



СУРХОН ВОҲАСИНИНГ ТАШҚИ САВДО МУНОСАБАТЛАРИ (АМУДАРЁ СУВ ЙЎЛИ МИСОЛИДА)

Аннотация: Мақола Амударё сув йўли ва воҳадаги кечувлар орқали Бухоро амирлигининг Шарқ давлатлари билан олиб борган савдо алоқаларига бағишланган. Хусусан, Термизга Амударё флотилиясининг кириб келиши, флотилия ҳамда маҳаллий кема-қайиқларнинг Амударё соҳилларида тижорат юқларини ташишдаги роли, Амударё бўйлаб кечув ва божхона пунктларида Россия империяси назоратининг ўрнатилиши баён этилган. Муаллиф томонидан воҳадаги Паттакесар ва Чўчкагузар кечувлари орқали олиб кетилган, олиб келинган турли товарлар миқдорлари тарихий ҳамда архив материаллар асосида ўрганилиб, таҳлил қилинган.

Калит сўзлар: Амударё сув йўли, кечувлар, Амударё флотилияси, Паттакесар ва Чўчкагузар божхона пунктлари, савдо-сотик, юк ташиш.

ВНЕШНИЕ ТОРГОВЫЕ ОТНОШЕНИЯ СУРХАНСКОГО ОАЗИСА (НА ПРИМЕРЕ АМУДАРЬИНСКОГО ВОДНОГО ПУТИ)

Аннотация: Статья посвящена торговым отношениям Бухарского эмирата со странами Востока через водный путь Амударьи и переправы в оазисе. В частности, вступление Амударьинской флотилии в Термез, роль флотилии и местных судов в перевозке коммерческих грузов на берегах Амударьи, установление контроля Российской империи на переправах и таможенных пунктах вдоль Амударьи. Автор изучил и проанализировал количество различных товаров, перемещаемых через переправ Паттакесар и Чучкагузар в оазисе на основе исторических и архивных материалов.

Ключевые слова: водный путь Амударьи, переправы, Амударьинская флотилия, таможенные пункты Паттакесар и Чучкагузар, торговля, перевозка.

FOREIGN TRADE RELATIONS OF THE SURKHAN OASIS (ON THE EXAMPLE OF THE AMUDARYA WATERWAY)

Annotation: The article is devoted to the trade relations of the Bukhara Emirate with the countries of the East through the waterway of the Amu Darya and the crossing in the oasis. In particular, the entry of the Amu Darya flotilla into Termez, the role of the flotilla and local ships in the transport of commercial goods on the banks of the Amu Darya, the establishment of control of the Russian Empire at crossings and customs points along the Amu Darya. The author studied and analyzed the amount of various goods transported through the Pattakesar and Chuchkaguzar crossings in the oasis based on historical and archival materials.

Keywords: waterway of the Amu Darya, crossings, Amu Darya flotilla, customs points Pattakesar and Chuchkaguzar, trade, transportation.



Кириш.

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 фарб ва шарқни боғловчи асосий халқлардан бири бўлганлиги сабабли унинг стратегик ўрнига юқори баҳо берилган. Ўзбекистон Президенти Ш.Мирзиёев таъкид-лаганидек: “Сурхон дарё 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-сотик 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.

Мавзуга оид адабиётлар таҳлили.

XIX аср охири – XX аср бошларида Сурхон воҳаси йўллари, Амударё сув йўли ва кечувлари орқали олиб борган савдо муносабатлари ҳақидаги маълумотлар Ўзбекистон Миллий архивининг

×
**Инглиз маҳсулотлари
рус маҳсулотларига
нисбатан анча арзон
сотилганлиги боис,
савдогарлар рус
молларидан кўра,
инглиз маҳсулотларини
воҳага кўпроқ олиб
келишган**

қуйидаги бир қатор жамғарма (фонд)ларидаги ҳужжатларда ёритилган: И-1-жамғарма – Туркистон генерал-губернаторлиги маҳкамаси; И-2-жамғарма – Туркистон генерал-губернаторлиги қошидаги дипломатик амалдор; И-3-жамғарма – Россиянинг Бухородаги сиёсий агентлиги; И-126-жамғарма – Бухоро амирлиги қушбеги архиви.

Мақолани ёзишда архив ҳужжат-ларидан ташқари, айнан тадқиқ қилинган даврда яшаган Н.Маев, С.Мазов, И.Л.Яворский, В.Верещагин, М.В. Грулев, Р.Ю.Рожевица, Сов. Петров, Покотило, Полк. Галкин, Полк. Матвеев, Полк. Федоровъ, Кап. Васильев, Кап. Гинтылло, Кап. Быков, Поруч. Караульщикова, А.Ф.Губаревич-Радобильский, Д.Н.Логофет, В.И.Ма-сальский, Н.А.Бенцелевич, А.Г.Ананьев ва И.А.Ремез каби россиялик олим, сайёх, ҳарбийлар ва ўлкашуносларнинг асарлари, статистик тўпламлар, даврий матбуот материаллари, шунингдек совет ва мустақиллик даври олимларининг тадқиқотлари муҳим манба вазифасини ўтаб, улардаги кўпгина маълумотлар биринчи марта илмий тадқиқот доирасига киритилди.

