

КИШИЛИК ЖАМИЯТИДА ДЕНГИЗ ТРАНСПОРТИНИНГ АҲАМИЯТИ БОРАСИДАГИ ДИАЛЕКТИК ЁНДОШУВЛАР

Бахриддин Лутфуллаевич Салимов
Абдулазиз Вахоб ўғли Воитжонов
Жавоҳир Хожиакбар ўғли Маматқулов
Тошкент давлат транспорт университети

АННОТАЦИЯ

Мақолада диалектика тамойилларига асосан дунёдаги ҳамма нарса доимий ўзгариш ва ҳаракатдадир. Ҳеч нарса ва ҳодиса бир ҳолатда ўзгаришсиз қола олмайди. Бу жараён ҳамма нарсага, жумладан коммуникация ва транспорт тизимига тааллуқли эканлиги, шулар қатори денгиз транспортига ҳам алоқадорлиги диалектик нуқтаи назардан таҳлил этилган.

Калит сўзлар: дарё ва денгиз транспорти, диалектика, кашфиёт, тараққиёт, эҳтиёж.

КИРИШ

Ана шу денгиз йўли инсоният тарихида куруқликдаги карвон йўлларидадан кейин пайдо бўлган алоқа йўли саналади. Шу ўриндан бир нарсани унутмаслик лозимки, бундан дарё ва денгиз йўллари «Буюк ипак йўли» аҳамияти тушиб кетган 16-17 асрларда вужудга келган деган хулоса келиб чиқмаслиги керак. Бу даврда узоқ масофаларга олиб борувчи, кўплаб юкларни ташишига ярайдиган кемалар яратилган, қиъталараро денгиз йўллари очилиши, давомли тус олган бўлсада, лекин денгиз йўллари қадим замонлардан мавжуд бўлган бўлиб, одамлар кемаларда дарёлар ва денгизларда сузганлар. Йўловчиларни ва юкларни ташишда денгиз йўлларидадан фойдаланиш ўтмиш даврлардан бошланган. Инсоният цивилизациясининг қадимий бешиги сифасида эътироф этиб келинаётган Месопотамия ва Миср худудларидан оқиб ўтувчи Дажла ва Фрот ҳамда Нил дарёларида эрамиздан минг йиллар илгари эшқакли ва елканли кемалар сузганлиги маълум.

МУҲОКАМА ВА НАТИЖАЛАР

Қадим замонларда кемачилик ва денгиз йўли соҳасида илк муваффақиятларни қўлга киритган халқ Финикияликлар бўлган. «Финикия – ҳозирги Ливан ва Сурия давлатлари худудининг бир қисмида мавжуд бўлган қадимги давлат»



бўлган. Ушбу давлат денгизчилари Ўртаер денгизи бўйлаб денгиз йўллари очганлар. Улар ўз кемаларида, шимолий йўналишда Гибралтар бўғози орқали Буюк Британия ороллариғача, жанубий йўналишда эса қизил денгиз орқали ҳинд океанига етиб борганлар. Шунингдек, Финикиялик денгизчиларнинг шарқий ҳудудлар жумладан, Марказий Осиё ўлкалари билан ҳам алоқада бўлганлиги ҳақидаги маълумотлар ҳам учрамоқда. Тўғри, бу фикрни эшитган баъзилар, - бўлиши мумкин эмас, - деб хитоб қилиши мумкин. Уларни тушуниш мумкин. Чунки, қадимги Финикия давлати мавжуд бўлган ўлкалар билан Марказий Осиё ўртасидаги масофа жуда узоқ ва бу ҳудудлар бир-бирлари билан сув йўллари билан боғланмаган. Шундай экан, Финикиялик денгизчиларнинг кемалари қандай қилиб Марказий Осиёга сузиб келганлар. Ёки, аксинча Марказий Осиё денгизчиларнинг кемалари қай тарзда Ўрта Ер денгизининг соҳилларида жойлашган Финикияга бориб қолишлари мумкин. Дарҳақиқат, бугунги дарё ва денгизларнинг географик жойлашувида, буни имкони йўқ. Бироқ, бугунги географик ҳолат аввал бошидан шундай бўлмаганку. Табиатни бугунги кўриниши ҳам, абадий шу тарзда қолиб кетмайди.

