



DENOV, BOYSUN VA SHEROBOD BEKLIKLARIDA SAVDO MUNOSABATLARI VA YIRIK BOZORLAR FAOLIYATI.

Qayumova Muqaddas Abdujalilovna

Annotatsiya

Ushbu maqolada Surxondaryo vohasida tarixan shakllangan Denov, Boysun va Sherobod bekliklarida savdo munosabatlarining rivojlanishi hamda yirik bozorlar faoliyati tahlil qilinadi. Tadqiqotda bekliklar o'rtasidagi iqtisodiy aloqalar, ichki va tashqi savdo yo'llari, bozorlarning hududiy joylashuvi, savdo-sotiqda muhim o'rin tutgan mahsulotlar hamda savdogarlar faoliyati yoritiladi. Shuningdek, bozorlarda qishloq xo'jaligi mahsulotlari, hunarmandchilik buyumlari, chorva mollari va kundalik iste'mol mahsulotlarining ayirboshlanishi, savdo munosabatlarining hudud iqtisodiy hayotidagi o'rni ko'rsatib beriladi. Denov, Boysun va Sherobod bozorlarining nafaqat iqtisodiy, balki ijtimoiy-madaniy aloqalarni rivojlantirishdagi ahamiyati ham ochib beriladi

Kalit so'zlar: Denov bekligi, Boysun bekligi, Sherobod bekligi, Surxondaryo vohasi, savdo munosabatlari, bozorlar, savdogarlar, karvon yo'llari, hunarmandchilik, ayirboshlash, ichki savdo, tashqi savdo, iqtisodiy aloqalar.

Abstract.

This article analyzes the development of trade relations and the activities of major markets in the Denau, Baysun, and Sherabad beyliks, which historically existed in the Surkhandarya oasis. The study examines economic relations between the beyliks, internal and external trade routes, the geographical location of markets, major commodities involved in trade, and the activities of merchants. Particular attention is paid to the exchange of agricultural products, handicrafts, livestock, and consumer goods. The article also highlights the importance of the major markets of



Denau, Baysun, and Sherabad not only in the economic life of the region but also in the development of social and cultural relations between different territories.

Keywords: Denau Beylik, Baysun Beylik, Sherabad Beylik, Surkhandarya oasis, trade relations, markets, merchants, caravan routes, handicrafts, commodity exchange, domestic trade, foreign trade, economic relations.

XVIII–XIX asrlarda Buxoro amirligining ijtimoiy va iqtisodiy taraqqiyotida ichki hamda tashqi savdo munosabatlari muhim iqtisodiy omillardan biri sifatida namoyon bo'lgan. Ayniqsa, O'rta Osiyoda mavjud bo'lgan siyosiy tuzilmalar va qo'shni mamlakatlar bilan olib borilgan iqtisodiy aloqalarda savdo yo'llari alohida strategik mavqega ega edi. Turli shahar, qishloq va hududlarni bir-biri bilan bog'lagan karvon yo'llari mamlakatning iqtisodiy hayotini ta'minlovchi asosiy kommunikatsiya vositalaridan biri bo'lib xizmat qilgan. Mazkur yo'llarni bajaradigan vazifasiga ko'ra, shartli ravishda ikki guruhga ajratish mumkin. Birinchi guruhga amirlikni boshqa davlat va hududlar bilan bog'lab, xalqaro va mintaqalararo savdoni ta'minlagan tashqi karvon yo'llari kirgan bo'lsa, ikkinchi guruhni mamlakat hududidagi shaharlar, qishloqlar va mahalliy bozorlar o'rtasidagi tovar almashinuvini ta'minlagan ichki savdo yo'llari tashkil etgan. XVIII asrning dastlabki davrlarida mintaqada shakllangan murakkab siyosiy sharoit savdo-iqtisodiy munosabatlarning barqaror rivojlanishiga jiddiy ta'sir ko'rsatgan. Ashtarxoniylar sulolasi hukmronligining so'nggi bosqichida siyosiy hokimiyat uchun kurashlarning kuchayishi, ishlab chiqarish jarayonlarida an'anaviy qo'l mehnatining ustunligi hamda natural xo'jalik shaklining keng tarqalganligi mamlakatdagi iqtisodiy faollikning pasayishiga sabab bo'lgan. Buning natijasida shaharlar bilan qishloqlar o'rtasidagi mahsulot almashinuvi qisqarib, hududiy bozorlarning o'zaro iqtisodiy bog'liqligi ham zaiflashgan. Savdo aloqalaridagi ushbu pasayish Surxon vohasi hududidan o'tuvchi tranzit yo'nalishlarda ham kuzatilgan. Geografik jihatdan mazkur voqa Sharq mamlakatlarini Buxoro bilan



