

XORAZM VOHASI KARVON YO‘LLARI INFRATUZILMALARI VA XIZMAT KO‘RSATISH TIZIMI FAOLIYATINI TARIXIY JIHATDAN TADQIQ QILINISHI

ANYOZOV RUSLAN BOTIROVICH

PhD. Dotsent

O‘zbekiston, Urganch

UrDU. Tarix kafedrası

Annotatsiya: Ushbu maqolada Xorazm vohasi karvon yo‘llari infratuzilmalari va xizmat ko‘rsatish tizimi faoliyatini tarixiy jihatdan tadqiq qilinishi

Kalit so‘zlar: Xorazm, Xiva, Xuroson, Marv, karvon yo‘llari, savdo, elchilik, yom (bekat), pochta-aloqa, sarboz, rabot, ulov-transport, quduq, havfsizlik, talonchilik, qaroqchilik.

Kirish. Xorazm vohasining karvon yo‘llari barcha yirik shaharlar va qishloqlarni, foydali qazilmalarga boy konlarni va bepoyon yaylovlarni qamrab olib, daryo kechuvlari, dasht va cho‘llar hududlari orqali o‘tgan karvon yo‘llarida mukammal xizmat ko‘rsatish yo‘lga qo‘yilgan keng tarmoqli tizim sifatida faoliyat ko‘rsatgan. Ushbu mavzuning tarixiy jihatdan tadqiq qilinishini XIX asr oxiri – XX asr boshlarida O‘zbekistonda va xorijiy mamlakatlarda yozilgan ko‘plab monografiyalar, dissertatsiyalar va taniqli mutaxassislarining ilmiy maqolalari tashkil etdi. Ular tadqiqot ishimizda to‘rtta guruhga bo‘lib tadqiq etildi va har bir tarixiy asardagi ma‘lumotlarning mavzuni yoritishdagi o‘rni va ahamiyatiga baho berildi.

ADABIYOTLAR TAHLILI VA METODOLOGIYA. Mintaqada o‘rta asrlarda karvon yo‘llari infratuzilmalari va xizmat ko‘rsatish tizimi faoliyatini tarixiy jihatdan tadqiq qilishga bag‘ishlangan tadqiqotlar XIX asrning oxiri - XX asr boshlarida rus va xorij elchilik missiyalari a‘zolari, harbiylar, savdogar va sayyohlar tomonidan boshlandi. Tadqiqotlarning xususiyatidan va nashr qilinishi darajasidan kelib chiqib, mavzuning o‘rganilishi quyidagi xronologik davrlarga bo‘lib chiqildi:

- 1) XIX asrning oxiri – XX asr boshlari mavzuning o‘rganilish darajasi;
- 2) XX asrning 20–80-yillari olib borilgan tadqiqotlar;
- 3) Mustaqillik davrida mavzuning o‘rganilishi;

4) Xorij tadqiqotlari sharhi.

Xorazm vohasi karvon yo'llari infratuzilmalari, yo'lbo'yi inshootlari, ulov-transport va karvon yo'llarida xizmat ko'rsatish tizimi faoliyati bilan bog'liq dastlabki ilmiy ma'lumotlar XIX asr oxiri – XX asr boshlarida paydo bo'ldi. Bu davrda Markaziy Osiyo mintaqasining katta qismi chor Rossiyasi tomonidan bo'ysundirilgan bo'lib, Rossiya harbiy-siyosiy doiralarining maxsus topshirig'i bilan mintaqaning harbiy-strategik ahamiyatga ega bo'lgan aloqa yo'llari tizimini, xususan yo'llarning asosiy yo'nalishlari, geografiyasi va topografiyasi, tegishli infratuzilmalar va xizmat ko'rsatish tizimi faoliyatiga xos belgi va xususiyatlar haqida ma'lumotlar to'plash boshlandi. Bu ishlar nafaqat Rossiyaga to'liq bo'ysundirilgan Turkiston o'lkasida, shu bilan birga vassal maqomiga ega bo'lgan Buxoro amirligi va Xiva xonligi hududida ham olib borildi. Bu masalani harbiylarga xos sinchkovlik bilan batafsil o'rganib chiqan rus zobitlari N. Ivanin, N. Xoroshxin, N. Maev, A. Быков, F.A. Middendorf, D.N. Logofet, F. Beneveni, Muravyov, Danilevskiy, Ignatevlar va boshqalarining asarlarida [1] Markaziy Osiyoda o'rta asrlar davrida shakllangan va XIX asr oxiri – XX asr boshlarida ham foydalanib kelingan aloqa yo'llari, an'anaviy ulov-transport vositalari, yo'lbo'yi inshootlari va xizmat ko'rsatish tizimi faoliyatiga tegishli muhim ma'lumotlar mavjud. Bu asarlar qimmatli faktik ma'lumotlarga boyligi bilan ajralib turadi va hozirgacha o'z ilmiy ahamiyatini yo'qotmagan.

Sovet davrida mavzu tarixshunosligi. O'rta Osiyoda Sovet hokimiyati o'rnatilgandan keyin ro'y bergan ijtimoiy-siyosiy jarayonlar, iqtisodiy madaniy hayotdagi o'zgarishlar mintaqaning karvon yo'llari va xizmat ko'rsatish tizimi faoliyatini tubdan o'zgartirib yubordi. Bu sohada o'rta asrlarga xos bo'lgan an'analarni endi faqatgina yozma manbalar ma'lumotlarida, arxeologik yoki me'moriy yodgorlikka aylangan yo'lbo'yi inshootlarida hamda zamonaviy transport vositalari, temir yo'lar va avtomobil yo'llari paydo bo'lib, keng tarmoq otib borsada o'z ahamiyatini saqlab qolgan an'anaviy ulov vositalari orqali o'rganish mumkin edi.

XX asrning 30 yillaridan boshlab Xorazm vohasi karvon yo'llari va xizmat ko'rsatish tizimi masalalari tarixini o'rganishga bag'ishlangan tadqiqotlar boshlandi. Xususan, XX asrning 30-80 yillarida mintaqaning o'rta asrlardagi karvon yo'llarida xizmat ko'rsatish tizimining muhim bo'g'inini tashkil etgan yo'lbo'yi inshootlari – karvonsaroylar va rabotlar, sardobalar, ko'priklar va boshqa gidrotexnik inshootlar tarixiga bag'ishlangan tadqiqotlar paydo bo'ldi.