Сурхон воҳаси савдо йўллари, ички ва ташқи савдо алоқалари тўғрисидаги маълумотларни Э.Қобуловнинг “Сурхон воҳаси хўжалиги” номли монографияси ва илмий мақолаларида учратамиз. Шунингдек, воҳанинг савдо алоқалари ва савдо йўллари тизими тарихига оид илмий тадқиқотлар олиб борган Р.Холиқова, Ф.Очилдиев каби олим-ларнинг тадқиқотларида ҳам ёритилган.

Тадқиқот методологияси.

Мақола умум қабул қилинган тарихий методлар - тарихийлик, қиёсий-мантиқий таҳлил, кетма-кетлик, холислик тамойиллари асосида ёритилган бўлиб, XIX асрнинг охири-XX асрнинг бошларида Сурхон воҳасининг сув йўллари орқали савдо алоқалари тарихи тадқиқ этилган.

Таҳлил ва натижалар.

Қадимдан ички савдо йўллари ўзининг тузилиши ва хусусиятига кўра иккига: қуруқликдаги карвон йўллари ва сув йўлларига бўлинган. XIX–XX асрларда Сурхон воҳаси бекликларини Бухоро амирлиги маркази билан боғловчи қуруқликдаги савдо йўллари асосий қисми текисликдан, унчалик катта бўлмаган қисми қумлик орқали ўтган.

Шарқ давлатлари билан савдо-сотик олиб боришга катта эътибор берган рус ҳукмрон доиралари воҳа ҳудудини, ундан ўтувчи қуруқлик ва сув йўллари ўрганишга алоҳида эътибор бериб, элчилик, жосуслик экспедицияларини жўнатган ҳолда жиддий ўргандилар. Россия империясининг Сурхон воҳаси ҳудудларини ўрганишдан кўзлаган мақсади: биринчидан, Шарқ давлатлари билан олиб бориладиган савдо алоқаларида, хусусан Ҳинд океанига чиқиш йўлидаги стратегик ҳудуд эканлиги, иккинчидан қимматбаҳо ингичка толали пахта етиштириш имконинг мавжудлигидир.

Юқоридаги омиллар сабаб савдо йўллари кенгайтириш ва жадал-лаштиришга эътибор кучайди. Аввало, сув йўллари билан имкон бориша кўпроқ фойдаланишга интилишди.

✕
**1903 йилда шаҳар орқали
23 млн. рубллик турли
хил маҳсулотлар четга
чиқарилган**

Биринчидан, сув йўлларида талончилик қуруқлик йўллари 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].

Воҳада кузатув-тадқиқот ишларини олиб борган россиялик ҳарбийлар Сурхон воҳасининг Афғонистон ва Ҳиндистон билан олиб борган савдо алоқалари ҳақида чор ҳукумати маълум қилиб туришган. Унда Сурхон воҳасида рус маҳсулотлари кам учраши, лекин Афғонистон ва Ҳиндистондан Қобул орқали маҳаллий маҳсулотлар билан бирга, инглиз товарлари ҳам кўплаб олиб ўтилиши маълум қилинган. Инглиз молларини сиқиб чиқариш учун сув ва қуруқликдаги йўллари яхшилаш, тўқув ва ишлаб чиқариш ускуналарини амирлик ҳудудларида тезлик билан ўрнатиш лозимлиги хабарларда айтиб ўтилган [3, С.12]. Инглиз маҳсулотлари рус маҳсулотларига нисбатан анча арзон сотилганлиги боис, савдогарлар рус молларидан кўра, инглиз маҳсулотларини воҳага кўпроқ олиб келишган.

Сурхон воҳасида рус савдосини эркин ривожлантириш, бекликлар ихтиёридаги бозорларни ўз таъсирига олиш ҳамда инглиз саноати маҳсулотларини Шарқий Бухорога киритмаслик мақсадида рус ҳукумати Шарқий Бухоро ва Афғонистон бозорларига киритилаётган ҳар бир пуд рус саноат маҳсулоти учун рус савдогарларга 4 рубль 50 тийиндан 6 рубль 50 тийингача махсус мукофотлар белгилади [4, С.138; 5, С.293].



Бухоро амирлигининг Афғонистон ва Ҳиндистон билан савдо алоқаларида Термиз ҳамда Шеробод шаҳарлари муҳим ўрин тутган. Бу шаҳарларда четдан олиб келинган маҳсулотлар йиғилиб, кейин амирликнинг бошқа ҳудудларига тарқатилган. Шимолий Афғонистон, хусусан, Чорвилоят Бухоро амирлиги билан савдода муҳим ўрин тутган. Бу ерда афғон маҳсулотлари билан бирга инглиз ва ҳинд молларини ҳам харид қилиш мумкин эди [6]. Маълумотларга асосан, йилига 6 мингдан ортиқ туяларда Афғонистондан ҳар хил маҳсулотлар олиб ўтилган [7]. Биргина 1886 йилда Ҳиндистондан 8 мингдан ортиқ туяларда ҳар хил турдаги моллар Бухоро ҳудудларига олиб келинган. Ҳисоб-китобларга кўра, бу маҳсулотларнинг умумий нархи 5 млн. 475 минг рублни ташкил этган бўлса, Бухородан Ҳиндистонга 427 минг рублик маҳсулот экспорт қилинган [8].