Диалектика тамойилларига асосан дунёдаги ҳамма нарса доимий ўзгариш ва ҳаракатдадир. Ҳеч нарса ва ҳодиса бир ҳолатда ўзгаришсиз қола олмайди. Бу жараён ҳамма нарсага тааллуқлидир. Бунда фақат битта фарқ бор – бу вақт масаласи. Баъзи нарса ва ҳодисаларнинг ўзгариши учун кунлар, соатлар ва дақиқалар ҳам кифоя қилиши мумкин. Масалан, 2020 йилнинг 31 май куни Тошкент вақти билан 00 : 22 да АҚШ нинг «SpaceX» компанияси космосга учирган «Falcon 9» ракетаси санокли дақиқаларда ер орбитасига чиқиб улгурди. Дехқончиликда ҳамма биладиган нарса: ерга сепилган уруғни бир неча кунлар ичида униб чиқиши ва шу каби кўз олдимизда содир бўладиган кўплаб ўзгаришларни мисол сифатида кўрсатишимиз мумкин. Лекин, шу билан ўзгариши учун йиллар, асрлар, минг йиллар ва ҳаттоки миллион йиллар керак бўладиган ўзгаришлар ҳам бор. Агарда биз бу масалага диалектик нуқтаи назардан ёндошсак, масалани илмий жиҳатдан тушунтириш имкониятлари ҳам кенгайиб боради. Ўрта Осиёда қадимда халқаро денгиз йўлининг борлиги, бу ерда кемачилик ҳам тараққий этганлигидан дарак беради. Негаки, денгиз транспортини кемаларсиз тасаввур этиб бўлмайди. Зотан, узоқ масофаларга қатнаш ва оғир юкларни ташиш учун кучли ва чидамли кемалар керак бўлган. Ўз навбатида, бундай кемаларни яшаш учун ақл, билим ва кўникма зарур бўлган.

Маълумотларга қараганда «Ўрта Осиёда кеманинг дастлабки тасвири Нукусдан 20 км наридаги Бештўбе қояларидаги суратларда акс эттирилган... С.П. Толстовнинг фикрича, Бештўбедаги сувратда тасвирланган кема шаклининг санаси эрамизгача III дан I мингйиллик бошларигача ҳисоб қилинадик, бу бринж даврига тўғри келади... Бу финикияликлар кемасидир. У асосан савдо кемаси бўлиб, эрамизгача VIII асрга оид Сарагон II саройининг бўртма суратларида акс эттирилган. Бештўбе қоясида тасвирланган кема сингари у ҳам бир елканли, бир мачтали бўлиб, мачтани бири тумшукқа, бири қуйруққа тортиб боғланган икки арқон ушлаб туради». Мана сизга илмий асосланган исбот: бир-биридан жуда узоқ (тахминан 6 минг км атрофида) масофада жойлашган иккита манзилгоҳда бир хил кемани тасвирини чизилганлигини қандай тушунтириш керак. Бир-бирларидан шунча узоқликда бўлган ва бундан оз эмас, кўп эмас уч минг йиллар муқаддам яшаган одамларнинг бир хил нарсанинг тасвирини қандай қилиб, шу даражада ўхшатиб чизишлари мумкин. Кейин, кемаларнинг тасвири мураккаб чизма ҳисобланади. Уни, бу тарзда аниқликда, шунчалик хаёлдан чизишнинг иложи йўқ. Бу кемаларнинг чизмаларини бу тарзда ўхшатиб чизишнинг ягона йўли бу – ўша кемаларни ўзига қараб чизишдир. Демак, бу кемалар иккала манзилгоҳларда ҳам бирдек мавжуд бўлган. Мантиқан хулоса чиқарамиз: бир хил кеманинг бир-биридан олисда жойлашган икки жойда бўлиши, бу кемалар ушбу ҳудудлар орасида сузиб юрганлигини билдиради. Хулоса шуки, қадимда Ўрта Осиёнинг дунё мамлактлари билан халқаро денгиз алоқа йўллари орқали ижтимоий муносабатлари ўрнатилган.

Ўрта Осиёнинг икки марказий дарёлари бўлган Амударё билан Сирдарё, халқаро ва ички савдода муҳим алоқа йўллари вазифасини ўтаган. Ушбу дарёларда қайиқлар ва кемалар кўплаб сузиб юрган. Қайиқлар кечувларда савдогарларни, сайёҳларни ва уларнинг юкларини дарёнинг бир қирғоқидан иккинчи қирғоқига ўтказиб қўйган. 1400 йиллар бошида Ўрта Осиёга сафар қилган Испаниялик сайёҳ Клавихо кўплаб мамлакатларда бўлган ва уларнинг подшоҳлари билан учрашган. Хусусан, ўша жаҳоннинг тенгсиз ҳукмдори ҳисобланган Амир Темурнинг қабулида ҳам бўлган. Клавихо Ўрта Осиё минтақасининг ижтимоий – иқтисодий аҳволи тўғрисида кўплаб маълумотларни ёзиб қолдирган. Жумладан, у ўз асарларида, дарё алоқа йўллари ҳақида тўхталиб ўтган. Клавихонинг таъкидлашича, «Ўша вақтда Амударёда қайиқлар сузган, одамларни бир соҳилдан бошқасига элтган, шуниси ҳам борки, одам элтиш учун сузишга рухсат берилган махсус ёрлик ёки фармон бўлиши шарт