Ulardagi ma'lumotlar hamda ulov-transport vositalari haqidagi ma'lumotlar ilmiy talqin etilgan bir qator nashrlar paydo bo'la boshladi.

Bu davrda oʻrta asrlarda Markaziy Osiyo mintaqasining ayrim tarixiy-madaniy oʻlkalari, viloyatlarining mintaqaviy ahamiyatga ega karvon yoʻllari yoʻnalishlari va uning faoliyatiga tegishli koʻplab qimmatli maʼlumotlar ilmiy tahlil etilgan tadqiqotlar ham yaratildi. Ular ichida S.B. Lunina, R.G. Mukminova, kabi olimlarning monografik ishlari va maqolalarini, G.A. Agzamova va boshqalarning disertatsiyalarini koʻrsatish mumkin. Ularda oʻrta asrlarda karvon savdosining tashkil etilishi, karvonlar tarkibi, savdo aloqalarida muhim oʻrin tutgan mahsulotlar turlari va boshqa tegishli masalalar aks etgan maʼlumotlar ham mavjud.

Biz oʻrganayotgan mavzuning koʻplab masalalariga tegishli maʼlumotlar Xorazm tarixining chuqur bilimdoni va fidoyisi, Xorazm arxeologik ekspeditsiyasini tashkil qilgan va unga uzoq yillar rahbarlik qilgan S.P. Tolstovning tadqiqotlarida ham keltirib oʻtilgan. Mazkur ekspeditsiya aʼzolarining ilmiy tadqiqotlarida biz oʻrganayotgan mavzu tarixshunosligini boyitishga katta hissa boʻlib qoʻshilgan maʼlumotlar mavjud. Ahamiyati yuqori hisoblanuvchi bunday ishlar ichida taniqli olim M.I. Itina tomonidan olib borilgan ilmiy tadqiqotlarni alohida aytib oʻtish kerak.

XX asrning 80-90-yillari boshlaridan boshlab, Buyuk ipak yoʻli tarixini oʻrganish boʻyicha muhim ishlar amalga oshirildi. Oʻrta asrlarda karvon yoʻllari va xizmat koʻrsatish tizimi faoliyatiga tegishli maʼlumotlar bu davrda boʻlib oʻtgan xalqaro ilmiy anjumanlarda, ilmiy toʻplamlarda va ilmiy jurnallardagi koʻplab maqolalarda oʻz aksini topgan. Ular mintaqadagi oʻrta asrlarda karvon yoʻllarida xizmat koʻrsatish tizimi evolyusiyasi masalalari yoritilgani bilan katta ilmiy ahamiyat kasb etadi.

Mustaqillik davrida mavzuning oʻrganilishi. XX asrning soʻnggi oʻn yilligidan boshlab Oʻzbekistonning va umuman Markaziy Osiyo mintaqasining iqtisodiy-madaniy aloqalari tarixiga, ayniqsa Buyuk ipak yoʻli tarixini oʻrganishga katta eʼtibor qaratildi. Xususan, YUNESKO tomonidan ishlab chiqilgan va 1988 yildan boshlangan «Ipak yoʻli – muloqot yoʻli» 10 yillik dasturi boʻyicha respublikamizda ham mintaqaning aloqa yoʻllari tizimi tarixi bilan bogʻliq ilmiy tadqiqotlar olib borildi, koʻplab ilmiy ahamiyatli ishlar nashr etildi. Mintaqaning oʻrta asrlardagi savdo yoʻllari va iqtisodiy-madaniy aloqalari yoʻnalishlari, karvon yoʻllarida xizmat koʻrsatish tizimi faoliyatiga tegishil maʼlumotlar aks etgan ilmiy tadqiqotlar ichida YU.F. Buryakov, A. Xoʻjaev, G.A. Agzamova, Oʻ. Mavlonov, A. Raimqulov va boshqalarning tadqiqot ishlari juda ahamiyatlidir. Bu asarlarda, xususan G. Agzamova va Oʻ. Mavlonov tadqiqotlarida savdo-sotiq va karvon yoʻllari tizimini boshqarish, karvonboshilar va ulov vositalaridan foydalanish masalalarini tarixiy aspektida koʻrib chiqishga intilish ham koʻzga tashlanmoqda.

Bu davrda yozilgan bir qator dissertatsiyalarda ham karvon yo'llari va xizmat ko'rsatish tizimining ayrim masalalari aks etgan. Ular ichida A. Uralov, G.A. Agzamova va O'.M. Mavlonov, A.A. Raimqulovning doktorlik ishlarini va bir qator nomzodlik ishlarini qayd qilish mumkin.

Bevosita biz o'rganayotgan masala, ya'ni Xorazm vohasi karvon yo'llari va xizmat ko'rsatish tizimiga tegishli tadqiqotlar olib borilmagan bo'lsada, taniqli tarixchi olimlarning tadqiqotlarida Xorazm vohasining o'rta asrlardagi tashqi aloqalari tarixiga bag'ishlangan ishlarda biz o'rganayotgan masalaning ayrim jihatlarin yoritishga xizmat qiluvchi ma'lumotlar keltirib o'tilgan. Ular ichida taniqli tarixchi olim X.G'. G'ulomovning rus tilida yozilgan monografiyasida keltirilgan ma'lumotlarning ahamiyati alohida aytib o'tish mumkin.

Xorazm vohasining o'rta asrlarda tashqi aloqalari tarixi bo'yicha maxsus tadqiqotlar olib borgan tarixchi olimlarning ilmiy ishlari ham mavzu tarixshunosligini boyitishga xizmat qildi. Ular ichida UrDU tadqiqotchisi K.YU. Masharipovning Xorazm vohasining O'rta SHarq va Evropa davlatlari bilan aloqalari tarixiga bag'ishlangan nomzodlik dissertatsiyasi ham biz o'rganayotgan ilmiy muaamoga tegishli bir qator muhim ma'lumotlarga boyligi bilan ajralib turadi.

Xorazm vohasining so'nggi o'rta asrlar davridagi tashqi aloqalari tarixi bo'yicha samarali ish olib borgan N.A Allaevaning tadqiqotlari ham biz o'rganayotgan ilmiy muammoni yoritishga xizmat qiluvchi ma'lumotlarga ega ekanligi bilan ajralib turadi. Bu olimaning nomzodlik dissertatsiyasi va DS dissertatsiyasida hamda yirik monografiyasida tadqiqotimiz uchun kerakli ma'lumotlar keltirib o'tilgan.

