

BUYUK IPAK YO'LI SHAKLLANISHI, RIVOJLANISH BOSQICHLARI VA AHAMIYATI

Abdullayev Azimjon Ashurvoy o'g'li

NamDU tadqiqotchisi

<https://doi.org/10.5281/zenodo.7189217>

Insoniyat tarixida eng ulkan bo'lgan ushbu qit'alararo savdo yo'li Yevropa va Osiyoni bir-biriga bog'lab, antik Rim davlatidan to Yaponiyaning qadimgi poytaxti Nara shahrigacha cho'zilgan edi. Markaziy Osiyodan G'arbga va Janubga o'tkazilgan karvon yo'llarini hamda Xitoydan Sharqiy Turkistonga olib boradigan yo'llarni o'zaro bog'lab bergan buyuk yo'lning haqiqiy boshlanishini tarixchilar eramizdan avvalgi ikkinchi asrning o'rtalarida, deb hisoblaydilar, o'sha davrda xitoyliklar uchun ilk bora G'arb o'lkalari – Markaziy Osiyo davlatlari kashf etilgan edi.

Buyuk ipak yo'li tug'risida fikr yuritar ekanmiz, bu qadimiy yo'lning necha asrlar davomida ne-ne mamlakatlar va xalqlarni bir-biriga bog'lash, aloqalarini mustahkamlashdagi mislsiz xizmatini aloxida ta'kidlab o'tish joiz bo'ladi.

Ilk bor Xitoy hududidan boshlanib g'arbga tomon minglarcha kilometr masofaga cho'zilgan (12 ming km.), Sharq bilan g'arbni tutashtirgan. Bu noyob savdo yo'li ulug' ajdodlarimiz sa'y-harakatlari samarasi o'laroq umumbashariyat tarixiy taraqqiyotida yorqin iz qoldirgan. Ayniqsa, bu yo'lning Vatanimiz sarhadlaridan o'tganligi uning tarixiy taqdirida, iqtisodiy-madaniy yuksalishida hamda boshqa xorijiy ellar bilan izchil hamkorlik va xamjihatlikda katta ijobiy rol o'ynagan.

Xitoy uzoq yillar davomida xunlarning hujumidan aziyat chekib kelganlar. Buning yaqqol misoli tariqasida Sin Shi Xundi tomonidan Buyuk Xitoy devorini barpo etilishini ko'rishimiz mumkin. Asirga olingan xunlarni so'roq qilish natijasida, ular tomonidan yueji qabilalarini engilganligini eshitgan, imperator Vu Di ular bilan aloqa bog'lash va ittifoq tuzib xunlarga qarshi kurashishda foydalanmoqsi bo'ladi. Ularga elchi sifatida o'g'li Chjan Szyanni jo'natadi. Ketayotib yo'lda asirga tushgan elchi 10 yildan so'ng qochishga va Kushon podsholari xuzuriga etib borishga musharraf biladi. Biroq qaytishda u yana xunlarga asir tushadi va 13 yil davomida tutqunlikda kun kechiradi. Oxir oqibat u yana asirlikdan qochishga musharraf bo'ladi va otasi saroyiga borib ko'rganlarini hikoya qilib qilib beradi. Imperatorni ko'proq samoviy otlar qiziqtirib qoladi. Farg'ona vodiysining samoviy otlari tabiiy ravishda Xitoy imperatorini o'zga jalb qiladi. Xitoyliklarni ot sotib olish niyati amalga oshmagach imperator Vu Di katta qo'shin bilan yo'lga chiqadi. Qo'qon shahrini qamal qilib, otlarni qo'lga kiritishga muvaffaq bo'lgach, o'z davlati xududini yanada kengaytirishga xarakat qiladi. Uning harbiy

