УДК 9(575.1)

ОТРАЖЕНИЕ В СТАТИСТИКЕ ВОПРОСОВ ТРАНСПОРТА И ТОРГОВЛИ В ФЕРГАНСКОЙ ОБЛАСТИ КОНЦА XIX – НАЧАЛА XX ВЕКОВ

Т.Р. Хамраева

Мақола XIX аср охири – XX аср бошларида Фарғона вилояти транспорти ва савдосининг долзарб масалаларини акс эттирувчи статистикани кўриб чиқишга бағишланган бўлиб, унда мазкур ҳудуднинг метрополия турли минтақалари билан савдо-саноат алоқаларининг кенгайиши ҳамда пайдо бўлиши, янги алоқа воситаларни, турли соҳаларни яратиш ва уларни тижоратлаштириш ҳақида маълумотлар бе-рилган. Шунингдек, фабрика-завод саноатининг яратилиши Туркистонда ва тран-спорт тизимига асос солиш давлат томонидан ўлкани иқтисодий мустамлака қилишнинг асосий йўли сифатида кўриб чиқилганлиги қайд этилган.

Калит сўзлар: *статистика, қишлоқ хўжалиги соҳаси, темир йўл, хом ашё, саноат, сектор, маҳсулот, пахта.*

Статья посвящена рассмотрению статистики, отражающей актуальные вопросы транспорта и торговли Ферганской области конца XIX – начала XX веков, свидетельствующей о расширении торгово-промышленных связей края с различными регионами метрополии, о появлении новых средств коммуникаций, о создании различных отраслей промышленности и их коммерциализации. Также отмечено, что создание фабрично-заводской промышленности в Туркестане и создание транспортной системы рассматривалось государством, как основной путь экономической колонизации края.

Ключевые слова: *статистика, аграрный сектор, железная дорога, сырьё, промышленность, сектор, товар, хлопок.*

Для укрепления своей власти в Туркестанском крае правительство Российской империи вынуждено было приступить к строительству железных дорог. Туркестан был соединен с Россией тремя основными караванными путями – Оренбургским, Каспийским и Сибирским. Они соединяли более или менее крупные населенные пункты и торговые центры. Караваны обычно состояли из нескольких сот верблюдов, каждый из которых вез в среднем по 16 пудов груза. В систему Оренбургского караванного пути входили: Троицк – Ташкент (1400 верст), Троицк – Бухара (2200 верст), Оренбург-Хива (1360 верст), Оренбург-Бухара (1744 верст), Орская крепость – Бухара (1392 версты). Караванный путь между Оренбургом и Хивой совершался в 45-55 дней.

В систему Сибирского караванного пути входили следующие основные маршруты: Петропавловск–Ташкент–Коканд, через Туркестан, протяжением в 2 тыс. верст, Омск – Чугучак в 1114 верст и Омск – Кульджа в 1501 версту. Торговые сношения Туркестана с Кавказом и Астраханью осуществлялись по Каспийскому пути. Караваны из Хивы приходили в Астрахань по туркменской степи через Мангышлак и Ново-Петровское укрепление.

По указанным выше караванным путям Туркестан осуществлял свои торговые сношения с центральной Россией, Сибирью и Кавказом. Кроме того, Бухара, Хива и Коканд вели оживленную торговлю с Ираном, Китаем, Афганистаном и Индией. Здесь существовали маршруты: Бухара – Кабул, Бухара – Герат, Бухара – Калькутта, Бухара – Балх, Коканд – Кашгар и др. В Ферганской области продолжали дей-

ствовать зякетные и таможенные дворы: для торговли с Россией в Махраме и Бабадархане, а с Кашгаром в г. Оше. Здесь же осматривались караваны, приходившие из горных бекств. Но главный осмотр обычно проходил в городе Андижане.

Кроме караванных путей, позднее появились колесные дороги, улучшившие транспортное сообщение и почтовую связь. Участками, на которых существовало почтовое сообщение, являлись Ташкент – Самарканд, Скобелево – Наманган, Андижан – Ош, Ташкент – Чимкент и др. В качестве транспорта использовали верблюдов, лошадей, мулов и ослов.

Одним из древнейших путей сообщения в Туркестане был водный путь. Реки Сырдарья и Амударья с её притоком Вахшем, а также Аральское море с давних пор использовались для транспортных целей. Все же водные пути сообщения имели второстепенное значение для жизни края, так как средства транспорта были ограничены небольшими лодками – каюками и байдарами.

После завоевания Туркестана Россией, на Амударье в 1888 г. было основано пароходство. Однако, условия плавания по Амударье, из-за непостоянства фарватера, незначительной глубины и довольно быстрого течения, были сложны и неблагоприятны. При самых высоких горизонтах воды происходили серьезные изменения русла реки: неожиданно возникали мели там, где их совсем не было, или за несколько часов могли смыться целые острова. В равнинной части Амударьи широкое распространение получили так называемые кимэ – большие плоскодонные лодки, отлично приспособленные для плавания по этой бурной реке. Кимэ были разной грузоподъемности. Наиболее крупные могли поднимать до 4 тыс. пудов груза. Движение по реке пароходов производилось днем с остановками на ночь в определенных пунктах [1. С. 19–20].

