



THE UNDERGROUND INDUSTRY OF TURKESTAN AT THE END OF THE 19TH CENTURY AND THE BEGINNING OF THE 20TH CENTURY

Sh.Q. Elchiyeva

Researcher

Fergana State University

Fergana, Uzbekistan

ABOUT ARTICLE

Key words: Geology, railway, mining, monopoly, metallurgy, coal mining, gold.

Received: 07.10.22

Accepted: 09.10.22

Published: 11.10.22

Abstract: The article describes the introduction of the railway to Turkestan in the middle of the 19th century and its role in the industry. Due to the limited policy of the tsar's government, the lack of capital, and the lack of proper implementation of geological exploration in the country, these sectors did not develop as much in the economy of Central Asia.

XIX ASR OXIRI XX ASR BOSHLARIDA TURKISTON YER OSTI SANOATI

Sh.Q. Elchiyeva

Tadqiqotchi

Farg'ona davlat universiteti

Farg'ona, O'zbekiston

MAQOLA HAQIDA

Kalit so'zlar: Geologiya, temir yo'l, tog' kon sanoati, monopoliya, metallurgiya, ko'mir qazib olish, oltin.

Annotatsiya: Maqolada XIX asr ortalarida Turkistonga temir yo'l kirib kelishi va uning sanoatdagi o'rni haqida yoritiladi. Podsho hukumatining cheklangan siyosati, kapitalning yetarli emasligi, o'lkada geologik qidiruv ishlarining to'g'ri yo'lga qo'yilmaganligi sababli O'rta Osiyo iqtisodida bu sohalar u qadar rivojlanmadi

ПОДПОЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ ТУРКЕСТАНА В КОНЦЕ 19-НАЧАЛЕ 20 ВЕКА

Ш.К. Эльчиева

Исследователь

Ферганский государственный университет

Фергана, Узбекистан

О СТАТЬЕ

Ключевые слова: Геология, железная дорога, горное дело, монополия, металлургия, добыча угля, золото.

Аннотация: В статье рассказывается о введении железной дороги в Туркестан в середине XIX века и ее роли в промышленности. Из-за ограниченной политики царского правительства, отсутствия капитала и отсутствия должного осуществления геологоразведки в стране эти отрасли не получили такого развития в экономике Средней Азии.

KIRISH

Dunyoda temir yo‘llarning paydo bo‘lishi XIX asrning 20-yillarida boshlanib, XIX asr oxiri - XX asr boshlariga kelganda yanada kuchaydi. 1890-1913-yillarda temir yo‘l tarmoqlari Yevropada 122 ming km, AQShda 143 ming km, mustamlaka va yarim mustamlaka mamlakatlardagi tarmoq esa 222 ming km.ga yetgan. Rossiya imperiyasi ham bundan orqada qolmagan. Rossiya krepostnoylik bekor qilinganidan keyin kapitalistik taraqqiyot tezlashib, 1865-yilda 3819 km.dan 1890-yilgacha 29063 km.ga, ya‘ni 7 barobar o‘sgan[1].

ASOSIY QISM

O‘rta Osiyo va Qozog‘istonda temir yo‘llarning paydo bo‘lishi bir qancha sharoitlar bilan bog‘liqdir. Ba‘zi mualliflar temir yo‘llarning qurilishini harbiy-strategik jihat bilan bog‘lasalar, ba‘zi mualliflar esa uni siyosiy sabab bilan bog‘laydilar. Masalan, Kaspiyorti viloyatida qurilgan dastlabki temir yo‘l tarmog‘iga harbiy-strategik sharoitlar sabab bo‘lgan bo‘lsa, Samarqand, Toshkent va Farg‘ona vodiysidagi temir yo‘llar tarmog‘ining qurilishiga iqtisodiy omillar sabab bo‘lgan[2], bo‘lsa, o‘lkada shho‘rnatilgan mustamlakachilik tizimini mustahkamlash uchun ham temir yo‘llar qurilishi shart edi.

XIX asrning 60-70-yillarida O‘rta Osiyoda temir yo‘llar tarmog‘ini barpo etish uchun ilk odimlar otildi. Umuman, Turkistonda temir yo‘llar qurilishini ikki davrga bo‘lish mumkin: 1865-1875-yillar, ikkinchisi esa 1893-1897-yillar[3].

