

QO'QON DAVLAT
PEDAGOGIKA INSTITUTI
ILMIY XABARLARI
(2025-yil 3-son)



IJTIMOIIY FANLAR
SOCIAL STUDIES

ORCID <https://orcid.org/0000-0003-2032-497X>

XIX-XX ASR BOSHLARIDA TURKISTON O'LKASIDA TEMIR YO'LLAR VA IMPERIYA IQTISODIY EKSPANSIYASI

Ismoilova Parvina Xamidjon qizi

Farg'ona davlat universiteti

O'zbekiston tarixi kafedrası o'qituvchisi

Tel: +998937357277

parvinahistorian@gmail.com

Annotatsiya: Maqolada paxta bir ekinli dehqonchilikning Turkiston o'lkasida temir yo'l qurilishiga ta'siri ko'rib chiqiladi. Manbalar asosida mintaqadagi iqtisodiy kengayish jarayoni tahlil qilinadi. Rossiya imperiyasi markaziy sanoatni paxta bilan ta'minlash va Turkistonni uning iqtisodiy tizimiga birlashtirish uchun temir yo'l infratuzilmasini faol rivojlantirdi. Bu jarayon mintaqaning iqtisodiy va ijtimoiy tuzilishiga sezilarli ta'sir ko'rsatdi. Temir yo'llar transport samaradorligini oshirdi va Rossiya bilan savdo aloqalarini mustahkamladi, shu bilan birga mahalliy iqtisodiyotning xom ashyo bazasiga aylanishiga olib keldi. Shu asosda Turkiston o'lkasi imperiyaning mustamlakachilik iqtisodiy tizimiga tobora kuchayib bordi.

Kalit so'zlar: integratsiya, Orenburg-Toshkent temir yo'li, infratuzilma, paxta, resurslar, Moliya vaziri, qishloq xo'jaligi iqtisodiyoti

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ И ИМПЕРСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЭКСПАНСИЯ В ТУРКЕСТАНСКОМ КРАЕ КОНЦЕ 19 - НАЧАЛО 20 ВЕКОВ

Аннотация: В статье рассматривается влияние хлопковой монокультуры на железнодорожное строительство в Туркестанском крае. На основе источников анализируется процесс экономической экспансии в регионе. Российская империя активно развивала железнодорожную инфраструктуру для обеспечения хлопком центральной промышленности и интеграции Туркестана в свою экономическую систему. Этот процесс оказал значительное влияние на экономическую и социальную структуру региона. Железные дороги повысили эффективность перевозок и укрепили торговые отношения с Россией, но также привели к тому, что местная экономика стала сырьевой базой. На этой основе Туркестанский регион все больше вовлекался в колониальную экономическую систему империи.

Ключевые слова: интеграция, Оренбургско-Ташкентская железная дорога, инфраструктура, хлопок, ресурсы, министр финансов, аграрная экономика

RAILWAYS AND IMPERIAL ECONOMIC EXPANSION IN THE TURKESTAN REGION LATE 19TH - EARLY 20TH CENTURIES

Annotation: The article considers the impact of cotton monoculture on railway construction in the Turkestan region. Based on the sources, the process of economic expansion in the region is analysed. The Russian Empire actively developed railway infrastructure to provide cotton to the central industry and integrate Turkestan into its economic system. This process had a significant impact on the economic and social structure of the region. The railways improved transport efficiency and strengthened trade relations with Russia, but also led to the local economy becoming commodity-based. On this basis, the Turkestan region became increasingly involved in the colonial economic system of the empire.