Вопрос о строительстве железной дороги в Туркестане возник вскоре после его завоевания царской Россией.

Он рассматривался Особой железнодорожной комиссией в Оренбурге в 1874 г. Комиссия признала необходимой постройку Среднеазиатской железной дороги и указала, что её следует провести от Оренбурга до Ташкента, то есть в том направлении, по которому издавна происходили торговые сношения России с Туркестаном. Однако военные соображения привели к отказу от этого плана. Военным ведомством было создано Управление по строительству железной дороги в Закаспии. Строительство первой в Туркестанском крае Закаспийской железной дороги началось ещё до завоевания Ахал-Текинского оазиса. Оно было ускорено обострением англо-русских противоречий в районе афгано-среднеазиатской границы.

В феврале 1880 г. военный министр России Милютин писал по этому поводу царю, что Англия, «подчинив себе Азиатскую Турцию, разрушив Афганистан, завязав тесные связи с туркменами и усиливаясь склонить на свою сторону Персию…, начинает угрожать Каспийской области. Поэтому оставаться с этой стороны в бездействии признается невозможным, тем более бездействие пагубно отразилась бы на все соприкосновенные нам азиатские народы» [2. С. 18].

В докладной записке царю, подчеркивая экономическую важность постройки железной дороги, соединяющей Среднюю Азию с центрами России, генерал-губернатор Кауфман писал: «В экономическом отношении железная дорога в Ташкент, облегчив сбыт местных произведений, притянув в край капиталы, вызовет производительные силы страны, разовьёт её естественные богатства, и со временем, усиление, хотя одного хлопкового производства, будет содействовать освобождению России от коммерческой зависимости от иностранцев» [3. С. 73].

В 1880 г. было дано распоряжение правительства о постройке железнодорожной линии от Михайловского залива до Кизил-Арвата, протяженностью в 217 верст. Осенью 1881 г. движение до Кизил-Арвата было открыто. К 1885 г. дорога от Кизил-Арвата была доведена до Ашхабада (205 км), а к 1887 г. была протянута до Чарджоу. В 1888 г. железнодорожная линия дошла до Самарканда, и все это сооружение получило название Закаспийской железной дороги.

Окончание строительства Закаспийской же-

лезной дороги, построенной за счет казны, было крупнейшим событием в экономической жизни края. Это был кратчайший и удобнейший путь к Каспийскому морю, на Кавказ и в Астрахань. Строившаяся, вначале, исключительно в политических и военно-стратегических целях дорога, в дальнейшем, после окончательного присоединения туркменских земель к России, получила огромное торгово-экономическое значение.

Железная дорога, явившись первым звеном, соединившим Туркестан с российским рынком, приобщила край к товарному обращению, сделав его внутренним рынком России. Она сократила расходы по транспортировке товаров, дала толчок развитию хлопководства и других отраслей хозяйства, усилила ввоз в Среднюю Азию товаров из промышленных районов; способствовала обеспечению края продовольственными товарами, в частности, хлебом. Известно, что сельское хозяйство края пошло по пути одностороннего развития, с преобладанием хлопководства. Это, в свою очередь, повышало промышленное значение местного сельского хозяйства и сделало Туркестан более зависимым от рынков продовольственных и промышленных товаров России. Закаспийская железная дорога явилась мощным стимулом и для развития российской промышленности и торговли. Уже в 1887 г. по сведениям начальника Закаспийской области, по железной дороге было перевезено до 3 млн. пудов частных грузов и до 25 тыс. пассажиров. Перевозка войск и казенных грузов выражалась в еще более высоких цифрах. Проведение железной дороги к Ашхабаду (1885 г.) и особенно к Мерву (1886 г.), который до этого был труднодоступным и казался европейцам загадочным городом, затерявшимся среди пустынь и горных областей, способствовало развитию торговли в этих городах. В 1887 г. торговые обороты Ашхабада равнялись 7 млн. руб., а Мерва – 1 млн. руб. [4. С. 219]. Российские торгово-промышленные круги, убедившись в выгоде строительства железных дорог для предпринимательской деятельности, стали ходатайствовать перед русским правительством о продолжении дороги до основного хлопкового района – Ферганской долины. В мае 1895 г. было принято постановление о строительстве Самарканд - Андижанской железной дороги с веткой на Ташкент. В 1898 г. она была сдана в эксплуатацию и получила название Среднеазиатской железной дороги.