O‘rta Osiyoda temir yo‘llar qurilishining dastlabki tashabbuskorlari harbiylar bo‘lib, ular fikrlarini Krasnovodsk-Qizilarvot temir yo‘li turkmanlar hududini qo‘shib olishni yakunlash va Rossiyaning Afg‘oniston chegarasidagi mavqeini mustahkamlashga yordam beradi deb asoslaganlar[4]. O‘rta Osiyodagi dastlabki temir yo‘llar tarmog‘i Kaspiyorti viloyatida bo‘lib, temir yo‘li uchun butun mablag‘lar hukumat byudjetidan ajratilgan[5]. 1886-yil 2-iyun kuni temir yo‘l Marvgacha, 9-noyabr kuni temir yo‘l tarmog‘i Repetekkacha, 30-noyabrda esa Buxoro hududigacha yetib boradi. Temir yo‘lni Amudaryodan o‘tkazish uchun yog‘och ko‘prik quriladi[6].

Temir yo‘l 1888-yil 26-fevral kuni Buxorogacha[7], 1888-yil 17-aprel kuni temir yo‘l Kattaqo‘rg‘ongacha, 15-may kuni esa Samarqandga yetib kelgan[8]. Ushbu temir yo‘lning

Krasnovodskdan Samarqandgacha bo'lgan qismi 1818 km bo'lib, sakkiz yilga yaqin bir vaqtda qurilgan[9] edi.

Kaspiyorti temir yo'li qurilishi tugallanmasidan oldin Toshkent orqali o'tadigan Samarqand-Andijon temir yo'lini qurish uchun aksiyadorlik jamiyatlarini tashkil qilish taklifi o'rta tashlanadi. Moliyaviy qiyinchiliklar va hukumatning harbiy-strategik maqsadlari tufayli temir yo'l liniyalarini davlat hisobidan qurishga qaror qilinadi. 1895-yil 25-mayda Samarqanddan Qo'qon va Yangi Marg'ilon (Farg'ona) orqali Andijongacha temir yo'l magistrali o'tkazish haqida farmon e'lon qilinib, buning uchun 21080607 rubl mablag' ajratiladi. Temir yo'l qurilishiga injener Ursatev boshchilik qilgan. Mahalliy hokimiyat va xususiy tadbirkorlarning tinmay qilgan talablari asosidja hukumat o'zining oldingi qarorini ko'rib, chiqib, Samarqand-Andijon temir yo'lini qurish haqida 1895-yil 27-may kuni qaror qabul qiladi[10]. Shu yilning 21-sentyabr kuni qurilish ishlari boshlanadi[1].

Qurilishning Samarqand uchastkasida 20 ming odam ishlagan. Temir yo'lning ba'zi tarmoqlari xususiy uchastkalardan o'tardi. Zarar qoplanishi haqida hukumat ko'rsatmasi bo'lsa-da, zarar birdek qoplanmagan. Masalan, Andijon hududida 1896-1897-yillarda 88 dehqon yeridan temir yo'l o'tgan, lekin ular uzoq vaqtgacha buning uchun kompensasiya ololmaganlar. Samarqand-Andijon temir yo'li qurilishida esa 5,5 mingdan ortiq dehqon zarar ko'rgan. Aholining ariza va shikoyatlari hech qanday natijani bermagan[12].

Qurilish uchun materiallar asosan Rossiyadan keltirilgan. Temir yo'l qurilishi muvaffaqiyatli tamomlanib, 1897-yil 27-noyabr kuni birinchi poezd Qo'qonga keladi. 1899-yil esa temir yo'l tarmog'i Toshkentgacha yetkaziladi[13].

1897-1898-yillarda O'rta Osiyo temir yo'lning Marvdan Kushkagacha uzaygan Murg'ob tarmog'i qurib bitkaziladi[14].

Kaspiyorti va Samarqand-Andijon temir yo'l tarmog'ini qurish va undan foydalanish ham Harbiy vazirlik ixtiyoriga beriladi. 1899-yili Kaspiyorti harbiy temir yo'li Toshkent orqali o'tadigan Samarqand-Andijon temir yo'li bilan birlashtirildi va O'rta Osiyo temir yo'li deb qayta nomlandi[15].

