

O`RTA OSIYO XONLIKLARI O`RTASIDAGI SAVDO YO`LLARI

Abduraxmonova Dilorom Zoirjon qizi

Andijon viloyati Marhamat tumani 43-maktabning

Tarix fani o`qituvchisi

Annotatsiya: XIX asrda mintaqadagi uchta davlat, ya`ni Qo`qon, Xiva va Buxoro xonliklari o`rtasida o`zaro ichki va tashqi savdo yo`lga qo`yilgan bo`lib, shuningdek ularni Afg'oniston, Hindiston, Xitoy, Eron, Rossiya davlatlari bilan bog'lovchi savdo yo'llari ko`p asrlik savdo aloqalari jarayonida rivojlangan bo`lib, ularning eng muhimlari Buyuk ipak yo`li davridayoq shakllanib, qadimdan faoliyat ko`rsatgan.

Kalit so'zlar: davlat, aholi, xonlik, savdo-sotiq, , shahar, aloqa, an'ana, boj, to`qimachilik, kulolchilik, qurol-yaroq.

Xonliklar qo`shni davlatlar bilan savdo-sotiq aloqalarida avvalo ichki savdo yo'llari orqali tashqi yo'llarga chiqilardi. Xonliklarda ko`pgina yirik shaharlar, xususan, Qo`qon xonligida – Qo`qon, Andijon, Namangan, Marg'ilon, Toshkent shaharlari, Buxoro amirligida – Buxoro, Qarshi, Samarqand, Chorjo`y, Shahrisabz, Termiz shaharlari, Xiva xonligida – Xiva, Qo`ng'iro`t shaharlari o`sha davrning asosiy savdo markazlari bo`lib, ular bilan bog'langan savdo yo'llari har bir mamlakat iqtisodiy hayotida muhim rol o`ynagan. Ushbu shaharlarda hunarmandchilikning yaxshi yo`lga qo`yilganligi oqibatida ishlab chiqarilgan tovarlar O`rta Osiyoning ichki va tashqi bozorida ko`p miqdorda sotilgan. To`qimachilik, kulolchilik, qurol-yaroq va turli-tuman ro`zg'or buyumlarini yasash bilan mashhur bo`lgan ushbu shaharlar o`zaro savdo-sotiq orqali chambarchas bog'langan edilar. Xiva va Buxoro, Buxoro va Samarqand, Buxoro va Toshkent, Buxoro va Marg'ilon, Toshkent va Qo`qon, Samarqand va Qarshi o`rtasidagi savdo aloqalari XIX asrning o`rtalarida juda yuqori darajada bo`lib, mazkur shaharlar o`rtasidagi madaniy jarayonlarga ham ta`sir etgan. Qo`qon, Marg'ilon va Namangan shaharlarida ip va ipak matolar (atlas, shoyi, beqasam, adras, chit, bo`z va h.) to`qilgan. SHuningdek, boshqa hunarmandchilik tarmoqlarida xo`jalik asboblari, dehqonchilik uchun kerakli uskunalari, qurol-yaroqlar, zargarlik buyumlari, qog'oz va boshqa buyumlar ishlab chiqarilgan.[1] Buxoro, Samarqand, Xo`jand va Toshkent yirik hunarmandchilik markazlari sifatida shuhrat qozongan. Bu shaharlarda minglab kishilar hunarmandchilik bilan shug'ullanardi. Yirik shaharlardagi ko`pgina mahallalar hunarmandchilik tarmoqlari bilan nomlanardi. Toshkentdagi "O`qchi", "Kamolon" mahallalarida o`q va kamonlar ishlab chiqaradigan hunarmandlar yashagan. Samarqand shahrida "Zargaron", "Chelangaron", "Kamongaron", "Misgaron", "Sandiqsozlar", "To`qimado`zlik", "Bo`yoqchilar" kabi hunar maskanlari, mahallalari bo`lgan va hokazo Hunarmandlarning mahsulotlari ichki va tashqi bozorlarning muhim buyumlari sifatida juda qadrlangan. Bu davrga kelib Buxoro

