

ЎЗБЕКИСТОННИНГ ЯНГИ ВА ЭНГ ЯНГИ ТАРИХИ

XIX АСР ОХИРИ - XX АСР БОШЛАРИДА СУРХОН ВОҲАСИНИНГ АМУДАРЁ СУВ ЙЎЛИ ВА КЕЧУВЛАРИ ОРҚАЛИ САВДО МУНОСАБАТЛАРИ

Қобулов Э.А.

т.ф.д., проф.

Алламуратов Ш.А.

докторант

Термиз Давлат университети

Сурхон воҳаси тарихига назар солар эканмиз, унинг ижтимоий-иқтисодий ҳаётида савдо йўллари муҳим ўрин тутганлигига гувоҳ бўламиз. “Буюк ипак йўлининг”нинг Ўрта Осиёдан, жумладан, Сурхон воҳасидан ўтганлиги бунга далилдир. Хусусан, бу ҳудуд ғарб ва шарқни боғловчи асосий халқалардан бири бўлганлиги сабабли унинг стратегик ўрнига юқори баҳо берилган. Ўзбекистон Президенти Ш.Мирзиёев таъкидлаганидек: “Сурхондарё вилояти – ўзининг иқтисодий салоҳияти, муҳим географик ўрни, табиий имкониятлари билан мамлакатимиз тараққиётида алоҳида аҳамиятга эга” [1, Б.279].

Сурхон воҳаси қадимий карвон йўллари, Амударё сув йўли, рус флотилиясининг Термизга кириб келиши натижасида Шарқ давлатлари билан савдо-сотиқ ишларининг аҳволини ўрганиш тарихимизнинг ўрганилмаган саҳифаларини ёритишда муҳим аҳамият касб этади. Шунингдек, Амударё бўйлаб Бухоро – Афғонистон чегарасидаги кечув ва божхона пунктларида Россия империяси назоратининг ўрнатилиши, воҳа орқали Афғонистон, Эрон, Ҳиндистон билан олиб бориладиган транзит савдо йўллари Россия ҳукмрон доираларининг буюк империячилик сиёсати манфаатларига хизмат қилиши масалаларини тадқиқ этиш ҳам муҳим саналади.

Шарқ давлатлари билан савдо-сотиқ олиб боришга катта эътибор берган рус ҳукмрон доиралари воҳа ҳудудини, ундан ўтувчи куруқлик ва сув йўлларини ўрганишга алоҳида эътибор бериб, элчилик, жосуслик экспедицияларини жўнатган ҳолда жиддий ўргандилар. Аввало, сув йўлларида имкон борица кўпроқ фойдаланишга интилишди. Биринчидан, сув йўлларида талончилик куруқлик йўлларига нисбатдан камроқ эди. Иккинчидан, сув йўли билан товарларни ташиш нисбатан арзонга тушарди. Юқоридаги сабаблар туфайли Россия империяси Ўрта Осиёни эгаллаб олганидан кейинги дастлабки йилларда сув йўлларига жиддий эътибор қаратди [2, Б.331].

Сурхон воҳасида Амударё сув йўлининг муҳим кечувлари - Паттакесар, Эски Термиз, Ёргоҳ, Шўроб, Чўчкагузар, Қоракамар ташки савдода муҳим ўрин тутган бўлса [3, Б.92], Хотинработ, Бургуттепа, Айритом, Маймунтўқай, Сассиққўл ва Болдир кечувлари эса маҳаллий аҳамиятга эга бўлган [4, С.49]. Бу

кечувлар XVI асрдан то Амударё флотилияси ташкил бўлгунга қадар ўз аҳамиятини йўқотмаган.

Россия империяси ҳали Сурхон воҳаси ҳудудига келмасидан олдин, яъни 1874 – 1878 йиллардаёқ Амударё сув йўлининг ўрта ва қуйи оқимларида чуқур тадқиқот ишлари олиб борган [5, С. 1-2]. Рус ҳукумати томонидан Амударё кечувлари диққат билан ўрганилган. Улар олиб борган тадқиқотларга кўра, Вахш дарёсидан то Каркигача 11 та кечув қайд қилинган. Биринчи даражали кечувларга Қабодиён, Паттакесар, Шўроб, Чўчкагузар кириб, улар, асосан, Бухоро амирлигини Шимолий Афғонистон билан боғлайди. Иккинчи даражали кечувлар Калиф ва Карки кечувлари бўлиб, Афғонистоннинг барча шаҳарлари, жумладан, Кобул билан боғлайдиган транзит йўлда жойлашган [6, С. 3-9].

