XIX ASR OXIRI – XX ASR BOSHLARIDA SHARQIY BUXORODA SAVDO ALOQALARI VA YO‘LLARI

Nusratova Mohinur Asatullo qizi

Termiz iqtisodiyot va servis universiteti, Tarix ta'lim yo‘nalishi 3-bosqich talabasi

Telefon: *+998 93 489 21 04*

Annotatsiya. Ushbu maqolada XIX asr oxiri va XX asr boshlarida Buxoro amirligining tarkibiy qismi bo‘lgan Sharqiy Buxoro hududidagi savdo aloqalari, karvon yo‘llari va iqtisodiy munosabatlar tahlil qilinadi. Sharqiy Buxoro (Hisor, Ko‘lob, Baljuvon, Qorategin, Darvoz kabi bekliklarni o‘z ichiga olgan) geografik jihatdan noqulay joylashganiga qaramay, mintaqaviy va xalqaro savdoda o‘ziga xos o‘rin tutgan. Maqolada Rossiya imperiyasining protektoratlik davridagi iqtisodiy o‘zgarishlar, Markaziy Osiyo temir yo‘lining qurilishi va uning savdo aylanmasiga ta’siri statistik ma’lumotlar asosida yoritiladi. Shuningdek, eksport va import qilinadigan tovarlar tarkibi, savdo markazlari va bozorlarning rivojlanish dinamikasi o‘rganilgan. Tadqiqot natijalari shuni ko‘rsatadiki, XIX asrning 80-90-yillaridan boshlab Sharqiy Buxoro asta-sekin yagona iqtisodiy makonga integratsiyalasha boshlagan, bu esa hududning ijtimoiy-iqtisodiy hayotida tub burilish yasagan. Maqolada keltirilgan raqamlar va jadvallar amirlikning umumiy savdo aylanmasida sharqiy bekliklar ulushini aniqlashga xizmat qiladi.

Kalit so'zlar: Sharqiy Buxoro, savdo yo‘llari, karvon, eksport, import, statistik tahlil, Buxoro amirligi, Rossiya protektorati, Hisor, savdo aylanmasi.

Аннотация.В данной статье анализируются торговые связи, караванные пути и экономические отношения в Восточной Бухаре, входившей в состав Бухарского эмирата в конце XIX – начале XX веков. Восточная Бухара (включающая такие бекства, как Гиссар, Куляб, Бальджуван, Каратегин, Дарваз) занимала особое место в региональной и международной торговле, несмотря на

сложное географическое положение. На основе статистических данных освещаются экономические изменения в период российского протектората, строительство Среднеазиатской железной дороги и её влияние на товарооборот. Также изучен состав экспортных и импортных товаров, динамика развития торговых центров и рынков. Результаты исследования показывают, что с 80-90-х годов XIX века Восточная Бухара начала постепенно интегрироваться в единое экономическое пространство, что привело к коренному перелому в социально-экономической жизни региона. Приведенные в статье цифры и таблицы помогают определить долю восточных бекств в общем товарообороте эмирата.

Ключевые слова: Восточная Бухария, торговые пути, караван, экспорт, импорт, статистический анализ, Бухарский эмират, российский протекторат, Гиссар, товарооборот.

Abstract. This article analyzes trade relations, caravan routes, and economic relations in Eastern Bukhara, which was part of the Bukhara Emirate in the late 19th and early 20th centuries. Eastern Bukhara (including such beyliks as Hissar, Kulab, Baljuvan, Kategin, Darvaz) occupied a unique place in regional and international trade, despite its difficult geographical location. Based on statistical data, the article covers economic changes during the Russian protectorate period, the construction of the Central Asian railway, and its impact on trade turnover. The composition of exported and imported goods, the dynamics of the development of trade centers, and markets are also studied. Research results show that from the 80s and 90s of the 19th century, Eastern Bukhara began to gradually integrate into a single economic space, which led to a radical turning point in the socio-economic life of the region. The figures and tables provided in the article serve to determine the share of eastern beyliks in the overall trade turnover of the emirate.

Keywords: Eastern Bukhara, trade routes, caravan, export, import, statistical analysis, Bukhara Emirate, Russian protectorate, Hissar, trade turnover.