Bundan tashqari Xorazm vohasi va Qoraqalpog'iston hududidan o'tgan karvon yo'llaridagi yo'lbo'yi inshootlari bo'yicha ilmiy tadqiqot ishlarini olib borgan Qoraqalpoq olimlarining ham bir qator ishlarini sanab o'tish mumkin. Jumladan, M. Mambetullaev, M.SH.Kdyrniyazov, G'. Xojaniyazov, X. Esbergenov kabi olimlarni qayd qilish mumkin.

Mustaqillik yillarida o'tkazilgan bir qator Respublika va xalqaro miqiyosdagi ilmiy anjumanlarda, ilmiy to'plamlarda va taniqli tarixchi va arxeolog olimlarning ko'plab maqolalarida ham biz ko'rib chiqayotgan masalalarning ayrim jihatlarini aks etgan.

SHunga qaramasdan, karvon yo'llarida xizmat ko'rsatish tizimining o'ziga xos xususiyatlarini, qonuniyatlarini, iqtisodiy va siyosiy-huquqiy asoslarini ochib beruvchi yaxlit ilmiy tadqiqotlar zamonaviy o'zbek tarixshunosligida hozirgacha mavjud emas.

Xorijiy tadqiqotlar. So‘nggi 20 yil ichida MDH davlatlarida ham Markaziy Osiyoning karvon yo‘llari tarixi bilan bog‘liq qator ilmiy asarlar chop etildi. Ularda biz tadqiq etayotgan masala, ya‘ni Markaziy Osiyo karvon yo‘llarida xizmat ko‘rsatish tizimi faoliyatiga tegishli masalalar ham qisman aks etgan. Ular ichida yirik monografik asarlar, ilmiy to‘plamlar va konferensiya materiallari hamda ko‘plab alohida maqolalarni ta‘kidlab o‘tish mumkin.

Ma‘lumki, xorij tarixshunosligida Markaziy Osiyoning karvon yo‘llari tarixini yoritishda etakchi o‘rinni evropalik olimlar egallaydi. XIX asrning oxiri – XX asrning boshlarida Markaziy Osiyoning savdo yo‘llari tarixiga bag‘ishlangan bir qator tadqiqotlar bosilib chiqdi. Lekin ularda asosiy e‘tibor savdo yo‘llari yo‘nalishlariga qaratilgan bo‘lib, biz ko‘rib o‘tayotgan hududga va karvon yo‘llarida xizmat ko‘rsatish masalasiga tegishli muhim ma‘lumotlar kam uchraydi.

XX asrning ikkinchi yarmi – XXI asr boshlarida Markaziy Osiyoning savdo yo‘llari va madaniy aloqalariga tegishli muhim ma‘lumotlarni ham o‘z ichiga olgan ishlar chop etildi. Ular ichida E. Shefer hamda E‘dala Vespere kabi olimlarning monografiyalari alohida ahamiyatga ega. Bu asarlarda Markaziy Osiyo mamlakatlarining Buyuk ipak yo‘li orqali olib borilgan xalqaro iqtisodiy va madaniy aloqalardagi keng ishtiroki, o‘rni va ahamiyati tadqiq qilingan

Aloqa yo‘llari va xizmat ko‘rsatish tizimining muhim bo‘g‘inini tashkil etadigan ulov-transport vositalari tarixiga oid dastlabki ilmiy ma‘lumotlar rus va evropalik olimlar tomonidan chop etilgan. Bu masalalar rus olimasi E.E. Kuzminaning yirik maqolasida tahlil qilib o‘tilgan.

Markaziy Osiyoning mintaqamizning dasht hududlaridagi foydalanib kelingan an‘anaviy ulov-transport vositalari, tuyalar va otlarning chorvador dasht qabilalarining mavsumiy ko‘chishlari davrida, o‘zaro va qo‘shni hududlar bilan iqtisodiy aloqalari davomida tutgan o‘rni, asosiy yuk tashuvchi vosita sifatida foydalanilganligi haqidagi muhim ma‘lumotlar Xitoylik olim Su Bixayning asarida ham keltiriladi.

Bu asarlarda biz tadqiq etayotgan masalaning ayrim jihatlariga tegishli fikrlar, o‘rganilayotgan ilmiy muammo bo‘yicha nazariy va mantiqiy xulosa chiqarishimiz uchun kerakli bo‘lgan xulosalar mavjud.

Umuman olganda, Markaziy Osiyoning, xususan Xorazm vohasining XIV-XIX asrlardagi karvon yo‘llarida xizmat ko‘rsatish tizimi masalasiga bag‘ishlangan yirik fundamental tadqiqotlar hozirgacha yaratilmadi. Bu maksalaga aloqador tadqiqotlarni tahlil qilish shuni ko‘rsatdiki, ularda an‘anaviy ulov-transport vositalaridan foydalanish, yo‘llar va yo‘lbo‘yi inshootlarini qurish va ta‘mirlash masalalari, karvon yo‘llarida xavfsizlikni ta‘minlash, savdogarlar va yo‘lovchilarga

turli xizmatlar ko'rsatish muammolari yaxlit ilmiy masala sifatida etarlicha o'rganilmadi. Bu ham bizning tadqiqotimizning ahamiyatini va zaruriyatini oshiradi.

Xorazm vohasi karvon yo'llarining asosiy yo'nalishlari. Ma'lumki, rivojlangan o'rta asrlar davri savdo va madaniyat markazlari bo'lgan yirik shaharlarning ko'payishi va taraqqiyoti davri bo'lib, ichki va tashqi iqtisodiy va madaniy aloqalar rivojida muhim o'rin tutadi. Buyuk ipak yo'lining markaziy yo'nalishlari o'tgan Movarounnahr, Xorazm va Xuroson shaharlari xalqaro miqyosda amalga oshiriladigan tranzit aloqalarda ham katta ahamiyatga ega bo'ldi. Bu davrda Zarafshon va Qashqadaryo vohalari, Surxon, Vaxsh va Kofirnihon, SHosh va Farg'ona, Ettisuv va Xorazm vohasi hamda mintaqa shimolidagi dasht hududlari orqali o'tgan yo'llar katta ahamiyatga ega bo'lib, ular tranzit savdo yo'llarining muhim tarkibiy qismlari hisoblanardi.