Rossiyaning mustamlakachilik siyosati temir yo'l tarmog'ini yanada uzaytirishni talab qilayotgan edi. Birinchi navbatda Orenburg-Toshkent va Turkiston-Sibir temir yo'lini qurish ko'zda tutilib, ikkinchi navbatda Uralskdan Orenburggacha, Orskdan To'rg'ay orqali Semipalatinskka va Chorjo'ydan Xiva, Qo'ng'iroq orqali Aleksandrov-Gay Ryazano-Ural yo'lini qurish realashtirildi. Uchinchi navbatda Avliyootadan boshlanib, Akmolinsk, Omsk va nihoyat Buxoro va Termizgacha boradigan temir yo'lini qurish rejalashtirildi[16].

Yangi yo'llar qurish ijtimoiy-siyosiy jihatdan ham muhim edi. XIX asr oxiri – XX asr boshi mamlakatda siyosiy inqirozlar boshlandi. O'rta Osiyoda hukumatga qarshi isyonlar kuchaydi.

1898-yili Andijonda bo‘lib o‘tgan qo‘zg‘olon chorizmning o‘lkadagi hokimiyati mustahkam emasligini ko‘rsatdi. Shuning uchun harbiy jihatdan bo‘lsa-da, podsho hukumati Orenburg-Toshkent temir yo‘lini qurishni tezlashtirishga harakat qilgan. 1899-yil 16-iyun kuni Peterburgdagi maxsus majlisda Toshkent va Orenburg, Saratov va Chorjo‘y oralig‘ida temir yo‘l qurilishi rejasi ko‘rib chiqiladi[17].

1901-yil bahorda Toshkent va Orenburgda qurilish ishlari boshlangan. Temir yo‘l qurilishida 50 ming rus ishchilari va dehqonlari mehnat qilganlar. Barcha ishlar qo‘lda bajarilgan. Temir yo‘l qurilishi 6 yilda tamomlanadi. O‘rta Osiyo temir yo‘l tarmog‘i ishga tushirilishi bilan Peterburgdan Kushka va Krasnovodskkacha uzluksiz harbiy va passajir poezdlar qatnovi ta‘minlandi. Orenburg-Toshkent temir yo‘li nafaqat chorizmning O‘rta Osiyo, Qozog‘iston va Kavkazortida mavqeini mustahkamladi, balki o‘lka iqtisodining jonlanishiga ham xizmat qildi. Ushbu temir liniyasi 1901-1906-yillari qurilib bitkazilgan[19].

Shundan so‘ng Farg‘ona vodiysiga temir yo‘l liniyasi yotqizish masalasi ko‘tarilib, bu ish tez orada boshlangan. 1908-yildan temir yo‘l qurilishining yangi bosqichi boshlandi. Ilgari temir yo‘llar davlat tomonidan qurilgan bo‘lsa, endi temir yo‘llar xususiy sarmoya tomonidan barpo etila boshlandi. 1909-yilga kelganda O‘rta Osiyodagi jami temir yo‘llar uzunligi 4458 vers edi. Vodiydagi dastlabki xususiy temir yo‘li Qo‘qon va Namangan shaharlarini bir-biriga bog‘lagan. 1911-yili Namangan-Uchqo‘rg‘on-Haqqulobod va Haqqulobod-Kuyganyor-Andijon-Jalolquduq-Qorasuvdan Jalolobod qishlog‘igacha temir yo‘l liniyasi yotqiziladi. Ushbu liniyaning uzunligi 150 verst edi. Ikkinchi xususiy temir yo‘lga 1913-yilda ruxsat berilib, qurilish ishlari 1916-yili tamomlanadi hamda shu yili vodiya birinchi poezdlar qatnovi boshlanadi. 1912-yilda esa xususiy sarmoyadorlarga Turkiston-Sibir temir yo‘lini qurishga ruxsat beriladi. Bu temir yo‘lning Arisdan Pishpakkacha bo‘lgan qismi birinchi navbatda qurilishi lozim edi.

O‘rta Osiyoda temir yo‘l tarmog‘ining vujudga kelishi o‘lkada paxta maydonlarining ko‘payishiga sabab bo‘lgan omillardan biridir. Masalan, 1888-yilda dastlabki temir yo‘l qurilishi paytida 68490 desyatina yerga paxta ekilgan bo‘lsa, 1900-yilda 186300 desyatina ga yetib, 5,3 barobar oshgan. Temir yo‘llar orqali paxta xom ashyosi tashish ham ko‘payadi: 1887-yili 903412 pud paxta xom ashyosi tashib ketilgan bo‘lsa, 1900-yilda 5946609 pudga yetadi. O‘rta Osiyoning ba‘zi tumanlari faqat paxtachilikka ixtisoslasha boshladi. Turkistonning deyarli barcha hududlarida maxsus paxta plantatsiyalari vujudga kela boshladi.

