

AMUDARYO KECHUVLARI ORQALI SAVDO MUNOSABATLARINING RIVOJI

Allamuratov Shuxrat Ashurovich,
tarix fanlari bo'yicha falsafa doktori (PhD),
Termiz iqtisodiyot va servis universiteti
E-mail: shuxrat_allamuratov@tues.uz

Annotatsiya. Ushbu maqola XIX asrning oxirlarida Amudaryo kechuvlari orqali mintaqa davlatlarining savdo munosabatlari va tranzit aloqalari tarixiga bag'ishlangan. Shuningdek, aynan iqtisodiy-siyosiy ahamiyatga ega bo'lgan Amudaryo kechuvlari mintaqadagi quruqlik hamda suv yo'llarining o'zaro kesishgan hududlarini bog'lovchi ko'priksifatida qadimdan xalqlarni birlashtiruvchi vosita ekanligi ham tahlil etilgan.

Kalit so'zlar: Amudaryo suv yo'li, kechuvlar, boj yig'imi, kechuv uchun kira narxi, yuk tashish.

Аннотация. Данная статья посвящена истории торговых связей и транзитных связей стран региона через Амударьинские переправы в конце XIX века. Также анализируется, что переправы через Амударью, имеющие экономическое и политическое значение, издревле были средством объединения людей, как мост, соединяющий сухопутные и водные пути региона.

Ключевые слова: Амударьинский водный путь, переправы, сборы, тарифы в переправы, грузовые перевозки.

Annotation. This article is devoted to the history of trade relations and transit connections of the countries of the region through the Amudarya crossings at the end of the 19th century. It is also analyzed that crossings across the Amu Darya, which have economic and political significance, have been a means of uniting people since ancient times, like a bridge connecting the land and waterways of the region.

Key words: Amudarya waterway, crossings, customs duty, tariffs for crossings, transportation.

Kirish. Amudaryo, nafaqat, daryo

bo'yidagi hududlar, shaharlar, savdo markazlari bilan aloqa vositasi uchun qulay suv yo'li bo'lgan, balki Amudaryoni kesib o'tuvchi savdo (karvon) yo'llarini bog'lovchi daryo hamdir. Bu esa Amudaryoni mintaqadagi bosh suv yo'li arteriyasiga aylantirgan. Daryodagi kechuv joylarni tanlash daryoning tor va qulay tabiiy o'tish joylari, yaqin aholi manzillari yoki vohalar bo'ylab keluvchi savdo yo'llariga bog'liq bo'lgan. Amudaryoning boshlanish qismidan to quyi qismiga qadar daryoning ikkala qirg'og'ida yashovchi aholi o'rtasida aloqalar uchun doimiy va mavsumiy kechuvlar mavjud edi.

Markaziy Osiyoda ichki va tashqi aloqalarining rivoji, karvonlarning uzluksiz harakati bevosita Amudaryo kechuvlari orqali o'tuvchi savdo yo'llariga bog'liq bo'lgan. Shuning uchun Rossiya imperiyasi Afg'oniston va Hindiston bozoriga kirib borish uchun Amudaryo orqali o'tuvchi kechuvlarga alohida e'tibor qaratishgan. Chunki Rossiyadan keltirilgan tovarlarning asosiy qismi Amudaryo orqali Afg'onistonga yetkazilgan.

Tahlil va natijalar. Bu maqsadda dastlab kapitan Bikov tomonidan Vaxsh va Panj daryolari qo'shilish joyidan Amudaryo bo'ylab Xorazmgacha bo'lgan oraliqdagi kechuvlar o'rganib chiqiladi. U o'rganish jarayonida kechuvlardan turli vaziyatlarda samarali foydalanish uchun quyidagi talablar va vazifalarni sanab o'tgan:

- yilning barcha fasllarida yuk ortish va tushirish ikkala qirg'oqda ham qulay bo'lishi;
- yilning har qanday vaqtida qirg'oqlarda mahalliy va rus kemalari to'xtaydigan qulay pristan bo'lishi;
- yil davomida, har qanday ob-havo sharoitida kemalar va paroxodlar (barjalari bilan ham) qirg'oqlar orasida bir-biriga xalaqit

bermasdan to'siqsiz harakatining amalga oshirilishi;

- kechuvga mahalliy qayiq va kemalardan tashqari boshqa qo'shni kechuylarning kemalari ham suzib kelishining mumkin bo'lishi;

- kechuvda sanitar tozalik va xo'jalik servis (xizmat) ishlari yaxshi yo'lga qo'yilishi kerak edi [1, C.6].