Xorazm vohasining XIV-XIX asrlardagi ichki va tashqi aloqalarida muhim o'rin tutgan karvon yo'llari asosan – Xorazm Zarafshon vohasi va Ustrushana hududi orqali SHosh vohasiga, Farg'ona vodiysiga va Ettisuv gacha bo'lgan va Xorazmdan Marv, Eron, YAqin SHarq mamlakatlarigacha hamda Qoraqalpog'iston Ustyurt platosi orqali Volgabo'yi va rus erlarigacha bo'lgan hududlardan o'tgan edi.

Bu yo'nalishlarning birinchi qismini Marv – Xorazm – Buxoro yo'li tashkil etgan. Amudaryodagi Amul kechuvi orqali o'tgan bu yo'nalish Xalifalik paytaxti Bog'dodni hamda Eron shaharlarini Xorazm va Movarounnahrning savdo markazlari bilan bog'lashda muhim o'rin tutgan. Movarounnahr va Xorazmning markaziy shaharlarini Amul kechuvi orqali Marv bilan bog'lagan bu savdo yo'li Buyuk Ipak yo'lining mintaqamiz orqali o'tgan asosiy yo'nalishlaridan biri hisoblanardi. Marvdan bu karvon yo'li Saraxs orqali Hirotga hamda Eronning Mashhad, Nishopur va boshqa shaharlari orqali halifalik poytaxti Bog'dodga olib chiqardi. Bog'doddan Eron shaharlari, Marv orqali Xorazm va Buxoroga kelgan bu yo'nalishga Ibn Fadlan asarida keng ta'rif berilgan. Ayrim manbalarda Marvdan Saraxsgacha 30 farsang, bu erdan Nishopurgacha 40 farsang masofa ekanligi qayd etiladi [6].

Marvdan Amulgacha bo'lgan masofa 36 farsax masofani tashkil etib, uni karvonlar odatda 6 kunda bosib o'tishgan. Marv-Amul yo'lida, manbalarga ko'ra, bir-biridan 3-8 farsah masofada joylashgan Kushmayxan, Devob (Dev suvi) yoki Rabot al-Xadid (Temir rabot), Al-Mansaf yoki Nasrak raboti, Al-Axsa, Usmon qudugi, Al-Aqir kabi rabotlar orqali o'tgan.

Amul kechuvi ko'rib chiqilayotgan davrda Movarounnahrni Xorazm orqali Xuroson va Eron shaharlari bilan aloqalarida asosiy o'rin tutib kelgan Amudaryo

kechuvlarining asosiylaridan biri edi. Buxorodan Xurosonning yirik savdo markazi hisoblangan Marv shahriga tranzit savdo yo'li bu kechuv orqali o'tganligi manbalarda qayd etiladi. Marvdan Qizilqum cho'li orqali Amulga kelgan karvonlar qayiqlar va kemalarda Amudaryoning o'ng qirg'og'iga o'tishgan. Bu qirg'oqda karvonlarga Farob deb atalgan joyda tegishli xizmat ko'rsatilgan. Farobdan karvon yo'li qumli cho'ldan o'tib Poykentga (12 farsax) olib chiqqan [4].

Bu davrda Eron va Xuroson markazi Marvdan Xorazmga kelgan karvon yo'li Buxoro orqali Xitoyga o'tuvchi savdo yo'lining asosiy yo'nalishi Samarqanddan SHosh vohasiga, Farg'ona vodiysiga yoki Ettisuvga qarab ketgan. Bu yirik tranzit savdo yo'lining birinchi muhim qismini Buxoro – Samarqand yo'nalishi tashkil etardi. O'rta asrlarda bu yo'nalishni "SHoh yo'li" deb ham atashgani ma'lum. Buxoro – Samarqand yo'li 37 yoki 39 farsax masofaga teng bo'lib, SHarg (Jarg), Tavavis (Tovus), Karmana, Dabusiya, Arbinjon (Rebinjon), Zarmana, Qasr al-Alqama kabi shahar va qal'alar orqali o'tgan. Narshaxiy Karmanadan Buxorogacha bo'lgan masofani 14 farsang, Samoniy esa 18 farsax ekanligini qayd etadi. Karmana yaqinida joylashgan Raboti Malik yodgorligi X–XII asrlarda Buxoro – Samarqand savdo yo'lida xizmat ko'rsatishda muhim o'rin tutgan bekatlardan biri bo'lgan [10].

Buxoro shahrining XIV-XV asrlarda Movarounnahrning shimolidagi mamlakatlar – bulg'or va xazarlar yurti, Kiev Rusi va SHarqiy Evropa bilan aloqalarida ham markaziy o'rin tuta boshlaydi. Bu hududlardan va Boltiqbo'yidan Buxoro shahrida zarb etilgan kumush dirxamlar topilishi ko'rib chiqilayotgan davrda Movarounnahrning SHarqiy Evropa mamlakatlari bilan qalin aloqalaridan dalolat beradi. Poytaxt Buxoroning bu aloqalarida Xorazm vohasi muhim tranzit hudud sifatida katta o'rin tutib, Buxorodan Xorazmga o'tuvchi savdo yo'lining quyidagi bir necha yo'nalishlari bo'lganligini ko'rish mumkin:

1) Buxoro – Poykent – Farob – Amudaryo o'ng qirg'og'i bo'ylab Katga olib boruvchi savdo yo'li. Bu yo'nalishning birinchi qismini biz yuqorida ko'rib o'tgan Buxoro – Farob yo'li tashkil qilgan. Yo'lining ikkinchi qismi Amudaryoning o'ng qirg'og'idagi X-XIII asr boshlariga mansub mustahkamlangan karvonsaroylar va rabotlar orqali o'tgan. Ular ichida Farobdan quyida joylashgan Oqrabot, Nargiz qal'a, Yigitqal'a, Qizqal'a, Ko'kartli, Qizilrabot, Sartarosh, Eshikrabot, Doshqal'a I, Meshekliqal'a kabi manzilgohlar o'rganib chiqilgan. Tadqiqotchilar bu yo'nalish al-Muqaddasiy asarida eslatib o'tilgan Buxoro – Amza (Amdiza qal'asi) – Toshrobo (Oqrabot) – SHurux bekatlari – To'g'oy bekatlari – Dnigarband (Jigarband) yo'nalishiga mos kelishini ta'kidlab o'tishadi [3].