xarakterlarining samarasi o'laroq ipak yo'lining asosiy xo'jayinlaridan biriga aylandi. Chunki, buyuk ipak yo'li nafaqat ipak shu bilan bir qatorda qurol sotish orqali ham katta daromad keltirardi. Bu yo'lga e'tiborning katta bo'lganligini shundan ko'rish mumkinki, Xitoydan boshlanadigan ikki tarmoqqa ham komendantlar tayinlanib, ular doimo qo'ni mamlakatlardagi ahvol haqida imperatorni habardor qilib turishgan. Buyuk ipak yo'li orqali savdo aloqalari I-II asrlarda ya'ni imperator Vu Di va Parfiya shohi o'rtasidagi do'stona munosabatlar natijasida rivojlandi. Parfiyaliklar Xitoy ipagini katta miqdorda olishar va uni Evropaga sotish orqali katta foyda ko'rishardi. Aynan rimliklar ham Xitoy ipagini parfiyaliklardan bilishgan. Bu voqiea ya'ni ipak bilan tanishuv rimliklarga juda qimmatga tushgan, bir so'z bilan aytganda Mark Krassning mag'lubiyatga uchrashiga olib kelgan omillardan biri bo'lgan.

Xitoylik budda monaxlarining Xindistonga va qayta Xitoyga safarlaoi III-IV asrlarda bu yo'lni "ziyoratchilar" yo'lga aylantirdi. Aynan shu davrlarda Buyuk ipak yo'li xalqaro tranzit savdo yo'lga aylandi. Tarixiy ma'lumotlarga ko'ra mil.av. IV-III asrlarda savdo yo'lari bo'ylarida so'g'diylarning manzilgohlari paydo bo'la boshlaydi. Ularning manzilgoxlari asosan SHarqiy Turkiston, Ettisuv va Mo'g'iliston xududlarida joylashgan edi. Bu manzilgohlarda yirik savdo operatsiyalari amalga oshirilgan bo'lib, uning gullab yashnagan davri VI-IX asrlarga to'g'ri keladi. Bu manzilgohlar mustaqil bo'lib, mustahkam qo'rg'on va qurollangan harbiy guruhlariga ega bo'lganlar. Bu xolatni ular tomonidan zarb etilgan kumush tangalar ham tasdiqlaydi. Bundan tashqari Buyuk Ipak yo'lining ikki asosiy tarmog'i ham so'g'd erlaridan o'tganligi ularning savdo aloqalarida muhim o'rin tutishlariga imkoniyat yaratib bergan. Buyuk Ipak yo'lining tarmoqlari va undagi faol savdo tarixiy vaziyatga qarab o'zgarib turgan. Aleksandr Makedonskiy tomonidan O'rta Osiyoni bosib olinishi xalqaro savdoni o'sishiga xizmat qilgan. To'g'ri bu paytda hali Buyuk Ipak yo'li xali faoliyat ko'rsatmas edi. Lekin g'arb bilan savdoning Salavkiylar davrida rivojlanishi keyinchalik qayta tiklanishida muhim omil bo'lib xizmat qiladi. Savdoning rivojlanishida suv yo'li sifatida Sirdaryo va Amudaryodan ham keng foydalanilgan. Savdoning taraqqiy etishi o'z navbatida yangi va boy shaharlarning paydo bo'lishiga olib kelgan. Bunday shaharlar sirasiga Poykend, Varaxsha, Ramish kabilarni kiritib o'tish mumkin. Sug'diyona orqali karvon yo'laridagi savdo Parfiya podsholigi davrida ancha taraqqiy etadi. eronda Sosoniylar xukmronligining boshlanishi va ularning savdo yo'larini nazorat qilishga intilishlari, ya'ni, o'zlari xoxlagan karvonni mamlakatga kiritishlari yoki kiritmaslikka intilishlari natijasida bu davlat hududini aylanib o'tuvchi yangi yangi tarmoqlarning vujudga kelishiga sabab bo'ldi. Aksari savdogarlar butun