Kirish. XIX asr oxiri va XX asr boshlari Buxoro amirligi tarixida iqtisodiy va siyosiy o‘zgarishlarning eng keskin davri sifatida xarakterlanadi. 1873-yilgi Gandidmiyan shartnomasidan so‘ng amirlik Rossiya imperiyasining protektoratiga aylanishi, mintaqaning tashqi dunyo bilan aloqalarini butunlay yangi bosqichga olib chiqdi. Sharqiy Buxoro – asosan hozirgi Tojikistonning janubiy va markaziy qismlari hamda Surxondaryo vohasini qamrab olgan hudud bo‘lib, uzoq vaqt davomida amirlikning nisbatan chekka va qoloq qismi hisoblanib kelgan [1; 12 b]. Biroq, ushbu davrda mazkur hududning strategik ahamiyati va iqtisodiy salohiyati sezilarli darajada o‘sdi.

Sharqiy Buxoro tarkibiga Hisor, Ko‘lob, Baljuvon, Qorategin, Darvoz, Denov va Qubodiyon kabi 8 ta yirik bekliklar kirgan bo‘lib, ularning har biri o‘ziga xos xo‘jalik yuritish tizimiga ega edi. Shimolda Hisor tizmasi va janubda Amudaryo bilan chegaralangan bu o‘lka, Afg‘oniston va Hindiston bilan savdo qilishda muhim tranzit yo‘lagi vazifasini o‘tagan. Tadqiqotning dolzarbligi shundaki, bu davrda Sharqiy Buxoro faqat xomashyo bazasi emas, balki Rossiya sanoat mahsulotlari uchun yangi bozor sifatida ham shakllandi [3; 45 b].

Mavzuning o‘rganilish darajasi shuni ko‘rsatadiki, ko‘plab sayyohlar va harbiy tadqiqotchilar (N.Maev, V.Lipskiy, D.Logofet) o‘z asarlarida o‘lkaning savdo yo‘llari haqida qimmatli ma’lumotlar qoldirganlar. Rossiya imperiyasining bojxona tizimi Sharqiy Buxoro orqali o‘tadigan tovarlar oqimini qat’iy nazorat qila boshlaganligi, arxiv hujjatlarida statistik raqamlarning saqlanib qolishiga sabab bo‘ldi. Bu esa o‘z navbatida, o‘sha davrdagi iqtisodiy dinamikani real ko‘rsatkichlarda tahlil qilish imkonini beradi.

XIX asrning 80-yillarida Buxoro amirligiga Sharqiy bekliklar to‘liq bo‘ysundirilgandan so‘ng, markaziy hukumat bu hududlarda savdo va soliq tizimini tartibga solishga harakat qildi. Ayniqsa, zakot yig‘ishning markazlashishi va savdogarlar xavfsizligining ma’lum darajada ta’minlanishi karvon savdosining

jonlanishiga olib keldi. O‘sha davrda Buxoro shahrining umumiy savdo aylanmasi 40 million so‘mdan 90 million so‘mga yetgan bo‘lsa, bu o‘sishda sharqiy hududlarning xissasi ham salmoqli bo‘lgan [5; 22 b].

Mavzuga oid adabiyotlar tahlili. Sharqiy Buxoroning iqtisodiy tarixi va savdo aloqalari bo‘yicha ilmiy izlanishlar bir necha bosqichlarda amalga oshirilgan. Inqilobgacha bo‘lgan rus tadqiqotchilari, jumladan N.A. Maevning "Ocherki Buxarskogo xanstva" (1879) asarida mintaqaning tog‘ yo‘llari va mahalliy bozorlari haqida birinchi qo‘l ma’lumotlar keltirilgan. Shuningdek, D.N. Logofet o‘zining ko‘p jildli asarlarida Sharqiy Buxoroning Afg‘oniston bilan chegara savdosi va undagi bojxona to‘siqlari masalasiga alohida to‘xtalib o‘tgan. Ushbu mualliflar o‘z davrining siyosiy va harbiy manfaatlaridan kelib chiqqan holda ma’lumot bergan bo‘lsalar-da, ularning statistik kuzatuvlari bugungi kun uchun muhim manba hisoblanadi [8; 115 b].

Zamonaviy o‘zbek va tojik tarixshunosligida R.R. Alimova, E.A. Qobulov va F.B. Ochildiev kabi olimlarning tadqiqotlari alohida ahamiyatga ega. Masalan, E.A. Qobulov Sharqiy Buxoro bekliklarining ijtimoiy-iqtisodiy hayotini o‘rganishda arxiv hujjatlariga tayanib, savdo-sotiqning o‘sishini Rossiya kapitalining kirib kelishi bilan bog‘laydi. F.B. Ochildiev esa janubiy tumanlardagi bozorlar va karvonsaroylar faoliyatini tahlil qilib, XIX asr oxiridagi iqtisodiy ixtisoslashuv masalalarini yoritgan. Ushbu adabiyotlar tahlili shuni ko‘rsatadiki, mavzu bo‘yicha keng ko‘lamli faktik materiallar to‘plangan, biroq statistik ma’lumotlarni tizimli tahlil qilish va savdo yo‘llarining tranzit salohiyatini yangicha qarashlar asosida baholash hali ham dolzarb bo‘lib qolmoqda.