Buxorodan Amudaryoning o'ng qirg'og'i bo'ylab Kat shahriga olib boruvchi savdo yo'lining ahamiyati Afrig'iylar davrida (305-996) katta edi. IX-X asrlarda Kat shahri savdo-iqtisodiy va madaniy markaz bo'lib, manbalarda Xorazmning eng yirik va mustahkam shaharlaridan biri sifatida eslanadi. "Hudud ul-alam" asarida Kat (Kaj) turklarning savdo markazi va o'g'izlar mamlakati darvozasi sifatida qayd etiladi. X asr oxirlariga kelib o'z oqimini o'zgartirgan Jayxun suvi Kat shahrini yuvib keta boshlaydi va Kat arkini butunlay vayron etadi. Lekin, XIII asrning 30-yillarida bu shaharda bo'lgan Ibn Battuta uni kichik va chiroyli shahar sifatida ta'riflagani, so'nggi o'rta asr manbalarida ham Kat qal'asi haqida ma'lumotlar borligi bu shaharning keyingi davrlarda ham o'z ahamiyatini saqlab qolganini ko'rsatadi.

2) Buxorodan Urganch (Ko'hna Urganch)ga ikki yo'nalishda borilgan. Birinchisi Buxorodan Varaxsha (1 kunlik yo'l) va Qizilqum orqali (7 kunlik yo'l) o'tib, Amudaryoning o'ng qirg'og'idagi Xorazmga qarashli kechuvlarga olib chiqqan. Bu kechuvlardan Amudaryoning o'ng qirg'og'idagi Eshikrabot, Doshqal'a I va Meshekli karvonsaroyi orqali Katga, Doshqal'a yonidagi kechuvdan o'tilib Hazoraspga o'tish mumkin bo'lgan. Buxorodan Amudaryodagi Jigarband rabotiga olib chiquvchi yo'l esa Buxorodan 2 barid masofada joylashgan Amza (Amdiza) qishlog'i hamda bir-biridan 1 kunlik yo'lda joylashgan Toshrobo, SHuruh, Qumlik (ar-raml), To'g'on raboti orqali o'tgan. Bu erdagi kechuvdan o'tilgach, Amuldan Amudaryoning chap qirg'og'i bo'ylab keluvchi yo'lga qo'shib Xorazmning yirik shahri Urganchga qarab ketish mumkin bo'lgan [8].

Buxorodan Urganchga o'tuvchi yana bir yo'l Poykent, Amul va daryoning chap qirg'og'ida, bir-biridan 1 kunlik yo'l masofasida joylashgan Viza, Mardus, Isbas, Sayfana, At-Tohiriya, Darg'an, Jigarband, Sadvar, Hazorasp kabi qal'alar va shaharlar orqali o'tgan. Mustahkam mudofaa devori bilan o'ralgan, Kat shahri tarafida yog'ochdan qilingan 1 ta darvozasi bo'lgan Hazorasp keyingi davrlarda ham Xorazm vohasining janubi-sharqiy qismidagi eng yirik va muhim savdo shahri sifatidagi ahamiyatini saqlab qoldi.

YOzma manbalarda Xorazmda Urganch (Gurganj) nomi bilan ataluvchi ikkita shahar bo'lib, ular bir-birlaridan 3 farsah uzoqlikda joylashganligi, ularning biri Xorazmshohlar davlatining poytaxti, ikkinchisi yirik savdo shahri bo'lib, Gurganj yoki al-Jurjoniya deb atalishi va Turkiston darvozasi ekanligi ta'kidlab o'tiladi.

Markaziy Osiyoning ikki muhim iqtisodiy-madaniy markazlari bo'lgan Buxoro va Xorazm vohalarini Amudaryo qirg'oqlari bo'ylab o'tuvchi yo'l orqali bog'lagan yo'nalishda bir qancha muhim kechuvlar faoliyat ko'rsatgan. Xususan,

daryoning o'ng qirg'og'idagi Kukertli karvonsaroyidan daryoning chap qirg'og'idagi Darg'on otaga, Sartarosh rabotidan esa Jigarbandga o'tish mumkin bo'lgan [8].

Rivojlangan o'rta asrlarda Xurosonning yirik iqtisodiy-madaniy markazi bo'lgan Marv shahrini Xorazm shaharlari bilan bog'lovchi karvon yo'llari ham mintaqamizning aloqa-kommunikatsiya tizimida katta o'rin tutgan. Manbalardagi ma'lumotlarni tahlil qilib, bu davrda Marv – Urganch yo'li asosan ikki qismdan tashkil topganligini ko'rish mumkin. Uning birinchi qismini Marvdan Amudaryoning o'rta oqimiga olib chiquvchi yo'nalish tashkil etib, quyidagi manzillar va quduq (choh)lar: SHavval, Pashan, Xurmuzfarra, Abdangganj, Raboti Serob, Raboti Suran, CHohi Xak, CHohi Soxibi, CHohi Xarun, Raboti Nushagard, Sangrabot (Toshrobot) orqali o'tgan. Bu erda Amudaryoning chap qirg'og'i bo'ylab Toxiriya raboti, Darg'on, Jigarband, Sadvar va Hazoraspga kelingan. Ikkinchi yo'nalish qumliklar orqali o'tib, oraliqda Suran raboti, Tarxan, YAniker, Abdangganj, Xurmuzforra, Durnali, SHavval kabi manzillar bo'lgan [14].

Ko'rib chiqilayotgan davrda Xorazmning Qoraqalpog'iston hududi orqali o'tgan karvon yo'llarining bir qancha tarmoqlari bo'lgan. Xorazm vohasi ichki yo'llari tizimida Amudaryoning quyi oqimi bo'ylab o'tgan aloqa yo'li muhim o'rin tutgan. Bu yo'l Mazdahxon (Xo'jayli)dan Darsan (Toqqal'a) (2 pochta bekati), Kardar (Hayvonqal'a) (1 kunlik yo'l), Juvikan (Munchoqliqal'a) (2 pochta bekati), Barategin qishlog'i (Qo'ng'iro't) (1 kunlik yo'l) orqali ko'l, ya'ni Orol dengiziga (1 kunlik yo'l) olib chiqqan [1].