Ҳиндистон ва Афғонистондан олиб келинган маҳсулотлар Шеробод, Паттакесар ва Келиф, рус маҳсулотлари эса Бухоро орқали Бойсун ёки Самарқанддан Тамшуш ва Мура доволари орқали Сурхон воҳасига олиб ўтилган. 1891-1892 йилларда Ҳиндистон ва Афғонистон билан олиб борилган савдо алоқаларига назар ташласак, Ҳиндистондан Чўчкагузар кечуви орқали Шерободга 11000 пуд кўк чой, 4000 пуд нил бўёғи, 1000 пуд дока ва бошқа маҳсулотлар олиб ўтилганлигига гувоҳ бўламиз [9, Б.16].

Бу даврда Термиз шаҳри орқали чет давлатларга чиқариладиган маҳсулотлар ҳажми ҳам сезиларли даражада ўсган. Масалан, 1903 йилда шаҳар орқали 23 млн. рублик турли хил маҳсулотлар четга чиқарилган. Шундан 2 млн. рубли Россияга, 500 минг рубли Афғонистонга, 70 минг рублик маҳсулотлар эса Эрон, Ҳиндистон ва бошқа мамлакатларга экспорт қилинган [10].

Россия империяси ўзининг буюк стратегик мақсадларини амалга ошириш, Ўрта Осиёнинг ички ҳудудларига кириб бориш, Афғонистон ва Ҳиндистон бозорини забт этиш учун рус ҳарбийлари, маъмурлари қуруқлик йўллари билан

бир қаторда сув йўлларини ҳам яхши ўрганганлар, хусусан Сурхон воҳаси орқали ўтувчи кечувларга алоҳида эътибор қаратишган. Чунки Россиядан келтирилган товарларнинг бир қисми дарё орқали Термиздан Афғонистонга етказилган. Айнан Сурхон воҳасида Амударё сув йўлининг муҳим кечувлари - Паттакесар, Эски Термиз, Ёргоҳ, Шўроб, Чўчкагузар, Қоракамар ташқи савдода муҳим ўрин тутган бўлса [11, Б.92], Хотинрабат, Бургуттепа, Айритом, Маймунтўқай, Сассиққўл ва Болдир кечувлари эса маҳаллий аҳамиятга эга бўлган [12, С.49]. Бу кечувлар XVI асрдан то Амударё флотилияси ташкил бўлгунга қадар ўз аҳамиятини йўқотмаган.

1873 йили Бухоро амирлиги билан тузилган шартномада ҳам Амударё сувидан фойдаланишга алоҳида аҳамият берилганди. Рус пароходларига ва бошқа сузувчи кемаларга Амударёда эркин сузиб юриш ҳуқуқи ҳамда рус савдогарларига ўз пристан ва омборхоналарини қуришга рухсат берилди [13, 9-10 в-лар].

Россия империяси ҳали Сурхон воҳаси ҳудудига келмасидан олдин, яъни 1874-1878 йиллардаёқ Амударё сув йўлининг ўрта ва қуйи оқимларида чуқур тадқиқот ишлари олиб борган [14, 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 [15, С.3-9].

Сурхон воҳаси ҳудудининг Шарқ давлатлари билан бўладиган савдо алоқаларида тутган муҳим стратегик ўрнини ҳисобга олган подшо ҳукумати бу ҳудудда савдо тизимини ўз қўлига олиш учун барча чора-тадбирларни амалга оширди. Бухоро Россия империясининг вассалига айланмаган даврдаёқ, рус савдогарлари воҳа ҳудудидан ўтувчи Амударё кечувлари орқали Афғонистон, Ҳиндистон давлатлари билан фаол алоқа олиб борганлигини тарихий манбалар исботлайди. Подшо ҳукумати Бухоро амирлиги устидан ўз протекторатини ўрнатгандан сўнг Шарқ давлатлари билан бўладиган савдо алоқаларида Россия манфаатлари устунлигини таъминлаш чораларини кўрди. 1873 йил 23 сентябрда Бухоро амири Музаффархон ва Туркистон генерал-губернатори Кауфман ўртасида имзоланган шартноманинг 7-моддасида рус савдогарларига Бухоро ҳудудидан қўшни давлатларга товарларни божсиз олиб ўтиш ҳуқуқини берди [16]. Бухоро амирлигини рус божхона тизимига киритиш тўғрисидаги қонун 1894 йил 6 июлда қабул қилиниб, расман шу йилнинг 15 ноябридан кучга кирди. 1895 йил бошларида Керки, Келиф, Чўчқагузар, Паттакесар ва Айвож божхоналари иш бошлади. 1895 йил 1 майда Панж дарёси бўйидаги божхона иш бошлади. Рус – афғон чегарасидаги савдони назорат қилиш 1895 йил 1 июлдан тўла кучга кирди [17].