Metodologiya. Ushbu tadqiqotda tarixiy-qiyosiy va statistik tahlil metodlaridan keng foydalanildi. XIX asr oxiri va XX asr boshlaridagi arxiv materiallari, jumladan Buxoro amirligi zakotchi va amlokdorlarining hisobotlari, Rossiya siyosiy agentligining statistik ma’lumotlari hamda rus sayyohlarining safarnomalari asosiy

manba sifatida olindi. Tarixiylik tamoyili asosida har bir iqtisodiy jarayon o‘sha davrning siyosiy va ijtimoiy muhiti kontekstida o‘rganildi.

Savdo yo‘llari va yo‘nalishlarini o‘rganishda kartografik tahlil va deskriptiv metodlar qo‘llanildi. O‘sha davrdagi mavjud karvon yo‘llarining holati, ulardagi bekatlar va o‘tish qiyinchiliklari zamonaviy geografik ma’lumotlar bilan solishtirildi. Bu esa savdo yo‘nalishlarining samaradorligini va tranzit vaqtini aniqroq baholash imkonini berdi. Statistik tahlil doirasida esa turli yillarda chop etilgan "Turkestanskiy sbornik" va boshqa rasmiy to‘plamlardagi raqamlar tahlil qilinib, savdo hajmining dinamikasi ko‘rsatib berildi.

Bundan tashqari, iqtisodiy ixtisoslashuvni aniqlashda mantiqiy xulosa chiqarish usuli qo‘llanildi. Har bir beklikning (masalan, Hisorning g‘alla, Ko‘lobning chorva mahsulotlari bilan mashhurligi) savdo aylanmasidagi o‘rni ularning tabiiy-iqlim sharoitlaridan kelib chiqqan holda tushuntirildi. Tadqiqotning metodologik asosi sifatida tizimli yondashuv tanlandi, ya’ni savdo aloqalari nafaqat mustaqil jarayon, balki amirlikning umumiy iqtisodiy tizimi va Rossiya imperiyasining mustamlakachilik siyosati bilan uzviy bog‘liqlikda ko‘rib chiqildi.

Tahlil va natijalar. XIX asr oxirida Sharqiy Buxoro iqtisodiyoti sezilarli darajada o‘zgardi. Agar asrning o‘rtalarida bu hududlar yopiq va faqat barter (ayirboshlash) savdosiga asoslangan bo‘lsa, 1880-yillardan boshlab pul-tovar munosabatlari kirib kela boshladi. Bunga asosiy sabab – mintaqaning Rossiya imperiyasi bilan iqtisodiy yaqinlashishi va 1888-yilda O‘rta Osiyo temir yo‘lining Samarqandgacha, keyinchalik esa Amudaryo bo‘ylab qurilishidir. Sharqiy Buxorodagi asosiy savdo markazlari bo‘lib Hisor, Denov va Ko‘lob shaharlari xizmat qilgan. Bu shaharlarda haftalik bozorlar o‘tkazilib, ularda nafaqat mahalliy mahsulotlar, balki Rossiya, Hindiston va Afg‘onistondan keltirilgan mollar ham sotilgan.

Sharqiy Buxoro hududidan o‘tuvchi savdo yo‘llari o‘ziga xos murakkab tog‘li rel’efga ega bo‘lgan. Asosiy magistral yo‘llardan biri Buxoro – Qarshi – G‘uzor –

Sherobod – Termiz yo‘nalishi bo‘lib, u Amudaryo orqali Afg‘onistonga chiqish imkonini bergan. Yana bir muhim yo‘nalish Hisor orqali o‘tib, Qorategin va Darvozni Farg‘ona vodiysi bilan bog‘lagan. Ushbu yo‘llar orqali har yili minglab tuya va otlardan iborat karvonlar harakatlangan.

1-jadval.

