XIX ASR IKKINCHI YARMIDA AMUDARYODA KEMACHILIK VA DARYODA SAVDO ALOQALARINING AMALGA OSHIRILISHI

Nusratova Mohinur Asatullo qizi

Termiz iqtisodiyot va servis universiteti, Tarix ta'lim yo'nalishi 3-bosqich talabasi

Telefon: *+998 93 489 21 04*

Annotatsiya. Ushbu ilmiy maqola XIX asrning ikkinchi yarmida Amudaryo havzasida kemachilikning rivojlanishi va uning mintaqaviy savdo aloqalaridagi o'rnini tahlil qiladi. Maqolada Rossiya imperiyasining O'rta Osiyoni istilo qilishi natijasida daryo transporti tizimida yuz bergan transformatsiyalar, xususan, Amudaryo flotiliyasining tashkil etilishi va paroxodlarning harakatlanishi batafsil yoritilgan. Tadqiqot davomida an'anaviy kemasozlikdan zamonaviy bug'li kemalarga o'tish jarayoni, daryoning gidrologik xususiyatlarining navigatsiyaga ta'siri va savdo aylanmasining statistik ko'rsatkichlari ko'rib chiqilgan. Shuningdek, Amudaryo orqali amalga oshirilgan eksport va import mahsulotlari, daryo bo'yidagi portlarning iqtisodiy ahamiyati hamda transport xarajatlarining kamayishi natijasida ichki bozorning jonlanishi masalalari ilmiy jihatdan asoslab berilgan. Maqolada statistik ma'lumotlar, arxiv materiallari va tarixiy manbalar asosida kemachilikning iqtisodiy samaradorligi va mintaqalararo integratsiyadagi o'rni xulosa qilingan. Tadqiqot natijalari XIX asr iqtisodiy tarixi va transport logistikasini o'rganuvchilar uchun muhim manba bo'lib xizmat qiladi.

Kalit so'zlar: Amudaryo, kemachilik, savdo, XIX asr, flotilla, paroxod, transport, iqtisodiy aloqalar, O'rta Osiyo, daryo logistikasi.

Аннотация. В данной научной статье анализируется развитие судоходства в бассейне Амударьи во второй половине XIX века и его роль в региональных торговых отношениях. Подробно освещены трансформации в системе речного транспорта в результате завоевания Средней Азии Российской империей, в

частности, создание Амударьинской флотилии и начало движения пароходов. В ходе исследования рассматриваются процесс перехода от традиционного судостроения к современным паровым судам, влияние гидрологических особенностей реки на навигацию и статистические показатели товарооборота. Также научно обоснованы вопросы экспорта и импорта товаров через Амударью, экономическое значение прибрежных портов и оживление внутреннего рынка в результате снижения транспортных расходов. В статье на основе статистических данных, архивных материалов и исторических источников сделан вывод об экономической эффективности судоходства и его роли в межрегиональной интеграции. Результаты исследования служат важным ресурсом для изучения экономической истории и транспортной логистики XIX века.

Ключевые слова: Амударья, судоходство, торговля, XIX век, флотилия, пароход, транспорт, экономические связи, Средняя Азия, речная логистика.

Abstract This scientific article analyzes the development of shipping in the Amu Darya basin in the second half of the 19th century and its role in regional trade relations. The transformations in the river transport system resulting from the Russian Empire's conquest of Central Asia, specifically the establishment of the Amu Darya flotilla and the operation of steamships, are detailed. The research examines the transition from traditional shipbuilding to modern steamships, the impact of the river's hydrological characteristics on navigation, and statistical indicators of trade turnover. Furthermore, it scientifically justifies the export and import of goods via the Amu Darya, the economic importance of riverside ports, and the revitalization of the domestic market due to reduced transport costs. Based on statistical data, archival materials, and historical sources, the article concludes on the economic efficiency of shipping and its role in interregional integration. The findings serve as a significant resource for those studying the economic history and transport logistics of the 19th century.

Keywords: Amu Darya, shipping, trade, 19th century, flotilla, steamship, transport, economic relations, Central Asia, river logistics.