karvon yo`lini bosib o`tishni istamaganlar shu boisdan ular yirik shaharlarda asosan, Choch, Samarqand, Buxoroda mol ayriboshlashni amlga oshirishni ma`qul ko`rganlar. Bu xolat bilan asosan Xitoy savdogarlari shug`ullanishgan. Ular yuqorida nomlari eslatib o`tilgan shaharlarda o`z mahsulotlarini ayriboshlab o`zlari uchun kerakli bo`lgan mahsulotlarni olib yurtlariga qaytishgan. Xitoy savdogarlari O`rta Osiyoning boshqa ichki shaharlariga borishmagan. Ular uchun o`rtakashlik vazifasini erlik savdogarlar bajarishgan. Mil.av. I asrda har yo`lida bir marotaba savdogarlar uchrashuvi bo`lib o`tgan. Bundan maqsad, Parfiya hukmdorlari imkon darajasida katta daromad keladigan savdoni o`z nazoratlari ostida ushlab turishga xarakat qilishgan, ya`ni, chet ellik savdogarlarni iloji boricha mamlakat ichkarisiga kiritmaslikka urinishgan. Chunki, savdo yo`lini nazorat ostida ushlab turish hukmdorlarga doimiy daromad manbai bo`lib xizmat qilgan.

Buyuk ipak yo`li nafaqat ijtimoiy hayotgagina emas joy nomlariga ham o`z tasirini ko`rsatgan. M: Xozirda ham Hindistonda rus tilida so`zlashuvchi savdo shahobchalari faoliyat ko`rsatadi. Moskadagi Arbat ko`chasi rabot ya`ni, sharqdan kelgan sadogarlarning manzilgohi nomidan kelib chiqqan.

Arab tarixchilarining asarlarida Sharq “shaharlar onasi” deb atalgan Marvda ikki tarmoq, shimoliy va janubiy biri biriga qo`shilgan. Bu yerdan katta magistral yo`l dastlab Bobilga undan Bog`dodga, so`ngra Suriyaga borgan va u erdan kemmalarga yuklar orilib, Misr, Vizantiya, Italiya va boshqa O`rta yer dengizi shahar va davlatlariga tarqalgan. Bu mahsulotlar orasida asosan Xitoy ipagi, hind va indoneziya zirovorlari, zargarlik buyumlari, paxta matolar, fil suyaklari, olmos kabilar asosiy o`rin egallashgan. Buyuk Ipak yo`lidagi savdo haqida so`z yuritilar ekan tabiiy ravishda pul to`lov masalasiga to`xtalib o`tishga to`g`ri keladi. Dastlabki vaqtlarda ya`ni ilk o`rta asrlarda to`lov birligi vazifasini ipak mato bajargan. Ipak mato aynan tillaning qiymatini belgilab bergan, unga Xitoyning o`zida ham dori – darmon, kitoblar, oziq-ovqat va boshqa mahsulotlarni ayriboshlash mumkin bo`lgan. Xatto, ipak mato orqali turli soliq va majburiyatlardan ozod bo`lish ham mumkin edi. Uning yordamida qilgan jinoyati uchun jazolardan qutulish uchun tavon sifatida ham foydalanilgan. M: 20 o`ram ipak mato berib o`lim jazosidan qutulish mumkin edi. Bu kabi xolatni So`g`dda ham kuzatishimiz mumkin.

Bir o`ram ipak mato 20-25 dirxam turgan. Aynan shu erda bir juft xachir 12 dirxam, bo`rdoqi buqa 11 dirxam, oddiy qalqon 12 dirxam, dubulg`a 2 dirxam turgan. Bulardan tashqari yolanma qo`shin to`lovi ham ipak mato tarzida amalga oshirilgan, ya`ni, kiyimlik tarzida. Mug` arxivi ma`lumotlariga ko`ra 10 kiyimlik ipak matoga bitta ot sotib olish mumkin bo`lgan. 607 yilda uyg`ur savdogarlari