Yuqorida keltirilgan talab va vazifalardan shuni ko'rish mumkinki, daryoda kechuv joylarini tanlash asosan sohildagi qulay joy, yaqin aholi punkti yoki yaqin aloqa yo'llariga bog'liq bo'lgan. Bunday joylarni tanlashda qayiq va kemalarning qatnash imkoniyatlari va ikkala qirg'oqda qulay pristanlar joylashishi ham ustunlik bergan. Bu esa kechuvlarda har qanday yuklarni qirg'oqlar orqali tez almashish imkonini yaratib, ularning savdo yo'llarini bog'lovchi ko'priklar vazifasini o'tashiga xizmat qilgan.

Amudaryo qirg'oqlari va kechuvlarida asosiy aloqa vositasi kema hamda qayiqlar bo'lgan. Kemalar asosan Chorjo'y, Karki, Kalif, Cho'chqaguzar va Pattakesar kabi muhim kechuvlarda bo'lib, ular ikki qirg'oq orasida odamlar hamda yuklarni tashishda xizmat qilgan. Panj va yuqori Amudaryo kechuvlarida aylana shakldagi yassi tagli qayiqlardan ham foydalanilgan. Kechuvda bir qirg'oqdan boshqa qirg'oqqa o'tishga 20 daqiqa sarflanardi [2, C.27]. Kapitan Bikov ma'lumotlariga ko'ra, kechuvlardagi har bir katta kemada 6-7 kishi, o'rtacha kemada 3-4 nafardan 5 nafargacha ishchilar bo'lgan. Kechuvlardagi jami daromadning 25 foizi (1/4 qismi) kemachilar foydasiga qoldirilib, qolgan barcha tushumlar beklar orqali hukumat g'aznasi uchun yig'ib olingan [1, C.6].

Boshqa bir rus harbiysi M.V.Grulyov yozgan manbada bu haqda quyidagi ma'lumotlar keltirilgan: "Kemani boshqarish uchun 5-7 kishi kerak bo'lib, ular kemachi deyilgan. Kemalar noqulay va og'ir eshkak yordamida boshqarilib, hatto kerakli manzilgacha arqonlar bilan tortib kelingan. Kemachilar o'z ish haqlari uchun tushumning 1/5 qismini olishgan. Qayiqlar faqat yuk va odam tashish uchun mo'ljallangan bo'lib,

ularning yuk ko'tarish quvvati 50-75 botmon bo'lgan. Qayiqni boshqarish uchun 3-4 kishi kerak bo'lib, ular qayiqchi deyilgan" [3, C.59]. Qayiqlar hajmi va kattaligiga qarab otlar, artilleriya hamda yuklarni tashiy olgan, ular 60 puddan 80 pudgacha yuk, 16 nafar piyoda askar, 20 nafar yo'lovchini ko'tarishi mumkin edi; 4,5 sarjin uzunlikdagi, yuqori qismi 1 arshinu 10 vershok enlilikdagi va borti 1,5 arshin chuqurlikdagi qayiqlar 10 kishi bilan oqim bo'ylab quyiga suzishi mumkin bo'lgan [1, C.37]. XIX asrning 80-yillari o'rtalarida S.Mazov Pattakesar kechuvida 200 bosh qo'yni bir yo'la ko'tara oladigan 2 ta afg'on qayig'i bo'lganligini ta'kidlaydi [2, C.27].

Kechuvlardagi kema va qayiqlar soni har bir kechuvdagi aholi ehtiyojlari va karvon harakatidagi yuklar miqdoriga bog'liq bo'lgan. Tig'iz joylashgan aholi punktlari, katta karvon yo'llari kesib o'tgan kechuvlarda yo'lovchi va yuk tashiydigan kemachilar kattagina foyda ko'rardi.