amirligining Rossiya bilan elchilik va savdo aloqalari yuqori darajaga ko'tarilgan bo'lib, u amirlik uchun tayyor mahsulotlar bozori sifatida katta ahamiyat kasb etgan. E'tirof etish lozimki, O'rta Osiyo xonliklari o'rtasidagi o'zaro ziddiyatlar, hududiy kelishmovchiliklar, g'arbiy to'qnashuvlar yuz berib tursa-da, moddiy ehtiyojlar tufayli o'zaro savdo-sotiq olib borish, o'zaro xo'jalik aloqalari o'rnatish uzluksiz davom etgan. Shu sababli xonliklar o'rtasida savdo-sotiq yo'lga qo'yilib, hech qachon butunlay to'xtamagan va bunda savdo yo'llari muhim ahamiyat kasb etgan. O'zaro urushlar davomida, har bir hukmdor savdo yo'llariga yagona hukmronlik va homiylik qilishga intilib kelgan. Savdo aloqalarining yuksalib borishida qadimiy karvon yo'llarining o'ziga xos ta'siri bo'lib, bu yo'llar XIX asrning o'rtalarigacha savdo-sotiq rivojida muqim rol o'ynab kelgan. O'rta Osiyo xonliklari o'rtasidagi o'zaro savdo yo'llari tekisliklar, taqirliklar, baland-pastliklar, qumliklar, tog'lik joylar, qir-adirlar, jarliklar, dovonlar orqali o'tganligi uchun ularni qat'iy nazorat qilish ishi qiyinchilik tuqdirardi. Ayniqsa, mavsumiy muammolar, ba'zi yo'nalishlarning faqat mavsumiy amal qilishiga sabab bo'lgan. Hamma vaqt ham yo'llar xavfsizligi to'liq ta'minlanmagan. Odatda savdo yo'llari davlat xazinasini hisobidan ta'mirlanmasdi, ko'p hollarda hashar yo'li bilan ular qurilar, ta'mirlanib turilardi. O'rta Osiyo xonliklari o'rtasidagi o'zaro savdo yo'llari o'zining tuzilishi, xususiyatiga ko'ra karvon yo'llari va suv yo'llariga bo'lingan. Ichki savdoda ot- arava yuradigan yo'llardan ham foydalanilgan, ammo ular juda kam edi. Ichki savdo-sotiq asosan yuk ortilgan hayvonlar yuradigan yo'llar orqali olib borilib, savdo yo'llarida asosan, ot, tuya, xachir, ba'zan esa eshaklardan ham foydalanilgan. Karvon yo'llari ham yo'lning tuzilishi va xususiyatiga qarab bir-biridan farqlangan. CHunonchi, tekisliklar orqali yuriladigan yo'l, baland-pastliklar (qir-adir) orqali yuriladigan yo'l, tog'liklar (dovon) orqali yuriladigan yo'l. Suv yo'llari ham yuklarni tashuvchi transport vositasiga qarab farqlangan: an'anaviy qayiqchilik yo'li va kemachilik (motor, dvigateli bor) yo'li va hokazo. Xiva xonligi bilan Buxoro amirligi o'rtasidagi savdo-sotiq aloqalarida karvon yo'li bilan birga Amudaryo suv yo'lidan ham foydalanilgan bo'lsa, Buxoro amirligi bilan Qo'qon xonligi o'rtasida esa quruqlik va tog'liklardan o'tadigan karvon yo'llari asosiy savdo yo'llari hisoblangan. Buxoro amirligida, umuman, O'rta Osiyoning arava yuradigan yo'llarida ikki g'ildirakli aravadan keng foydalanilgan. Aravaning g'ildiraklari juda baland bo'lib, diametri 1 sajén (Sajén – qadimgi rus uzunlik o'lchov birligi bo'lib, 1 sajén – 2,13360 5 . m.ga teng) ga teng edi. Aravalar uchun yasalgan g'ildirakning asosiy qismi yog'ochdan tayyorlanar, uni faqat tashqi tomondan, ya'ni sirtqi qismi yupqa temir bilan qoplangan edi. Bunday nusxadagi aravaga to'g'ri yo'llarda 30 pud (Pud – og'irlik o'lchovi bo'lib, 1 pud – 16,38 kg.ga teng.) gacha (480 kg) yuk ortish mumkin bo'lgan. To'rt g'ildirakli aravalar mahalliy aholi tomonidan ishlatilmagan. Faqatgina XX asrning boshlariga kelib, ikki g'ildiragi temirdan, ikki g'ildiragi yog'ochdan yasalgan aravalar paydo bo'lgan va ulardan Buxoro amirligi hududidagi Termiz, Chorjo'y kabi savdo markazlariga yuk olib borishda foydalanilgan. Buxoro amirligining g'arbiy va Zarafshon daryosi bo'ylaridagi shahar va

