



## **СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В БУХАРСКОМ ЭМИРАТЕ И ЕГО ВЛИЯНИЕ НА ГОРНОДОБЫВАЮЩУЮ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ**

Абдураимова Манзура Баходировна

Навоийский государственный университет

07.00.01 - по специальности «История Узбекистана», докторант

### **АННОТАЦИЯ:**

В данной статье рассматривается строительство железных дорог в Бухарском эмирате и его влияние на экономику и хозяйство страны. Также подчеркивается, что строительство железных дорог было удобно для вывоза из страны различного сырья и являлось шагом к попаданию под влияние колониального протектората. В то же время анализируется, в какой степени строительство железных дорог Бухарского эмирата повлияло на горнодобывающую промышленность.

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:** железные дороги, Каспийортинская военная железная дорога, Бухарская железная дорога, М.М. Долгоруков, М.А. Маевский, В.Д. Харчевников, Бухарская железнодорожная станция, горные работы.

### **ANNOTATION:**

This article discusses the construction of railways in the Bukhara Emirate and its impact on the country's economy and economy. It also highlights the fact that the construction of railways was convenient for transporting various raw materials from the country and was a step towards falling under the influence of the colonial protectorate. At the same time, it analyzes the extent to which the construction of railways in the Bukhara Emirate affected mining operations.

**KEYWORDS:** railways, Kaspiyorty military railway, Bukhara railway, M.M.Dolgorukov, M.A.Maevsky, V.D.Kharchevnikov, Bukhara railway stations, mining operations.



## International Conference on Educational Discoveries and Humanities

Hosted online from Moscow, Russia

Website: [econfseries.com](http://econfseries.com)

16<sup>th</sup> April, 2025

После того как российская буржуазия взяла под свое экономическое влияние большую часть Туркестана, она сосредоточила свое внимание на установлении полного контроля над рынками и источниками сырья региона. С этой целью он первоначально начал с дальнейшего укрепления торговли и обмена товарами между метрополией и колонией. Однако караванные пути, существовавшие до тех пор между ханствами и Россией, не позволяли буржуазии в полной мере реализовать поставленные ею цели. Именно поэтому вопрос строительства железной дороги, соединяющей страну с Россией, стал актуальным. За короткий период времени в правительстве было разработано около 40 проектов по этой проблеме<sup>1</sup>. Стремясь укрепить свое могущество, Российская империя начала расширять свою железнодорожную сеть по всей Средней Азии. Колонисты делали это поэтапно. Среднеазиатский путь проходил через северную часть Бухарского эмирата, вдоль реки Зарафшан. Его юго-западная и юго-восточная части оставались вдали от железных дорог. Приречная часть земель Бухары имела более благоприятные природные условия. Однако из-за малой пропускной способности амударьинского флота и прекращения судоходства в зимний период он не мог удовлетворить растущие потребности экономики. Юг Бухарского эмирата был регионом с неисчислимыми природными ресурсами. Хребты Гиссарский, Петра Великого и Дарвазский покрыты густыми лесами разных типов. Глубоко в недрах гор спрятаны золото, сера, свинец, лазурит, рубины, нефть, железо, уголь, мрамор и многое другое. Горные хребты разделены многочисленными долинами, по которым протекают целые сети горных рек. Плодородная почва и благоприятные климатические условия привлекали людей, и горные долины были заселены с древних времен. В них образовалось множество сел, важнейшими из которых были Китаб, Чиракчи, Карши, Шартуз, Яккабог, Гузар, Каратов, Шерабад, Сарыджой, Хисар, Душанбе и другие<sup>2</sup>.

<sup>1</sup>Мусаев Н. XIX асрнинг II ярми- XX аср бошларида Туркистонда саноат ишлаб чиқарилишининг шаклланиши/ўқув қўлланма.-Т.: "IQTISOD-MOLIYA",2008,57-бет.

<sup>2</sup>Ахмаджонова З.К.К истории строительства железных дорог Средней Азии (1880-1917).-Ташкент,1965.-С.56.