3000 bosh otni 13 ming o`ram ipak matoga sotishadi. Unda har bir otning bahosi 4,5 kiyimlikka to`g`ri kelgan. 763-779 yillarda 10 ming ot sotiladi. Uning bahosi bir million o`ramni tashkil qiladi. Bu vaqtda otlarning bahosi ortib har bir ot 10 kiyimlikka almashtiriladi. Ko`chmanchi xalqlarning ayriboshlash mahsulotlari asosan ot, qo`y, mol, teri, baliq moyidan tayyorlangan kley, bug`i va oxularning eritilgan yog`laridan iborat bo`lgan. Xitoyga olib boriladigan mahsulotlar orasida Samarqand shaftolisi alohida o`rin tutgan. Uni Afrosiyobning oltin shaftolisi deb atashgan. Uning nafaqat mevasi, balki ko`chati ham anchagina haridorgir bo`lgan. VIII asrning o`rtalariga kelib, savdo muhim o`rinlaridan birini choy egallay boshladi. Xuddi shu vaqtga kelib Xitoyda O`rta Osiyoning mashshoq va raqqosalari mashxur bo`lib ketadi. Xitoyda asosan Mo`g`iliston otlari keng tarqalgan bo`lib ular past bo`ylari bilan O`rta Osiyo otlaridan farq qilishgan. Bundan tashqari xitoyliklarni Buxoro, Samarqand va Qozoq cho`llaridan keltirilgan dumli qo`ylar ham ajablantirgan. Xitoyga olib borilgan mahsulotlar orasida ot terilari anchagina xaridorgir bo`lib, xitoyliklar ulardan asosan harbiylar uchun kiyim-bosh va ximoya vositalarini tayyorlashgan. Turli mo`nalar shular jumlasidan oq otning dumi, tulki dumi sexrli kuchga ega deb hisoblangan va katta miqdorda eksport qilingan. IX asrda Xorazmdan Xitoyga ichiga qar to`ldirilgan qo`rg`oshin yashiqalarda tarvuz olib borilgan. Pista dorivor hisoblanib, inson kayfiyatini yaxshilovchi vosita sifatida shuhrat qozongan. Buxoro va Samarqandda tayyorlangan oq qandlar juda mashhur bo`lib, turli davlatlarga sotilgan. Asta sekinlik bilan savdoda pul birliklari paydo bo`la boshladi. Dastlabki pul birligi sifatida So`g`d tangalaridan foydalanilib, u to`rt burchak o`rtasida teshigi bo`lgan. Keyinchalik undagi so`g`d yozuvi o`rniga xitoy ierogliflari yoziladigan bo`ldi. Bu tanga pullar tashqi savdo bilan birgalikda ichki savdoda ham keng qo`lanilgan. Buni arxeologik izlanishlar ham tasdiqlaydi. O`rta Osiyoda turk xoqonligi davrida amalga oshirilgan islohatlar harbiy boshqaruv ichki va tashqi savdoning rivojlanishiga o`zining ijobiy hissasini qo`shdi. Arablar tomonidan O`rta Osiyoning bosib olinishi tashqi savdoning rivojlanishida yangi qirralarning ochilishiga, kengroq savdo qilish imkoniyatlarini ochib berdi. Somoniylar davridagi savdo karvonlarining xavfsizligiga berilgan e`tibor savdoning erkin taraqqiy etishiga imkoniyatlar ochib berdi. Buyuk Ipak yo`li o`z faoliyatini mo`g`illar bosqinidan so`ng ham davom ettirdi. Mo`g`il hukmdorlari savdodan katta foyda olish maqsadida unga iloji boricha katta mablag`lar sarflashdi. CHet ellik savdogarlar esa, alohida imtiyozlarga ega bo`lib, mamlakat xududida erkin xarakat qilishlari uchun barcha imkoniyatlari yaratib berilgan edi. Bu davrda karvon yo`llari ancha yaxshilandi, daryolarga ko`priklar qurildi, tog`larda o`tish qiyin bo`lgan joylarda kengaytirish ishlari olib borildi.