ҳисобланган». Ўрта Осиёда Амир Темур ҳукмронлиги даврида бўлган Клавихонинг бу ёзувидан икки муҳим хулоса келиб чиқади: биринчиси, Амударёда одамларга, хусусан савдогарлар ва сайёҳларга хизмат кўрсатувчи қайиқлар бўлганлиги ва улар кечувларда кишиларни у соҳилдан бу соҳилга ўтказиб қўйганлиги; иккинчидан, бу иш шуғулланиш учун махсус ёрлик ёки фармон бўлишлиги, яъни ҳозирги тил билан айтганда лицензия бўлиши шарт бўлган.

Қитъалар ўртасидаги асосий денгиз йўлларининг кашф этилиш жараёни XV асрлардан бошланди. Янги денгиз йўлларининг очилишининг ўз зарурий – объектив сабаблари бор эди. Бунда асосий сабаб шунда эдики, бу вақтга келиб Европанинг Осиё мамлакатлари билан бўладиган савдо алоқалари жуда қисқариб кетди. Шарқдан олиб келинадиган, Европаликлар учун жуда зарур бўладиган ипак, шойи ва бошқа турдаги матолар, мурч, занжабил каби зираворларва бошқа керакли бўлган маҳсулотлар деярли келмай қўйди. Маълумки, бу маҳсулотлар Европага куруқликдаги «Буюк ипак йўли» орқали олиб келинарди. Ушбу йўлнинг Осиёдан Европага олиб ўтувчи асосий нуқтаси Константинополь шаҳри бўлган. Мазкур шаҳар 1453 йилда Усмонли Турклар давлати томонидан забт этилади ва Истанбул деб қайта номланади. Лекин, иш фақат шаҳарни қайта номлаш билан тугамади. Турк давлатининг қудратли харбий денгиз кучлари Ўрта ер денгизи ва Қора денгиз бўйлаб ўтадиган денгиз йўлларини ҳам беркитди. Хуллас, Европанинг минг йиллардан буён Шарқ билан боғлаган қадимий савдо йўллари барҳам топди. Бу ҳолат изсиз кетмади. Европа давлатларининг ижтимоий – иқтисодий тараққиётига ўзининг салбий таъсирини кўрсата бошлади. Айниқса, ушбу салбий таъсир аҳолининг кундалик – маиший турмушида жуда сезиларли тарзда кўрина бошлади. Европани Шарқ билан боғлайдиган янги денгиз йўлларини излаб топиш ҳаёт-мамонт масаласига айланди. Шу боис, Европадаги кўпчилик давлатларнинг ҳукуматлари Шарққа Ғарбдан денгиз йўли очиш борасида бош қотиришиб, бу борада изланишлар олиб бормоқчи бўлган денгизчи ва саёҳатчиларнинг фаолиятини рағбатлантира бошладилар. Бу масалада энг фаол бўлганлар Португалия ва Испания ҳукуматлари эди.

Қитъаларо денгиз алоқа йўлларининг топилиши дунё савдо алоқаларини кескин ўзгартириб юборди. Бир вақтлар савдо марказлари ҳисобланган Ўрта Ер денгизидеги баъзи шаҳарлар, портлар ўз аҳамиятини йўқотди. Уларнинг ўрнига янги савдо марказлари ва портлар шаклланди. Чунки жаҳон савдо алоқалари Ўрта Ер денгизидан Дунё океанларига кўчди.