Kechuvlar doimo davlat tomonidan nazoratda bo'lgan. To'lovlar va yig'imlar hamma joyda har xil bo'lib, ular avvalgi tartiblar yoki beklar xohishiga qarab belgilangan. Biroq XIX asr oxirlariga oid arxiv manbalarida qayd etilishicha, Buxoro amiri qushbegisi tomonidan kechuvlarda yuk tashish va yo'lovchi o'tkazganligi uchun belgilangan narx bo'lib, u nazorat qilib borilgan. Kechuvdan o'tkazib qo'ygani uchun qayiqchilar har bir odamdan 15 tiyin, qo'y va echkidan 5 tiyin, ot, tuya va qoramoldan esa 15 tiyindan kira haqi olishgan [4]. Buni kapitan Bikov ham tasdiqdaydi. Uning ta'kidlashicha, Buxoro amirligidagi barcha kechuvlarda yo'lovchi va yuklarni tashishi uchun bitta narx belgilangan: tuya yoki ot uchun 20 tanga, eshak uchun 10 tanga, yo'lovchi uchun 5 tanga, 100 bosh qo'y uchun 2 rubl [1, C.4-5].

Shu davrga oid manbalar, rus harbiylarining hisobot asarlarida yo'lovchi va yuklarni tashish narxi turli davrlar hamda kechuvlarda har xil ko'rsatilgan. Masalan, XIX asrning 80-yillarida o'lkada kuzatuv ishlarini olib borgan kapitan Arxipov esdaliklariga ko'ra, kechuvlardan qayiqda o'tkazish bir yo'lovchi uchun chorak (1/4) tanga, eshakdan yarim tanga, aravadan 1 tanga, ot va tuyalardan

1 tanga kira haqi olingan [5, C.195]. Boshqa bir rus harbiysining hisobot asarida Kalif kechuvida yuk ortilgan tuyadan 1 buxoro tangasi yoki 20 tanga rus tangasi, yuk ortilgan otdan yarim tanga, yuksiz esa 6,5 tanga rus tangasi yoki 20 buxoro puli; Cho'chqaguzar kechuvida ot va tuyalar uchun 1 tanga, eshak uchun yarim tanga, yo'lovchi uchun 16 chek, ya'ni 6,5 tanga olinganligi qayd etilgan [6, C.80].

Buxoro va Xiva xonligi oralig'idagi kechuvlardagi kira narxi esa quyidagicha bo'lgan: yuk ortilgan tuya uchun 30-35 tanga, yuk ortilgan ot va otliq yo'lovchi uchun 20-23,5 tanga, mayda chorva mollari uchun 5-10 tanga, har bir 16 pud yuk uchun 20 tanga. Bundan kelib chiqadiki, 500 pud yukni kechuvdan o'tkazish uchun 6 rubl 25 tangadan 7 rubl 35 tangagacha xarajat qilingan. Boshqa bir kechuv, Karkida, yo'lovchi va yuklarni tashish uchun quyidagi narx belgilangan: yuk ortilgan tuya uchun 20-23,5 tanga, yuksiz esa 15 tanga, ot uchun 10-15 tanga, eshak uchun 3-5 tanga, yo'lovchi uchun 2 tanga va har botmon yuk uchun 3 tanga edi [7, C.11,20].

XIX asrning 90-yillari oxirida Chorjo'y kechuvida har bir kishidan 8 pul (2-2,1 tanga), otliq yo'lovchidan 1 tanga (16-17 tanga), tuyalardan ham 1 tanga (16-17 tanga), eshakdan 16 pul (4 tanga) kira haqi yig'ilgan. Cho'chqaguzar kechuvida har bir kishidan 5 pul (1,2 tanga), ot va tuyalardan 1,25 tanga (1 tangayu 4 tanga), eshakdan 40 pul (10 tanga) kechuv haqi olingan. Oqburun kechuvida esa ot va tuyalardan 1 tanga (16-17 tanga), yuk ortilgan bo'lsa to'lov boshqacha bo'lgan. Jun va qorako'ldan ko'proq, don uchun kamroq narx belgilangan. Karki kechuvida har bir kishidan 8 pul (2 tanga) va undan ko'proq, yuk ortilgan ot uchun kamida 1 tanga (16-17 tanga) haq olingan [3, C.57-58].