✕
**Амударё-Панж кечувида
Афғонистондан келувчи
маҳсулотларнинг 40
фоизи Керки божхонаси
орқали ўтган**

1894 йил 6 июлдаги Ўрта Осиё божхона таърифига мувофиқ, чет давлатларга чиқаришга рухсат этилган қўйидаги қишлоқ хўжалик товарларидан бож солиғи олинмаган: 1. Ҳар қандай галла-дон маҳсулотлари; 2. Ун (ҳар хил); 3. Сабзавотлар; 4. Мевалар ва мева-резаворлар; 5. Сут маҳсулотлари; 6. Қурутилган тоза қурут; 7. Осиё пишлоғи; 8. Қўй ва қорамол ёғлари; 9. Қўй гўштлари; 10. Хонаки паррандалар; 11. Тухум ва овланган қуш гўштлари; 12. Қорамол; 13. Қўй, эчки, от, эшак, туялар; 14. Ўрмон материаллари-ёғоч хода ва тахталар [12, С.88].

Шунингдек, Бухоро амирлигининг Шимолий Афғонистон билан қишлоқ хўжалик маҳсулотлари савдоси ҳам бож тўловидан озод этилган [18, С.172]. Афғонистонга қурол-яроғ ва порохни олиб ўтиш ман этилган. Савдогарлар ва қайиқчилар Афғонистондан қўйида номлари келтирилган маҳсулотларни олиб келиши таъқиқланган: 1. Европа товарлар; 2. Гиёҳванд моддалар; 3. Ўқотар қурол-яроғлар; 4. Кишмиш шароби; 5. Обаки ширинликлар, карамель конфетлар ва қуйилтирилган шакар қиёмлари; 7. Гиёҳванд моддалар, чекиладиган мосламалар; 8. Россия, Бухоро, Эрон ва чет мамлакатларининг айрбошланган ёки муомаладан чиқарилган мис, кумуш тангалари [12, С.87].

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 йилларда 118



✕ Рус – афғон чегарасидаги савдони назорат қилиш 1895 йил 1 июлдан тўла кучга кирди

минг пуд кишмиш 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 [9, с.37].

Юқорида таъкидлаганимиздек, Ўрта Осиёнинг ягона божхона тизимига биноан Сурхон воҳаси ҳудудидаги муҳим Амударё кечувлари ҳисобланмиш Паттакесарда учинчи даражали божхона ва Чўқчагузарда эса божхона қисми ташкил этилди. Паттакесар ва Чўқчагузар кечув-ларидagi 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 [19, С.120-128].

Бухоро–Афғонистон чегарасининг Россия–Афғонистон чегарасига айлан-тирилиши, Амударё бўйлаб кечув ва божхона пунктларида Россия империяси назоратининг ўрнатилиши ҳам бевосита савдо йўлларининг унинг манфаатлари йўлида хизмат қилишига олиб келди. 1894 йилги ягона божхона

тизимининг жорий этилиши амалда Бухоро амирлигининг Сурхон воҳаси бўйича савдо мустақиллигини тугатди, воҳа орқали қўшни мамлакатларга чиқадиган савдо йўллари ҳам XIX аср охирига келиб тўлалигича Россия империяси тасарруфига ўтди ва бу ҳудудлардаги истеъмол бозоридаги рақобатни ўзининг фойдасига ҳал қилди [20].

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 куза-тишимиз мумкин.

Масалан, архив манбаларида XIX аср охирида Қўнғиротдан то Питнакгача Хива хонлиги аҳолисига тегишли 2 мингга яқин қайиқлар Амударёда сузганлиги тўғрисидаги маълумотлар мавжуд [13, 17 в]. Бошқа бир архив ҳужжатлари ва манбаларида эса, Амударёда бўйлаб 800 пуддан 1500 пудгача юк кўтара оладиган 600 га яқин қайиқлар қатнаганлиги келтириб ўтилган [21; 22, С.571; 23, 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 [9, 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 [12, С.75]. Бухоро амирлиги ва Хива хонлиги ўртасидаги ўзаро савдо алоқаларида 420 та Хива қайиқлари, 80 та Бухоро қайиқлари бўлган [5, С.212-213]. Амударёдан юқори оқим бўйлаб эса 1000 дан ортиқ қайиқлар Вахш ва Панж дарёлари бўйлаб сузишган [24, С.188].

Амударёда воҳа савдогарларига тегишли қайиқлар ҳам сузишган. Термиз қадимги ва ўрта асрларда Амударёдаги йирик кемасозлик марказларидан бири бўлганлигини тарихий манбалар исботлайди [25, С.246-247; 26, С.170-178; 27, С.422-429]. Рус ҳарбий зобити капитан Гинтилло Шеробод беклигида эса кема ясаш билан шуғулланувчи 10 га яқин ҳунарманд бўлиб, улар нархи –200-235 рублли, 600 пуд юк кўтарадиган қайиқни 40 кунда ясаши мумкинлиги ҳақида маълумот берган [28, С.13-28]. 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 кемачилиқда асосий хомашё бўлган [13, 17 в; 15, С.3-9; 22, С. 571; 28, С.13-28; 29; 30, С.64-66].