Португалияликларнинг Африкани айланиб ўтиб, Ҳиндистонга йўл топишлари Европанинг бошқа давлатларининг, айниқса, Испанияни ҳаракатини тезлаштирди. Шундан кейин аввал номаълум бўлган кўплаб ерлар кашф этилди, денгизлар ва дунё океанлари бўйлаб янгидан-янги денгиз йўлларига асос солинди. Кашф этилган ҳудудларга ҳам тарққиёт кириб борди. Европанинг бошқа қитъалар билан савдо алоқалари ҳажми обора орта бошлади. Фан-техника тараққиётига ва саноатни вужудга келишида муҳим омил бўлди. Денгиз йўлларининг очилиши ва денгиз транспортининг ривожланиши кўп давлатларга тўғридан-тўғри алоқалар ва ижтимоий муносабатларни ўрнатиш имкониятини берди. Қуруқликда йиллар давомида бориб келинадиган жойларга денгиз йўллари орқали ойлар ичида бориб келинадиган бўлди. Таннарх масаласи, маълумки, қуруқликдаги савдо қарвонларининг ҳаракатланиши учун жуда катта маблағлар сарфланарди. Юкларни ташиш учун бир неча юзта отлар ва туялар керак бўлган. Бу жониворлар учун эса доимо ема-хашак сотиб олинган. Қарвондаги юкларни ортиш, тушириш билан шуғулланиш учун ўнлаб ҳаммоллар зарур бўлган. Ҳаммолларга ва қарвондаги бошқа хизматчиларга маош тўланган. Ойлаб, йиллар давом этадиган машаққатли сафарларда иштирок этадиган қарвондаги кишиларни еб-ичиши, кийими ва йўлларда қарвонсаройларда дам олишлари учун катта маблағлар талаб қилинган. Бу сарф-ҳаражатлар савдо қарвонларида ташиладиган маҳсулотларига ўз таъсирини кўрсатмасдан қолмаган. Денгиз йўлларида кемалар воситасида амалга оширилган савдо-сотик жараёнларида сарф-ҳаражатлар нисбатан камроқ бўлган. юзлаб отлар ва туялар ташийдиган юклар битта кемага ортилган. Кема экипажи сони ҳам қарвон аъзолари сонидан анча кам бўлган. Кейин кемалар қарвонлар сингари тез-тез тўхтаб, қарвонсаройларда дам олишмаган ва ҳокозо. Хуллас денгиз йўллари қуруқликдаги қарвон йўлларидан афзал бўлган.

ХУЛОСА

Денгиз йўлларидан фойдаланиш имкониятига эга бўлган мамлакатлар қуруқликдаги қарвон йўлларидан фойдаланишдан воз кеча бошлаганлар. Оқибатда қуруқликдаги қарвон йўллари ўз ўрнини денгиз йўлларига бўшатиб берди. Бу ҳолат бир неча юз йил давом этди. Қачонки, денгиз кемаларига рақобат қила оладиган, қуруқликда ҳаракатланадиган автомобиллар ва темир йўлларда юрадиган паровозлар кашф этилгач, қуруқликдаги йўллар ўз ўрнини ва аҳамиятини қайтара бошлади. Негаки, автомобиллар ва темир йўллари ўзининг тезкорлиги, фойдали



иш коэффциенти, самадорлиги ва жихатлари билан ўтмишдоши бўлган карвон йўлларига қараганда анча олдинга кетган эди.

Ижтимоий муносабатларнинг диалектик таҳлилини ўрганар эканмиз, аввало ижтимоий муносабатларни классификациясини тузиш диққатга сазовор эканлигини сездик. Шу нуқтаи назардан бизнинг фикримизча ижтимоий муносабатларнинг турлари, яъни, классификацияси жамиятда мавжуд тоифалар, табақлар ва бошқа турли хил ижтимоий қатламларга мос тарзда тузилиши мақсадга мувофиқ бўларди.

REFERENCES

1. О‘зМЕ. – Т.: 2008. 9-жild. – Б. 252.
2. Эдвард Ретвеладзе. Суғдлик денгизчилар. Жаҳон адабиёти. 2002 йил, 11-сон. – Б. 125-133.
3. Бахриддин Лутфуллаевич Салимов (2022) ЎЗБЕКИСТОН ТАРАҚҚИЁТИДА КОММУНИКАЦИЯ ВА ТРАНСПОРТ ТИЗИМИНИНГ ЎРНИ. Academic research in educational sciences, 3 (TSTU Conference 1), 403-407.
4. Salimov B.L. Expression of Dialectic Categories in the Individual’s Social Life // openaccessjournals. eu. International Journal of Innovative Analyses and Emerging Technology. Volume: 1, Issue 4, 2021. -P.16-18.
5. Салимов Б.Л. Ижтимоий муносабатларнинг коммуникация ва транспорт тизими билан детерминистик боғлиқлигининг гносеологик таҳлили. Фалсафа фанлари доктори диссертацияси. Ўзбекистон Миллий университети. Тошкент. 2022, 224 б.
6. Salimov Baxriddin Lutfullaevich. The philosophical role of dialectical categories in human life. Oriental Renaissance: Innovative, educational, natural and social sciences. Volume: 1, Issue 6, 2021. -P.406-410.