Temir yo‘lning O‘rta Osiyoda qurilishi bilan Rossiya va O‘rta Osiyoda paxta ekin maydonlari ortishi bilan birga, paxta bilan bog‘liq turli jamiyat va firmalar paydo bo‘la boshladi. Qishloq xo‘jaligining rivojlanishi mehnat qurollarini ham o‘zgarganligida ko‘rinadi: dehqonlar endilikda Rossiyadan keltiriladigan plug, temir borona, chopiq qiluvchi temir qurol, kultivatsiya, don sovuruvchi moslama, o‘rim mashinalaridan foydalana boshladilar.

Temir yo'llarning qurilishi rus kapitaliga maydon ochadi. O'lkadagi zavodlarining aksariyati temir yo'llarga yaqin joylarda qurilgan. Masalan, 1900-yilda zavodlarning yarmidan ko'pi (182 tadan 94 tasi) temir yo'l yaqinlarida barpo etilgan edi. Samarqand viloyatidagi paxta zavodlarning deyarli barchasi temir yo'l yoqasida qurilgandi.

O'rta Osiyo temir yo'l tarmog'i, Orenburg-Toshkent va Farg'ona temir yo'llarining qurilishi hududda tog'-kon sanoatining ham rivojlanishiga olib kelib, Turkiston tabiiy boyliklari bozorga chiqarila boshlandi.

XIX asr 60-80-yillarida o'lkada tog'-kon sanoati rivojlana boshladi. O'rta Osiyodagi dastlabki ko'mir konlari o'lka Rossiya tomonidan bosib olinganidan keyinoq (XIX asr 60-70-yillari) ochila boshlangan. Ammo bu soha XIX asr 90-yillarida ham o'lka iqtisodiyotida muhim rol o'ynamasdi. Temir yo'llar qurilishi bilan ushbu soha taraqqiyotida ham sezilarli o'sish boshlandi.

XX asr boshida O'rta Osiyoda tog'-kon sanoati jadallik bilan rivojlanib borgan. Bu davr o'lkada 29 ta tog'-kon sanoati korxonalarini va 2 ming ishchisi bo'lgan. Tog'-kon sanoatida yetakchi sohasida neft qazib chiqarish ustunlik qilib, O'rta Osiyoda dastlabki neft konlari 1876-yili Kaspiyorti viloyatidagi Cheleken orolida va shu asrning 80-yillarida Farg'ona viloyatida ish boshlagan. Farg'onadagi neft konlari yerning nisbatan ustki qismida joylashganligi bilan boshqa hududlarga nisbatan ustunlik qilgan.

XX asr boshigacha neft va ko'mir qazib chiqarish sanoati u qadar rivojlanmadi. Buning sabablari birinchidan, o'lkada fabrika-zavod ishlab chiqarish sanoatining yetarli emasligi va O'rta Osiyo temir yo'llarining mavjud emasligi; ikkinchidan, mahalliy burjuaziyaning qo'lida yetarli darajada mablag'ning yo'qligi; uchinchidan, rus kapitalining bu sohaga sarmoya sarflashni istamasligi; to'rtinchidan, XX asr boshigacha bu sohaga oid qonunchilikning yo'qligi; beshinchidan chorizmning iqtisodiy siyosati ham bunga to'sqinlik qilgan edi.

Yuqorida ta'kidlanganidek, Turkiston o'lkasida tog'-kon sanoatining yetakchi sohasi neft qazib chiqarish va qayta ishlash bo'lib, ularning eng yirigi Farg'ona vodiysida joylashgan edi. Farg'ona viloyatida dastlabki neft shirkati 1899-yili Chimyon volostiga qarashli Mindon qishlog'ida ish boshladi. 1904-yili konda parmalash ishlari yakunlanib, 1905-yili neft qazib chiqarish ishlari boshlandi. Qazib olingan neftni qayta ishlash zavodi Vannovskiy (hozirgi Oltiariq tumani Tinchlik shaharchasi) zavodida qayta ishlangan. Shu yilning o'zidayoq zavod 3,9 million pud neftni qayta ishlagan.

