

SO'NGI O'RTA ASRLARDA SURXON VOHASI ASOSIY SAVDO YO'LLARI

Qurbonov Murodjon Normamat o'g'li
Termiz davlat pedagogika instituti
Tarix fakulteti o'qituvchisi
Termiz davlat universiteti mustaqil tadqiqotchisi
murodjonqurbonov550@gmail.com

ANNOTATSIYA

Ushbu ishda XV–XIX asrlarda Surxon vohasining xalqaro va mintaqaviy savdo munosabatlaridagi o'rni tadqiq etiladi. Maqolada vohadan o'tgan asosiy karvon yo'llari, xususan, Termiz kechuvi orqali Hindiston va Afg'onistonni Markaziy Osiyo shaharlari bilan bog'lagan yo'nalishlar tahlil qilingan. Shuningdek, so'nggi o'rta asrlarda vohaning iqtisodiy hayotida muhim rol o'ynagan savdo markazlari va ayirboshlangan asosiy tovarlar turlari haqida ma'lumot beriladi.

. **Kalit so'zlar:** Surxon vohasi, so'nggi o'rta asrlar, Termiz kechuvi, , karvon yo'llari, Buxoro amirligi, trans-chegara savdosi, Amudaryo, savdo markazlari, iqtisodiy aloqalar.

Surxon vohasi **strategik geografik joylashuvi tufayli** Markaziy Osiyo savdo tizimida muhim bo'lib, Buxoro amirligi va Sharq davlatlari o'rtasidagi quruqlik hamda suv yo'llari bo'ylab savdo oqimlarini bog'lab turardi. Bu tog'lar orqali Afg'oniston, Hindiston yo'nalishlariga chiqishi bilan izohlanadi. **Buxoro, Samarqand, Qarshi tomondan** Surxon vohasiga olib keluvchi karvon yo'li XVI-XIX asr savdosining asosiy tarmoqlaridan biri bo'lgan. Bu yo'l orqali nafaqat ichki bozorlar o'rtasida, balki tashqi savdo yo'nalishlari (Afganiston, Hindiston) bilan bog'lanish ham amalga oshgan. Yo'l bo'ylab **rabotlar, karvonsaroylar, quduqlar** qurilgan bo'lib, bu infratuzilma savdo marosimini qo'llab-quvvatlagan. Surxon vohasi savdo yo'llarining muhim qismi Amudaryo suv yo'li bo'lib, u orqali yuk tashish va savdo aloqalari amalga oshgan:

Termiz atrofidagi Pattakesar va Cho'chqaguzar kechuvlari savdo yuklarini olib o'tishda aktiv rol o'ynagan. Amudaryo bo'yidagi kemalar va flotiliya orqali ichki hamda trans-regional savdo amalga oshirilgan. Bu yo'l, ayniqsa XVI-XIX asrlarda Buxoro amirligi va Sharq davlatlari bilan savdo aloqalarida juda muhim bo'lgan. **Termez** shahri hududi strategik yo'l chorrahasida joylashgan shahar hisoblanadi. **Denov, Sherobod, Boysun** bekliklari karvon yo'llarining to'xtash punktlari bo'lib xizmat qilgan. Surxon vohasi bozorlarda ichki mahsulotlar, qishloq xo'jaligi mahsulotlari, xalqlararo savdo tovarlari aylanmasi bo'lgan. XIX asrga kelib Denovda 5 ta, Sherabodda 3 ta, Boysunda 2 ta karvonsaroy bo'lgan. Xar biri 1500–2000 lik tuya karvonlarini sig'dirgan. Bu tuzilmalar **savdo xavfsizligi, suv va dam olish joyi** sifatida xizmat qilgan. Surxon vohasi orqali o'tgan yo'llar Markaziy Osiyo savdo tarmog'ida bir uch sifatida xizmat qilgan: **Sharq bilan aloqalar:** Hindiston, Afg'oniston tomonga yo'nalishlar Buxoro va Surxon orqali o'tgan. **Ichki savdoda** Buxoro, Samarqand, Qarshi kabi markazlar bilan bog'lovchi ichki karvon yo'llari xizmat qilgan. Bu yo'llar XVIII-XIX asrlarda surxon aholisining iqtisodiy hayotida markaziy o'rin tutgan. Savdo yo'llari orqali kelgan tovarlar ichki va tashqi tovarlarga bo'lingan. Ichki tovarlarga: paxta,

qishloq xo'jaligi mahsulotlari, hunarmandchilik buyumlari, Tashqi tovarlar esa Sharqdan keltirilgan atlas, ipak, zargarlik buyumlari, ayrim metallar kirgan. Bu savdo yo'llari tarmog'i va infrastruktura ahamiyati bu tovarlar almashinuviga asos bo'lgan.