В 1900 г. была построена Мургабская ветка от Мерва до Кушки. В 1912 г. вступила в действие ветка дороги Коканд – Наманган, в результате усилился ввоз промышленного оборудования, необходимого для хлопкоочистительных, маслобойных и других заводов Ферганской области, которая становится одной из наиболее крупных сырьевых баз империи и все более специализируется на производстве товарного хлопка. Заметным стал рост производительных сил Туркестана не только в промышленности, но и в сельском хозяйстве. В 1901 – 1906 гг. была построена Оренбург – Ташкентская железная дорога, соединившая Туркестан с Россией.

Русские и местные капиталисты были заинтересованы в строительстве новых железнодорожных линий в Ферганской долине. Правительство, рассмотрев вопрос о строительстве дороги от Андижана до Джалалабада, разрешило построить Намангано – Джалалабадскую дорогу. В 1916 г. были сданы в эксплуатацию Намангано – Джалалабадская и Бухарская дороги. Строительство железных дорог и их эксплуатация ускорилои развитие капиталистических отношений, вызвали расширение внутреннего и внешнего рынков.

Железные дороги положили конец длительной изоляции области от внешнего рынка, стимулировали рост подвижности населения Ферганы. В 1906 г. в Коканде был создан биржевой комитет для регулирования торговли хлопком и открыта таможня для торговли с заграницей. В 1913 – 1915 гг. по Ферганской железной дороге было перевезено свыше 416,5 тыс. пассажиров [5. С. 34], открылись отделения банков и представительства крупных российских и иностранных торговых фирм.

Строительство Ферганской железной дороги имело и другие последствия, а именно: создание заводов по первичной обработке хлопка-сырца и его производных, а также предприятий, необходимых для функционирования самой дороги – ремонтных мастерских, депо, разра-

ботки месторождений угля, нефти и др. Проведение и устройство железнодорожных линий, прежде всего, соединило ряд районов удобными путями сообщения, связало их с общероссийской сетью и приблизило отдаленные хлопкоочистительные заводы к железным дорогам. С другой стороны, новые пути способствовали и дальнейшему приближению хлопкоочистительных заводов к производителям хлопка путем открытия новых предприятий.

Царское правительство при всем желании, сохранить Ферганскую область только в качестве сырьевой базы российской текстильной промышленности, не могло помешать постепенному развитию ее производительных сил.

Ферганская железная дорога была одной из самых прибыльных отраслей народного хозяйства области. Основной доход общество железной дороги получало от перевозки хлопковых и хлебных грузов. Так, в 1913 г. выручка от хлебных грузов составляла 26,3 %, а в 1915 г. – 35 % от общей суммы доходов; выручка от хлопковых грузов составляла в 1913 г. – 40,2 %, а в 1915 г. – 38,0 % от общей суммы доходов [6. С. 243–264].

Резко увеличилось и число пассажиров. Если в 1889 г. их было перевезено 213 020 человек, то в 1900 г. эта цифра более чем утроилась и достигла 746 336 человек. Строительство Среднеазиатской железной дороги положило начало формированию довольно многочисленного отряда рабочего класса Туркестана. К осени 1905 г. на Среднеазиатской железной дороге работало 20 тыс. рабочих, из них 5 тыс. мастеровых и 15 тыс. чернорабочих, на Ферганской и Бухарской дорогах работало более 2 тыс. Всего же в 1914 г. на среднеазиатских железных дорогах работало более 30 тыс. человек [7. С. 73].

Железнодорожное строительство в Туркестане не только «открыло» среднеазиатский рынок для российского и иностранного капитала, втягивая край в орбиту капиталистических отношений, но и способствовало появлению новых социальных слоев в местном обществе – капиталистов и рабочих.

С развитием аграрного и промышленного секторов экономики и железнодорожного транспорта связано и развитие торговли. Эти виды деятельности трудно разделить применительно к исследуемому периоду, так как земледелец очень часто занимался различными ремесленными промыслами, а ремесленная мастерская часто являлась также и торговой лавкой для сбыта производимой продукции. Следует отметить, что, если земледелие, согласно шариату, было занятием, возвышающим душу, то торговля, приносящая доходы, создавала реальные возможности выполнять предписания шариата каждому правоверному мусульманину жертвовать часть своих доходов на благотворительность [8. С. 26].

В.П.Наливкин писал по этому поводу: «Весьма важным нравственным оправданием чуть ли не поголовного влечения к торговым операциям, как к средству добиться материальной возможности быть хорошим, служило также и то обстоятельство, что это занятие не было чуждо и самому пророку» [9. С. 27].

По определению современников, торговля в Средней Азии «как по обращающимся в ней капиталам, так и в особенности по числу лиц, занимающихся ею и к ней причастных, весьма обширна и составляет одну из важнейших отраслей народного труда, дающую заработок и средства к жизни множеству населения».

После завоевания Средней Азии Россией торговые связи, существовавшие между ними и раньше, получили значительное развитие. С 1840 по 1850 г. товарооборот между Россией и Средней Азией составлял в среднем 1,4 млн. руб. в год; в 1857 г. – 9,9 млн. руб.; в 1860 г. – 13 млн. руб.; а в 1867 г. – 30 млн. руб. в год [10. С. 25–26].