XULOSA

Chimyonda neft qazib chiqarish 1907-1908-yillarda nisbatan pasaygan bo'lsa-da, 1913-yilga kelib, Chimyon koni ishlab chiqarishni ko'paytirib, O'rta Osiyo, Orenburg-Toshkent, Farg'ona vodiysi temir yo'llari tarmog'ini va Amudaryo flotini yoqilg'i bilan ta'minlagan.

Umuman, 1910-yilga kelganda ikki barobar oshgan. Bu konlarda 140-150 quduqdan bu sutkada 500 tonna neft qazib olinar edi. 1908-1911-yilgacha Cheleken neft konida 19,6 ming tonnadan 217 ming tonnaga ko'tarilgan.

XIX asrning 90-yillaridan o'lkada oltin qazib olish sanoati ham rivojlana boshladi. 1903-yili rus tadbirkorlari ham Buxoroda oltin qazib olish ishiga kirisha boshladilar. 1904-yil 10-may kuni Turkiston general-gubernatori Masievskiy rus tadbirkorlari tuzadigan jamiyat ustaviga ijobiy javob teradi. Ammo jamiyat tuzilmadi. Shunday qilib, 1917-yilgacha O'rta Osiyoda oltin qazib olish sanoati yo'lga qo'yilmadi.

O'lkada yoqilg'i va tog'-kon sanoati region sanoati ba'zi sohalarning rivojlanishiga olib keldi. Masalan, ishchilar sinfi ko'paydi. O'rta Osiyo yoqilg'i va tog'-kon sanoatida 10 ming ishchi ishlardi.

Ularning ahvoli nihoyatda og'ir edi. Korxonalarda ish kuni 10-15 soatlab davom etar, mehnat xavfsizligi haqida mutlaqo gap bo'lishi mumkin emasdi. Ba'zan ish kunlari o'lim bilan tugagan hollar ham bo'lardi.

Rus monopolistik va chet el kapitalining O'rta Osiyo yoqilg'i va tog'-kon sanoatiga kirib kelishi birinchi jahon urushi davrida yanada kuchaydi. Ammo podsho hukumatining cheklangan siyosati, kapitalning yetarli emasligi, o'lkada geologik qidiruv ishlarining to'g'ri yo'lga qo'yilmaganligi sababli O'rta Osiyo iqtisodida bu sohalar u qadar rivojlanmadi.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO'YXATI

1. Убайдуллаев С. Революционные движения народов Средней Азии 1907-1910 гг. – Ташкент. Фан, 1967

1. Жабборов М.Р., Арслонзода А.Р. Фарғона Россия империяси ҳукмронлиги даврида. – Тошкент.

2. Вексельман М.И. Российский монополистический и иностранный капитал в Средней Азии (коней XIX – начало XX в.). – Ташкент. Фан

3. Социально-экономическое и политическое положение Узбекистана накануне октября. – Ташкент. Фан, 1973

стория Народов Узбекистана. II том. – Ташкент. 1947. – С..

4. Usarov, U. A., & Alimova, N. O. (2021). Agricultural And Watering System Of Samarkand In The Second Half Of The Xix Century And The Early Xx Century. Current Research Journal Of History (2767-472x), 2(07), 9-14.

5. Bahridin, U. (2019). Ferghana In The Period Of Amir Timur's Struggle For Power (1360-1370). International Journal Of Innovative Technology And Exploring Engineering, 9(1), 3180-3187.