Surxon vohasi XVI-XIX asrlarda Buxoro → Qarshi → G'uzor → Sherobod → Termiz → Amudaryo kechuvlari XVI-XVIII asrlarda Buxoro amirligi ichki savdosining asosiy janubiy yo'nalishi. Hindiston va Afg'oniston tomonga ketuvchi karvonlar aynan shu yo'ldan o'tgan. Bu vaqda Sherobod va Denov hududlarida karvonsaroylar mavjud bo'lgan. Tarixiy manbalarda bu yo'l Hisor-Balx savdo aloqalarini bog'lovchi asosiy tarmoq sifatida qayd etiladi. Bu esa Buxoro amirligi savdo tarmog'ida muhim strategik bo'g'in bo'lgan. Asosiy yo'llar Buxoro-Surxon-Amudaryo va tog'lar orqali davom etgan yo'nalishlar edi. Amudaryo suv yo'li orqali yuk tashish savdoni kuchaytirgan. Karvonsaroylar, rabotlar, quduqlar savdo infrastrukturasi asosiy qismlari hisoblangan.

So'nggi o'rta asrlarda xam Shaxrisabzdan Surxon voxasiga boruvchi yunalishlar ichida eng kup foydalaniladigani, qadimgi davrlarda bulganidek Kaltaminor yuli xisoblangani rus xarbiylari asarlarida aks etgan. Buxoro xonligining sharqiy xududlarida Xam ichki axamiyatga ega yullardan foydalanish davom etdi. Xisor tog' tizmasining janubiy yon bagirlari buylab o'tgan Boysun, Mirshodi, Denov, Sarijuy, Dashtnobod, Kopatog' yo'lini, Kofirnixon voxasidan Bobotog'dagi Chorraxa dovoni orqali Surxon voxasiga o'tuvchi yullarni), Denovdan Surxondaryoning chap qirg'og'i buylab Kumqo'rg'on va Jarqo'rg'on orqali Pattakesarga chikuvchi yo'lni asosiy yo'nalishlar sifatida aytib utish mumkin. Sherobod yakinida XVI-XVII asrlarga tegishli sardoba mavjudligi Boysun va Darbanddan Sherobod orqali Termizga va Shurob kechuviga utuvchi yo'llarning axamiyatidan xam dalolatdir. Sharkiy Buxorodagi aloka-kommunksatsiya tizimida G'uzordan Tanga, Okrabot, Kuxitang, Nondaxona darasi, Sherobod orqali Termizga xamda Kelifdan Ko'xitang dovoni va Cho'chkaguzar" orkali Pattakesarga utuvchi yullar xam katta axamiyatga ega bulganligini rus xarbiy razvedka ma'lumotlari tasdiklaydi Bu davrda faol foydalanilgan Chuchkaguzar kechuvidan Amudaryoning chap qirg'og'ida joylashgan Balx va Mozori Sharifga, o'ng qirg'okdagi Sherobod va Kelif bekligiga utuvchi yullardan xam foydalanilgani manbalarda aks etgan.