XIX asr oxirlarida quyi Amudaryo kechuvlarida, xususan, Amudaryo bo'limida paromdan ham foydalanilgan. Ularda kechuvdan o'tkazishda quyidagi narx belgilangan: 1 kishiga – 2,5 tanga, ot – 10 tanga, yuk ortilgan ot – 15 tanga, tuya – 10 tanga, yuk ortilgan tuya – 20 tanga, eshak – 5 tanga, yuk ortilgan eshak – 8 tanga, qoramol – 5 tanga, mayda chorva mollar – 2,5 tanga [8].

Yuqorida ta'kidlanganidek, Buxoro kechuvlarida nazorat beklar orqali amalga oshirilgan. Bu davrda daryo orqali tashilgan yuklardan olinadigan "boj" yig'imi miqdori ham bir xil emas edi: asosan bir tuyaga ortilgan yukdan 1 tanga (15 tanga), 100 bosh qo'ydan 7 tanga olingan [9, C.8]. Yig'imlar odatda afg'onlar va buxoroliklar o'rtasida teng taqsimlangan. Jumladan, XX asr boshlarida Buxoro amirligiga qarashli kechuvlar mahalliy qayiqalar yig'imi miqdori quyidagicha edi: yo'lovchiga – 8 pul (2 kop.), otliq yo'lovchiga – 1 tanga (15 kop.), tuyaga – 1 tanga (15 kop.), qoramolga – 6 pul (1,5 kop.), eshakka – 16 - 40 pulgacha (4-10 kop.) [10, C.56-57].

Beklarga kechuvlardagi boj yig'imi yaxshigina daromad keltirishiga qaramasdan, ular kechuvlarda shart-sharoitlarni yaxshilashga e'tibor qaratmagan. Bu esa yuk va yo'lovchilar harakatiga salbiy ta'sir qilardi. Masalan, Saroy qishlog'idan Panj daryosi bo'ylab mayda qayiqalar harakatlanish mumkin edi, lekin yuk tashish hamon gupsarlardan iborat bo'lgan sollar orqali amalga oshirilgan. Bu usul odamlar va yuk tashish uchun xatarli bo'lgan. Yo'lovchilardan kechuvda qayiq va gupsarlar uchun bir xil to'lov olingan [9, C.8].

Buxoro amirligining janubidagi, ya'ni Amudaryoning yuqori va o'rta oqimidagi barcha kechuvlar (Xoja Salordan Sharqdagi Qal'ayi-Ruxargacha), hattoki, Afg'on qirg'oqlaridagi kechuvlar ham amirlik ixtiyorida bo'lgan [11, B.92-93]. Amirlik umumiy bojxona tizimiga kiritilgunga qadar Amudaryoda kechuvlar soni ko'p edi, ulardan foydalanish beklar ixtiyorida bo'lib, kechuvlardan o'z foydasiga to'lovlar undirishgan. Amudaryo va Panj daryolarida chegara nazorat joylarining o'rnatilishi tufayli butun qo'riqlash chizig'ida erkin harakatlanishga chek qo'yildi, faqat bojxona punktlari yoki chegara postlarida kechuvlar belgilandi. O'rta Osiyoning tashqi chegaralari va u yerda bojxona nazoratini o'rganish bo'yicha ekspedisiya boshlig'ining 1893-1894-yillardagi hisobotiga ko'ra, Amudaryo va Panj daryolaridagi doimiy kechuvlar Buxoro va Afg'onistonni bog'lovchi muhim savdo yo'llarida joylashgan edi [9, C.35].

Mintaqaning Afg'oniston bilan aloqalari

va yuk almashinuvi asosan Buxoro amirligi orqali amalga oshirilgan. Bu aloqalardagi karvon yo'llarini bog'lashda Amudaryo va Panj daryolari kechuvlari muhim o'rin tutgan. Buxoro – Afg'on chegarasi Shug'onon bekligidan boshlanib to Bossag qishlog'igacha cho'zilgan. Ushbu 470 verst uzunlikdagi chegarada 9 ta rus bojxonasi (Bog'orak, Chubuq, Saroy, Ayvoj, Pattakesar, Cho'chqaguzar, Kalif, Bossag, Karki) tashkil etilgan [12]. Ularda Afg'onistonga yuborilayotgan tovarlar qayd etilib, Afg'onistondan Buxoro amirligi va Rossiya imperiyasiga keltirilayotgan tovarlardan boj olingan.

