 йилнинг баҳорида Туркистон генерал-губернатори Ҳарбий вазирликка мурожаат қилиб, Бухоро темир йўлини қуришни 1906 йил режасига киритишни сўради[17]. Рус-япон урушининг бошланиб кетиши натижасида, мазкур темир йўл қурилиши бир оз кейинга қолди.

“Бухоро темир йўли” деб номланган темир йўл қурилиши лойиҳаси “Чимён” нефт саноати акциядорлик жамиятининг асосчиси муҳандис А.Н.Ковалевский томонидан илгари сурилган[11]. Бу йўналиш Когон (Янги Бухоро)дан темир йўл изларини Қарши-Карки-Термиз шаҳригача етказиш назарда тутилган эди. “Туркестан” газетасида 1912 йил 5 октябрда ёзилишича, Амударёда хусусий юк ташувларининг йўқлиги сабабли Россия молларини Шарқий Бухорога Орол денгизи ва Амударё буйлаб арзон сув оқими орқали жўнатиши мумкин бўлган. Қуриладиган янги темир йўл империянинг иқтисодий манфаатларига хизмат қилган[12].

Шунинг учун ҳам Россия императори ва Бухоро амири бу йўлни қуришдан ўзаро манфаатдор эдилар. Шу муносабат билан Петербургда Россия императорлиги ҳузурида 1910 йил 9 апрелда “Когондан Термизгача Қарши орқали қуриладиган темир йўл тармоғи” Россиянинг иқтисодий-сиёсий, ҳарбий стратегияси учун ўта муҳим аҳамиятга эга эканлиги инобатга олиниб, тез фурсатларда уни қуриш масаласи муҳокама қилинган. Шу билан бирга темир йўлни қуришда Россия капиталистлари орасидан хусусий тадбиркорларни жалб қилишга қарор қилинган[13]. Муҳандис А.Н.Ковалевский томонидан тайёрланган лойиҳада 1912 йилнинг март ойигача “Бухоро темир йўли” қурилиши тўғрисидаги маълумот Россия

империяси пойтахти Санкт-Петербургга жўнатилган. Шундан сўнг, Россия саноатининг иқтисодий манфаатларини назарда тутган Когон-Термиз темир йўли лойиҳаси тез орада қабул қилинган.

“Турон” газетасида бир гуруҳ маҳаллий аҳоли вакиллари томонидан Россия империясининг Бухородаги сиёсий агентига ёзган мурожаатномаси 1912 йил 27 августда эълон қилинган. Мурожаатномада айтилишича, Қаршидан Когонгача темир йўлининг ўтказилиши аҳоли учун қулайлик яратиши, йўл бўйида янги шаҳар, туман, вилоятлар ташкил топиб, чўллар обод бўлиши, банклар ташкил этилса судхўр ҳиндлардан қарз олишдан халос бўлишларига умид қилишган. Мазкур темир йўл Ҳисор ўлкасигача етказилса, дон маҳсулотлари кўп бўлиб, ер ости бойликларига эга бўлишларини, Бухоронинг тараққиёти шу темир йўлга боғлиқ эканлиги баён этилган[13].

Муҳандис Н.А.Ковалевский ўртасида тузилган концессиянинг муддати 81 йил, темир йўл қурилиш муддати 3 йил бўлиб, 1913 йил 13 июлда Давлат департаменти томонидан Бухоро темир йўлининг низоми тасдиқланган[5;Б.60].

Бухоро амири билан Н.А.Ковалевский билан имзоланган келишувга қараганда, темир йўлни қуришда амир кўпгина имтиёзлар берган, ҳеч қандай тўловсиз 6000 десятина ерни темир йўл қурилиши учун, Янги Бухородан 87 десятина ерни эса қурувчи ишчилари учун уйлар ва идоралар қуриб беришига ажратган. Янги Бухоро шаҳрида Бухоро темир йўл қурилиш бошқармаси жойлаштирилган. Бухоро-Қарши-Термиз темир йўлини қуриш ишлари 1914 йил 20 апрелда бошланиб, 1916 йил 16 июнда у фойдаланишга топширилди[6].