6. Usmonov, B. A. (2020). On The Dates Of The Military Clashes Between Sultan Ahmad Mirza And Umarshaikh Mirza. *Asian Journal Of Multidimensional Research (Ajmr)*, 9(5), 397-404.
7. Usmonov, B. A. (2020). Some Comments On The Cultural Life Of Fergana During The Reign Of Amirtemur And The Temurids. *Asian Journal Of Multidimensional Research (Ajmr)*, 9(11), 22-28.
8. Usmonov, B. A. (2021). A Study Of Political Processes In The Fergana Valley In 1371-1376. *Design Engineering*, 6174-6187.
9. Akhmedovich, U. B. About The Date Of The First And Second Mongolian Walks Of Amir Timur.
10. Akhmedovich, U. B. About The Date Of The First And Second Mongolian Walks Of Amir Timur.
11. Usmonov, B. (2019). Horticulture In Fergana In The Temurid's Period. *Scientific Journal Of The Fergana State University*, 2(4), 73-75.
12. Usmonov, B. (2019). Sultan Abusaid Mirza And Yunus Khan. *Science And Education*, 2(10), 5.
13. Usmonov, B. (2018). The Adylshah Jalayir Revolt: Causes, Course And Consequences. *Scientific Journal Of The Fergana State University*, 1(1), 47-50.
14. Усманов, Б. А. (2018). Ферганский Улус В Государстве Амир Темура. *Вестник Мицаи*, 28(2), 63-82.
15. Usmonov, B. (2018). The Chukalak Battle. *Scientific Journal Of The Fergana State University*, 1(3), 49-52.
16. Усманов, Б. Хv Асрнинг 70-Йилларида Фарғона Ферғана В 70-Е Годы Хv Века Ferghana In 70 Years Of Xv Century.
17. Ahmadjonovna, E. T., & Bakhromovich, S. I. (2020). Pedagogical Analysis Of Culturo-Educational Institutions' Actions In Youth Education (On The Example Of Museum Activities). *The American Journal Of Social Science And Education Innovations*, 2(08), 576-582.
18. Egamberdiyeva, T. U. A., & Qurbonov, J. A. (2020). Diagnostics Of Formation And Development Of Intellectual Culture Among Students. *Scientific Bulletin Of Namangan State University*, 2(4), 512-519.
19. Egamberdieva, T. (2021). Mechanisms Of Gender Equality And Differences In The Educational Process.
20. Yuldoshev, S. V. (2021). Pedagogical Analysis And Methodology Of Children's Games. *The American Journal Of Social Science And Education Innovations*, 3(11), 36-40.

21. Valievich, Y. S. (2020). Children's Games As An Important Factor In The Upbringing Of A Harmonious Generation. *European Journal Of Research And Reflection In Educational Sciences* Vol, 8(9).

22. Valiyevich, Y. S., & Azamatjon, O. (2022). Theoretical And Practical Prospects For The Development Of Ethnotourism In Uzbekistan. *European Journal Of Innovation In Nonformal Education*, 2(4), 21-24.

23. Yo'ldashev, S., & Dilshodjon, M. (2022). Ta'lim Tizimida Innovatsion Texnologiyalarining Ahamiyati. *Integration Of Science, Education And Practice. Scientific-Methodical Journal*, 3(6), 427-431.

24. Bekmirzaev, R. B. (2021). Factors Affecting Nation-Building Relationships In Fergana Valley. *Asian Journal Of Multidimensional Research*, 10(11), 122-125.

25. Bekmirzaev, R. B. (2021). Traces Of Archaic Religions In The Modern Way Of Life Of The Peoples Of The Ferghana Valley. *The American Journal Of Social Science And Education Innovations*, 3(11), 41-46.

26. Bekmirzaev, R. B. (2021). Traces Of Archaic Religions In The Modern Way Of Life Of The Peoples Of The Ferghana Valley. *The American Journal Of Social Science And Education Innovations*, 3(11), 41-46.

27. Bekmirzaev, R. B. (2022). Socio-Economic Causes Of Ethnic Conflicts In The Ferghana Valley. *American Journal Of Social Sciences And Humanity Research*, 2(06), 135-138.

28. Bekmirzaev, R. B. (2022). Historical And Political Problems Of The Ferghana Valley. *Asian Journal Of Multidimensional Research*, 11(6), 104-106.

29. Sharafiddinov, A. (2022). History Of The Kokand Khanate In Foreign Studies. *Gospodarka I Innowacje.*, 27, 33-36.

30. Sharafiddinov, A. Два Перевода «Маттео Фальконе». *Молодой Учёный*, 1643.

31. Urmonov U. Role Of Livestock And Livestock Products In Domestic And Foreign Trade Of The Ferghana Valley (Late Xix-Beginning Of Xx Century): <https://doi.org/10.47100/Conferences.V1i1.1261>. In *Research Support Center Conferences 2021 Aug 18* (No. 18.05).

32. Urmonov, U. (2021, June). Role Of Livestock And Livestock Products In Domestic And Foreign Trade Of The Ferghana Valley (Late Xix-Beginning Of Xx Century). In *Конференции*.

33. Urmonov, U. (2021, August). Role Of Livestock And Livestock Products In Domestic And Foreign Trade Of The Ferghana Valley (Late Xix-Beginning Of Xx Century): <https://doi.org/10.47100/Conferences.V1i1.1261>. In *Research Support Center Conferences* (No. 18.05).