Qoraqalpog'iston hududi orqali o'tgan karvon yo'llardan biri - Gurganj yo'nalishida Mizdaxkan (1-ilova) orqali o'tgan yo'l, ikkinchisi - Kusxana, Azizler bobo, Krantau, Porlitau, Baqirgan (Qo'ng'iro't) orqali o'tgan. Bundan tashqari, Orol dengizi bo'ylab, Ustyurtdan SHarqqa: baqirgan (Qo'ng'iro't), Quyuk qal'a Bag'dad, Qir jigittin qal'asiga yo'l bor edi [1].

Xorazm vohasi Movarounnahr va Xurosonning shimoldagi o'g'uzlar yurti, Xazar va Bulg'or podsholiklari bilan iqtisodiy-madaniy aloqalarida katta ahamiyat kasb etardi. X asrdan boshlab Movarounnahrning Bulg'or podsholigi va Kiev Rusi bilan iqtisodiy-savdo aloqalari Xazar podsholigi orqali olib borilgani ma'lum. Movarounnahrni Xuroson, Xorazm va Volga bo'yi bilan bog'lovchi aloqa yo'llari haqida Bog'doddan Buxoro va Xorazm orqali Bulg'or podsholigiga borgan Ibn Fadlan asarida muhim ma'lumotlar mavjud. Unda Gurganjdan Turklar yurti chegarasidagi Zamjan raboti, ko'chmanchi turkiy qabilalar (o'g'uzlar, qipchoqlar, boshqirdlar va boshqalar) erlari orqali va Yoyiq daryosi quyi oqimlaridan Itil daryosi bo'yidagi Bulg'orlar yurtiga borgan karvon yo'li yo'nalishlari aks etib, Gurganjdan

Bulgʻor hukmdori qarorgohigacha boʻlgan masofa 70 kunlik yoʻl boʻlgan. Umuman olganda, Movarounnahr va Xurosonning savdo shaharlaridan mintaqa shimolidagi dashtlarga, Volga boʻyi shaharlari va SHarqiy Evropaga oʻtuvchi yoʻllar chorrahasida joylashgan Xorazm vohasining qulay geografik holati mintaqamizning ichki va tashqi iqtisodiy-madaniy aloqalarida muhim ahamiyatga ega edi. Arab geograflarining Xorazmning koʻchmanchilar bilan savdo aloqalari tufayli boyib ketganligini qayd etgani ham bu aloqalarning ahamiyatini koʻrsatib turibdi. Koʻchmanchilar bilan munosabatlar ayniqsa X-XV asrlarda juda ham kengayib, oʻsha davrga oid yozma manbalarda oʻz aksini topgan. “Xorazmliklarning mamlakatida oltin va kumush konlari yoʻq, qimmatbaho toshlar toʻgʻrisida esa soʻz ham boʻlishi mumkin emas. Ular boyliklarining katta qismini turklar bilan savdodan va mol boqib koʻpaytirishdan topadilar”,- deb yozgandi arab sayyohi al-Istahriy [12].

YUqorida koʻrib chiqqanimizdek bu davrda Xorazm vohasi hududidan oʻtgan karvon yoʻllari Xorazm, Xuroson va Movarounnahrning barcha yirik shaharlarini va qishloqlarini bir biri bilan bogʻlaydigan mahalliy ahamiyatga ega savdo yoʻllari boʻlganligi, oʻz navbatida, Buyuk Ipak yoʻlining xalqaro tranzit tarmoqlari sifatida ham katta ahamiyatga ega edi. Xususan, bu davrda Oʻrta Er dengizi qirgʻoqlaridan boshlanib Xalifalik markazi Bogʻdod orqali Eron, Movarounnahr, SHarqiy Turkiston va Xitoyga, Movarounnahrdan Xorazm orqali Volga boʻyiga – Hazar va Bulgʻor podsholiklariga, SHarqiy Evropa mamlakatlariga olib boruvchi karvon yoʻllaridan izchil foydalanilgan. SHu bilan birga Markaziy Osiyo hududini Hindiston, Xitoy, Eron, Kavkaz, Qora dengiz boʻylari mamlakatlari bilan bogʻlovchi qadimdan mavjud boʻlgan bu tranzit yoʻllar biz koʻrib chiqayotgan davrda ham Xorazm vohasi hududidagi shaharlar rivojiga, savdo-sotik, hunarmandchilik taraqqiyotiga ijobiy taʼsir koʻrsatib kelgan.

Maʼlumki, XVI asrdan boshlab tarix sahnasida muhim iz qoldirgan Markaziy Osiyo xonliklaridan biri boʻlgan Xiva xonligidir. Xiva xonligi Buxoro amirligi kabi oʻzining geografik jihatdan qulay joyda joylashganligi va suv yoʻli bilan taʼminlanganligi sababli Markaziy Osiyodagi eng rivojlangan davlatlardan boʻlgan. Bilamizki, Xiva xonligi muhim karvon yoʻllari ustida joylashgan. Ayniksa, u Rossiyaning Buxoro bilan savdo aloqalarida muhim oʻrin egallagan. Xiva xonligi Gʻarb bilan SHarq oʻrtasidagi savdoda faol qatnashgan.

Xiva xonligi XVI asrda Rossiya, Xindiston, Eron, Buxoro xonligi bilan qizgʻin savdo aloqalari olib borgan. Xivaning tashqi iqtisodiy aloqalarini Xivaga kelgan rossiyalik va chet ellik elchilarning, hamda Rossiyaga borgan xivalik elchilarning esdalik maʼlumotlaridan bilishimiz mumkin. Jumladan, 1585 yil 11

noyabrda xivalik elchi Xo'ja Muhammadning Rossiya podshosi Fedor Ivanovichga keltirgan tortiqlari orasida tillo zari yuritilgan har xil ranglar bilan bo'yalgan, qimmatbaho mashhad kamoni xam bo'lgan. Bu esa Xivaning Eron bilan savdo qilganligining bir isboti hisobanadi.

XVI-XVIII asrlarda Xiva xonligi doimo rus davlatining diqqat markazida bo'lgan. Elchilarning bergan ma'lumotlariga ko'ra, xonlik bu davrda Xindiston bilan yaqin savdo aloqalarida bo'lgan.

XVIII asrda Rossiya Markaziy Osiyo xonliklari bilan yaqin savdo aloqalari o'rnatishga jadal kirishadi va bu davrda dengiz savdosining ahamiyati ortib bora boshlaydi. Savdogarlar Astraxandan Kaspiy dengizi orqali Mangishloqqa, u erdan quruklik bilan Urganch, Xiva va Buxoroga borishgan.