Первое место в вывозе товаров из России в Среднюю Азию занимали хлопчатобумажные изделия. Так, в 1857 г. стоимость их вместе с бумажной пряжей составляла 2 272,6 тыс. руб, а в 1867 г. – 12 597,5 тыс. руб. [11. С. 3]. Вывозились также в большом количестве шерстяные материи, кожи, чай, сахар, металлы и изделия из них, сундуки и посуда. Из шерстяных тканей особым спросом пользовалось сукно. В 1867 г. из России в Туркестан было вывезено сукна на 746 тыс. руб., а других шерстяных тканей – на 234,6 тыс. руб. За этот же год было привезено в Россию из Туркестана – кож на 836 тыс. руб., чая – на 434 тыс. руб., сахара – на 292 тыс.

руб. [12. С. 44]. Значительное место среди ввозимых товаров принадлежало мишуре, шедшей на украшение одежды. В 1867 г. её было продано на 207,7 тыс. руб. Кроме того, в том же году было завезено: медных изделий – на 88 тыс. руб., чугунных – на 76 тыс. рублей, железных – на 63,4 тыс. руб., стальных изделий на 10 тыс. руб.

Что касается металлов, то в 1867 г. первое место по цене заняла медь (на 179 тыс. руб.), затем железо (на 132, 9 тыс. руб.), олово (на 22 тыс. руб.), сталь (на 18,4 тыс. руб.), цинк (на 8279 руб.) и ртуть (на 4430 руб.).

Из Туркестана в Россию вывозились хлопок, шелк, мягкая рухлядь, бумажные изделия и фрукты. В 1867 г. в Россию было вывезено хлопка – на 5513 тыс. руб., шелка – на 1273, мягкой рухляди – на 822, бумажных изделий – на 534, кожи – на 500, фруктов – на 215, а всего товаров – на 12 410 тыс. руб.

В 1888 г. из Закаспийской области было вывезено товаров на 464,4 тыс. руб., ввезено на 910,7 тыс. руб., а в 1889 г. – соответственно на 3,6 и 6 млн. руб. [13. С. 71].

За 1888 – 1890 гг. по Закаспийской железной дороге из Туркестана в Россию было вывезено товаров в объеме 8588,7 тыс. пудов, в том числе хлеба 653,3 и кишмиша 309,3 тыс. пудов, а ввезено 1415,8 тыс. пудов, из них мануфактуры – 998,6 тыс. пудов [14. С. 61–62].

По Оренбург – Ташкентской железной дороге было ввезено из России различных товаров (зерно, мука, чай, лес, дрова, сахар, мануфактура, металлы и др.) в 1907 г. – 7330 тыс. пудов, в 1909 г. – 8810, в 1911 г. – 28502 тыс. пудов. Через Красноводск – соответственно 6176, 4712 и 10 908 тыс. пудов, а общий ввоз товаров из России в Туркестан по Среднеазиатской железной дороге вырос за эти годы почти втрое – с 13 506 тыс. пудов до 39 470 тыс. пудов.

Вывоз товаров через Ташкент в Россию по железной дороге достигал в 1907 г. – 6404 тыс. пудов, а в 1911 г. – 9108 тыс. пудов; через Красноводск – соответственно 8351 и 9027 тыс. пудов. Основную часть этих грузов составляла продукция хлопководства (свыше 75 %), а кроме того, кишмиш, овечья шерсть и пр. [15. С. 96].

Таким образом, с проведением железных дорог резко увеличился рост фабрично-заводских изделий из России (прежде всего мануфактуры) и вывоз сырья из Туркестана (в первую очередь, хлопка). Туркестан, получая из России в основном промышленные товары, и, снабжая её продукцией сельского хозяйства, втягивался в общий товарооборот развивающегося капитализма и становился одним из внутренних рынков Российской империи, в котором все более четко проявлялась хозяйственная специализация отдельных районов.

В Россию же из Средней Азии вывозились хлопок-сырец, шерсть, козий пух, фрукты. Постепенно первое место в среднеазиатском вывозе в Россию среди товаров, занимал хлопок. В 1900 г. его было вывезено в Россию 5 846 609 пудов, или в 19,4 раза больше, чем в 1880 г. К 1916 г. эта цифра почти что утроилась. А всего с 1880 по 1907 г. из Средней Азии по железным дорогам было вывезено 225,9 млн. пудов хлопка [16. С. 73].

На общем фоне протекционизма большой интерес представляет пошлинная политика по отношению к хлопководству. Пошлина на иностранный хлопок в России существовала давно. История пошлины с 1878 г. представляется в следующем виде: в 1878 г. – 40 коп. с 1 пуда очищенного хлопка-волокна; с 1882 г. – 45 коп. с пуда; в 1887 – 1 руб. по морской границе и 1 руб. 15 коп. по сухопутной границе; с1892 г. – 1 руб. 40 коп. и 1 руб. 55 коп.; с 1894 г. – 3 руб. 15 коп. по всем границам; с 1900 г. 4 руб. 15 коп. с пуда хлопка-волокна по всем границам. За 22 года пошлина увеличилась более чем в 10 раз.