## International Conference on Educational Discoveries and Humanities

Hosted online from Moscow, Russia

Website: econfseries.com

16<sup>th</sup> April, 2025

Министерство обороны России начало работу по продлению строительства железной дороги до Амударьи. В июне 1885 года было получено разрешение от эмира Бухары Абдулахад-хана на продление железной дороги до Чарджоя<sup>3</sup>. 30 ноября 1886 года первый поезд въехал на территорию Бухарского эмирата, в Чарджой<sup>4</sup>. В 1886 году, накануне начала строительства моста, инженер К. Толпиго начал работы по строительству железной дороги в Самарканде, техник Р. Пальмгрен — в Каттакургане, техник В. Лепинский — в Зиёвуддине, инженер С. Иванов — в Бухаре, инженеры Д. Семагин и Л. Дараган — в Каракуле и на Амударье. Железная дорога в Самарканд была завершена в феврале 1888 года. Железная дорога была построена в Эмире Бухара в 1888 году, но она прошла через северную часть эмирата Бухара. На юго-западе и юго-востоке до сих пор была железная дорога. Правящие круги России и его Бурджазия были заинтересованы в богатстве горных районов эмирата Бухара. Железная дорога в эти районы должна была легко получить доступ к природным ресурсам заключения столицы столицы.

В 1880-1912 годах развитие железнодорожного строительства, экономических, политических и культурных последствий Центральной Азии и Ташкентских железных дорог предоставило общую информацию о строительстве строительства железных дорог Центральной Азии и Ташкент, торговый оборот на этих дорогах, строительство зарегистрированных линий в стране. В примечании содержится подробная информация о разработке закона Узбека, природной и горной и южной части Бухары, других отраслей и других отраслей, промышленных и других секторов населения. Описание линии дизайна очень подробно. Цифровые данные о населении городов и деревень путей и деревень, направление и продолжительность дорог и развитие земель, развитие земельного участка, объем торговли, садоводство и растущие овощи вызвали большой интерес. Наконец, примечание показывает приблизительные размеры груза, перевозимых вдоль дороги, будущие доходы и затраты на

---

<sup>3</sup>Ахмаджонова З.К.К истории строительства железных дорог Средней Азии (1880-1917).-Ташкент,1965.-С.19-20.

<sup>4</sup>Национальный архив Республики Узбекистан, Фонд I-3, Оп.1, Документ-3, Лист-85



## International Conference on Educational Discoveries and Humanities

Hosted online from Moscow, Russia

Website: econfseries.com

16<sup>th</sup> April, 2025

строительство. Согласно оценкам Ковалевского, строительство запланированной дороги должно было составлять 26 534 467 рублей<sup>5</sup>.

5 июня 1912 года армия Эмира услышала письмо политическому агенту российского императора в Бухаре. И уникальное и полезное направление российской торговли спросит о Кагон-картинном маршруте, который направление к кампана-капису к Т-калифу Т-калифи является филиалом Гузар-книги. Эта линия объединяет все важные города ханата Полем Этот путь также важен для экономики Бухары. Минеральные ресурсы в его юго - восточной части выплачены и продаются. Есть плодородные участки, и есть небольшой объем пшеницы, риса и хлопка. Если строится железнодорожное строительство, будет расширение сельскохозяйственных земель. Это будет играть важную роль в быстрого развития железнодорожных движений и быстрой коллекции больших армейных частей. Только Когон-термин между Конгрессом Кельна может соответствовать политическим требованиям русских против Афганистана и Англии.