O'rta Osiyo xonliklari o'rtasidagi o'zaro savdo yo'llarida transport vazifasini ishchi hayvonlardan ot va tuyalar o'tar, ba'zi hollarda xachir va eshklardan ham foydalanilgan. Odatda, har bir otga qamishdan kajava bog'lanib, unga 8 pud (128 kg) yuk ortilgan. Tuyalar bir va ikki o'rkachli edi, ikki o'rkachli tuyalardan ko'proq foydalanilgan. Nor tuyalarga 18 – 20 puddan 30 pudgacha yuk ortilgan. Xonliklar o'rtasidagi savdo yo'llarida xavfsizlikni ta'minlash, savdo karvonlarini qaroqchilar hujumidan himoyash, talonchi guruhlarini tugatish davlat ahamiyatiga molik eng muhim tadbirlardan hisoblangan. Manbalarda Surxon vohasi bekliliklari sarbozlari Darband, Boysun, Sayrob, Chilonzor, Kakaydi, Sangardak, Denov, Jarqo'rg'on, Qorakamar, Sherobod tog'li qishloqlariga joylashtirilgani, ularning vazifasi Surxon vohasi yo'llarida qatnaydigan karvonlarni ko'chmanchi turkman qaroqchilari hujumlaridan himoyalash bo'lgani ta'kidlanadi O'rta Osiyo xonliklari o'rtasidagi savdo yo'llari bo'ylab o'nlab rabotlar, karvonsaroylar, sardobalar, korizlar, quduqlar qurilgan. Masalan, Beshqo'ton, Taskent, Oqtosh, Qorakamar yo'li bo'yida joylashgan karvonsaroylar xavfsizlikni hamda savdogarlarni ichimlik suvi bilan ta'minlashda muhim rol o'ynagan. Karvonsaroylar nafaqat savdo yo'llari bo'yida, balki yirik qishloq va shaharlarda ham qurila boshlangan, ularning soni ortib borgan. XIX asrning 60-yillarida Denovda 5 ta, Sherobodda 3 ta,

Boysunda 2 ta karvonsaroy bo'lgan, har qaysi millat o'z karvonsaroyiga ega ekani, har bir karvonsaroyda 1500 – 2000 tuya sig'ishi, ulgurji savdo-sotiq shu yerda amalga oshirilishi, olib kelingan tovarlardan boj va zakot ham shu yerda olingani aytiladi.

Surxon vohasining dasht va cho'llariga xos issiq va quruq iqlim sharoiti mazkur hududlar orqali o'tuvchi yo'llar bo'yida quduqlar bo'lishini talab etgan. XIX asr rus harbiy ayg'oqchilarining Buxoro va Qarshidan Amudaryo kechuvlariga, Chorjo'ydan Marvga olib boruvchi yo'llardagi ko'plab quduqlar haqidagi ma'lumotlari e'tiborli. Ularning tahlili hududda quduqlar 2-5 sajendan 10-11 sajengacha chuqurlikda qazilganini ko'rsatadi. Vohaning G'arbiy Buxoro bekliklari bilan bo'ladigan savdo aloqalarida Boysun, Darband, Sherobod va Termiz shaharlari muhim ahamiyat kasb etgan Surxon vohasining qo'shni bekliklar va G'arbiy Buxoro bekliklarining Afg'oniston, Hindiston bilan olib boradigan savdo aloqalarida eng qulay yo'l Hisor tog' tizmalari orqali o'tgan. Qadimdan shakllanib kelgan bu yo'l mazkur davrda ham o'z ahamiyatini yo'qotmadi. Hisor tizmalari orqali o'tuvchi to'rtta yo'l muhim ahamiyatga ega. Bu yo'llardan ikkitasi vohaning yuqori va quyi qismlaridan o'tib, Bobotog' va Hisor tizmalari orqali, ikkitasi esa Ko'hitang tog'i orqali Samarqandga borgan.

Birinchi yo'l Amudaryoning Qabodiyon kechuvidan boshlanib, Oqmachit, Turxor, Hisor, Dushanbe, Xushyore, Kshtut, Vorzikandi, Panjikent orqali Samarqandga. Bu yo'l 498 km ni tashkil qilgan.

Ikkinchi yo'l Pattakesar kechuvidan Salovat, Jarqo'rg'on, Arpapoya, Qumqo'rg'on, Denov, Sangardak, Pasrud, Surxob, Kshtut, Vorzikandi, Panjikent orqali Samarqandga. Bu yo'l 480 km ni tashkil qilgan.

Uchinchi yo'l Cho'chqaguzar kechuvidan o'tib, Beshqo'ton, Sherobod, Laylogon, Darband, Kaltaminor, Yakkabog', Shahrisabz, Omonqo'ton orqali Samarqandga. Masofa 310 km.

To'rtinchi yo'l Kelifdan Xo'jaqishloq, Ko'hitang, Abdullaxonrabot, Beshbuloq, G'uzor, Qarshi, Arabband, Jom, Saripul, Torariq orqali Samarqandga. Bu yo'l 350 km dan ortiqroq.

XIX asr o'rtalarida bu yo'llar uch yo'nalishda harakatda bo'lgan.

Birinchi yo'nalish – Samarqand – Shahrisabz – Yakkabog' – Toshqo'rg'on – Shotrud dovoni – Sarijo'y – Yurchi – Denov – Termiz – Balx.