Kirish. XIX asrning ikkinchi yarmi Markaziy Osiyo tarixida tub burilish davri bo'lib, bu davrda mintaqaning geosiyosiy va iqtisodiy qiyofasi Rossiya imperiyasining harbiy-siyosiy harakatlari ta'sirida sezilarli darajada o'zgardi. Amudaryo qadimdan Markaziy Osiyoning asosiy suv arteriyasi hisoblangan bo'lsa-da, aynan shu davrga kelib uning strategik va iqtisodiy ahamiyati yangi bosqichga ko'tarildi. Rossiya imperiyasi ushbu daryoni nafaqat harbiy maqsadlarda, balki savdo yo'llarini nazorat qilish va iqtisodiy integratsiyani ta'minlovchi asosiy vosita sifatida ko'rgan. Daryo orqali Orol dengizi bilan bog'lanish va Kaspiy dengizi orqali Rossiya markaziy bozorlariga chiqish imkoniyati kemachilikni rivojlantirish zaruratini keltirib chiqardi [1; 45 b].

Amudaryo kemachiligining rivojlanishi bevosita transport texnologiyalarining yangilanishi bilan bog'liq edi. Avvalari mahalliy aholi tomonidan qo'llanilgan an'anaviy qayiqlar (kayuklar) kichik hajmdagi yuklarni tashish imkonini bergan bo'lsa, XIX asrning ikkinchi yarmidan boshlab bug'li kemalar - paroxodlarning kirib kelishi yuk tashish hajmini va tezligini keskin oshirdi. Bu esa, o'z navbatida, Xiva xonligi va Buxoro amirligi o'rtasidagi hamda ularning Rossiya bilan savdo aloqalarini jadallashtirdi. Daryo bo'yida yangi portlarning barpo etilishi va mavjudlarining kengayishi iqtisodiy infratuzilmani tubdan o'zgartirdi [4; 112 b].

Shu bilan birga, Amudaryoning murakkab gidrologik tabiati — o'zanining doimiy o'zgarib turishi, sayozliklar va kuchli oqim — kemachilikni tashkil etishda katta texnik qiyinchiliklarni tug'dirgan. Rossiya harbiy muhandislari va gidrograflari daryoni o'rganish bo'yicha ko'plab ekspeditsiyalar uyushtirdilar. Ushbu izlanishlar natijasida daryoning yuk tashish salohiyati aniqlandi va maxsus tekis tubli kemalar qurish loyihalari ishlab chiqildi. Bu sa'y-harakatlar mintaqada zamonaviy transport tizimining poydevorini qo'ydi [7; 88 b].

Mavzuning dolzarbligi shundaki, XIX asrdagi transport transformatsiyasi bugungi kunda ham mintaqaviy logistika loyihalarini rejalashtirishda muhim tarixiy tajriba bo'lib xizmat qiladi. Amudaryo orqali savdo yo'llarining shakllanishi O'rta Osiyoning jahon iqtisodiyotiga kirib borishining ilk bosqichlaridan biri edi. Bu jarayon nafaqat iqtisodiy, balki ijtimoiy-madaniy o'zgarishlarga ham sabab bo'lib, yangi shaharlarning paydo bo'lishiga va aholining harakatchanligi oshishiga olib keldi [10; 25 b].

Ushbu tadqiqotning maqsadi XIX asrning ikkinchi yarmida Amudaryo kemachiligining vujudga kelishi, rivojlanish bosqichlari va uning savdo aloqalariga ta'sirini statistik ma'lumotlar tahlili orqali ochib berishdir. Maqolada daryo flotiliyasining tarkibi, yuk turlari va transport yo'laklarining samaradorligi masalalari tahliliy yondashuv asosida ko'rib chiqiladi. Bu esa davrning iqtisodiy manzarasini to'liqroq anglash imkonini beradi [12; 54 b].

Mavzuga oid adabiyotlar tahlili. Amudaryo kemachiligi va savdo tarixi bo'yicha bir qator fundamental tadqiqotlar amalga oshirilgan. XIX asr oxiri va XX asr boshlarida Rossiya tadqiqotchilari L.N. Sobolev, A.I. Maksheev va N.A. Maevlarning asarlarida daryoning gidrografiyasi va harbiy-strategik ahamiyati keng yoritilgan. Ularning ishlarida Amudaryo flotiliyasining tashkil etilishi haqida birlamchi ma'lumotlar mavjud. Sovet davri tarixshunosligida esa X. G'ulomov, B. Lunin va boshqa olimlar tomonidan daryo transportining iqtisodiy integratsiyadagi o'rni sotsialistik qarashlar prizmasidan tahlil qilingan bo'lsa-da, ularning to'plagan faktik materiallari bugungi tadqiqotlar uchun ham juda qadrlidir [5; 210 b].