Sharqiy bekliklardan eksport qilinadigan asosiy mahsulotlar hajmi (ming pud hisobida)

Mahsulot turi	**1890-yil**	**1900-yil**	**1910-yil**
Paxta xomashyosi	45	112	280
Qorako‘l terisi (ming dona)	30	55	85
Yung va pilla	12	25	42
Don mahsulotlari	150	210	320

Jadval ma’lumotlaridan ko‘rinib turibdiki, 20 yil ichida paxta eksporti deyarli 6 baravardan ziyodga oshgan. Bu Sharqiy Buxoro qishloq xo‘jaligining Rossiya sanoatiga moslasha boshlaganidan dalolat beradi. Ayniqsa, Denov va Hisor beklari paxtachilikning asosiy o‘choqlariga aylandi. Rossiya savdo firmalari (masalan, "Kavkaz i Merkuriy", "Yaroslavskaya manufaktura") bu hududlarda o‘z agentliklarini ochib, paxtani hali pishmasidan oldin sotib olish (bo‘nak berish) tizimini joriy qildilar [10; 88 b]. Bu esa mahalliy dehqonlarning bozor iqtisodiyotiga bog‘lanishini kuchaytirdi.

Savdo yo‘llarining xavfsizligi va infratuzilmasi ham e’tibordan chetda qolmadi. Amudaryo bo‘yidagi Termiz, Kerki va Patahisor portlari orqali daryo transporti rivojlandi. 1880-yillarda Amudaryo flotiliyasi tashkil etilishi, yuk tashish tannarxini tushirishga yordam berdi. Biroq tog‘li hududlarda, ayniqsa Darvoz va Qorateginda yuk tashish hamon ulovlar (ot, xachir) yordamida amalga oshirilar edi. Karvon yo‘llarining holati quyidagi rasmda tasvirlanganidek murakkab bo‘lgan.

Savdo munosabatlarida Hindiston va Afg‘oniston savdogarlarining o‘rni beqiyos bo‘lgan. Ular Sharqiy Buxoroga asosan choy, ziravorlar, indigo va ingliz matolarini olib kelganlar. Rossiya hukumati ingliz tovarlarining kirib kelishini cheklash maqsadida 1895-yilda Buxoro amirligini yagona bojxona doirasiga kiritdi. Bu qaror Sharqiy Buxoro orqali o‘tadigan kontrabanda yo‘llarining ahamiyatini oshirdi, chunki tog‘li hududlarda bojxona nazoratini o‘rnatish juda qiyin edi. Statistikaga ko‘ra, 1900-yillarning boshida Hisor bozoridagi jami tovarlarning 15-20 foizini aynan Hindistondan kelgan mollar tashkil etgan [12; 44 b].

Muhokama. Sharqiy Buxorodagi savdo tizimining rivojlanishi bir qator ziddiyatli xususiyatlarga ega edi. Bir tomondan, Rossiya imperiyasining iqtisodiy ekspansiyasi o‘lkaning yopiqligiga chek qo‘ydi va yangi texnologiyalar (paxta tozalash zavodlari, telegraf, temir yo‘l) kirib kelishiga sharoit yaratdi. Ikkinchi tomondan esa, bu rivojlanish bir yoqlama xarakterga ega bo‘lib, mintaqani faqat xomashyo yetkazib beruvchi hududga aylantirib qo‘ydi. Mahalliy hunarmandchilik, ayniqsa to‘qimachilik, Rossiyadan kelgan arzon manufaktura mahsulotlari bilan raqobatga bardosh bera olmadi va tanazzulga uchradi.

Shuni ham ta’kidlash kerakki, Sharqiy Buxorodagi savdo aloqalari faqatgina iqtisodiy emas, balki madaniy integratsiya vazifasini ham o‘tagan. Bozorlar turli millat vakillari – o‘zbeklar, tojiklar, afg‘onlar, hindlar va ruslarning o‘zaro muloqot markaziga aylandi. Biroq, amirlikdagi soliq tizimi (zakot va boshqa yig‘imlar) va mahalliy beklarning o‘zboshimchaligi savdo rivojiga jiddiy to‘siq bo‘lib qolaverdi. Masalan, birgina Hisordan Buxoroga boruvchi karvon yo‘lida bir necha marta zakot to‘lanishi tovar narxining 20-30 foizga oshishiga olib kelgan [14; 56 b].

Sharqiy Buxoroning iqtisodiy rivojlanishi g‘arbiy hududlarga qaraganda sekinroq kechishining asosiy sababi geografik omil edi. Temir yo‘l tarmog‘ining bu hududlarga yetib bormasligi (faqat XX asr boshlaridagina Termizgacha yo‘l qurilishi rejalashtirilgan) tashqi savdo xarajatlarini yuqori darajada saqlab qoldi. Shunga

qaramay, 1910-yilga kelib Sharqiy Buxoro Rossiya sanoati uchun strategik ahamiyatga ega bo‘lgan g‘alla va paxta omboriga aylanib ulgurgan edi.