Амударё - Панж кечувида Афғонистондан келувчи маҳсулотларнинг 40 фоизи Керки божхонаси орқали ўтган. Шарқ давлатлари,хусусан,Шимолий Афғонистон (Чорвилоят,Андхўй,Маймана) билан савдода Паттакесар кечуви (Керки божхонасидан кейинги ўринда) муҳим ўрин тутган. Паттакесар божхонаси Мозори Шариф – Тошқўрғон савдо йўлида жойлашиб,умумий юк айланмаси 715 минг рублни ташкил этган. Паттакесар кечуви орқали 1891-1892 йилларда118 минг пуд кишимиш майиз,27,5 минг бош чорва моллари,41,4 минг пуд пахта,12,4 минг пуд уруғлик чигит,13 минг пуд ҳар хил бўёқлар Бухорога олиб ўтилган бўлса,11,1 минг пуд шакар,0,5 минг пуд шам,2,2 минг пуд сопол буюмлар,2,6 минг пуд керосин,7,4 минг пуд металл,25,7 минг пуд мато ва 2,2 минг пуд бошқа маҳсулотлар Афғонистонга экспорт қилинган [7, С.37].

Ўрта Осиёнинг ягона божхона тизимида биноанСурхон воҳаси ҳудудидаги муҳим Амударё кечувлари ҳисобланмиш Паттакесарда учинчи даражали божхона ва Чўчкагузарда эса божхона қисми ташкил этилди. Паттакесар ва Чўчкагузар кечувларидаги божхоналар орқали 1896 йилда 145532 рубль, 1900 йилда 60521 рубль, 1904 йилда 38770 рублли товарлар Афғонистонга экспорт учун ўтказилган бўлса, худди йилларга мос равишда 1896 йилда 439749 рубль, 1900 йилда 167080 рубль, 1904 йилда 549135 рублли товарлар олиб келинган [8, С.120-128].

XIX аср охири – XX аср бошларида Амударёда Бухоро амирлиги, Хива хонлиги, туркман ва афғон қайиқлари ҳаракат қилган. Йилдан-йилга Амударё бўйлаб сузувчи, юк ташувчи кема-қайиқлар сони кўпайиб борган. Ушбу даврга оид манбаларда Амударёда ҳаракатланган кема ва қайиқлар сони турлича келтирилганлигини кузатишимиз мумкин.

Масалан, архив манбаларида XIX аср охирида Қўнғиротдан то Питнакгача Хива хонлиги аҳолисига тегишли 2 мингга яқин қайиқлар Амударёда сузганлиги тўғрисидаги маълумотлар мавжуд [8, 17-варақ].Бошқа бир архив ҳужжатлари ва манбаларида эса, Амударёда бўйлаб 800 пуддан 1500 пудгача юк кўтара оладиган 600 га яқин қайиқлар қатнаганлиги келтириб ўтилган [9, Б. 241-242]. И.А.Ремез эса, Амударё бўйлаб одатда 600-800 пуд, баъзилари эса 3000 пудгача, жами 500 минг пуд юк кўтара оладиган 500 га яқин қайиқлар мавжудлигини таъкидлаган [7, С.7].

XX аср бошларида эса, Амударёда қисман Бухоро амирлиги, кўпчилиги эса Хива хонлигига қарашли 1,5 га яқин кема ва қайиқлар сузган бўлиб, улар жами 1 млн. пудгача юк ташиши мумкин эди [4, С.75]. Бухоро амирлиги ва Хива хонлиги ўртасидаги ўзаро савдо алоқаларида 420 та Хива қайиқлари, 80 та Бухоро қайиқлари бўлган [10, С.212-213]. Амударёдан юқори оқим бўйлаб эса 1000 дан ортиқ қайиқлар Вахш ва Панж дарёлари бўйлаб сузишган [11, С.188].