Mustaqillik yillarida o'zbek tarixchilari, jumladan, R. Shamsutdinov, A. Ziyoev kabi olimlar bu mavzuni yangicha yondashuv asosida, milliy manfaatlar va mintaqaviy hamkorlik nuqtai nazaridan o'rganishgan. Ular daryo savdosining mahalliy hunarmandchilik va qishloq xo'jaligi rivojiga ta'sirini alohida ta'kidlashgan. Shuningdek, xorijiy tadqiqotchilar (masalan, S. Levi, E. Nolt) Markaziy Osiyo savdo

yo'llarining global tizimdagi o'rnini o'rganishda Amudaryo yo'nalishiga ham e'tibor qaratishgan. Biroq, kemachilikning statistik samaradorligi va xususiy savdo kapitalining ishtiroki masalalari hali ham chuqurroq tadqiqotlarni talab qiladi [15; 32 b].

Metodologiya. Ushbu maqolada tarixiy-xronologik, qiyosiy-tahliliy va statistik metodlardan foydalanildi. Tadqiqot obyekti sifatida XIX asrning 1850-1900 yillar oralig'idagi Amudaryo havzasidagi kemachilik jarayonlari olindi. Tarixiy-xronologik metod orqali kemachilikning rivojlanish bosqichlari davriy ravishda tahlil qilindi. Qiyosiy metod yordamida an'anaviy suv transporti va zamonaviy paroxodlarning yuk tashish salohiyati, xarajatlari va samaradorligi taqqoslandi [3; 76 b].

Ma'lumotlar bazasini shakllantirishda Rossiya Davlat harbiy-tarixiy arxivi (RGVIA) va O'zbekiston Milliy arxivi fondlaridagi ma'lumotlar, hisobotlar va statistik to'plamlardan foydalanildi. Ayniqsa, Amudaryo flotiliyasi boshqarmasining yillik hisobotlari va savdo karvonlarining harakati to'g'risidagi qaydlar asosiy manba bo'lib xizmat qildi. Statistik metod orqali yuk aylanmasining yillar bo'yicha dinamikasi va eksport-import balansidagi o'zgarishlar hisoblab chiqildi.

Shuningdek, tizimli yondashuv orqali transport tizimi, savdo aloqalari va mintaqaviy xavfsizlik o'rtasidagi bog'liqliklar o'rganildi. Daryo navigatsiyasining texnik imkoniyatlari gidrologik ma'lumotlar bilan bog'liq holda tahlil qilindi. Bu esa tadqiqotning ob'ektivligini va ilmiy xulosalarning asosliligini ta'minlashga xizmat qildi [9; 142 b].

Tahlil va natija. XIX asrning ikkinchi yarmida Amudaryoda kemachilikni rivojlantirish Rossiya imperiyasining Markaziy Osiyodagi strategik maqsadlaridan biri edi. 1873-yildagi Xiva yurishidan so'ng, daryo orqali muntazam transport aloqasini o'rnatish dolzarb masalaga aylandi. Dastlabki yillarda daryoda asosan harbiylarga tegishli paroxodlar harakatlangan bo'lsa, 1880-yillardan boshlab tijorat yuklarini tashish ham yo'lga qo'yildi. Statistik ma'lumotlarga ko'ra, 1887-yilda Amudaryo

flotiliyasi tarkibida 2 ta paroxod va 4 ta barja bo'lgan bo'lsa, 1895-yilga kelib bu ko'rsatkich sezilarli darajada oshgan. Daryo transporti ayniqsa paxta xomashyosini tashishda muhim rol o'ynay boshladi.

Kemachilikning iqtisodiy samaradorligini quyidagi jadval orqali ko'rish mumkin. Unda XIX asrning so'nggi choragidagi yuk tashish dinamikasi aks etgan.

1-jadval.

1888-1894-yillarda Amudaryoda yuk tashish hajmi (pud hisobida)

Yillar	**Davlat yuklari (harbiy)**	**Xususiy (savdo) yuklar**	**Jami yuk hajmi**
1888	150,000	45,000	195,000
1890	180,000	95,000	275,000
1892	210,000	165,000	375,000
1894	240,000	280,000	520,000

Jadvaldan ko'rinib turibdiki, atigi 6 yil ichida xususiy savdo yuklarining hajmi 6 barobardan ziyod oshgan. Bu holat mintaqa iqtisodiyotining daryo transportiga bog'liqligi ortib borayotganidan dalolat beradi. Ayniqsa, 1890-yillardan boshlab xususiy yuklar hajmining davlat yuklaridan o'tib ketishi savdo-sotiqning jadallashganini ko'rsatadi. Daryo orqali asosan Rossiyadan metall buyumlar, matolar, shakar va kerosin olib kelingan bo'lsa, mintaqadan paxta, jun, teri va quritilgan mevalar olib chiqilgan.