Astraxandan pekingacha bo'lgan masofa oralig'ida xar 30-40 kmga manzilgohlar barpo etilib, u erda oziq – ovqatlar tashkil qilindi. Mo'g'illar davridagi savdo yo'lining o'ziga xosligi unda Qozoq cho'llaridan o'tgan shimoliy tarmoq anchagina taraqqiy etdi. O'rta Osiyoning Buyuk Ipak yo'lida olib boriladigan savdodagi o'rnini oshirishga Amir Temur katta xissa qo'shadi. U iloji boricha savdo tarmoqlarini umumlashtirishga, ularning havfsizligiga katta e'tibor berdi. Amir Temurning o'limidan so'ng O'rta Osiyodagi o'zaro urush va tartibsizliklar ipak yo'lidagi O'rta Osiyodagi savdogarlarning o'rnini pasaytirib yubordi. 1424-yilda Min sulolasining imperatori Yun Le shimoliy – g'arbiy chegaralarini yopishni buyurdi. Va nihoyat, Buyuk geografik kashfiyotlar savdo tarmog'ini dengizga ko'chirdi.

Buyuk ipak yo'li tushunchisini birinchi bo'lib fanga taniqli nemis olimi Fon Rixgofen olib kirgan. U XIX asrning 70-yillarida yozgan "Xitoy" nomli klassik asarida bu terminni chuqur ilmiy asoslab berdi.

Ma'lumki, Xitoyning Sian shahrida boshlangan Ipak yo'li Lanjou orqali Dunxuanga (Sharqiy Turkiston) kelib, bu yerdan u ikkiga ajraladi. Ipak yo'lining janubiy tarmog'i Taklamakon sahrosi (Mo'g'iliston) orqali Xo'tanga, undan Yerkentga kelib, undan Balxga tomon o'tadi. Balxda yo'l yana uch tarmoqqa ajraladi. G'arbiy tarmog'i Marvga, janubiy tarmog'i Hindistonga, shimoli tarmog'i Termiz orqali Darbent, Nautak va Samarqandga tomon yo'naladi. Ipak yo'lining shimoliy-g'arbiy tarmog'i esa Dunxuandan Bami, Turfon orqali Tarim vohasi-Qashg'arga boradi. U yerdan Tioshqo'rgon orqali O'zgan, O'sh, Quva, Axsikent, Pop, Asht orqali Xo'jand, Zomin, Jizzaxga, so'ngra Samarqandga borib tutashadi. Samarqanddan esa bu yo'l yana davom etib Dabusiya, Malik cho'li orqali Buxoro, Romitonga, undan Varaxsha orqali Farobga borib, Amul shahriga o'tadi. Amulda esa bu yo'l Marvdan Urganch sari yo'nalgan yo'lga qo'shiladi. Marv shahri O'rta asrlar davomida Buyuk ipak yo'li chorrahalari kesishgan eng muhim hayotiy nuqta bo'lgan. Eng muhimi shundaki, Buyuk ipak yo'lining G'arbdan keladigan savdo karvonlari aytaylik, Italiya, Ispaniya va boshqa O'rta yer dengizi mamlakatlarning savdogarlari ham o'z mollarini Tir, Damashq, Anatoliya, Bog'dod orqali Parfiya davlati hududlari bo'ylab yana O'rta Osiyoning yirik savdo markazi Marvga olib kelar, shu yerdan sharq tomon yo'llarini davom ettirardilar. Shu ma'noda Marvning turli dinlar ildiz otgan, turli madaniyatlar tutashgan joy bo'lganligi alohida ahamiyatga molikdir.