Амударёда воҳа савдогарларига тегишли қайиқлар ҳам сузишган. Термиз қадимги ва ўрта асрларда Амударёдаги йирик кемасозлик марказларидан бири бўлганлигини тарихий манбалар исботлайди. Рус ҳарбий зобити капитан Гинтилло Шеробод беклигида эса кема яшаш билан шуғулланувчи 10 га яқин хунарманд бўлиб, улар нархи – 200-235 рублли, 600 пуд юк кўтарадиган қайиқни 40 кунда яшаш мумкинлиги ҳақида маълумот берган [12, С.13-28]. Шунингдек, Бухоро амирлигининг Амударёга яқин бўлган айрим ҳудудларида ҳам кемалар ясаладиган йирик қишлоқлар бўлган. Хозирда ҳам Қорақўл яқинида “Камачи” номи билан аталувчи қишлоқ борлиги, маҳаллий қариялар амирлик даврида бу ерда кемалар ясовчи усталар бўлгани ҳамда кема яшаш учун ёғоч Панжикент яқинидан Зарафшон дарёси оқими бўйлаб бу ерга олиб келингани ҳақида маълумот беради [13, Б.223]. Маҳаллий кемалар қурилишида, асосан, қаттиқ ва сувга чидамли дарахтлардан фойдаланилган. Хусусан, тол (қоратол ва оқтол), терак (“патта”), тўрангил – тўқай ёввойи тераги, қайрағоч, тут, арча, жийда, гужум дарахтлари кемачиликда асосий хомашё бўлган [6; 8].

XX аср бошларидан Термизга Сибирнинг нинабаргли ўрмонларидан ёғочларнинг келтирилиши натижасида рус хунармандлари ундан енгил ва пишиқ қайиқ ясай бошлади. Бу кемалар кейинчалик маҳаллий аҳоли томонидан “ўрис кемалари” деб аталган [14, Б.214]. Бу енгил қайиқлар кўпайиши натижасида маҳаллий тол қайиқлар аста-секин истеъмолдан сиқиб чиқарила бошланган.

Бухоро амирлиги ва Афғонистон савдо алоқаларида муҳим аҳамият касб этувчи Паттакесар кечувида 4 та қайиқ бўлиб, уларнинг 2 таси Бухорога, 2 таси Афғонистонга тегишли эди. Уларнинг йиллик даромади 3 минг рублни бўлиб, шунинг 1500 рубли Шеробод бегининг даромади ҳисобланган [15]. Савдогарлар Шерободдан ўтувчи катта карвон йўли бўйлаб Чўчкагузар кечуви орқали Балх ва Мозори Шарифга, Афғонистондан эса Шеробод ва Келиф беклигига олиб боровчи йўллар орқали савдо қилишган [16, С.65]. Чўчкагузар кечувида 6 та қайиқ бўлиб, шундан учтаси Бухорога, учтаси Афғонистонга тегишли эди. Бу қайиқлар товар ва йўловчи ўтказиб кўйганлиги учун қуйидагича ҳақ олган: туя ва отдаги юк учун 1 танга, эшакдаги юк учун ярим танга, ҳар бир йўловчидан 16 чек ҳақ олган [17, С.80].

Шарқий Бухоро бекликлари ҳудудларини ғарбий ҳудудлар билан боғлашда сув йўллари муҳим аҳамият касб этган. Қайиқлар дарё бўйлаб асосан ғалла ва пахта каби қишлоқ хўжалик маҳсулотларини ташиган. Амударё бўйлаб қайиқларнинг юк ташиши учун йилнинг ҳамма вақти ҳам қулай

эмасди, айникса, ноябрь, декабрь, январь ва февраль ойларида юк ташиш қийинлашарди.

Шундай қилиб, Сурхон воҳаси Бухоро амирлигининг Шарқ давлатлари билан сиёсий муносабатлари, савдо-иқтисодий алоқаларида муҳим стратегик ва транзит аҳамиятга эга минтақасига айланди. Шу билан биргаликда воҳаси ҳудуди Россия империяси ва Англия мустамлакачилари манфаатлари тўқнашган минтақа бўлганлиги сабабли унинг стратегик мавқеи янада ошди. Амударё флотилиясининг тузилиши, Самарқанд-Термиз тупроқ йўли, Термиз темир йўли қурилиши, Бухоро – Афғонистон чегарасининг Россия – Афғонистон чегарасига айлантирилиши, Амударё бўйлаб кечув ва божхона пунктларида Россия империяси назоратининг ўрнатилиши ҳамда Сурхон воҳаси орқали Афғонистон, Эрон, Ҳиндистон билан олиб бориладиган транзит савдо йўллари Россия ҳукмрон доираларининг буюк империячилик сиёсати манфаатларига хизмат қилиши натижасида Бухоро амирлиги савдо-сотиқ ишларининг Россия империясига бўйсундирилишига олиб келди.