XVIII-XIX asrlarda Xiva xonligi muayyan dinamik taraqqiyot bosqichiga erishgan edi. Qo'shni Buxoro amirligi, Qozok juzlari va bebosh turkman urug'larining murakkab o'rovi sharoitida bo'lishiga qaramay, xonlikda ba'zi stabil xolatlar kuzatiladi. SHu davrda Xiva o'zining tashqi savdo munosabatlariga ham katta ahamiyat bergan. Lekin to'plangan materiallar shuni ko'rsatadiki, Xivaning tashqi iqtisodiy munosabatlari ko'prok Rossiya va u orqali g'arb mamlakatlari tomon intilgan. Xuddi shuningdek, G'arb mamlakatlarining, xususan, Angliyaning Xivaga qiziqishi va u orqali Eronga chiqish g'oyasi paydo bo'lgan. Aslida bu intilish XVI asrdan boshlab kuzatiladi. Masalan, Angliyaning Moskvada tashkil etilgan savdo kompaniyasi Ivan Grozniy yorlig'i bilan A.Jenkinson rahbarligidagi savdo ekspeditsiyasini jo'natgan [5].

XVIII-XIX asrlarda Xiva xonligining ichki karvon yo'llari orqali Buxoro amirligi va Qo'qon xonligi bilan olib borgan o'zaro savlo aloqalari to'g'risida aytadigan bo'lsak, bu davrda o'zbek xonliklari o'rtasidagi savdo-sotiq aloqalari mintaqada qaror topgan ijtimoiy-iqtisodiy va siyosiy vaziyatdan kelib chiqqan holda rivojlanib borgan. XIX asrda Markaziy Osiyo mintaqasida uchta davlat, ya'ni Qo'qon, Xiva xonliklari va Buxoro amirligi o'rtasida o'zaro ichki va tashqi savdo yo'lga qo'yilgan, 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'rsatardi. Qo'shni davlatlar bilan savdo-sotiq aloqalarida avvalo ichki savdo yo'llari orqali tashqi yo'llarga chiqilgan. 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.

Tarixiy adabiyotlarda keltirilgan ma'lumotlarga qaraganda, ushbu shaharlarda hunarmandchilikning yaxshi yo'lga qo'yilganligi oqibatida ishlab chiqarilgan tovarlar Markaziy Osiyoning ichki va tashqi bozorlarida ko'p miqdorda sotilgan. To'qimachilik, kulolchilik, qurol-yarog' 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.

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 muhim rol o'ynab kelgan [2].

NATIJARLAR. O'zbek 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'llarining shakllanishiga nazar tashlaydigan bo'lsak, karvon yo'llari ham yo'lining 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.

Bizga ma'lum bo'lishicha 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. Xivadan Buxoroga boradigan karvon yo'lining eng qisqa masofasi 335 verst bo'lib, bu yo'lining 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 [11].

SHu o'rinda Xivaning sharq mamlakatlari bilan savdo munosabatlari qanday kechgani masalasi etarli darajada ma'lumotlar bilan ta'minlangan emas. Bu hakda XVI-XIX asrlar orasida Xivaga kelgan ko'plab savdo karvon ekspeditsiyalari tomonidan berilgan hisobotlardagi ma'lumotlargagina tayanilish mumkin. Jumladan, 1731 yil Rossiya hukumati polkovnik I.I.Garber rahbarligida Xiva va Buxoroga qo'rikchilar bilan savdo karvoni jo'natadi. Unga savdo yo'llari xaritasini tuzish, Xiva va Buxorodagi iqtisodiy axvol xaqida ma'lumotlar to'plash, Xiva va Buxoroning savdo aloqalari, ularga bir yilda qanday tovarlar va qancha miqdorda kerakligi xakida ma'lumotlar to'plash topshirilgan edi. Bundan tashqari, Garberga Xindistonga borish yo'lini aniqlash, oltin va qimmatbaho toshlar bor joylar xaqida ma'lumotlar yig'ish vazifasi ham topshirilgan. Lekin 1732 yili yuqoridagi ko'rsatmalar asosida jo'natilgan karvon yo'lda qozok sultoni Botirxon tomonidan talangani sababli maqsadga erisha olmagan. Bundan tashqari 1725 yilda O'rta Osiyoga tashrif buyurgan F.Beneveni, 1793-1794 yillarda Xivaga kelgan oftolmolog Blankennegal, 1819 yilda kelgan Muravyov, 1842 yilda kelgan Danilevskiy, 1858 yilda kelgan Ignatevlarning asarlari va esdaliklarida ko'plab ma'lumotlar bor [13].

MUHOKAMA. O'rta Osiyo bilan Xindiston va Afg'oniston o'rtasidagi iqtisodiy-savdo aloqalari to'g'risida XIX asrning 30-yillari boshlarida maxfiy topshiriq bilan Buxoroga safar qilgan ingliz agenti Aleksandr Borns ko'p xarakterli ma'lumotlar beradi. A.Borns Astrobod bilan Xiva savdo aloqalari yo'lining notinchligi va doimiy hujum xavfi tufayli unchalik taraqqiy etmaganligini bayon kiladi. Astrobodga bir yilda bitta yoki ikkita Xiva karvoni kelgan bo'lib, ularning xar birida 80 yoki 100 tuya yuk keltirilgan. Borns xabariga ko'ra, Xiva bilan Astrobod oralig'i karvon uchun xatarli bo'lganligi sababli savdo karvonlari Kaspiy dengizining sharqiy kirg'oklari bo'ylab yurgan.

Ko'rib o'tganimizdek, Xiva xonligi XIX asrda Rossiya bilan juda yaqin savdo-iqtisodiy munosabatlarga kirishgan. Xonlik an'anaviy savdo aloqalarini davom ettirgan holda Buxoro, Eron va Xindiston bilan ham munosabatlarni jadallashtirgan. Xattoki, xonlik Rossiya bilan sharq davlatlari o'rtasidagi savdo munosabatlarida vositachi davlat vazifasini ham bajargan.