Темир йўл қурилишида қатнашган ишчилар темирчилик ва чилангарлик каби соҳалар билан ҳам шуғулланишган. Мазкур Бухоро темир йўлининг қурилишида 7 000 нафар киши қатнашган бўлиб, Россия империясининг Пенза губерниясидан келган 500 нафар ёлланма ишчилар ва Бухоро амирлиги ҳудудидан 6 500 нафар киши иштирок этган[18]. Термиз-Когон темир

йўлининг қурилишига 18 млн рубл ажратилган. Темир йўлнинг Карки-Термиз оралиғидаги масофага чўзилган қисми Шеробод концессияси ҳисобидан қуриб ишга туширилади.

Хулоса қилиб айтганда, Бухоро амирлигида темир йўлининг қурилиши ва Ўрта Осиё темир йўлининг Бухоро темир йўли билан бирлаштирилишининг амалга ошганлиги катта аҳамиятга эга бўлди. Ушбу темир йўл Россия, Афғонистон ва Шарқий Бухоро бозорлари ўртасидаги энг қисқа алоқа воситаси бўлиб, ички ва ташқи савдонинг ривожланишига ёрдам берган. Когондан-Қарши орқали Термизгача бўлган ҳамда Афғонистон чегараси орқали ўтадиган йўл Россия-Афғонистон ва Англия-Россия муносабатларига таъсир қилиши, Россиянинг Яқин Шарқдаги мавқеини мустаҳкамлашга хизмат қилиши керак эди.

Ўрта Осиё ва Бухоро темир йўллариининг қурилиши янги шаҳар ва қишлоқларни вужудга келтириб, Европа

типидаги саноат ривожланишига олиб келган. Бухоро амирлигида иқтисодиёт ўса бошлаган ва янги саноат корхоналари ташкил қилинган. Агар мазкур ҳудудлардан темир йўллар ўтиши таъминланса, рус буржуазияси учун бебаҳо бойликларни ўзлаштиришга ва унинг эвазига катта сармоя олишига имкон берса, иккинчи томондан рус ҳукуматининг Бухоро бозорларини тезроқ тўла эгаллаб олишига кенг имконият яратар, учинчи томондан эса ушбу ҳудудда темир йўл қурилиши русларга ташқи дунё билан савдо олиб боришни янада кенгайтиришга кенг йўл очиб бериб, қисқа вақт ичида тезроқ Афғонистон ва Ҳиндистон бозорларига чиқиш учун янги имкониятларни яратиб берарди. Шунингдек, янги қуриладиган Бухоро темир йўли Россия учун ҳам сиёсий, ҳам ҳарбий-стратегик жиҳатдан муҳим аҳамият касб этиб, унинг инглиз-рус рақобатида ўзига хос ютуқни қўлга киритишига хизмат қилган.

Фойдаланилган манба ва адабиётлар рўйхати:

1. Аксенов А. Строительство Оренбургско – Ташкентской железной дороги (1901-1905 гг.) / Ученые записки Оренбургского государственного педагогического института им. В.П.Чкалова. Сер. историко-философская. Вып. 13. Оренбург, 1958.
2. Аминжорова М., Желтова Г. Ўзбекистон халқлари ўтмиши тарихидан лавҳалар. – Тошкент: "Ўқитувчи". 1974.-Б.135.
3. Амонова Ф. Бухоро-Россия иқтисодий алоқалари тарихига бир назар (XIX аср охири – XX асрнинг биринчи ярми). –Т.: Алишер Навоий номидаги Ўзбекистон Миллий кутубхонаси нашриёти, 2011.-Б.23-24.
4. Ахмеджанов З.К. К истории строительства железных дорог в Средней Азии (1880-1917 гг.). Ташкент, 1965.
5. Ахмеджорова З.К. Железнодорожное строительство в Средней Азии и Казахстане (конец XIX - начало XX в.). - Ташкент: "Фан", 1984.-С.42,60,122.
6. Ахмеджорова З.К. К истории строительство железных дорог в Средней Азии (1880-1917 гг.). - Ташкент: "Наука", 1965; Железнодорожное строительство в Средней Азии и Казахстане (конец XIX - начало XX в.). - Ташкент: "Фан", 1984.
7. Гафуржорова И. Из истории строительства Ферганской железной дороги (1900-1917 гг.). Ташкент, 1961-С.18-19.
8. Правление общества Бухарской железной дороги 1913-№1917 гг. (Российский государственный исторический архив [РГИА]) // www.rusarchives.ru.
9. Seymour Becker. Russia's Protectorates in Central Asia: Bukhara and Khiva 1865-1924. - P. 101.
10. Қосимов Ф. Халқаро муносабатлар тизимида Бухоро давлатининг ўрни (1900-1925 й.й.). // Бухоро университети илмий ахборотлари, 2004, 2-сон. -Б.55-59.
11. По поводу железно - дорожного строительство и орошения земель в Бухаре // "Туркестан" (Ташкент). №25. 30 октября 1912 г.
12. К постройке железной дороги в Бухаре // "Туркестан" (Ташкент). № 4. 5 октября 1912 г.