qishloqlarida aravada yuk va yo'lovchi tashish keng tarqalgan. Ammo, Sharqiy Buxoroda arava to'g'risida odamlar deyarli tasavvurga ega emasdilar. Sababi - yo'llarning asosiy qismini tog' yo'llari tashkil etib, bunday holatda aravadan foydalanishning iloji yo'q edi. Shunga qaramay XX asr boshlariga kelib, Sharqiy Buxoroda, shu jumladan Hisor va Ko'lob bekliklarida ham aravadan foydalana boshlangan. Qo'qon xonligi yo'llarida soyabonli aravalardan foydalanilgan. Bu aravalar g'ildiraklarining kattaligi bilan ajralib turgan va mahalliy xalq tilida "Qo'qon arava" deb yuritilgan. Xorazm aravalari o'zining tuzilishi jihatidan boshqacharoq bo'lgani bois, ularni "Xorazmcha arava" deb atashgan. Qo'shiladigan ulovga ko'ra ot arava, tuya arava, ho'kiz arava, xachir arava, eshak arava kabi aravalar farqlangan. O'rta Osiyo xonliklari o'rtasidagi o'zaro savdo yo'llarida yuk tashishda asosiy transport vositasi rolini aravalar emas, balki tuyalar, otlar bajargan. Ba'zi joylarda xachir va eshaklardan ham foydalanilgan. O'rta Osiyo xonliklarining o'zaro savdosida ko'mir va tuz bilan savdo qilish o'ziga xos rivojlangan. Xiva xonligi va Buxoro amirligida saksovuldan toshko'mir tayyorlangan. Amudaryo bo'ylab Uch-o'choq, Qizilrabot, Sartarosh degan joylarda saksovulni olovda kuydirib toshko'mir hosil qilingan. Xiva xoni har yili 4 marta toshko'mir tashib keltirish uchun Amudaryo qirg'oqlariga 10 tagacha qayiq-kemalar jo'natib turgan. Buxoro amirligi bilan Xiva xonligini bog'lab turgan. Ushbu yo'l qadimiy karvon yo'llaridan biri bo'lib, bu yerda ham arava, ham karvon yuradigan yo'lning asosiy qismi esa tekislikdan o'tib, yo'lning ayrim joylaridagina katta bo'lmagan qumliklar mavjud edi. Yangi Marg'ilon – Garm yo'li (320 verst) Qo'qon xonligi bilan Buxoro amirligini bog'lab turadigan yo'l hisoblangan. Ushbu yo'l asosan, yuk ortib yuriladigan karvon yo'li bo'lib, u bir necha dovonlardan o'tgan. Yo'llarning bir qismi mavsumiy bo'lib, faqat bahor va yoz oylarida ulardan foydalanilgan. Panjikent – Qoratoq yo'li, Hisor – Ayvaj yo'li, Xaq – Kofirnihon yo'llari asosan dovonlar orqali o'tgan bo'lib, qishda yopiq bo'lgan. Bir qism yo'llar asosan tekislik, pasttekisliklar osha o'tib, ular orqali aravadan foydalanib yuk olib o'tish mumkin edi. Jumladan, Shaxrisabz – Qarshi, Qarshi – G'uzor, Chorjo'y – Kabakli, Nurota – Saroy, Kattaqo'rg'on – Qorako'l, Buxoro – Nurota yo'llarini bu kabilar qatoriga kiritish mumkin. Hisor – Qobodiyon (153 verst) yo'li daryo kechuvlari orqali o'tgan. Ushbu yo'l baland bo'lmagan o'nlab toq dovonlari orqali o'tgan bo'lib, keyin qayiqalar bilan Vaxsh daryosi kechuvidan o'tilgan. Samarqand – Termiz (373,5 verst) yo'li pochta yo'li hisoblanib, unda 15 ta pochta mahkamasi va pochta ot-ulovlari tashkil etilgan edi. Buxoro amirligining yirik markazlarini bog'lab turadigan yo'llarning aksariyati qadimdan amal qilib kelgan karvon yo'llaridan iborat bo'lib, ular: Jomboy – Kitob, Qarshi – Kelif, Darbent – Garm, Shaxrisabz – Regar, Kelif – Sherobod, Tobi Dara – Kallavanch, Garm – Chubek yo'nalishlarida faoliyat ko'rsatgan.[5] Buxoro amirligi bilan Xiva xonligi o'rtasida Astraxan orqali olib kelingan rus qozonlari, temirdan yasalgan buyumlar bilan ustuvor savdo-sotiq olib borilib rus savdogarlari olib kelgan charm-teri, ipak xom ashyosi (pilla), kunjut va boshqa narsalar sotilgan. Bu mahsulotlar evaziga Buxoro amirligi Xiva xonligini tamaki bilan ta'minlagan.