XULOSA. Xorazm vohasi karvon yo'llari infratuzilmalari va xizmat ko'rsatish tizimi faoliyatini tarixiy jihatdan tadqiq qilishni XIX asr oxiri – XX asr boshlarida O'zbekistonda va xorijiy mamlakatlarda yozilgan ko'plab monografiyalar, dissertatsiyalar va taniqli mutaxassislarning ilmiy maqolalari tashkil etadi. Ular tadqiqotimizda to'rtta guruhga bo'lib tadqiq etildi va har bir

tarixiy asardagi ma'lumotlarning mavzuni yoritishdagi o'rni va ahamiyatiga baho berildi.

Rivojlangan o'rta asrlarda Xorazm vohasining karvon yo'llari barcha yirik shaharlar va qishloqlarni, foydali qazilmalarga boy konlarni va bepoyon yaylovlarni qamrab olib, daryo kechuvlari, dasht va cho'llar hududlari orqali o'tgan karvon yo'llarida mukammal xizmat ko'rsatish yo'lga qo'yilgan keng tarmoqli tizim sifatida faoliyat ko'rsatgan.

Vohaning turli shahar va viloyatlarini kesib o'tgan mahalliy ahamiyatga ega savdo yo'llarining ayrim tarmoqlari, o'z navbatida, Buyuk ipak yo'lining xalqaro tranzit tarmoqlari sifatida ham katta ahamiyatga ega edi. Xususan, bu davrda O'rta Er dengizi qirg'oqlaridan boshlanib Xalifalik markazi Bog'dod orqali Eron, Movarounnahr, SHarqiy Turkiston va Xitoyga, Movarounnahrdan Xorazm orqali Volga bo'yiga – Hazar va Bulg'or podsholiklariga, SHarqiy Evropa mamlakatlariga olib boruvchi karvon yo'llaridan izchil foydalanilgan.

Markaziy Osiyo hududini Hindiston, Xitoy, Eron, Kavkaz, Qora dengiz bo'ylari mamlakatlari bilan bog'lovchi qadimdan mavjud bo'lgan bu tranzit yo'llar rivojlangan o'rta asrlarda Xorazm shaharlari rivojiga, savdo-sotik, hunarmandchilik taraqqiyotiga ijobiy ta'sir ko'rsatgan.

ADABIYOTLAR RO'YXATI

1. Ibn Hawqal. La configuration de la Terre (kitab surat al-Ard). ... – R. 461-462; Xodjaniazov G. Karavannye puti severnoy periferii Xorezma // Velikiy shelkovyy put. Kultura i traditsii. Proshloe i nastoyashcheye: Materialy nauchno-teoreticheskoy konferentsii. – Tashkent, 2006. – S. 36-40.

2. Agzamova G. O karavannykh putyax iz Xivy v Orengburg // ONU. – Tashkent. 1991. – №12. – S.43.

3. Adylov SH.T. Istoricheskaya topografiya odnoy iz srednevekovykh dorog ... – S. 18-20.

4. Bartold V.V. Turkestan v epoxi mongolskogo nashestviya ... – S. 170; Narshaxiy. Buxoro tarixi ... – B. 100.

5. Djenkinson A. Puteshestvie v Srednyuyu Aziyu v 1558-1560 gg. //Angliyskie puteshestvenniki v Moskovskom gosudarstve v XVI veke. (Perevod s angliyskogo YU.V.Gote). M., OGIz. 1937. S. 167-192.

6. Ibn Fadlan. Puteshestvie Ibn Fadlana na Volgu / Per. i kommentariy pod red. akad. I.YU. Krachkovskogo. – M.-L.: Izd-vo AN SSSR, 1939. – S. 55-56.

7. Ivanin M. Puti v Srednyuyu Aziyu i perevozочные sredstva // Военный сборник. – SPb., 1869. – № 8; Xoroshxin A.P. Sbornik statey, kasayushchisya do Turkestanskogo kraya A.P Xoroshxina.. – SPb., 1876; Выков А. Oчерк pereprav cherez reku Amudarya. – Tashkent, 1879; Maev N. Oчерki Buxarskogo ханства // Materiali dlya statistiki Turkestanskogo kraya. – SPb., 1879. – Выр. V. – S. 77-129; O'sha muallif. Steпные puti ot Karshi do Amudari // Turkestanskіe vedomosti, 1880. – № 39; Middendorf A.F. Oчерki Ferganskoй dolіny / s prilozhenіem «Хімічesкіx іssledovanіy poсhv і vodi» K. SHmita. Per. s nem. V.I. Kovalevskogo. – SPb., 1882; Logofet D.N. V gorax і na ravnіnax Buxары. – SPb., 1913.
8. Itina M.A. Arхеologіcheskie pamyatniki na drevnix torgovyx putyax vdol beregov Amudari. ... – S. 21, 26, ris. 1.
9. Itina M.A. Arхеologіcheskie pamyatniki na drevnix torgovyx putyax vdol beregov Amudari... – S. 22-26.
10. Kamaliddinov SH.S. “Kitab al-Ansab” Abu Sa’ida Abdalkarima ibn Muxammada ... – S. 64.
11. Mavlonov O‘. Markaziy Osiyoning qadimgi yo‘llari: shakllanishi va rivojlanish bosqichlari. – Toshkent: Akademiya, 2008. – B.-458.
12. Mavlonov, O‘., Mahkamova D. Madaniy aloqalar va savdo yo‘llari. T.: Akademnashr, 2004. – B.44.
13. Mavlonov, O‘., Mahkamova D. Madaniy aloqalar va savdo yo‘llari. T.: Akademnashr, 2004. – B.53
14. Masson M.E. Srednevekovyyu torgovyyu put iz Merva v Xorezm i v Maverannaxr... – S. 9, 57-67. Ris. 2, 40.
15. Abdalov, U., & Hamrayev, Q. (2015). The System of Servicing on Caravan Roads of the Middle Ages. In *Young Scientist USA* (pp. 119-121).
16. Абдалов, У. М. (2023). Диаспора иранцев (персов) в Хорезме. In *Этнические меньшинства в истории России* (pp. 169-172).
17. Madamin, E., & Matniyazovich, A. U. (2015). Military-administrative Posts and Ranks in the khanate of Khiva during the Reign of Kungirotdynasty (2nd half of the XIXth century and the beginning of the XXth century). *Молодой учёный*, 7, 656.
18. Хожаниязов G. , Хакимниязов J. Karavанные puti severnoy periferii Xorezma. Новые issledovaniya Ilimiy maqala Vestnik KGU i. Berdaxa. № 1. Nukus 2008. – S. 5.