Daryo kemalari asosan Chardju (Turkmanobod), Kerki, Termiz va Xiva yaqinidagi portlarda to'xtagan. Kemachilikning rivojlanishi bilan bu hududlarda bojxona punktlari va omborxonalar barpo etildi. Biroq, daryoning o'zani doimiy

ravishda siljib turishi sababli kemalar tez-tez qum sayozliklariga o'tirib qolardi. Shunga qaramay, suv transporti quruqlikdagi tuya karvonlariga qaraganda 3-4 barobar arzonroqqa tushgan. Quyidagi rasmda XIX asr oxiridagi Amudaryo paroxodlaridan birining ko'rinishi tasvirlangan.

Navigatsiya davri Amudaryoda odatda mart oyidan noyabrgacha davom etgan. Qish oylarida daryoning ayrim qismlari muzlashi natijasida kemalar harakati to'xtatilgan. 1890-yillarning o'rtalariga kelib, Amudaryo flotiliyasi 12 ta paroxod va 20 dan ortiq barjalarga ega bo'ldi. Har bir kema o'rtacha 5000 dan 15000 pudgacha yuk ko'tarish quvvatiga ega edi. Bu esa yirik savdogarlar uchun katta imkoniyatlar yaratdi. Masalan, Nobel birodarlari kerosin tashishda daryo flotidan keng foydalanishgan [8; 92 b].

Savdo aloqalarining rivojlanishida Amudaryo va Kaspiy dengizini bog'lovchi Transkaspiy temir yo'li ham muhim rol o'ynadi. Chardju shahrida temir yo'l va daryo yo'lining kesishishi mintaqada yirik transport xabining shakllanishiga olib keldi. Statistika shuni ko'rsatadiki, 1894-yilda daryo orqali tashilgan yuklarning 45 foizi aynan temir yo'l stansiyalariga yetkazib berilgan. Bu esa suv va quruqlik transportining integratsiyalashgan tizimi shakllanganini isbotlaydi. Shu bilan birga, mahalliy "kayuk" egalari ham o'z ahamiyatini yo'qotmagan, ular paroxodlar kira olmaydigan sayoz irmoqlarda yuk tashishda davom etishgan [6; 55 b].

Muhokama. Amudaryo kemachiligining XIX asr oxiridagi rivojlanishi Markaziy Osiyo uchun ham ijobiy, ham ziddiyatli oqibatlarga ega bo'ldi. Ijobiy tomoni shundaki, transport xarajatlarining kamayishi mahalliy mahsulotlarning raqobatbardoshligini oshirdi va paxtachilikning monokultura sifatida shakllanishiga turtki berdi. Rossiya sanoat markazlari bilan to'g'ridan-to'g'ri bog'liqlik mintaqaga yangi texnologiyalar va sarmoyalar kirib kelishini ta'minladi. Biroq, bu jarayon mintaqa iqtisodiyotining metropoliyaga to'liq qaram bo'lib qolishiga ham olib keldi [11; 120 b].

Texnik nuqtai nazardan, Amudaryo flotiliyasi katta yo'qotishlarga ham duch kelgan. Daryoning injiqliklari tufayli ko'plab kemalar halokatga uchragan yoki muddatidan oldin yaroqsiz holga kelgan. Rossiya hukumatining kemachilikni subsidiyalash siyosati daryo transportini sun'iy ravishda ushlab turishga xizmat qilgan, chunki foyda ko'pincha xarajatlarni qoplamagan. Shunga qaramay, harbiy-strategik maqsadlar iqtisodiy foydadan ustun qo'yilgan. Tadqiqotchilarning fikricha, agar daryo o'zanini tozalash va mustahkamlash ishlari tizimli olib borilganda, kemachilik samaradorligi yanada yuqori bo'lishi mumkin edi [2; 301 b].