Tamakidan keyingi o`rinda turadigan mahsulotlar ip-gazlamalar edi. Xivadan Buxoroga boradigan karvon yo`lining eng qisqa masofasi 335 verst bo`lib, bu yo`lning asosiy yo`nalishi Azaris, Kukertli, Ucho`choq, Sho`rbuloq, Agrabod, Chorgo`shi, Buxoro yo`nalishlari bo`ylab o`tgan. Buxorodan Xivaga boradigan karvon yo`lining asosiy yo`nalish Kukertliga borgandan keyin tarmoqlanib, Xivaga ikkita yo`nalishda davom etgan. Birinchi yo`l: Kukertlidan Urganchga qadar – 144 verst, Urganchdan Xivagacha – 24 verst edi. Ikkinchi yo`l: Kukertlidan Azarisgacha – 72 verst. Demak, birinchi yo`ldan boradigan karvon 368 verst masofani, ikkinchi yo`ldan boradigan karvon esa 344 verst yo`lni bosib o`tishiga to`g`ri kelgan. Xivadan Buxoroga karvonlar orqali yuk tashib keltirishda suv yo`lidan ham foydalanilgan. Dastlab yuklar Xivadan Urganchga olib kelinib u yerdan Amudaryodagi kemalarga yuklanib, Amudaryo bo`yla6 olib kelingan. Chorjo`yga keltirilgan yuklar bu yerdan tuyalarga orilib qorako`lga va u orqali Buxoroga yetkazilgan. Demak, yuklar Xivadan Urganchgacha tuyalarda, Urganchdan Chorjo`ygacha kemalarda, Chorjo`ydan boshlab to Buxorogacha (Qorako`l orqali) yana tuyalarda tashilgan. Bu yo`nalishda bir Urganch botmoni (ya`ni 2 pud 16 funt) yukni suv orqali tashib keltirilgani uchun ikki tanga kira haqi olingan. Quruqlik orqali yuklarni Urganchdan Xivaga olib kelishda yuk tashuvchilar qar bir tuyadagi yuk uchun bir tangadan, Toshhovuzdan Xivagacha har bir tuyadagi yuk uchun 7 tangadan kira haqi olishgan. Qisqa masofalarda yuklar eshaklarda tashilgan, sharoitga qarab, 4 puddan 8 pudgacha bo`lgan yuklar eshakka ortilgan hamda yuk tashish uchun 5 tangadan 10 tangagacha kira haqi olingan. Xivadan Buxorogacha quruqlik yo`li bilan yuk tashib keltirishda har bir tuyadagi yuk uchun 1-1,5 tilla kira haqi olingan. Agar tuyalar buxononiki bo`lsa yo`lni 10 kunda bosib o`tgan, agar qirg`izlarning tuyasi bo`lsa 15 yoki undan ham ortiqroq kunda masofa bosib o`tgan. Xivadan Buxorogacha ot bilan 4-5 kunda borish mumkin edi. Agar arg`umoq otlar bo`lsa, bu yo`lni 3 kunda bosib o`tish mumkin bo`lgan. Yuklar Buxorodan Xivaga tashilganda hm yuk uchun to`lanadigan sarf-xarajat bir xil edi, ya`ni Xivadan Buxorogacha bo`lgan xarajatlar bilan teng bo`lgan. Buxoro va Xivani birlashtiradigan yo`l Kukertli xarobasidan o`tgan. Bu yerdan yuklar Ilchik va Ust-yurt orqali o`tkazilib, qayiqlar bilan Xonqaga jo`natilgan. Ilchikdan yoki Ust-yurtdan karvon yo`li Buxoro orqali Samarqand, Jizzax va Toshkentga qarab yo`nalgan bo`lib, uning uzunligi 970 verstni tashkil etgan. Ushbu yo`lning asosiy qismi aholi yashaydigan manzillardan o`tib, yo`l bo`ylab karvonning suv bilan ta`minlanishi uchun zarur sharoitlar (suv ichishga yaroqli bo`lgan quduqlar) mavjud edi. Albatta, yo`lning bir qismi suv yo`lidan iborat bo`lgan. Amudaryo bilan Buxoro oralig`idagi yo`lning 28 verst masofani qumlik tashkil etgan. Qo`qon xonligining Xiva va Buxoroga qaraganda qo`shni mamlakatlarga sotadigan, o`zida ishlab chiqarilgan mahsulotlari ko`p bo`lmay, u asosan Rossiyada, Buxoro va Xitoy Turkistoni (Qashqar) da ishlab chiqarilgan mahsulotlar bilan savdosotiq olib borgan. Buxorodan Qo`qonga asosan, paxta xom ashyosi, qorako`l teri, ip-gazlama, chit kabi tovarlar olib borilgan. Shuningdek, Qo`qon xonligiga Buxoro amirligi bozorlari va hududi orqali hind,