Собственно, широкое покровительствование хлопководству начинается с 1894 г., когда была установлена высокая пошлина в 3 руб. 15 коп. До этого протекционизм носил умеренный характер без особенно ярко выраженных тенденций. Поворотный момент начинается с 1894 г., когда очень высокий урожай хлопка в Северной Америке, сильно понизил цены на мировом хлопковом рынке. Этот случай дал повод к отказу от постепенного и скрупулезного увеличения пошлины. Пошлина сразу выросла в 2 раза. С этого момента протекционизм принимает характер высоко-покровительственной политики. Учитывая цены тогдашнего рынка,

можно сказать, что пошлина 3 руб. 15 коп. ставила грань к почти запретительной политике, так как она составляла более 30 % рыночной стоимости хлопка.

Указанный путь покровительствования обещал очень многое. Прежде всего, открывались широкие горизонты для развития российского хлопководства в Туркестане и Закавказье. Наличие высокой пошлины сделало хлопководство при прочих равных условиях более доходным, чем все другие культуры края. Повышение доходности одной десятины на 75 – 100 рублей быстро втянуло хозяйство края в сферу развития хлопководства. Хлопок, как продукт промышленного характера, связал хлопковое хозяйство с рыночными отношениями не только России, но и заграничных рынков. Общая эволюция хозяйства края пошла по пути одностороннего развития с преобладанием хлопководства, особенно в Ферганской области. Столь быстрый рост экономической эволюции, который произошел за короткий промежуток времени, безусловно, во многом обязан пошлинной политике России.

Приведенная нами статистика показывает, что торговля Ферганской области с каждым годом все более развивалась. Развитие это, заметное отчасти и во внутренней торговле, по преимуществу касается внешней торговли и, в особенности экспорта, предметом которого является главным образом, хлопок, вывозимый в пределы Европейской России.

Внешняя торговля оживлялась тем обстоятельством, что Ферганская область по своему географическому положению, являлась транзитным путем для обмена товаров между Европейской Россией и Бухарой с одной стороны и китайскими владениями (Кашгар) с другой. Надо полагать, что обороты внешней торговли Ферганской области по ввозу и вывозу достигали свыше 15 млн. руб. в год [17. С. 28–29].

Предметом ввоза из Европейской России были мануфактурные и галантерейные товары, идущие, главным образом, на удовлетворение потребностей по преимуществу европейского населения области. Из Кашгара-же привозили: шелк в нитках, кошмы, ковры, китайские чашки, пояса, меха, кожи, халаты, шапочки и разный мелочной товар.

Благодаря функционированию Среднеазиатской и Оренбургско- Ташкентской железной дороги были созданы благоприятные условия для расширения перевозки грузов. С 80-х годов XIX в. в Туркестан стали поступать в больших размерах листовое и прокатное железо, строительный лес, уголь, цемент, огнеупорный кирпич, стекло, керосин; расширился ввоз мануфактурных красок, бумаги, сахара, чая пшеницы, металлических и ювелирных изделий. Если в 1884 г. в Фергану поступило всего 400 пудов железа на сумму 1600 руб., то в 1910 г. – уже – 276898 пудов.

В 1910 г. в Фергану прибыло 37миллионов пудов грузов: хлебных продуктов – 37000000, чёрного чая – 35795 пудов, дров – 424151, мануфактуры – 438462, сахара – рафинада –159455, сахарного песка – 302837, соли – 186309 [18. С. 96].

В результате расширения сети хлопкоочистительных и маслобойных заводов из Ферганы в растущем количестве вывозились хлопковое масло, семена хлопчатника. Семена хлопчатника вывозились в основном на Кавказ, а также за границу. Например, вывоз хлопкового масла в 1914 г. из Ферганской области составил 429 952 пуда, семян хлопчатника – 4157 пудов, жмыхов – 232 029 пудов [19. С. 22].

В местной торговле самой распространенной была скупка хлопка. Ею занимались фирмы, имевшие свои фабрики, и отдельные юридические лица, более или менее состоятельные и оборотливые.

С развитием торговли и промышленности в Ферганской области появились и сравнительно крупные магазины, число которых достигало 60. Практиковалось обслуживание покупателей через доставку товаров на дом. О развитии торговли в области можно судить ещё по количеству выданных торговых документов и собранных за них налоговых сборов. Выдача документов и полученный денежный сбор от торговцев постоянно возрастали. Например, если в 1889 г. было выдан 11231 торговый документ, то через 10 лет, в 1900 г. – 30446, т.е. на 19215 документов было выдано больше, чем в 1889 г., а доход казны за указанный период воз-

рос на 320743 рубля. Отсюда можно сделать вывод о росте числа местных торговцев, о развивающемся процессе формирования местной торговой буржуазии, которая взяла в свои руки значительную часть торговли хлопком. Например, в 1896 – 1897 гг. заводчик Ахмеджан Хасанов вывез в Россию из Алтыарыка 36900 пудов американского и 96 пудов местного хлопка; заводчик Ходиходжи Сыдыкходжаев вывез 92053 пудов американского хлопка; заводчик Батыр Тюря отправил в Россию 29 тыс. пудов американского хлопка [20. С. 18–19].