Адабиётлар:

1. Мирзиёев Ш.М. Буюк келажакимизни мард ва олижаноб халқимиз билан бирга қурамиз. – Тошкент: Ўзбекистон, 2017.
2. Қобулов Э. А. Сурхон воҳаси ҳўжалиги. – Тошкент: Akademnashr, 2012.
3. Аннаев Т., Шайдуллаев Ш. Сурхондарё тарихидан лавҳалар. – Тошкент: А.Қодирий 1997.
4. Бенцелевич Н.А. Водные пути Туркестана. Материалы для описания русских рек и истории улучшения их судоходных условий. Выпуск LV. – СПб.: М-во путей сообщения, 1914.
5. Грулев М.В. Некоторые географико – статистические данные, относящиеся к участкам Аму-Дарьи между Чорджуем и Патта-Киссаром // Известия Туркестанского отдела русского географического общества. Том 2, Выпуск I. – СПб., 1900. – С. 5-87.
6. Капитан Быков А. Очерк переправ через реку Амударью // Туркестанский сборник. Том 340. – СПб., 1883.
7. Ремез И. А. Внешняя торговля Бухары до мировой войны. – Ташкент: ЦСУ Турккеспублики, 1922.
8. Ўз МА. И-1-жамғарма. 22-рўйхат. 832-иш. 9-10, 17, 27-варақлар.
9. Искандаров Б. И. Восточная Бухара и Памир во второй половине XIX в. Часть. II. – Душанбе: Акад. наук Тадж.ССР, 1963.
10. Логофет Д.Н. Бухарское ханство под русским протекторатом. Том I. – СПб.: В.Березовский, 1911.
11. Логофет Д.Н. На границах Средней Азии. Путевые очерки в 3 книгах. Книга 2. Русско-афганская граница. – СПб.: В.Березовский, 1909.
12. Капитан Гинтылло. Сведения по интендантския части, собранные в Бухаре // Сборник географических, топографических и статистических материалов по Азии. Выпуск XXI. – СПб., 1886. – С. 1-53.

13. Мавлонов Ў.М. Марказий Осиёнинг қадимги йўллари: шаклланиши ва ривожланиш босқичлари. – Тошкент: Akademiya, 2008. – 432 б.
14. Турсунов С., Қобилов Э. ва бошқ. Сурхондарё тарихи. – Тошкент: Шарқ.
15. Ўз МА. И-З-жамғарма. 1-рўйхат, 296-иш. 76-варақ.
16. Грулев М.В. Аму-Дарья (очерк среднего течения). – Ташкент:тип. Штаба Туркест. воен. окр., 1900.
17. Петров. Путевые заметки классного топографа тит. Петрова 1884г. // Сборник географических, топографических и статистических материалов по Азии. Выпуск XXI. – СПб., 1886. – С. 53-102.

ЦИФРОВОЙ УЗБЕКИСТАН И АКТУАЛЬНЫЕ ЗАДАЧИ ИСТОРИЧЕСКОГО ОБРАЗОВАНИЯ

Ишанходжаева З.Р.

д.и.н., проф.,

Национальный университет Узбекистана

Современные технологии и телекоммуникации открывают широкие возможности перед высшим образованием и научными исследованиями. Они, безусловно, позволяют повысить качество учебно-воспитательного процесса и мотивировать студентов и исследователей в получении новых знаний и сведений. В этой связи, поставленные перед Высшей школой задачи подготовки высококвалифицированных, конкурентоспособных, отвечающих современным требованиям, кадров – специалистов XXI века, требуют незамедлительного их выполнения. В связи с этим являются актуальными вопросы подготовки специалистов – кадров с применением современных цифровых технологий, создание инновационных или технологических парков (технопарков) в этом направлении и др.

Отметим, что современное высшее образование характеризуется устойчивыми тенденциями к информатизации и цифровым ресурсам, которые открыли новые перспективы в высшем образовании. В настоящее время имеет место тенденция слияния образовательных и информационных технологий на всех уровнях, формирование на этой основе принципиально новых инновационных, интегрированных технологий обучения, основанных, в частности, на цифровых ресурсах и технологиях. Это является актуальной задачей профессионального образования XXI века и решит многие вопросы и глобальные проблемы высшего образования, являясь необходимым условием перехода к информационной цивилизации [1].

Использование математических методов в исторических исследованиях, убедительно показано и в трудах зарубежных ученых таких как Л.И. Бородкина, где он неоднократно подчеркивает, что «Моделирование заняло более прочное (хотя и достаточно скромное) место в арсенале методов и технологий исторического исследования»[2]. Это ставит перед высшим профессиональным образованием новые задачи.