afg'on, fors, arab va turk mahsulotlari ham kirib kelgan. Qo'qondan Buxoroga esa ipak, ipak matolar, mevalar, guruch, Xitoy va Qashqardan keltirilgan ipak matolar, qandil buyumlar olib kelingan. Qo'qon xonligini Buxoro amirligini boqlagan ikki yirik karvon yo'li mavjud edi. Ulardan birinchisida, Qo'qondan chiqqan karvon Beshariq, Mahram, Xo'jand, O'ratepa, Zomin, Jizzax, Samarqand orqali o'tib Buxoroga borgan, ikkinchisida, Qo'qondan chiqqan karvon Beshariq, Mahram, Xo'jand, O'ratepa, Jom, Ravot, Jizzax, Yangiqo'rg'on, Samarqand orqali Buxoroga kelgan. Birinchi karvon yo'li 526 verst masofadan iborat bo'lgan, ikkinchi karvon yo'li 615 verst edi. Qo'qon – Buxoro orasida karvonlar 20-23 kun atrofida manzilga yetib borgan va bu yo'llarda tuya, otlar bilan birga aravalardan ham foydalanilgan. Buxorodan Qo'qon karvonidagi tuyalarning har biri uchun 2,5-3 tillo tanga yuk haqi olingan.[8] Qo'qon xonligining yirik shaqarlaridan biri Toshkentdan ham Buxoro amirligi shaharlariga boradigan alohida karvon yo'llari mavjud edi. Toshkentdan chiqqan karvon Jizzax, Yangiqo'rqon, Arabxona orqali Buxoroga kelgan. Bu karvon yo'li 498 verst masofadan iborat edi.