Key words: integration, Orenburg-Tashkent railway, infrastructure, cotton, resources, Minister of Finance, agrarian economy

ВВЕДЕНИЕ. Туркестанский край, став колонией царской России, превратившись в сырьевой придаток, хотя в действительности большей части это касалось только хлопка, давал широкий потенциал для экономической эксплуатации края российским капиталом. Хотя во многих отношениях царская Россия сомневалась в том, что Туркестан действительно представляет собой для России. Например, Д. Кирильчик в своей статье подчеркивает, «...империя не могла окончательно определиться со статусом края, а именно: Туркестан — это колония или неотъемлемая часть империи с населением этнически чуждым большинству жителей России? Отсутствие подобной определенности ставило препятствия для экономического освоения края, в частности, не позволяло приобретать недвижимость иностранцам, которые могли бы принести инвестиции в регион.» [1]

Экономическая интеграция в регионе оказала влияние на развитие инфраструктуры. Богатые ресурсы Туркестанского края притягивали Российскую империю, поэтому требовалось обеспечить бесперебойный доступ к этим ресурсам. В 1860-1870-х годах обсуждалась дюжина проектов железной дороги между Россией и Туркестаном. В 1888 году первая линия достигла Самарканда, а десятилетия спустя линия была проложена до Ташкента. Открытие в 1906 году Оренбургско-Ташкентской железной дороги, также построенной с учетом стратегических соображений, позволило сократить расстояние между Ташкентом и Москвой более чем на четверть, а время в пути - более чем на треть. Изначально железная дорога предназначалась для военных целей, но перевозка товаров для торговли быстро вытеснила перевозки для военного снабжения.

Материалы и методы. По утверждению министра А.Кривошеина: «Оренбургско-Ташкентская железная дорога облегчила сбыт хлопка на русские фабрики; ввозная

пошлина на американский хлопок упрочла цены на волокно. Площадь хлопковых плантаций в Туркестане утроилась; она достигает теперь 400 тысяч десятин (1912 г.) Туркестан, с Хивой и Бухарой дает уже приблизительно половину всего нужного для России хлопка: до 11 миллионов пудов, стоимостью свыше 100 миллионов рублей. Но за остальные 10-12 миллионов пудов мы все еще выплачиваем американцам немалую дань». [2] Фактически, строительство железных дорог повлияло не только на разделения рынка Средней Азии для хлопковой и сельскохозяйственной продукции, но и на рост промышленных предприятий в крае. В. А. Суворов подчеркнул, что «за 1880–1914 гг. в Туркестанском крае произошли значительные изменения в промышленности. В регионе за этот период было построено около 852 промышленных предприятий таких как хлопкоочистительные, хлопкомаслобойные, шерстomorphicные и кожевенные предприятия. Большая часть предприятий было сконцентрировано в Ферганской области». [3]

Империя стремилась освоить и использовать сельскохозяйственные ресурсы в Туркестанском крае в частности хлопчатник. Поначалу у царского правительства была идея выращивать хлопок в Крыму и на Кавказе. Но производства хлопка в этих местах была новизною и требовало много усилий как обучить местное население и проводить опыты над грунтом и климатом. Хотя была вероятность, что кавказский или крымский хлопок может в дальнейшем соперничать со среднеазиатским хлопком, но этот процесс требует много времени. [4]

Результаты и обсуждение. Примечательно, что хлопковое волокно символически связывало Россию и США в XIX веке. Индустриализация Российской империи включала в себя бурное развитие текстильной промышленности, а необходимое сырье поставлялось в основном из США. Гражданская война в Америке привела к хлопковому кризису во всем мире. С тех пор Америка стала главным поставщиком хлопка в мире. Кроме того, экспорт хлопка впервые вывел Америку на экономическую карту мира. Накануне Гражданской войны на хлопок приходился 61 % экспорта страны в США.

Сокращение предложения хлопка на мировом рынке, естественно, вызвало рост цен на него. Высокая стоимость импортного сырья подтолкнула Россию к созданию собственной хлопковой базы. В 1871 году российский чиновник Лев Костенко отмечал: «...главная наша цель - устранить американский хлопок с нашего внутреннего рынка и заменить его нашим собственным, среднеазиатским». [5] После колонизации Туркестана императорской Россией в Туркестане стали интенсивно выращивать хлопок. С 1870-х по 1900-е годы площадь хлопковых полей в Туркестане увеличилась примерно в 48 раз.