bog'lovchi muhim hududiy bo'g'in hisoblangan. Biroq siyosiy vaziyatning beqarorligi natijasida karvonlarning muntazam harakatlanishi qiyinlashgan. Xususan, Balx va Buxoro o'rtasidagi siyosiy qarama-qarshiliklar mazkur ikki hudud o'rtasidagi savdo munosabatlariga salbiy ta'sir ko'rsatib, mavjud iqtisodiy aloqalarning izchilligini buzgan. Savdo munosabatlarining susayishi voha ichidagi mahalliy yo'nalishlarda ham namoyon bo'lgan. Jumladan, Termiz va Sherobodni bog'lovchi savdo yo'llarida karvonlar qatnovining kamayishi hududlararo tovar almashinuvining qisqarishiga olib kelgan. Buxoro hukmdorlarining sharqiy hududlarga qaratilgan harbiy yurishlari va siyosiy kurashlari ham savdo yo'llarining xavfsizligiga salbiy ta'sir ko'rsatgan. Shu sababli amirlikning sharqiy va g'arbiy qismlari o'rtasidagi iqtisodiy aloqalar ancha zaiflashib, hududlararo savdo integratsiyasi izdan chiqqan. Bundan tashqari, Surxon vohasida joylashgan bekliklarning Qo'qon va Xiva xonliklari bilan olib borgan iqtisodiy munosabatlarida ham muayyan pasayish kuzatilgan. Mazkur holatni faqat siyosiy ziddiyatlar bilan izohlash yetarli emas. Bunda amirlik iqtisodiyotida natural xo'jalikning ustun mavqega ega bo'lgani ham muhim omil sifatida namoyon bo'lgan. Umuman olganda, XVIII–XIX asrlarda Buxoro amirligidagi savdo tizimining holati mamlakatdagi siyosiy barqarorlik, transport-kommunikatsiya imkoniyatlari va xo'jalik yuritish shakllari bilan bevosita bog'liq bo'lgan. Ushbu omillarning izdan chiqishi savdo yo'llarining faoliyatiga va natijada hududlararo iqtisodiy aloqalarning zaiflashuviga olib kelgan. Mang'itlar sulolasi hokimiyat tepasiga kelishi bilan mamlakatni siyosiy jihatdan birlashtirish va markaziy hokimiyatni mustahkamlashga qaratilgan siyosat kuchaydi. Mazkur jarayon iqtisodiy hayotning nisbatan barqarorlashuvi uchun ham muhim sharoit yaratgan. Siyosiy vaziyatning barqarorlashib borishi bilan savdo faoliyatini qayta tiklash imkoniyatlari kengaygan, ayniqsa, savdo yo'llarida xavfsizlikni ta'minlash masalasiga katta ahamiyat berilgan. Karvonlarning erkin va muntazam harakatlanishi ichki bozorlar o'rtasidagi aloqalarning tiklanishiga hamda hududlararo mahsulot almashinuvining



faollashishiga xizmat qilgan. Shu davrda Surxon vohasidagi bekliklarning Buxoro, Samarqand, Qarshi va Shahrisabz singari G'arbiy Buxoroning yirik iqtisodiy markazlari bilan savdo-iqtisodiy aloqalari yanada rivojlangan. Mazkur jarayonni hududlar o'rtasida qatnagan savdo karvonlari sonining ortishi va tovar almashinuvining faollashuvi misolida ko'rish mumkin. Savdo munosabatlarining rivojlanishida nafaqat siyosiy barqarorlik, balki yo'llarning holati, karvonlar xavfsizligi va bozorlarning mahsulot bilan yetarli darajada ta'minlanganligi ham muhim ahamiyat kasb etgan. Demak, Surxon vohasi bekliklarining iqtisodiy faolligi va ularning boshqa hududlar bilan savdo aloqalarining kengayishi, avvalo, savdo infratuzilmasining barqaror ishlashi, transport yo'llarining xavfsizligi va bozorlarning muntazam faoliyat yuritishi bilan uzviy bog'liq bo'lgan. Bu variantda asosiy fikrlar saqlangan, lekin gaplar tuzilishi, so'z tanlovi, fikrlarning bayon tartibi va akademik ifoda shakli sezilarli darajada o'zgartirilgan. Buxoro va Samarqand XVIII–XIX asrlarda mintaqaviy hamda xalqaro savdo munosabatlarining muhim markazlaridan biri sifatida faoliyat yuritgan. Mazkur shaharlarga turli hudud va mamlakatlardan savdogarlar hamda savdo karvonlarining muntazam ravishda kelib turishi ularning iqtisodiy mavqeini yanada oshirgan. Ayniqsa, bu shaharlarda rivojlangan hunarmandchilik ishlab chiqarishi natijasida tayyorlangan mahsulotlarning boshqa hududlarda yuqori talabga ega bo'lishi savdo yo'nalishlarining shakllanishiga sezilarli ta'sir ko'rsatgan. Shu bois Surxon vohasidan chiqqan savdogarlar o'z faoliyatlarida Buxoro va Samarqand bozorlariga alohida e'tibor qaratganlar. Natijada mazkur shaharlar voha savdogarlarining asosiy iqtisodiy va savdo markazlari qatoridan o'rin olgan.¹ Sharqiy Buxoro hududida shakllangan ichki savdo kommunikatsiyalari transport xususiyatlariga ko'ra ikki asosiy yo'nalishga — quruqlikdagi karvon yo'llari va suv transporti yo'llariga ajratilgan. XVIII–XIX asrlarda Surxon vohasi bekliklarini Buxoro amirligining