С предприятий Коканда в 1897 – 1898 гг. было вывезено всего 124961 пудов американского и 14225 пудов хлопка местных сортов. Из них 60 тыс. пудов принадлежало заводам М.Алимбаева, 48900 пудов заводам Абдурахмана Назара Мухаммедова, 16975 – заводам Шонасира Шоабдуллаева, 10300 пудов – заводам Алимходжи Мухамеджанова [21. С. 88].

Процесс специализации Туркестана на хлопковом сырье совершался исключительно быстро. Темпы специализации сельского хозяйства на хлопчатнике характеризуются следующими данными: в 1888 г. посевная площадь хлопчатника в Ферганской, Самаркандской, Сырдарьинской и Закаспийской областях составляла 68650 десятин. Но уже в 1895 г.посевная площадь увеличилась до 142127 десятин, т.е. удвоилась, а в 1900 г. достигла 234274 десятин. То есть за 12 лет посевная площадь под хлопчатником увеличилась больше в 3 раза.

При этом, в основной хлопковой области, Фергане, посевная площадь с 34669 десятин в 1888 г. увеличилась до 190701 десятину в 1895 г. В 1900 г. посевы хлопчатника в Ферганской области достигли 186326 дес., увеличившись с 1888 г. более чем в 5 раз. Среднеазиатское хлопководство резко повысило свой удельный вес в снабжении хлопком российской текстильной промышленности.

По официальным данным Кокандского биржевого комитета, посевы хлопчатника в Ферганской области занимали в 1913/1914 гг. площадь в 301825 десятин, а по данным Управления Среднеазиатской железной дороги урожай сезона 1913/1914 гг. равнялся 7 млн. 871 тыс. 717 пудов очищенного хлопка. Сезон 1914/1915 гг. был в истории туркестанского хлопководства самым высокоурожайным. Фергана дала в этом сезоне 8млн. 226 тыс.600 пудов (брутто) очищенного хлопка [22. С. 10.].

Приблизительная общая стоимость урожая хлопка сезона 1914/1915 г. выражалась в 116387500 руб. Из этих огромных сумм при системе хищнической эксплуатации хлопкоробов только небольшая часть поступала в качестве чистого дохода в бюджет производителей сырья. Основная же часть доходов присваивалась торгово-ростовщическим капиталом.

Таким образом, развитие торговли, расширение и углубление товарно-денежных отношений, особенно в сфере производства и переработки хлопка, способствовало втягиванию Ферганской области в общий товарооборот развивающегося российского капитализма. Статистика, отражающая актуальные вопросы транспорта и торговли Ферганской области, свидетельствует о расширении торгово-промышленных связей края с различными регионами метрополии, о появлении новых средств коммуникаций, о создании различных отраслей промышленности и их коммерциализации. Статистика показывает, что промышленному сектору экономики, больше чем аграрному сектору, были присущи черты колониальной экономики, с самого начала ориентированной на обслуживание интересов метрополии.

Важным структурным элементом экономического развития края стало строительство Закаспийской военной и Оренбург-Ташкентской железных дорог. Соединение же Среднеазиатской дороги с общей железнодорожной сетью России способствовало ускоренной хозяйственной колонизации и закладке новой структуры производственно-экономических отношений.

Литература:

1. *Ходжаев С.М.* Развитие транспорта в Узбекистане. – Ташкент, Государственное издательство УзССР, 1957. – 190 с.

2. *Бабаходжаев А.Х.* Провал английской агрессивной политики в Средней Азии. (1917 – 1926). – Ташкент: Уздавнашр, 1955. – 160 с.

3. *Аминов А.М., Бабаходжаев А.Х.* Экономические и политические последствия присоединения Средней Азии к России. Ташкент: Узбекистан, 1966. – 209 с.

4. *Ахмеджанова З.К.* К истории строительства железных дорог в Средней Азии (1880 – 1917 гг.) – Тошкент: Наука, 1965. – 213 с.

5. *Гафурджанова И. О* социально-экономическом значении строительства Ферганской железной дороги в Туркестане // Общественные науки в Узбекистане. – Ташкент, 1963. – № 3. – С. 33–39.

6. Отчет по эксплуатации Ферганской железной дороги за 1915 г. – Петербург,1916. – 316 с.

7. *Ахмеджанова З.К.* К истории строительства железных дорог в Средней Азии (1880 – 1917 гг.) – Тошкент: Наука, 1965. – 213 с.