В 1912—1916 годах на территории Бухарского эмирата была создана железнодорожная сеть. Это усилило зависимость Бухарского эмирата от Российской империи. Бухарская железная дорога имела особое значение в транспортировке природных ресурсов из эмирата в центр империи. Кроме того, эта железная дорога находилась в политической и военной зависимости от империи<sup>6</sup>. Хотя Бухарская железная дорога служила интересам империи, на территории Бухарского эмирата она была новшеством. Запуск железных дорог укрепил обмен товарами и эффективно повлиял на развитие экономики страны. Строительство железных дорог позволило стране соединить страну с Россией и через европейские страны. В результате капиталистические рыночные отношения развивались, и в социально-экономической жизни населения начались изменения. Создание железных дорог также дало сильный импульс работы горнодобывающей промышленности. В результате

<sup>5</sup>Ахмаджонова З.К.К истории строительства железных дорог Средней Азии (1880-1917).-Ташкент,1965.-С.58.

<sup>6</sup>Шарофиддинов М.М. Из истории железной дороги.//Молодой ученый.№9(113)/2016.



## International Conference on Educational Discoveries and Humanities

Hosted online from Moscow, Russia

Website: [econfseries.com](http://econfseries.com)

16<sup>th</sup> April, 2025

строительства железных дорог в эмирате Бухара российские геологи начали уделять пристальное внимание изучению минералов.

Российские капиталисты мобилизовали доход туркестанской горы, созданный в 1895 году, в российскую казначейство, которое было сосредоточено на их большом внимании к горнодобывающим подземным ресурсам. Его контроль был введен во все геологические исследования и новую добычу, добычу, нефтяные месторождения. Романов и Селичев поставили 25 нефтяных месторождений в районе Коканд в районе Коканд в районе Коканд в районе Коканд. В целом, колонизаторы Российской империи создали только сеть территории страны и предприятий, обслуживающих разграбление наземных и недобросовестных ресурсов. Строительство железных дорог облегчило перевозку региона в Россию в сырье, землю и недвижимость. Например, в 1912 году количество товаров, удаленных с железной дороги в Россию, увеличилось почти на 8 раз по сравнению с 1900 -х годов. Следует отметить, что, хотя рельс промышленного импорта рассматривается как положительный аспект проблемы, целесообразно отметить, что продажа их в другом месте не удовлетворяла спросу импортируемых товаров. В то же время транспортировка дешевого промышленного производства была ограблена путем создания социальной ситуации городского населения.

Основная движущая сила железнодорожного строительства была нацелена на получение большой прибыли. Однако, несмотря на цели железнодорожного строительства железной дороги, российский буржуази, их вступление в Эмираты имели большой национальный экономический, прогрессивный, независимо экономический, прогрессивный. Железнодорожная связь облегчила груз, чтобы быстро переехать из страны в другую, связала центральные регионы страны с южными и северными регионами. Из -за железнодорожного транспорта фермеры из фермеров Бухара смогли вывести сельскохозяйственную продукцию на рынки крупных городов. Железнодорожный транспорт сыграл важную роль в формировании внутреннего рынка. Он внес свой вклад не только в Эмираты, но и в сельских районах, хотя процесс происходил очень медленно. В то же время, железнодорожная связь помогла разжигать феодал-страничный образ жизни



## International Conference on Educational Discoveries and Humanities

Hosted online from Moscow, Russia

Website: econfseries.com

16<sup>th</sup> April, 2025

населения. Железная дорога Бухара соединяет Бухару с центральными регионами туркестанской кухни и русской империи и внесла свой вклад в Бухару на рынки Пантурстона и занятости. Россия-Бухара Торговля стала более обширной из-за железной дороги. Рынок Бухара через Россию связан с мировой торговой текучестью, уничтожая монирал эмирата.

### Список использованной литературы:

1. Ахмаджонова З.К. К истории строительства железных дорог Средней Азии (1880-1917).-Ташкент,1965.
2. Мусаев Н. XIX асрнинг II ярми- XX аср бошларида Туркистонда саноат ишлаб чиқарилишининг шаклланиши /ўқув қўлланма.-Т.: “IQTISOD-MOLIYA”,2008
3. Национальный архив Республики Узбекистан, Фонд I-3, Оп.1, Документ-3, Лист-85
4. Шарофиддинов М.М. Из истории железной дороги.//Молодой ученый.№9(113)/2016.