Ikkinchi yo'nalish – Samarqand – Jom – Chiyalikuduq – G'uzor – Oqrabot – Temir darvoza – Termiz – Balx.

Uchinchi yo'nalish – Samarqand – Shahrisabz – Kaltaminor dovoni – Oqrabot – Temir darvoza – Termiz – Balx.

Bu yo'llardan tashqari, Surxon vohasini qo'shni bekliklar bilan bog'lovchi bir qator yo'llar ham bor edi. Shahrisabz – Denov, Shahrisabz – Yurchi, Shahrisabz – Darband, G'uzor – Darband, Denov – Hisor, Qabodiyon – Boysun kabi Surxon vohasini qo'shni bekliklar bilan bog'lovchi yo'llar orqali quyidagi mahsulotlar bilan savdo aloqalari olib borganlar. To'palang basseyni orqali qo'y va echkilar Shahrisabz va Samarqandga olib borib sotilgan va uning bozorlaridan hunarmandchilik mahsulotlari xarid qilingan. Bog'dorchilik mahsulotlari, xususan, Hovuz, Sina, Vaxshivor aholisi mayizni Ko'lobga olib borishgan va u yerlardan Qoratog'dan olacha matosi xarid qilishgan.

Urgutdan oktyabr oyining o'rtalarida kelgan savdogarlar Denov bekligida yetishtirilgan mayizlarni yoppasiga xarid qilganlari holda rus matolariga almashishgan. Boysun qandolatchilari tayyorlagan xolva G'uzor va Kelif bozorlarida sotilgan bo'lsa, Boysun hunarmandlari tomonidan tayyorlangan ipak va yarimpak olacha matolari Samarqand, Toshkent, hatto Afg'oniston va Hindistonda o'z xaridoriga ega bo'lgan. Surxon vohasi qishloq xo'jaligi va chorva mahsulotlari yetishtirish bo'yicha

Buxoro xonligida o'z o'rniga ega bo'lgan. Agarda xonlikda asosiy g'alla bozorlari Buxoro va Qarshi sanalsa, undan keyin G'uzor, Yurchi, Denov va Sherobod bozorlari turgan.

Xulosa qilib aytganda So'nggi o'rta asrlarda Surxon vohasi nafaqat hududiy, balki trans-chegara savdosining strategik tuguni bo'lib xizmat qilgan. Tadqiqotlar shuni ko'rsatadiki, voqa orqali o'tgan yo'llar Markaziy Osiyo xonliklarini Hindiston va Afg'oniston bozorlari bilan bog'lovchi eng qisqa va qulay marshrut sanalgan. Termiz kechuvi va Temir Qapig' darasi kabi tabiiy-geografik ob'ektlar savdo karvonlarining xavfsizligi va harakat yo'nalishini belgilab bergan. Xulosa qilib aytganda, bu davrda voqa iqtisodiyoti faqat tranzit savdosiga tayanib qolmay, balki ichki hunarmandchilik va dehqonchilik mahsulotlarining tashqi bozorga chiqishi hisobiga ham barqaror rivojlangan.

Foydalanilgan adabiyotlar:

1. Mavlonov O'.M. Markaziy Osiyoning qadimgi yo'llari: shakllanishi va rivojlanish bosqichlari. - Toshkent: Akademiya, 2008. - B. 187 -200 b.
2. Маев Н.А. Очерки Бухарского ханства // Материали для статистики Туркестанского края. – СПб., 1879. – С.61.
3. Костенко Л.Ф. Путешествие в Бухару русской миссией в 1870 г. – СПб., 1871. – С.87.
4. Кармишева Б.Х. О торговле в восточных бекствах Бухарского ханства в начале XX в. в связи с хозяйственной специализацией // Товарно-денежные отношения на Ближнем и Среднем Востоке в эпоху средневековья. – М.: Наука, 1979. – С.119.
5. Mavlonov O'., Maxkamova D. Madaniy aloqalar va savdo yo'llari. – Toshkent: Akademiya, 2004. – B.106.
6. Сборник геог. топог. и стат. материалов по Азии. – СПб., 1894. – С.45; Холиқов З.Е. Термиз ва Чаганиён сўнги ўрта асрларда. Тарих фан. номз. дисс. – Самарқанд, 2001. – Б.156.