XX аср бошларидан Термизга Сибирнинг нинабаргли ўрмонларидан ёғочларнинг келтирилиши натижасида рус ҳунармандлари ундан енгил ва пишиқ қайиқ ясай бошлади. Бу кемалар кейинчалик маҳаллий аҳоли томонидан “ўрис кемалари” деб аталган [31, Б.214]. Бу енгил қайиқлар кўпайиши натижасида маҳаллий тол қайиқлар аста-секин истеъмолдан сиқиб чиқарила бошланган.

Сурхон дарёси бўйлаб Деновдан Паттакесаргача қишлоқ хўжалик маҳсулотлари соллар ва кичик қайиқларда ташилиб, дарёнинг Какайдидан Амударёгача бўлган қисмида 200 пуддан зиёдроқ юк оладиган қайиқлар ҳам сузишган [32, С.382-383]. Какайдининг қуйи қисмида Сурхон дарёси кечувидаги қайиқларнинг юк кўтариш қуввати 120 пудни ташкил қилган [33, С.37].

Афғонистон орқали юборилган юклар Термизгача қайиқларда ташиб келинар ва бу ердан юкларнинг бир

қисми туширилиб, Шеробод – Бойсун – Денов йўналиши бўйлаб Бухорога етказиларди. Бухоролик савдогарларга тегишли қайиқлар Амударё бўйлаб Термиздан юқорига сузарди. Сурхон воҳасидан карвонларнинг дарё бўйлаб Бухорога бориши учун Келифдан ўтадиган йўл асосий йўл саналган [34, Б.215].

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 [35]. Савдогарлар Шерободдан ўтувчи катта карвон йўли бўйлаб Чўчкагузар кечуви орқали Балх ва Мозори Шарифга, Афғонистондан эса Шеробод ва Келиф беклигига олиб борувчи йўллар орқали савдо қилишган [36, С.65]. Чўчкагузар кечувида 6 та қайиқ бўлиб, шундан учтаси Бухорога, учтаси Афғонистонга тегишли эди. Бу қайиқлар товар ва йўловчи ўтказиб қўйганлиги учун қуйидагича ҳақ олган: туя ва отдаги юк учун 1 танга, эшакдаги юк учун ярим танга, ҳар бир йўловчидан 16 чек ҳақ олган [37, С.80].

Термиз ва Чоржўй ўртасида бир йиллик юк ташини айланмаси 250 минг пудни ташкил этган

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 қайиқлар-



нинг юк ташиши учун йилнинг ҳамма вақти ҳам қулай эмасди, айниқса, ноябрь, декабрь, январь ва февраль ойларида юк ташиш қийинлашарди. Қулай об-ҳаво шароитида Саройдан Термизгача (210 верст) юкланган қайиқ оқим бўйлаб уч кунда, юқорига оқимга қарши эса одатда 12 кунда, юксиз 8 кунда сузиб борган [12, с.90]. Бухорога тегишли қайиқлар Сарой қишлоғидан то Чоржўйгача молларни ташиб келтириш учун 614 верст сув йўлини босиб ўтган [5, С.215]. Термиздан Жиликўлгача қайиқлар 15-20 кун сузган, ёзда эса 12-20 кун сузган [23, С.241-242].

Ташиладиган юк ҳажмининг ошиши, юкларнинг кўплиги туфайли йил бўйи (икки қиш ойдан ташқари) Сарой ва Чоржўй оралиғида 1000 дан ортиқ [4, 201], Сарой ҳамда Петро-Александровск оралиғида эса 1500 дан ортиқ [5, С.210] маҳаллий кема, қайиқлар ҳаракатланишган. Кема ва қайиқлар сони йилма йил ўсиб борган, лекин бу ҳали ҳам Амударё бўйлаб юк ташиш эҳтиёжларини тўлиқ қондира олмасди.

Россиянинг савдо фирмалари Амударё бўйлаб Чоржўй, Керки, Термиз ва Саройда ўз идораларини очишди, савдо омборхоналари ва дўконларининг ишга туширилиши кема қатнови ривожига туртки берди. Амударёда дастлаб 1876-1879 йиллари Орол флотилиясига қарашли “Самарқанд” номли пароход қатнови йўлга қўйилган [13, 27 в].

1887 йили Амударё флотилияси ташкил этилгандан сўнг катта-катта кемалар ва пароходлар қатнай бошлади. Ҳарбий мақсадни кўзлаб флотилия ташкил қилинган бўлса-да, у савдо-сотиқ ривожига ҳам ижобий таъсир кўрсатди. Бу ҳақда Туркистон генерал-губернатори шундай деганди: “Амударё флотилиясининг ташкил этилиши бизнинг Амударёга бўлган тўла ва ажралмас ҳукмронлигимизни ҳар кимга ва барчага англашиб туради” [38].

Амударё кема қатнови учун ноқулайлиги сабабли қатнов кундузи амалга оширилган

Амударё флотилиясининг очилиши Бухоро амирлиги ва Россия давлати учун ҳам муҳим аҳамиятга эга эди. Сув йўлида ташиладиган юкларнинг нархи қуруқликдагига нисбатан 3-4 баровар арзонга тушган. Бекликларнинг ўзаро яқинлашуви, улар ўртасидаги иқтисодий муносабатларнинг ривожланишида катта аҳамият касб этди. Айниқса Шарқий Бухоро бекликларини гарбий ҳудудлар билан боғлашда сув йўли муҳим аҳамият касб этган.