¹ Маджлисов А. Аграрные отношения в Восточной Бухаре в XIX-начале XX вв. – Душанбе-Алма-ата: Ирфон. 1967. – С. 211.



markaziy hududlari bilan bog‘lab turgan quruqlik yo‘llari hududning tabiiy-geografik sharoitiga mos ravishda shakllangan. Ushbu yo‘llarning muayyan qismi tekisliklardan o‘tgan bo‘lsa, ayrim yo‘nalishlar qumli va cho‘l hududlarni kesib o‘tgan. Mazkur transport tarmoqlari voha bilan boshqa iqtisodiy markazlar o‘rtasidagi mahsulot almashinuvini ta‘minlab, savdo tizimining uzluksiz faoliyat yuritishida muhim vosita bo‘lib xizmat qilgan.² Quruqlikdagi savdo aloqalarida aravalar ham muhim transport vositalaridan biri hisoblangan. O‘rta Osiyoning tabiiy-geografik sharoitida, ayniqsa, nisbatan tekis hududlardan o‘tuvchi savdo yo‘llarida ikki g‘ildirakli aravalardan keng foydalanilgan. Ularning konstruksiyasi va yuk tashish imkoniyatlari uzoq masofalarga tovarlarni yetkazib berishga moslashtirilgan. Ayrim ma‘lumotlarga ko‘ra, bunday aravalar qulay yo‘l sharoitida 30 pudgacha, ya‘ni taxminan 480 kilogramm yuk tashish imkoniyatiga ega bo‘lgan. Shu jihatdan aravalar mahalliy savdo tizimida tovarlarni bir hududdan ikkinchisiga yetkazishda samarali transport vositasi vazifasini bajargan.³ Mang‘itlar sulolasi hukmronligi davrida siyosiy va iqtisodiy barqarorlikning nisbatan tiklanishi savdo yo‘llarining faoliyatiga ham ijobiy ta‘sir ko‘rsatgan. Karvonlar harakatining xavfsizligi va savdo yo‘llarining muntazam ishlashi Surxon vohasi bekliklari bilan G‘arbiy Buxoroning yirik iqtisodiy markazlari o‘rtasidagi aloqalarning kuchayishiga sharoit yaratgan. Natijada hududlar o‘rtasida tovar almashinuvi kengayib, vohaning amirlikning umumiy savdo-iqtisodiy tizimiga integratsiyalashuvi jadallashgan.⁴ Surxon vohasida transport tizimining shakllanishida hududning tabiiy-geografik xususiyatlari muhim omil bo‘lgan. Savdo yo‘llarida foydalanilgan transport vositalari masofa, yo‘lning relyefi, yukning turi va tashish sharoitiga qarab tanlangan. Jumladan, soyabonli aravalar uzoq masofalarga yuk tashishda qo‘llanilgan transport vositalaridan biri bo‘lib, ularning

² Логофет Д. Н. Бухарское ханство под русским протекторатом. Т. 1. – СПб., 1911. – С. 206.