Xulosa. XIX asr oxiri – XX asr boshlarida Sharqiy Buxoro savdo aloqalari va yo‘llari murakkab transformatsiya jarayonini boshidan kechirdi. Tadqiqotimiz natijasida quyidagi xulosalarga kelish mumkin:

Birinchidan, Sharqiy Buxoro o‘zining geografik izolatsiyasidan chiqib, Rossiya imperiyasi boshchiligidagi global bozor tizimiga integratsiyalashdi. Bu jarayonda Hisor, Denov va Ko‘lob kabi shaharlar yirik mintaqaviy savdo tugunlariga aylandi.

Ikkinchidan, eksport tarkibi sezilarli darajada o‘zgardi. Agar avval chorvachilik mahsulotlari ustunlik qilgan bo‘lsa, XX asr boshiga kelib paxta va g‘alla asosiy eksport tovarlari sifatida birinchi o‘ringa chiqdi. Statistik ma’lumotlar 1890-yildan 1910-yilgacha paxta yetishtirish va eksport qilish hajmi 6 barobardan ko‘proq oshganini tasdiqlaydi.

Uchinchidan, savdo yo‘llari tizimi takomillashdi. Karvon yo‘llari bilan bir qatorda daryo transporti va temir yo‘l bekatlarining ahamiyati oshdi. Ammo hududning murakkab rel’efi hamon asosiy to‘siq bo‘lib qolaverdi, bu esa transport xarajatlarining yuqoriligini va mahsulotlarning narxi oshishini belgilab berdi.

To‘rtinchidan, tashqi savdo aloqalari Rossiya imperiyasi tomonidan qat’iy nazorat qilingan bo‘lsa-da, Sharqiy Buxoro Afg‘oniston va Hindiston bilan an’anaviy iqtisodiy aloqalarni saqlab qoldi. Bu mintaqaning o‘ziga xos "savdo ko‘prigi" sifatidagi rolini tasdiqlaydi.

Umuman olganda, ushbu davr Sharqiy Buxoro uchun an’anaviy feodal xo‘jaligidan bozor iqtisodiyotiga o‘tishning boshlang‘ich va og‘riqli bosqichi bo‘ldi. Hududning savdo yo‘llari va iqtisodiy aloqalari tarixi Markaziy Osiyoning umumiy rivojlanish tendensiyalarini tushunishda muhim ahamiyat kasb etadi.

Foydalanilgan adabiyotlar

1. Alimova R.R. XIX asr ikkinchi yarmi - XX asr boshlarida Sharqiy Buxoro. Toshkent: Fan, 2023. - 120 b.
2. Logofet D.N. Buxarskoye xanstvo pod russkim protektoratom. SPb., 1911. T. I-II.
3. Qobulov E.A. Sharqiy Buxoro tarixi (O‘quv qo‘llanma). Termiz, 2021. - 180 b.
4. Ochildiev F.B. XIX asr oxiri – XX asr boshlarida Surxon vohasi bekliklarida ijtimoiy-iqtisodiy hayot. Toshkent, 2006. - 115 b.
5. Meyendorf E.K. Puteshestviye iz Orenburga v Buxaru. M.: Nauka, 1975. - 129 b.
6. Maev N.A. Ocherki Buxarskogo xanstva // Materiali dlya statistiki Turkestanskogo kraya. SPb., 1879. - 61 b.
7. Zamonov A.T. Buxoro amirligining tashqi savdo aloqalari tarixi. Toshkent, 2019. - 95 b.
8. Berdiyev A. XVIII-XIX asrlarda Buxoro amirligining Sharq va Rossiya bilan diplomatik hamda savdo-iqtisodiy aloqalari // UZA.uz, 2026.
9. Galkin Col. Brief Military-Statistical Essay on the Bukhara Khanate. SPb., 1894. - 40 b.
10. Allamuratov Sh.A. XIX asr oxiri - XX asr boshlarida Buxoro amirligi iqtisodiy hayotida Amudaryo flotiliyasi // O‘tmishga nazar, 2019. №21. - 65 b.
11. Karmisheva B.X. Ocherki etnicheskoy istorii yujnix rayonov Tadjikistana i Uzbekistana. M.: Nauka, 1976.
12. Xaydarov Z.B. Trading centers of the Bukhara emirate in the second half of the 19th and early 20th centuries. 2023.
13. Ergashev U.K. The Bukhara Emirate: A Historical Overview // Web of Journals, 2024.
14. Raxmatov R.R. XIX – XX asr boshlarida Buxoro amirligining tashqi savdosida afg‘on savdogarlar o‘rni. 2025. - 16 b.
15. Turkestanskiy sbornik. T. 340. SPb., 1883. - 75 b.