Россия империясининг Ўрта Осиёга қизиқиши ортгани сабабли асосан ҳарбий мақсадни кўзлаган ҳолда Амударё флотилияси кўрсаткичи кам бўлса-да, йилига 600 минг пудгача юк ташиган. Флот учун сарфланган маблағ ўртача 300 000 рубль камомад билан турган [9, с.7]. Сарфланган маблағ 2700 рублга етган, олинадиган даромад 2200 рублдан ошмаган [23, С.241-242].

Амударё кема қатнови учун ноқулайлиги сабабли қатнов кундузи амалга оширилган. Амударёда кема қатнови қанчалик ноқулай бўлмасин, иш ўз маромида давом этган. Сабаб, биргина Термиз ва Чоржўй ўртасида бир йиллик юк ташиш айланмаси 250 минг пудни ташкил этган [39, С.25]. Об-ҳаво қулай келганда ойига Чоржўй-Термиз оралиғида пароход 2 марта қатнаб, 10000 пуддан-20000 пудгача юк ташиб

келтирган [39, С.8]. Пароходлар ёз ойларида Чоржўйдан Термизгача масофани 7 кунда, қишда 11 кунда босиб ўтган [40; 41, С.44].

Амударё флотилияси империянинг Ўрта Осиёда Афғонистон ва Англияга қарши стратегик таянчига айлана бошлаган эди. 1897 йили Каркидан 222 вёрст узоқликда, Амударёнинг юқори оқимида Термиз шаҳри қурила бошланди. Натижада флотилиянинг вазифаси ҳам ортиб боради. Бунгача 1895 йили Бухоро ва Афғонистон чегарасида божхона постлари ўрнатилган бўлиб, уларни ҳам ҳарбий-стратегик ашёлар билан таъминлаш флотилия зиммасида бўлган. Термиз қурила бошлангандан кейин флотилия пароходларининг сони ҳам ортиб борган. Термиз қурила бошланган вақтгача флотилия ихтиёрида 4 та пароход, 5 ёки 6 та баржа бўлган бўлса, кейинчалик 1887–1899 йилларда флотилия анча кенгайган. Чегара постларини таъминлаш, Термизга қурилиш материалларини олиб келиш флотилия зиммасида эди. Чегарада ҳарбий хизматчилар ва уларнинг оилаларининг кўпайиб бориши флотилияга йўловчилар ташиш ҳамда уларга зарур нарсаларни етказиш мажбуриятини ҳам юклар эди [42, С.63-75].

Шарқий Бухоро ва Шимолий Афғонистонда рус товарлари инглиз товарларининг кучли рақобатига дучор бўлгандан кейин савдо-саноат-чиларнинг талабига кўра, Амударё флотилияси 1904 йилдан бошлаб қисман хусусий ва савдо аҳамиятига эга бўлган юкларни ҳам ташиш бошлаган [43, Б.65-71].

Ўрта Осиё ва Тошкент-Оренбург темир йўллари қурилишининг бошланиши билан Амударё флотилияси юк ташиш хизматининг аҳамияти янада ортди: «Ўрта Осиё темир йўли муносабати билан Амударё сув йўли, бир томондан, Афғо-

нистондан, жанубий-шарқий ва дарё соҳилидаги Бухородан, Хива ва Амударё бўлимидан Чоржўй станцияларига олиб келинган юкларни Европа Россиясига йўнал-тиришда табиий кириш йўли ҳисобланса, иккинчи томондан, ўша сув йўли рус маҳсулотларининг Чоржўйдан биз билан чегарадош, Амударё соҳил-ларида жойлашган ерларга ташишда хизмат қилади» [44, Б.16].

Хулоса.

Ўрта Осиёда мустамлака бошқарув тизимининг ўрнатилиши нафақат иқтисодий ҳаётга, балки савдо-сотиқ ривожига ҳам ўз таъсирини ўтказди. Эндиликда Ўрта Осиё орқали чет эл билан олиб бориладиган транзит савдо алоқалари ва савдо йўллари Россия ҳукмрон доираларининг буюк империячилик сиёсати манфаатларига хизмат қила бошлади. Афғонистон, Эрон, Кошғар, Ҳиндистон билан олиб бориладиган савдо-сотиқ бевосита империя манфаатларига бўйсун-дирилди.

Шундай қилиб, юқоридаги маълумотлар, таҳлиллар юзасидан қуйидаги хулосаларга келинди:

✕

Сурхон воҳаси Бухоро амирлигининг Шарқ давлатлари билан сиёсий муносабатлари, савдо-иқтисодий алоқаларида муҳим стратегик ва транзит аҳамиятга эга минтақасига айланди



1. Россия империяси ҳукумати амирликнинг ички минтақалари ҳамда Шарқ давлатлари билан олиб бориладиган ҳарбий ва савдо-сотиқ ишларини жонлантириш мақсадида дастлаб, Амударё флотилияси, Самарқанд – Термиз тупроқ йўли ҳамда Термиз темир йўли қурилишини амалга оширган. Натижада амирлик Сурхон воҳаси ҳудудлари орқали Афғонистон, Ҳиндистон, Эрон каби шарқ мамлакатлари билан фаол савдо алоқаларини олиб борган даврда савдо-сотиқ ҳажми 2-3 баробарга ортган.