Afg'oniston bilan savdo aloqalarida quyidagi Amudaryo kechuvlari muhim o'rin tutgan: Karki – Buxoro va Qarshidan Maymana, Andxo'y va Saripul, ya'ni Afg'on Turkistonining g'arbiy shaharlariga yo'naluvchi yo'lda; Kalif va Cho'chqaguzar – Samarqandan Mozori Sharifga, Sherobod bekligining qisqa yo'llarida; Pattakesar – Surxondaryoning quyilishida, Surxondaryoning yuqoridagi boy beklklaridan Mozori Sharif va Toshqo'rg'onga boradigan yo'lda; Ayvoj va Qabadiyon kechuvi – Kofirnihon daryosining quyilishida, daryo vodiysidan Toshqo'rg'onga boradigan yo'lda; Saroy – Qo'rg'ontepa va Afg'onistonning Qunduz va Rustoqqa boruvchi yo'llarida; Chubuq va Bog'orak kechuvlari – Ko'lob shahriga boruvchi yo'llarda joylashgan [13]. Har bir kechuvda 2 tadan 6 tagacha kema va qayiqlar bo'lib, ularning yarmi afg'onlarga tegishli edi.

Kapitan Bikov Qabadiyon, Pattakesar, Sho'rob, Cho'chqaguzar, Qorakamar, Kalif, Xo'ja Salor, Oqqum, Xatab, Karki va Xoja Chambaz kechuvlarni o'rganib chiqib, ularni savdo aloqalaridagi ahamiyati jihatidan uch toifaga ajratgan:

– Birinchi toifaga Amudaryo havzasining shimoliy va janubiy madaniy hududlarini birlashtirgan quyidagi kechuvlarni kiritish mumkin: Qabadiyon, Pattakesar, Sho'rob va Cho'chqaguzar. Ular shimoliy Afg'onistonga boradigan yo'llarda joylashgan.

– Ikkinchi toifaga qadimgi savdo yo'llarida joylashgan quyidagi kechuvlarni kiritish mumkin: Chorjo'y, Kalif va Karki. Buxoro shaharlari Kalif orqali Afg'oniston va Qobul bilan, Karki orqali esa Maymana, Hirot va Qandahor bilan bog'langan.

– Uchinchi toifaga qolgan kechuvlarni kiritish mumkin. Ular asosan mahalliy aholining ehtiyojlarini qondirgan [1, C.1-2].

XIX asrning 80-yillari oxirida Buxoroda Rossiya siyosiy agentligi tashkil etilgach, savdo bo'yicha statistik raqamlarni aniq yuritish ishlari yo'lga qo'yildi. Ma'lumotlarga ko'ra, XIX asr ikkinchi yarmida Afg'onistondan yiliga 6 mingdan ortiq tuyalarda har xil mahsulotlar olib o'tilgan [14]. XIX asr oxirlarida amirlikdagi rus diplomatik vakili bergan ma'lumotlarga binoan Buxoro amirligi kechuvlarida hali bojxona nazorati o'rnatilmagan vaqtda amirlikning Afg'oniston va Hindiston bilan savdo aloqalari 4-5 mln. rublni tashkil etgan [9, C.16]. Birgina 1886 yilda Hindistondan 8 mingdan ortiq tuyalarda har xil turdagi mollar Buxoro xududlariga olib kelingan. Hisob-kitoblarga ko'ra, bu mahsulotlarning umumiy narxi 5 mln. 475 ming so'mni tashkil etgan bo'lsa, Buxorodan Hindistonga 427 ming so'mlik mahsulotlar eksport qilingan [15].

XIX asrning 80-yillar oxirida Afg'oniston va Hindistondan 5 ming toy mo'ynaterilarning yarmi Kalif, yarmi esa Sherobod bekligi kechuvlari (Pattakesar va Cho'chqaguzar) orqali olib o'tilgan. Chorviloyatdan Karki orqali 1,7 ming toy movut, jun mahsulotlari o'tkazilib, shundan 500 toyi Buxoro shahrigacha yetkazilgan [9, C.29].