Xonlik markazi Qo'qon va Toshkent orasida ikkita asosiy karvon yo'li mavjud edi. Ularning birinchisi, Qo'qon – Xo'jand – To'ytepa – Toshkent karvon yo'li hisoblangan va u 216 verst masofadan iborat bo'lgan. Ikkinchi karvon yo'li Qo'qon, Kandirdovon, To'ytepa orqali Toshkentga kelgan va ushbu yo'l Qurama tog' tizmasini kesib o'tgan. Birinchi yo'ldan ot va tuyalar bilan birga aravalardan ham foydalanish mumkin bo'lgan va unda aravalar 7-10 kun, tuyalar 9-12 kun yurgan bo'lsa, Kandirdovon orqali yoz va kuzning dastlabki oylarida, faqatgina otlardan iborat karvon 5 kun davomida bu masofani bosib o'tish mumkin bo'lgan. Qo'qon – Toshkent karvon yo'lida savdogarlar aravalar uchun ob-havoga qarab 6-12 rub., tuyalar uchun 12-15 tanga, otlar uchun 10-12 tanga xizmat xahi to'lagan. SHuningdek, Namangandan Toshkentga ham alohida yo'nalishda ikki karvon yo'li mavjud edi. Ulardan biri Namangandan To'raqo'rg'on, Chust, Pop, G'urumsaroy, Pungon, Qamishqo'rg'on, Mullashir, To'ytepa orqali Toshkentga olib kelgan bo'lib, bu karvon yo'li 294 verst masofadan iborat bo'lgan va karvon uni 10-12 kunda bosib o'tgan. XIX asr 60 - yillarida Namangan – Toshkent karvon yo'lidagi tuyalar uchun 6 rub. 20 kopekgacha, aravalar uchun 15 rublgacha xizmat xaqi berilgan. SHuningdek, Namangandan Tirs tog'lari, Chotqol vodiysi, Qorabura darasi, Avliyoota, Chimkent, Qoplonbek orqali Toshkentga keluvchi yana bir karvon yo'li mavjud bo'lgan. Namangandan Toshkentgacha bu karvon yo'li 572 verst bo'lgan va bu masofani karvon 16-20 kunda bosib o'tgan. Namangan – Avliyoota – Toshkent yo'li og'irligi tufayli savdogarlar yoz va kuzning dastlabki oylaridagina undan foydalangan va yuklarini otlar yordamida manzillariga yetkazgan. O'rta Osiyo savdo yo'llarining muhim tarkibiy qismi sifatida yo'lbo'yi inshootlarining ahamiyati katta bo'lgan. Jamiyatning taraqqiy qilishi hamda qurilish me'morchilik sohasida erishilgan yutuqlar, savdo-sotiqning rivojlanishi talablari savdo yo'llari bo'yida maxsus inshootlar barpo etilishini taqozo etgan. Ichki va tashqi aloqalar rivoji, karvon yo'llarida xavfsizlikni ta'minlash va xizmat ko'rsatish