8. *Махкамова Н.* Вопросы исламской регламентации производственной сферы Туркестана (Земледелие, ремесло, торговля) // Ўзбекистон тарихи, 2005. – № 1. – С. 26–36.

9. *Наливкин В.П.* Туземцы раньше и теперь. – Ташкент: Изд-во. А.Л.Киренера, 1913. – 144 с.

10. *Джаманкараев А.Б.* Развитие торговли в Киргизии в конце XIX – начале XX вв. – Фрунзе: Илим, 1965. – 132 с.

11. Туркестанский сборник. Т. 152. – Санкт-Петербург: Без издательства, 1887. – С. 3–8.

12. *Терентьев М.А.* Россия и Англия в борьбе за рынки. – Санкт-Петербург, 1876. – 472 с.

13. *Алимов А.Б.* Развитие торговых связей между Россией и Средней Азией в конце XIX – начале XX века // Общественные науки в Узбекистане, 1971. – № 3. – С. 71–73.

14. *Родзевич А.И.* Очерк постройки Закаспийской железной дороги и её значение для русско-среднеазиатской промышленности и торговли. – Санкт-Петербург, 1891. – 287 с.

15. *Гулишамбаров С.И.* Экономический обзор Туркестанского района, обслуживаемого Среднеазиатской железной дорогой. Ч. I. – Асхабад, 1913. – 176 с.

16. *Ахмеджанова З.К.* К истории строительства железных дорог в Средней Азии (1880 – 1917 гг.) – Тошкент: Наука, 1965. – 213 с.

17. Обзор Ферганской области за 1893 г. // Новый Маргелан, 1894. – С. 28–29.

18. Статистический обзор Ферганской области за 1910 г. – Скобелев, 1912 г. – С. 96–102.

19. Кокандский биржевой комитет. 1915. – Коканд, 1916. – С. 21–24.

20. Национальный архив Республики Узбекистан, ф. И-19, оп. 1. д. 24993, лл. 18–19.

21. Национальный архив Республики Узбекистан, ф. И-19, оп. 1. д. 24275, л. 88.

22. Кокандский биржевой комитет. Отчет за 1915 г.– Коканд,1916. – С. 10–16.

REFLECTED IN THE STATISTICS OF TRANSPORT AND TRADE IN THE FERGHANA REGION OF THE END OF THE XIX — BEGINNING OF XX CENTURIES

T.R. Khamraeva [1]

Ilmiy xabarnoma. Seriya: Gumanitar tadqiqotlar – Scientific Bulletin. Series: Humanitarian Studies. 2021. 5 (57). 67–76.

[1]Andijan State Universiry, Andijan, 170100, str. Universitet, 129 (Uzbekistan). E-mail: agsu_info@edu.uz

Keywords: statistics, agricultural sector, railway, raw material, industry, sector, product, cotton.

In the article, on the basis of rich documentary material, the issues of transport and trade reflecting in statistics are shown. The relevance of this topic of the article is determined by the need to systematize and generalize the available data on a new conceptual and methodological basis,

a comparative analysis of concepts and scientific views on this problem.

The history of the formation and development of statistics in the Ferghana region was predetermined by the existing socio-economic and political conditions of the second half of the 19th - early 20th centuries. The growing demand for statistical accounting was favorably influenced by both the more complex forms of management during this period and the transformation of local society, which gave a strong impetus to the development of transport and trade statistics.

The presented article is undoubtedly timely and relevant. To date, studies based on statistical materials on Central Asia occupy a certain place. This article focuses on the political and commercial aspects of the life of Turkestan and the interests of the Russian Empire here.

The statistics presented in the article show that trade in the Ferghana region has been developing more and more every year. This development, partly noticeable in domestic trade, mainly concerns foreign trade and, in particular, exports, the subject of which is mainly cotton exported to European Russia.

Thus, the development of trade, the expansion and deepening of commodity-money relations, especially in the sphere of cotton production and processing, contributed to the involvement of the Ferghana region in the general trade turnover of the developing Russian capitalism. Statistics reflecting topical issues of transport and trade in the Ferghana region indicate the expansion of commercial and industrial ties of the region with various regions of the metropolis, the emergence of new means of communication, the creation of various industries and their commercialization. Statistics show that the industrial sector of the economy, more than the agricultural sector, was characterized by the features of a colonial economy, from the very beginning focused on serving the interests of the metropolis.

An important structural element of the region's economic development was the construction of the Trans-Caspian military and the Orenburg-Tashkent railways. The connection of the Central Asian railway with the general railway network of Russia contributed to the accelerated economic colonization and the establishment of a new structure of production and economic relations.

The article notes that the creation of a factory industry contributed to the emergence of a new type of industrial production in Turkestan, which did not exist before, and the creation of a transport system was considered by the state as the main path for the economic colonization of the region, a pivot for creating a strong political and economic dependence of Central Asia on Russia.