13. Қарши темир йўли // “Турон” (Янги Бухоро). № 12. 1912 йил 27 август.
14. Ўз МА И.1-ф, 16-рўйхат, 562-иш, 171-172-варақлар.
15. Ўз МА И.1-ф, 11-рўйхат, 1308-иш, 1-варақ.
16. Ўз МА И.1-ф, 11-рўйхат, 188-иш, 5-варақ.
17. Ўз МА И.1-ф, 11-рўйхат, 277-иш, 15-варақ.
18. Ўз МА И.3-ф, 2-рўйхат, 449-иш, 3-варақ.
19. РДХТА. 400-ф, 24-рўйхат, 879-иш, 111-бет.
20. РДХТА. 400-ф, 24-рўйхат, 879-иш, 161-162-варақлар.
21. РДХТА. 400-ф, 24-рўйхат, 879-иш, 163-варақ
22. РДХТА. 400-ф, 24-рўйхат, 879-иш, 187-варақ.
23. РДХТА. 400-ф, 24-рўйхат, 879-иш, 190-варақ.

МАМЛАКАТИМИЗ ЭКСПОРТ САЛОҲИЯТИНИ ЮКСАЛТИРИШДА МИЛЛИЙ ЭЛЕКТРОТЕХНИКА САНОАТИНИНГ ТУТГАН ЎРНИ (2016-2020 йй.)

Тўхтаев Абдугани Қиличович,
Термиз давлат педагогика институти доценти,
тарих фанлари номзоди

Аннотация: Мақолада 2016-2020 йилларда Ўзбекистон Республикасида маҳаллийлаштириш дастури 2000 йилдан буён амалга оширилиб келинаётганлиги, сўнгги ўн йил (2006-2016 йй) да импорт ўрнини босувчи маҳсулотлар тайёрлаш ҳажми 220 марта, саноат таркибида маҳаллийлаштирилган маҳсулотларнинг улуши 9,2 % дан 20 % га ошишига эришилганлиги натижасида электр энергетикаси саноати ривожига муҳим аҳамият касб эта бошлаганлиги аниқ мисоллар билан кўрсатиб берилган.

Калит сўзлар: электрон ускуналар, мис тасмалари, куёш панеллари, электр лампалари, телевизор, телефон, музлаткич, совуткич, газ плиталари, электр симлар, ўзбек-тожик, ўзбек-қирғиз қўшма корхоналари, электрон газ ҳисоблагич, кадрлар тайёрлаш.

Аннотация: В статье в 2016-2020 годах программа локализации в Республике Узбекистан реализуется с 2000 года, за последние десять лет (2006-2016 годы) объем производства импортозамещающей продукции увеличился в 220 раз, доля локализованной продукции в структуре отрасли увеличилась с 9,2% до 20 %. На конкретных примерах показано, что в

результате увеличения она приобрела важное значение в развитии электроэнергетики.

Ключевые слова: электронное оборудование, медные полосы, солнечные батареи, электрические лампы, телевизор, телефон, холодильник, холодильник, газовые плиты, электрические провода, узбекско-таджикские, узбекско-киргизские совместные предприятия, электронный счетчик газа, обучение персонала.

Abstract: In the article, in 2016-2020, the localization program in the Republic of Uzbekistan has been implemented since 2000, in the last ten years (2006-2016), the volume of production of import-substitute products increased 220 times, the share of localized products in the structure of the industry increased from 9.2% to 20% It is shown with concrete examples that as a result of the increase, it has become important in the development of the electric power industry.

Key words: electronic equipment, copper strips, solar panels, electric lamps, television, telephone, refrigerator, refrigerator, gas stoves, electric wires, Uzbek-Tajik, Uzbek-Kyrgyz joint enterprises, electronic gas meter, personnel training.

Ўзбекистон Республикасида маҳаллийлаштириш дастури 2000 йилдан буён амалга