В 1912 году главноуправляющий землеустройством и земледелием А.Кривошеин описывал Туркестанский край таким образом: «В настоящее так называемые коренные области Туркестана — главным образом, царство хлопка. Вся земледельческая производительность этой окраины оценивается статистиками приблизительно в 350 миллионов рублей в год; более половины этой суммы дает хлопок. Еще резче преобладание хлопка выражено в местной обрабатывающей промышленности: 5/6 всей

стоимости промышленного производства Туркестана приходится на хлопкоочистительные и маслобойные заводы». [5]

В целом, по заключению А.Кривошеина, можно сделать вывод о том, что в начале XX века Туркестанский край стал аграрно-сырьевой областью. Хлопок стал доминировать и в сельскохозяйственной области, где выдавал большую часть прибыли, и в промышленной сфере, где в крае работали хлопкоочистительные и маслобойные заводы.

В.Хлудов отмечал после завоевания среднеазиатского региона, о том, что «Средняя Азия, то-есть Ташкент, Бухара, Хива Коканд, сама по себе не может служить серьезным рынком для сбыта наших товаров. Три, четыре миллиона потребителей с мало развитыми потребностями – цифра незначительная, для того чтобы обоготить нас». [7] Однако, мы считаем, что Хлудов недооценил потенциал Туркестанского края. Три-четыре миллиона человек - это значительная цифра для Средней Азии, учитывая, что в регионе происходил демографический рост. Хлудов также не учел возможность спроса на российские товары со стороны местного населения, так как была высока вероятность изменений в жизни местного населения после присоединения к Российской империи, что само по себе увеличивало потребности населения.

Следует подчеркнуть, что Туркестанское генерал-губернаторства было создано уже после того, как в империи в 1860-х годах были проведены реформы финансового управления, смет и отчетности. [8] В 1892 году министром финансов России стал С.Ю.Витте оставался сторонником бумажно-денежного отношения, поэтому при нем была развит процесс ускорения промышленного развития и предоставления дешевого кредита для сельскохозяйственной деятельности. Однако Витте поменял свой взгляд насчет бумажных денег и было решено перехода к золотой валюте и, следовательно невозможность увеличения бумажной массы в обороте, министр безоговорочно сделал выбор в пользу сосредоточения всех финансовых ресурсов для развития промышленности и железнодорожного строительства. [9]

Фактически, министр Витте направил финансовые ресурсы на развитие промышленности и строительстве железных дорог как ключевой фактор экономического роста. Роль Туркестанского края для политики Витте была стратегически важным, в частности поставки сырья. Империя стремилась на самостоятельное производства и уменьшения зависимости от импорта товаров. Туркестанский край стал поставщиком хлопчатника для развивающейся текстильной индустрии, что сокращает необходимость импорта американского хлопка.

Мы полагаем, что фокус Витте на золото и финансирование промышленных предприятий привел к ограничению дешевых кредитов для коренных дехканов в Туркестанском регионе. Массивные проекты и промышленные центры пользовались преимуществом, в то время когда экономика Туркестанского края переживала

ограничения в капитале, что сдерживало развитие промышленности в крае в рамках добычи и производстве хлопкового сырья.

Выводы. Интерес к Туркестанскому краю имел не только политический и стратегический мотив, но и экономические мотивы, а именно, стремление внедрить регион в экономическую систему Царской России и использовать ресурсы края в своих интересах.

До имперского завоевания финансовая система базировалась в основном на традиционных формах торговли и кредитования. Введение российского банковского капитала и появление финансовых институтов способствовало перестройке экономической жизни в Туркестанском крае, однако такая перестройка усилило зависимость от метрополии. Фактически, финансовые институты метрополии, меры по реформированию экономической сферы края создавала предпосылки для включения края в имперскую экономику. В таких условиях не рассматривались интересы коренного населения, что усиливало социальную нестабильность.