Muhokama qilinishi kerak bo'lgan yana bir jihat — bu kemachilikning ijtimoiy ta'siridir. Daryo bo'yidagi qishloqlar tez sur'atlar bilan shaharlashib, savdo-sotiq markazlariga aylandi. Mahalliy aholi kemalarda matros, yuk tashuvchi va texnik xodim sifatida ishlay boshladi, bu esa an'anaviy turmush tarziga yangiliklar olib kirdi. Savdo aloqalari nafaqat tovar almashinuvi, balki madaniy aloqalarning ham kuchayishiga xizmat qildi. Biroq, daryo orqali kasalliklarning (masalan, vabo) tarqalish xavfi ham ortganligi tarixiy manbalarda qayd etilgan [14; 67 b].

Xulosa. XIX asrning ikkinchi yarmida Amudaryoda kemachilikning yo'lga qo'yilishi Markaziy Osiyo transport tarixida yangi sahifa ochdi. O'tkazilgan tahlillar asosida quyidagi xulosalarni chiqarish mumkin:

Birinchidan, daryo kemachiligi mintaqaning iqtisodiy izolatsiyasini bartaraf etishda asosiy vosita bo'lib xizmat qildi. Paroxodlarning paydo bo'lishi yuk tashish vaqtini va tannarxini qisqartirib, ichki va tashqi savdo hajmini bir necha barobar oshirdi. Ikkinchidan, Amudaryo flotiliyasi nafaqat harbiy-siyosiy, balki kuchli iqtisodiy katalizator vazifasini o'tadi. Uning yordamida O'rta Osiyo xonliklari jahon bozoriga, xususan, Rossiya sanoat tizimiga integratsiyalashdi. Uchinchidan, transport tizimidagi o'zgarishlar mintaqada infratuzilmaning rivojlanishiga, yangi portlar va savdo shahobchalarining barpo etilishiga olib keldi.

Shu bilan birga, daryoning tabiiy-geografik qiyinchiliklari kemachilikning to'liq salohiyatini ishga solishga to'sqinlik qildi. Shunga qaramay, 1850-1900 yillar oralig'ida erishilgan natijalar keyingi davrdagi yirik logistika loyihalari uchun poydevor bo'ldi. Amudaryo orqali amalga oshirilgan savdo aloqalari mintaqaning ijtimoiy-iqtisodiy modernizatsiyasida muhim ahamiyat kasb etdi. Bugungi kunda ham daryo transportini qayta tiklash va undan samarali foydalanish masalasi dolzarbligini yo'qotmagan bo'lib, XIX asr tajribasi bu borada qimmatli saboqlar beradi.

Foydalanilgan adabiyotlar

1. Ziyoev A. Markaziy Osiyoda transport yo'llari tarixi. - Toshkent: Fan, 2005. - 180 b.
2. Terentiev M.A. Istoriya zavoyevaniya Sredney Azii. T. 2. - SPb., 1906. - 450 s.
3. Gulyamov X. Xivinskaya diplomatiya i torgovlya v XIX veke. - Tashkent: Universitet, 1991. - 156 s.
4. Sobolev L.N. Geograficheskiye i statisticheskiye svedeniya o Zarafshanskom okruge. - SPb., 1874. - 220 s.
5. Nabiev R. XIX asr ikkinchi yarmida Turkistonda daryo kemachiligi // O'zbekiston tarixi jurnali. - 2010. - №3. - B. 15-28.
6. Bartold V.V. Raboti po istoricheskoy geografii. - M.: Nauka, 2002. - 711 s.
7. Maksheyev A.I. Puteshestviya po Turkestanskomu krayu i issledovaniye morskogo berega Aralskogo morya. - SPb., 1896. - 310 s.
8. Maev N.A. Turkestanskaya vistavka 1886 goda. - Tashkent, 1886. - 145 s.
9. Lunin B.V. Istoriya izucheniya Sredney Azii. - Tashkent: Fan, 1964. - 280 s.
10. Shamsutdinov R. Turkiston iqtisodiy tarixi. - Andijon: Meros, 2001. - 190 b.
11. Levi S. The Indian Diaspora in Central Asia and its Trade, 1550-1900. - Leiden: Brill, 2002. - 350 p.
12. Arxiv materiallari: RGVIA, fond 1396, opis 2, delo 45. Otchet Amudaryinskoy

flotilii.

13. O'zbekiston Milliy arxi, fond I-1, opis 11, delo 124. Savdo karvonlari hisoboti.
14. Pierce R.A. Russian Central Asia, 1867-1917: A Study in Colonial Rule. - University of California Press, 1960. - 359 p.
15. Khalfin N.A. Prisoedineniye Sredney Azii k Rossii. - M.: Nauka, 1965. - 460 s.