2. 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.

3. Шарқий Бухоро билан ғарбий Бухоро ўртасида ва Шарқ давлатлари билан олиб бориладиган савдо алоқалари, асосан, воҳа орқали амалга оширилганлиги сабабли Сурхон воҳаси бекликларида савдо-сотиқнинг ривожланишига ҳамда маҳаллий иқтисодиётга янги тушумлар қўшилишига имкон берди.

4. Амударё сув йўли ва кечувлари рус тадқиқотчилари томонидан чуқур тадқиқ қилиниб, Амударё орқали амалга ошириладиган савдо-сотиқни Россия империяси маъмурлари ўз назоратларига олиш мақсадида дарё кечувлари ва чегара пунктларида божхоналар ташкил этган.

5. Амударё флотилиясининг тузилиши, Самарқанд-Термиз тупроқ йўли, Термиз темир йўли қурилиши, Бухоро – Афғонистон чегарасининг Россия – Афғонистон чегарасига айлантирилиши, Амударё бўйлаб кечув ва божхона

×

Амударё орқали амалга ошириладиган савдо-сотиқни Россия империяси маъмурлари ўз назоратларига олиш мақсадида дарё кечувлари ва чегара пунктларида божхоналар ташкил ЭТГАН

—

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.

6. Бухоро амирлиги, хусусан, Сурхон воҳаси бекликларининг Россия империяси ва бошқа чет эл давлатлари билан савдо алоқасининг кучайиши маҳаллий ҳунармандчилик ишлаб чиқаришини қисқартириб юборгани ҳолда, ҳудуднинг жаҳон бозорига тортилиши айрим соҳалар ривожига туртки берди.

7. Воҳанинг қўшни бекликлар ва Шарқ давлатлари билан савдо алоқаларида маҳаллий аҳоли томонидан етиштирилган қишлоқ хўжалиги, чорвачилик ва ҳунармандчилик маҳсулотлари етакчи ўринни эгаллаган.