Переход от аграрной экономики к промышленности в конце XIX–в начале XX века проходило в условиях имперского вмешательства, так как, была большая заинтересованность в развитии хлопководства и добычи природных ресурсов. Этот переход способствовал в появлению и модернизации отдельных отраслей, но носило колониальный характер. Фактически, местное население оставалось поставщиком сырья и дешевой рабочей силы.

В целом, экономическая политика в Туркестанском крае привело к определенным структурным изменениям в экономической жизни края. Но эта трансформация происходила несбалансированно, а результат таких действий удовлетворяли только интересы метрополии.

Интерес к Туркестанскому краю имел не только политический и стратегический мотив, но и экономические мотивы, а именно, стремление внедрить регион в экономическую систему Царской России и использовать ресурсы края в своих интересах.

До имперского завоевания финансовая система базировалась в основном на традиционных формах торговли и кредитования. Введение российского банковского капитала и появление финансовых институтов способствовало перестройке экономической жизни в Туркестанском крае, однако такая перестройка усилило зависимость от метрополии. Фактически, финансовые институты метрополии, меры по реформированию экономической сферы края создавала предпосылки для включения края в имперскую экономику. В таких условиях не рассматривались интересы коренного населения, что усиливало социальную нестабильность.

Переход от аграрной экономики к промышленности в конце XIX–в начале XX века проходило в условиях имперского вмешательства, так как, была большая заинтересованность в развитии хлопководства и добычи природных ресурсов. Этот

переход способствовал в появлению и модернизации отдельных отраслей, но носило колониальный характер. Фактически, местное население оставалось поставщиком сырья и дешевой рабочей силы.

В целом, экономическая политика в Туркестанском крае привело к определенным структурным изменениям в экономической жизни края. Но эта трансформация происходило несбалансированно, а результат таких действий удовлетворяли только интересы метрополии.

Список литературы

1. Кирильчик Д. В. Частный капитал в Туркестане: дискуссия на страницах периодических изданий в 1880-1910-х гг //Вестник Московского университета. Серия 8. История. – 2022. – №. 4. – С.52. (Kirilchik D. V. Private capital in Turkestan: discussion on the pages of periodicals in 1880-1910-ies)

2. Кривошеин А.В. Записка главноуправляющего землеустройством и земледелием о поездке в Туркестанский край в 1912 году // Вопросы колонизации. 1913, № 12. — С.297. (Krivoshein A.V. Note of the Chief Superintendent of Land Management and Agriculture on a trip to the Turkestan region in 1912)

3. Суворов В.А. Историко-экономический очерк развития Туркестана (По материалам ж.-д. строительства в 1880-1917 гг.). — Ташкент: Госиздат УзССР, 1962. — С. 35 (Suvorov V.A. Historical and economic essay of Turkestan development (On materials of railway construction in 1880-1917).)

4. Туркестанский сборник Том 2.— С.159. (Turkestan Collection Vol. 2)

5. Костенко Л. Ф. Средняя Азия и водворение в ней русской гражданственности : С карт. Средней Азии / Сост. кап. Ген. штаба Л. Костенко. — Санкт-Петербург : А.Ф. Базунов, 1870. —С. 224 (Kostenko L. F. Central Asia and the establishment of Russian citizenship in it : From maps. Central Asia)

6. [2] — С.298.

7. [4] – С. 113

8. Правилова Е. А. Финансы империи : деньги и власть в политике России на нац. окраинах, 1801 - 1917. — Москва: Новое изд-во, 2006. — С. 127. (Pravilova E. A. Finances of the Empire : money and power in the policy of Russia in the national peripheries, 1801 - 1917.)

9. Дякин В. С. Деньги для сельского хозяйства (Выбор пути экономического развития России. 1892-1914 гг.) //История СССР. – 1991. – Т. 58. – №. 3.—С.65. (Dyakin V. S. Money for Agriculture (Choice of the Way of Russia’s Economic Development. 1892-1914).)