References:

1. Xodjaev, S. (1957) *Razvitie transporta v Uzbekistane* [Transport development in Uzbekistan]. Tashkent, Gosizdat UzSSR.

2. Babaxodjaev, A.X. (1955) *Proval angliyskoy agressivnoy politiki v Sredney Azii.* (1917-1920) [The failure of the British aggressive policy in Central Asia. (1917-1920)]. Tashkent: Uzdavnashr.

3. Aminov, A.M., Babaxodjaev, A.X. (1966) *Ekonomicheskie i politicheskie posledstviya prisoedineniya Sredney Azii k Rossii* [Economic and political consequences of the accession of Central Asia to Russia]. Tashkent: Uzbekistan.

4. Axmedjanova, Z.K. (1965) *K istorii stroitelstva jeleznix dorog v Sredney Azii* (1880-1917 gg.) [On the history of the construction of railways in Central Asia (1880-1917)]. Tashkent: Nauka.

5. Gafurdjanova, I. (1963) O sotsialno-ekonomicheskom znachenii stroitelstva Ferganskoy jeleznoy dorogi v Turkestane [On the socio-economic significance of the construction of the Ferghana railway in Turkestan]. *Obshestvennie nauki v Uzbekistane*. No 3. Pp. 33-39.

6. Otchet po ekspluatatsii Ferganskoy jeleznoy dorogi za 1915 g. (1916) [Report on the operation of the Ferghana railway for 1915]. Peterburg.

7. Axmedjanova, Z.K. (1965) *K istorii stroitelstva jeleznix dorog v Sredney Azii* (1880-1917 gg.) [On the history of the construction of railways in Central Asia (1880-1917)]. Tashkent: Nauka.

8. Maxkamova, N. (2005) Voprosi islamskoy reglamentatsii proizvodstvennoy sferi Turkestana

(Zemledelie, remeslo, torgovlya) [Issues of Islamic regulation of the production sphere of Turkestan (Agriculture, craft, and trade)]. *O'zbekiston tarixi*. No 1. Pp. 26-36.

9. Nalivkin, V.P. (1913) *Tuzemsi ranshe i teper* [The natives before and now]. Tashkent: Izdatel`stvo A.I. Kirenera.

10. Djamankaraev, A.B. (1965) *Razvitie torgovli v Kirgizii v konse XIX – nachale XX vv*. [The development of trade in Kyrgyzstan in the late XIX - early XX centuries]. Frunze: Ilim.

11. Turkestanskiy sbornik [Turkestan collection]. Sankt Peterburg: Bez izdatelstva, Vol. T. 152. Pp. 3-8.

12. Terentev, M.A. (1876) *Rossiya i Angliya v borbe za rinki* [Russia and England in the fight for markets]. Sankt Peterburg.

13. Alimov, A.B. (1971) Razvitie torgovix svyazey mejdu Rossiey i Sredney Aziey v konse XIX - nachale XX veka [Development of trade relations between Russia and Central Asia in the late 19th - early 20th centuries]. *Obshestvennie nauki v Uzbekistane*. No 3. Pp. 71-73.

14. Rodzevich, A.I. (1891) *Ocherk postroyki Zakaspiyskoy jeleznoy dorogi i eyo znachenie dlya russko-sredneaziatskoy promishlennosti i torgovli* [Essay on the construction of the Trans-Caspian railway and its significance for the Russian-Central Asian industry and trade]. Sankt Peterburg.

15. Gulishambarov, S.I. (1913) Ekonomicheskiy obzor Turkestanskogo rayona, obslujivaemogo Sredneaziatskoy jeleznoy dorogoy [Economic overview of the Turkestan region served by the Central Asian railway]. Part I. Asxabad.

16. Axmedjanova, Z.K. (1965) *K istorii stroitelstva jeleznix dorog v Sredney Azii (1880-1917 gg.)* [On the history of the construction of railways in Central Asia (1880-1917)]. Tashkent: Nauka.

17. Obzor Ferganskoy oblasti za 1893 g. (1894) [Overview of the Fergana region for 1893]. Noviy Margelan. Pp. 28-29.

18. Statisticheskiy obzor Ferganskoy oblasti za 1910 g. (1912) [Statistical review of the Fergana region for 1910]. Skobelev. Pp. 96-102.

19. Kokandskiy birjevoy komitet 1915. (1916) [Kokand Exchange Committee. 1915]. Kokand. Pp. 21-24.

20. NA RUz. F. I-19, op. 1, d. 24993, ll. 18-19.

21. NA RUz. F. I-19, op. 1. d. 24275, l. 88.

22. Kokandskiy birjevoy komitet. Otchet za 1915 g. (1916) [Kokand Exchange Committee. 1915]. Kokand. Pp. 10-16.

Сведения об авторе:

ХАМРАЕВА Танзиля Равильевна – кандидат исторических наук, доцент. Заведующая кафедрой Всемирная история Андижанского государственного университета. E-mail: magistr10@rambler.ru