Фойдаланилган адабиётлар

1. Мирзиёев Ш.М. Буюк келажакимизни мард ва олижаноб халқимиз билан бирга курашимиз. – Тошкент: Ўзбекистон, 2017.
2. Қобулов Э. А. Сурхон воҳаси ҳўжалиги. – Тошкент: Akademnashr, 2012.
3. Мазов С. Восточная Бухара, Бадахшан и северный Афганистан // Туркестанский сборник. Том 404. – СПб.: тип. В. Безобразова и К°, 1883.
4. Логофет Д.Н. Страна Бесправия. Бухарское ханство и его современное состояние. – СПб.: В.Березовский, 1909.
5. Логофет Д.Н. Бухарское ханство под русским протекторатом. Том I. – СПб.: В.Березовский, 1911.
6. Ўзбекистон Миллий архиви (кейинги ўринларда Ўз МА). И-1-жамғарма. 34-рўйхат. 675-иш. 114-варақ.
7. Ўз МА. И-126-жамғарма. 1-рўйхат. 29-иш. 1-варақ.
8. Ўз МА. И-1-жамғарма. 11-рўйхат. 504-иш. 3-варақ.
9. Ремез И. А. Внешняя торговля Бухары до мировой войны. – Ташкент: ЦСУ Туркестанской Республики, 1922.
10. Ўз МА. И-2-жамғарма. 2-рўйхат. 330-иш. 6-варақ.
11. Аннаев Т., Шайдуллаев Ш. Сурхондарё тарихидан лавҳалар. – Тошкент: А.Қодирий 1997.
12. 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.
13. Ўз МА. И-1-жамғарма. 22-рўйхат. 832-иш. 9 – 10-варақлар; 17-варақ; 27-варақ.
14. Грулев М.В. Некоторые географико-статистические данные, относящиеся к участку Амударьи между Чарджуем и Патта-Гиссаром // Туркестанский сборник. Том 474. – Ташкент: тип. Штаба Туркест. воен. окр., 1908.
15. Кап. Быков А. Очерк переправ через реку Амударью // Туркестанский сборник. Том 340. – СПб.: тип. В. Безобразова и К°, 1883.
16. Ўз МА. И-1-жамғарма. 12-рўйхат. 1775-иш. 108-варақнинг орқа томони, 109 варақ.
17. Ўз МА. И-1-жамғарма. 11-рўйхат. 1319-иш. 2-варақ.
18. Соколов А.Я. Торговая политика России в Средней Азии и развития русско-афганских торговых отношений. – Ташкент: Фан, 1977.
19. Губаревич-Радобильский А.Ф., Антон Францевич. Значение Туркестана в торговле России с сопредельными странами Азии // Главное управление землеустройства и земледелия. Хлопковый комитет. Материалы для изучения хлопководства. Выпуск II. – СПб.: тип. В.Ф. Киришбаума, 1912.
20. Ўз МА. И-126-жамғарма. 2-рўйхат. 46-иш. 1-варақ.
21. Ўз МА. И-2-жамғарма. 1-рўйхат. 8-иш. 6-варақ.
22. Масальский В.И. Россия. Польное географическое описание нашего отечества: Настольная и дорожная книга для русских людей. Туркестанский край. Том XIX. – СПб.: изд. А.Ф. Девриена, 1913.
23. Искандаров Б. И. Восточная Бухара и Памир во второй половине XIX в. Часть II. – Душанбе: Акад. наук Тадж.ССР, 1963.
24. Логофет Д.Н. На границах Средней Азии. Путевые очерки в 3 книгах. Книга 2. Русско-афганская граница. – СПб.: В.Березовский, 1909.
25. Ртвеладзе Э. Цивилизации, государства, культуры Центральной Азии. – Ташкент: УМЭД, 2005.
26. Ртвеладзе Э. Великий индийский путь: из истории важнейших торговых дорог Евразии. – СПб.: Нестор-История, 2012.
27. Алламуратов Ш.А. История амударьинского судостроения // Бюллетень науки и практики. 2020. Т. 6. №10. С. 422-429. <https://doi.org/10.33619/2414-2948/59/38>
28. Кап. Гинтылло. Сведения по интендантския части, собранные в Бухаре // Сборник географических, топографических и статистических материалов по Азии, Выпуск XXI. – СПб.: Военно-ученый ком. Главного штаба, 1886.
29. Михайлов А. Каючный промысел на Амударье // г. Туркестанская ведомости. № 212, 1908.
30. Кап. Быков. Очерк долины Амударьи // Сборник географических, топографических и статистических материалов по Азии, Выпуск IX. – СПб.: Военно-ученый ком. Главного штаба, 1884.
31. Турсунов С., Қобилов Э. ва бошқ. Сурхондарё тарихи. – Тошкент: Шарқ, 2004.
32. Полк. Галкин. Военно- Статистический очерк средней и южной частей Сурханской долины // Сборник географических, топографических и статистических материалов по Азии, Выпуск 57. – СПб.: Военно-ученый ком. Главного штаба, 1894.
33. Покотило. Отчет о поездке в передели Центральной и Восточной Бухары в 1886 г. –Ташкент: тип. ШТВО, 1888.
34. Зиёев Х, Ўрта Осиё ва Волга бўйлари. – Тошкент: Фан, 1965.
35. Ўз МА. И-3-жамғарма. 1-ёзув, 296-иш. 76-варақ.
36. Грулев М.В. Аму-Дарья (очерк среднего течения). – Ташкент: тип. Штаба Туркест. воен. окр., 1900.
37. Сов.Петров. Рекогносцировка Бухарских владений// Сборник географических, топографических и статистических материалов по Азии. – СПб.: Военно-ученый ком. Главного штаба, 1888.
38. Ўз МА. И-1-жамғарма. 17-рўйхат. 902-иш. 5-варақ.
39. Ананьев А. Г. Шерабадская долина. – СПб.: тип. П.П.Сойкина, 1914.
40. Ўз МА. 3-жамғарма. 1-руйхат. 875-иш. 3-5-варақ.
41. Гаевский И. Курган-Тюбинское бекство // ИРГО. Выпуск 2. Том 55 – СПб.: Госиздат, 1919.
42. Юлинь Г. Аму-Дарьинская флотилия // Туркестанский сборник. Том 515. –Ташкент: ШТВО, 1909.
43. Алламуратов Ш.А XIX аср охири - XX аср бошларида Бухоро амирлиги иқтисодий ҳаётида Амударё флотилиясининг ўрни // Ўтмишга назар. 2019. №21. Б. 65-71. URL: <https://tadqiqot.uz/wp-content/uploads/2019/12/tarix-2019-21/full-issue.pdf>
44. Алламуратов Ш. А. Бухоро амирлигининг Амударё сув йўли ва кечувлари орқали савдо муносабатлари //Взгляд в прошлое. – 2021. – Т. 4. – №. 4.
45. Сулайманов С. Орол ва Амударё флотилияси тарихи (1847-1920). Тарих фан. номз... дисс. афтореф. – Нукус: ЎзФА ҚБ, 2010.
46. Allamuratov S. A. The role of the Amudarya waterway and the Surkhan oasis crossings in trade relations of the Emirate of Bukhara. Actual problems of modern science, education and training. Vol. 5, Issue 1 //October. (in English). – 2020.
47. Қобулов Э., Алламуратов Ш. XIX аср охири - XX аср бошларида Сурхон воҳасининг Амударё сув йўли ва кечувлари орқали савдо муносабатлари // Марказий Осиё тарихи ва маданияти. – 2023. – Т. 1. – №. 1. – С. 405-409.
48. Алламуратов Ш., Джураева У. Ремесленные и торговые отношения в бекствах восточной Бухары в конце XIX-начале XX вв //Общество и инновации. – 2021. – Т. 2. – №. 3/5. – С. 105-110.