Choy Hindistondan import qilinayotgan muhim tovar hisoblangan. Hind choyi dastlab Kalkuttadan Peshavorga, u yerdan Qobul va Toshqo'rg'on orqali Amudaryodagi Kalif kechuviga, kechuvdan o'tkazilib keyin Qarshiga, undan Buxoro shahriga keltirilgan [16, C.87]. 1891-1892-yillarda (o'rtacha ikki yilda) Hindistondan jami 1 mln. 475 ming rubl bo'lgan 28 ming pud choy, 10,5 ming pud nil bo'yog'i (indigo), 4,2 ming pud doka-surp matolari keltirilgan [9, C.16]. Bu barcha ingliz-

hind tovarlari bosh afg'on bozori – Qobuldan Kalif kechuvi orqali olib kelingan.

1908-yilda Amudaryo kechuvlaridagi bojxonalari orqali Afg'onistonga 2 mln. rubldan ortiq bo'lgan 98 135 pud rus tovarlari (ushbu tovarlarning 9/10 qismi imtiyozli tovarlar bo'lib, faqat 1 qism imtiyozga ega bo'lmagan tovarlarga to'g'ri kelgan) olib o'tilgan. Bojxona ma'lumotlariga ko'ra, 1908-yilda Afg'onistondan Amudaryo bojxonalari orqali jami taxminan 2,3 mln. rublli 300 ming pud tovar va 1,4 mln. rubl bo'lgan 200 ming bosh chorva mollari olib kelingan. Bularning yarmisi bojsiz tovarlar edi. Umumiy hisobda Afg'oniston bilan Amudaryo kechuvlari orqali jami tovar ayirboshlash hajmi yiliga taxminan 400 ming pudga yaqin edi, chorva mollari olib o'tish esa 200 ming bosh (5 mln. rubl) ni tashkil etgan [17].

Xulosa. XIX asr va XX asrning boshlarida Amudaryo kechuvlari o'zining oddiy foydalanish tartiblariga qaramay mintaqaning ichki va tashqi davlatlar bilan bo'ladigan aloqalarida muhim ahamiyat kasb etgan. Sababi mintaqada yildan-yilga o'sib borayotgan ichki va tashqi savdo aloqalarini nazoratga olish, Amudaryobo'yi hududlaridan boy xom ashyoni tashib ketish, shuningdek, Afg'oniston bilan chegaralarni muxofaza qilish bevosita Amudaryo suv yo'li hamda kechuvlariga bog'liq edi. Buxoro amirligi va Afg'oniston chegarasida Amudaryo bo'ylab yagona bojxona tizimi (chizig'i) ning o'rnatilishi natijasida mintaqada davlatlari, shu jumladan, Amudaryo kechuvlarining savdo-sotiq ishlari Rossiya imperiyasi manfaatlariga bo'ysundirildi.

Foydalanilgan manba va adabiyotlar ro'yxati:

1. Капитан Быков. Очерк переправ через реку Амударьи (рекогносцировка 3- Западно-Сибирского Линейного батальона Штабс-капитана Быкова). – Ташкент, 1879. – 83 с.
2. Мазов С. Восточная Бухара, Бадахшан и северный Афганистан // Туркестанский сборник. Том 404. – СПб., 1883. – С. 5-26.
3. 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.
4. O'z MA, I-126-fond, 1-ro'yxat, 1096-ish, 1-varaq; O'sha fond va ro'yxat. 1088-ish, 1-2 varaqlar.
5. Капитан Архипов. Военная рекогносцировка равнинной части Бухарского ханства, произведенная в 1883 г. // Сборник географических, топографических и статистических материалов по Азии. Выпуск X.- СПб., 1884. – С. 171-238.
6. Советник Петров. Путевые заметки классного топографа тит. Петрова 1884г. // Сборник географических, топографических и статистических материалов по Азии. Выпуск XXI. – СПб., 1886. – С. 53-102.
7. Капитан Гинтылло. Сведения по интендантския части, собранные в Бухаре // Сборник географических, топографических и статистических материалов по Азии. Выпуск XXI. – СПб., 1886. – С. 1-53.
8. O'z MA, I-7-fond, 1-ro'yxat, 163-ish, 31-varaq.
9. Ремез И.А. Внешняя торговля Бухары до мировой войны. – Ташкент: ЦСУ Туркеспублики, 1922. – 72 с., прил. – 45 с.
10. Логофет Д.Н. Бухарское ханство под русским протекторатом. Том II. – СПб.: В.Березовский, 1911. – 354 с.
11. Egamberdiyev I. Angliya va Rossiyaning Markaziy Osiyoda mustamlakachilik siyosatidagi raqobatlar. – Toshkent: Kamalak, 2018. – 120 b.
12. O'z MA, I-1396-fond, 2-ro'yxat, 515-2-ish, 79-varaq.
13. Allamuratov Sh.A. Amudaryo suv yo'li va kechuvlari tarixi (XIX-XX asr boshlari). Monografiya. – Toshkent: – “Innovatsiya-Ziyo”, 2023. – 220 b.