tizimini rivojlantirib borishni talab etgan. Yo'llarda xavfsizlikni ta'minlash davlat nazoratida turgan. Sarbozlar dasht va cho'llar orqali o'tuvchi karvon yo'llaridagi maxsus rabotlarda joylashtirilib karvonlarni qaroqchilarining hujumlaridan himoyalash vazifasi yuklatilgan. O'rta Osiyo xonliklari o'rtasidagi savdo yo'llari bo'ylab o'nlab rabotlar, karvonsaroilar, sardobalar qurilgan. Masalan, Buxoro – Samarqand yo'li bo'yida joylashgan mashhur – Raboti Malik karvonsaroyi, Buxoro – Qarshi yo'li bo'yida joylashgan Qorovulbozor karvonsaroyi, sardobasi, Kasbi, Qarshi, Qamashi sardobalari, Bo'zachi raboti savdo karvonlari xavfsizligini hamda ularni ichimlik suvi bilan ta'minlashda muhim rol o'ynagan. Karvonlarni suv bilan ta'minlashda quduqlar ham katta rol o'ynagan. O'rta Osiyoning dasht va cho'llarida qadimdan ko'plab quduqlar barpo etilgani ma'lum. Ko'rib chiqilayotgan davrda Buxoro – Marv oralig'idagi cho'l hududida quduqlar 2-5 sajendan 10-11 sajengacha chuqurlikda qazilgan. O'rta Osiyoning yirik shaharlaridagi karvonsaroilar ham savdo aloqalari rivojiga bog'liq holda faoliyat ko'rsatgan. XIX asrning 60-yillarida, Kitobda 3 ta, Shahrisabzda 7 ta, Qo'qonda 6 ta, Toshkentda 38 ta karvonsaroy savdogarlarga xizmat qilgan. XIX asrning 70-yillarida Samarqand shahrida 33 ta karvonsaroy bo'lgan, shulardan 9 tasi, Qo'qondagi karvonsaroilarning biri, Marg'ilondagi 8 ta karvonsaroyning 2 tasi, Xo'janddagi 5 ta karvonsaroyning va O'ratepadagi 3 ta karvonsaroyning 1 tasi hindlarga tegishli bo'lgan. Buxoroda esa 50 ta karvonsaroy bo'lgan bo'lib, har bir karvonsaroyda 1500-2000 tuya siqqan va aynan ulgurji savdo-sotiq shu yerda amalga oshirilgan, boj va zakot ham shu yerda olingan. Xulosa qilib qayd etish mumkinki, XIX asrning ikkinchi yarmida Buxoro amirligi, Xiva xonligi va Qo'qon xonligi o'rtasidagi savdo yo'llari Rossiya imperiyasi bosqiniga qadar azaliy, an'anaviy karvon yo'llaridan iborat edi. O'rta Osiyo xonliklari o'rtasidagi savdo yo'llari bu yerdagi mustaqil davlatlarni iqtisodiy jihatdan bir-biri bilan bog'lab turgan va mintaqadagi iqtisodiy integratsiya jarayoniga ta'sir etib turgan. Savdo yo'llari xonliklar markazlarini bir-biri bilan hamda har bir xonlik markazini uning chekka viloyat, shahar, beklik, tumanlari bilan bog'lab turgan va oqibatda o'zaro madaniy-ma'rifiy aloqalar uzluksizligini ta'minlagan. Savdo yo'llari xonliklar hududlarida hunarmandchilikning va qishloq xo'jalik tarmoqlarining o'ziga xos tarzda, ixtisoslashgan holda rivojlanishiga o'z ta'sirini o'tkazgan. Bundan tashqari savdo yo'llari orqali har bir xonlikdagi va umuman O'rta Osiyodagi xalqlarning maishiy turmushi, urf-odatlar va an'analarining bir-biriga uyg'unligi saqlanib kelgan. Savdo yo'llarining turli tumanligi, ya'ni karvon yo'llari, suv yo'llari, arava yuradigan yo'llar, pochta yo'llari, mavsumiy yo'llar, tekislikdagi yo'llar, balandpastlikdagi yo'llar, tog'lik (dovonlik) yo'llar, qumlik (dasht, cho'l) dagi yo'llarga bo'linishi iqlim, tabiat, mintaqaviy xususiyatlar bilan bog'liq bo'lib savdo aloqalari tabiiy shart-sharoitidan qat'iy nazar, mintaqaning turli hududlarida yashovchi aholini bog'lab turganligidan dalolat beradi.

Adabiyotlar ro'yhati:

1. Ўзбекистон Миллий Энциклопедияси. Том.12.— Тошкент: Давлат илмий нашриёти, 2006. — Б. 158.
2. Мавлонов Ў. Марказий Осиёнинг қадимги йўллари: шаклланиши ва ривожланиш босқичлари. — Тошкент: Академия, 2008. — Б. 251-254.
3. Ўзбекистон Миллий энциклопедияси.Том.1. — Тошкент: Давлат илмий нашриёти, 2000. — Б. 390.
4. Мавлонов Ў. Марказий Осиёнинг қадимги йўллари: шаклланиши ва ривожланиш босқичлари. — Тошкент: Академия, 2008. — Б.174.
5. Очилдиев Ф. Сурхон воҳаси бекликларидаги ижтимоий-сиёсий ва иқтисодий ўзгаришлар (XIX асрнинг иккинчи ярми — XX аср бошлари). — Тошкент: Шарқ, 2008. — Б. 130
6. Очилдиев Ф. Сурхон воҳаси бекликларидаги ижтимоий-сиёсий ва иқтисодий ўзгаришлар... — Б.182-183.