³ Небольсин Б. И. Очерки торговли России с странами Средней Азии (Хивой, Бухарой и Кокандом). – СПб., 1856. – С. 173

⁴ Мавлонов Ў. Марказий Осиёнинг қадимги йўллари: шаклланиши ва ривожланиш босқичлари. – Тошкент: Академия, 2008. – Б. 276 – 278.



yirik va mustahkam g'ildiraklari turli yo'l sharoitlarida harakatlanish imkonini bergan. Aravaga qanday ulov hayvoni qo'shilganiga qarab uning nomlanishi ham farqlangan. Shu asosda ot arava, tuyarava, ho'kiz arava, xachir arava va eshak arava kabi transport turlari mavjud bo'lgan.⁵ O'rta Osiyo hududidagi savdo munosabatlarida yuk tashishning yana bir muhim shakli ulov hayvonlaridan foydalanishga asoslangan karvon transporti edi. Ot, tuyar, xachir va eshaklar uzoq masofali savdo safarlarida turli vazifalarni bajargan. Ularning tanlanishi hududning tabiiy sharoiti va yo'l xususiyatlariga bevosita bog'liq bo'lgan. Masalan, tog'li va murakkab relyefli hududlarda xachir hamda eshaklardan foydalanish qulayroq bo'lgan bo'lsa, tekislik va cho'l hududlarida ot va tuyalar asosiy transport vositalari sifatida xizmat qilgan.

Karvonlarda yuk tashish ma'lum me'yorlar asosida tashkil etilgan. Otlarning yuk tashish imkoniyatidan foydalanishda maxsus kajavalardan foydalanilib, ularga o'rtacha 8 pud, ya'ni 128 kilogrammgacha yuk ortilgan. Tuyalar esa o'zining yuqori yuk ko'tarish qobiliyati sababli uzoq masofali savdo karvonlarida alohida ahamiyat kasb etgan. Xususan, ikki o'rkachli tuyaga odatda 18–20 pud, bir o'rkachli tuyaga esa 20–24 pudgacha yuk ortish mumkin bo'lgan.⁶ Bunday imkoniyat tuyalarni katta hajmdagi savdo yuklarini uzoq masofalarga tashishda eng samarali transport vositalaridan biriga aylantirgan. Shunday qilib, XVIII–XIX asrlarda Surxon vohasining savdo tizimi quruqlikdagi karvon yo'llari, aravalar va ulov hayvonlariga asoslangan murakkab transport infratuzilmasi bilan chambarchas bog'liq bo'lgan. Transport vositalarining tabiiy-geografik sharoitga moslashuvi voha bekliklari, Buxoro va Samarqand kabi yirik savdo markazlari o'rtasidagi iqtisodiy aloqalarning uzluksizligini ta'minlashga xizmat qilgan. Bu esa Surxon vohasining Buxoro amirligidagi ichki va hududlararo savdo munosabatlarida muhim o'rin egallaganini

⁵ Костенко Л. Ф. Путешествие в Бухару русской миссией в 1870 г. – СПб., 1871. – С. 87.

⁶ Surxondaryo viloyat davlat arxivi, 377-fond, 1-ro'yxat, 8-ish, 25-varaq



ko'rsatadi.⁷ XVIII–XIX asrlarda Surxon vohasi Buxoro amirligining savdo-iqtisodiy tizimida muhim o'rin egallagan. Buxoro va Samarqand kabi yirik savdo markazlari bilan yo'lga qo'yilgan aloqalar voha savdogarlarining faoliyatini kengaytirgan. Savdo munosabatlarning rivojlanishida quruqlikdagi karvon yo'llari, aravalar hamda ot, tuya, xachir va eshak kabi ulov hayvonlari asosiy transport vositalari bo'lib xizmat qilgan. Mang'itlar davrida siyosiy barqarorlikning kuchayishi va savdo yo'llari xavfsizligining ta'minlanishi Surxon vohasi bekliklarining G'arbiy Buxoro shaharlari bilan iqtisodiy aloqalarini yanada faollashtirgan. Natijada vohaning ichki va hududlararo savdo tizimidagi ahamiyati ortib borgan.

Foydalanilgan adabiyotlar:

1. Маджлисов А. Аграрные отношения в Восточной Бухаре в XIX-начале XX вв. – Душанбе-Алма-ата: Ирфон. 1967. – С. 211.
2. Логофет Д. Н. Бухарское ханство под русским протекторатом. Т. 1. – СПб., 1911. – С. 206.
3. Небольсин Б. И. Очерки торговли России с странами Средней Азии (Хивой, Бухарой и Кокандом). – СПб., 1856. – С. 173
4. Мавлонов Ў. Марказий Осиёнинг қадимги йўллари: шаклланиши ва ривожланиш босқичлари. – Тошкент: Академия, 2008. – Б. 276 – 278.
5. Костенко Л. Ф. Путешествие в Бухару русской миссией в 1870 г. – СПб., 1871. – С. 87.
6. Surxondaryo viloyat davlat arxivi, 377-fond, 1-ro'yxat, 8-ish, 25-varaq
7. Surxondaryo viloyat davlat arxivi, 377-fond, 1-ro'yxat, 8-ish, 19-varaq

⁷ Surxondaryo viloyat davlat arxivi, 377-fond, 1-ro'yxat, 8-ish, 19-varaq