14. O'z MA, I-126-fond, 1-ro'yxat, 29-ish, 1- varaq
15. O'z MA, I-1-fond, 11- ro'yxat. 504-ish, 3-varaq.
16. Расуль-Заде П.Н. Из истории среднеазиатско-индийских связей второй половины XIX – начала XX века. – Ташкент: Фан, 1968. – 170 с.
17. Qobulov E., Allamuratov Sh. XIX asr oxiri-XX asr boshlarida Surxon vohasining Amudaryo suv yo'li va kechuvlari orqali savdo munosabatlari // Markaziy Osiyo tarixi va madaniyati. – 2023. – T. 1. – №. 1. – S. 405-409.

ИККИНЧИ ЖАҲОН УРУШИДАН КЕЙИНГИ ЙИЛЛАРДА ЖАНУБИЙ ВИЛОЯТЛАР ТАЪЛИМ ТИЗИМИНИ ЎҚИТУВЧИЛАР БИЛАН ТАЪМИНЛАШ МАСАЛАСИ

Умаров Жамшид Саидмуратович,

Термиз давлат университети Жаҳон тарихи кафедраси тадқиқотчиси,
Педагогика фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD)

Umarovjamshid510@gmail.com

Аннотация: Иккинчи жаҳон урушидан кейинги йилларда Совет давлатининг ички ҳаётида тўпланиб борган муаммолар жуда кўпол хато ва камчиликлар таълим тизимида ҳам акс этди. Урушдан кейинги йилларда халқ хўжалиги ва таълим тизими учун мутахассислар тайёрлаш масаласи ҳам кун тартибидagi долзарб масалалардан бирига айланди. Мақолада урушдан кейинги йилларда жанубий вилоятлар таълим тизимини ўқитувчилар билан таъминлаш масаласи масаласи ёритилган.

Калит сўзлар: маориф тизими, педагогика билим юрти, ғоявий-мафкуравий тарбия, коммунистик партия мафкураси, ўрта махсус хунар-техника билим юртлари, Сурхондарё вилояти.

Аннотация: В годы после Второй мировой войны проблемы, накопившиеся во внутренней жизни Советского государства, нашли отражение в системе образования. В послевоенные годы вопрос подготовки специалистов для народного хозяйства и системы образования стал одним из актуальных вопросов повестки дня. В статье рассмотрен вопрос обеспечения педагогическими кадрами системы образования южных регионов в послевоенные годы.

Ключевые слова: система образования, педагогическое образовательное учреждение, идейно-

идеологическое воспитание, идеология коммунистической партии, средние специальные профессионально-технические учебные заведения, Сурхандарьинская область.

Abstract: In the years after the Second World War, the problems that accumulated in the internal life of the Soviet state were reflected in the educational system. In the post-war years, the issue of training specialists for the national economy and education system has become one of the urgent issues on the agenda. The article describes the issue of providing teachers to the educational system of the southern regions in the years after the war.

Key words: educational system, educational institution of pedagogy, ideological-ideological education, ideology of the communist party, secondary special vocational-technical educational institutions, Surkhandarya region.

Иккинчи жаҳон урушидан кейинги йилларда бутун Совет жамиятида илдириг отган микдор кўрсаткичлари изидан кувиш таълим тизимини ҳам четлаб ўтмади. Тўғри аҳолининг саводхонлик даражаси ортди, кўплаб мактаблар қурилди, бу борадаги “режа ва топшириқлар” ортиғи билан уйданди. Бироқ юксак маданиятли шахсни тарбиялаш, ҳар томонлама