Buyuk ipak yo'li Sharqu G'arbni bog'lovchi, turli mamlakatlarning savdo-sotiq, tijorat aloqalarining eng asosiy vositasi bo'lgandan, bu yo'nalishda joylashgan davlatlar undan o'z manfaatlari yo'lida foydalanishga yohud bu borada o'z mavqeini mustahkamlashga intilganlar. Shu bois turli tarixiy bosqichlarda turli

davlatlar bunga intilib, Buyuk ipak yo'li ustidan o'z nazoratlarini o'rnatganlar. Masalan, mil.av. VI-IV asrlarda Eron ahmoniylari, mil.av. IV asrda esa makedoniyalik Iskandar, mil.av. II-I asrlarda Rim Parfiya davlatlari o'rtasida bu borada qattiq raqobat ketdi. Yohud arab xalifaligi vujudga kelgunga qadar bu yo'lning Eron va Sug'diyona hududlaridan o'tgan qismida Eron va Sug'd savdogarlari yetakchilik rolini o'ynaganlar. Arab halifaligi kuchayib, ko'plab hududlarni qo'lga kiritgach, bu yo'l arab savdogarlari tasarrufiga o'tadi. Chingiziylar davrida Buyuk ipak yo'lining tasarrufida butunlay ularning qo'l ostida bo'lgan. Buyuk sohibqiron Amir Temur davriga kelib uning qudratli saltanati vujudga kelgach, Buyuk ipak yo'li sarhaddari yangidan kengayib, katta miqyoslar kasb etib, yanada rivoj topadi.

Vatanimiz sarhaddari ijtimoiy-iqtisodiy va madaniy yuksalishining Buyuk ipak yo'li bilan bevosita bog'liqlik jihatlari juda qadim zamonlarga borib taqaladi. Yunon-Rim olimlari Gerodot, Ktesiy, Arrian ma'lumotlariga, Eron mixxat yozuvlariga asoslanib fikr yuritadigan bo'lsak, mil.av. IV asrda O'rta Osiyo hududlarida sug'orma dehqonchilik madaniyati, hunarmandchilik, chorvachilik, tog'-kon ishlari ancha rivoj topgan. O'rta Osiyo la'li Xorazmning qimmatbaho feruza ma'dani, Sug'd oltini ko'plab miqdorda qazib olinib, ishlov berilib, xorijiy ellarga ham chiqarilgan. Jumladan, O'rta Osiyo la'lga (lazuriti) Eron, Hindiston, Misr, Mesopatamiya va Xitoy singari mamlakatlarda qiziqish va talab g'oyatda katta bo'lgan. Mil.av. II asr boshlarida Davan va Qang' davlatlariga tashrif buyurgan Xitoy elchisi va sayyohi Chjan Szyan safaridan so'ng Xitoy bilan O'rta Osiyo davlatlari o'rtasidagi diplomatik va sado-sotiq aloqalari yangi bosqichga ko'tariladi. Elchining bu yurtda ko'rgan-kechirganlari. Ayniqsa, uzumchilik, vino-tayyorlash, rangli shishalar ishlab chiqarish, zargarlik, zotdor, uchqur otlar Xitoy hukmdorlarini qiziqtirgan. Bu esa ikki o'rtadagi aloqalarga keng yo'l ochgan. Xitoy O'rta Osiyoning zotdor otlari, rangli shishalari, zargarlik mollari, la'lga xaridor bo'lsa, ayni chog'da Xitoydan ko'proq ipak va ipak mollari, chinni buyumlar, choy mahsulotlar keltirila boshlagan. Shuningdek, Yaponiyadan gurunch, Hindistondan ip gazlama, ziravor va dorivor mahsulotlar, mushk anbar va shu kabi narsalar keltirilgan. Ayni chog'da o'zbek diyorida bu mamlakatlarga qishloq xo'jalik mahsulotlari, mevalar, chorva mollari, otlar, gilamlar, zargarlik mahsulotlari, nafis junli matolar chiqarilgan. O'rta Osiyo hukmdorlari buyuk ipak yo'lida savdo karvonlarining tinchligi, xavfsizligi va ularning bexatar, muntazam qatnovini ta'minlash borasida ham doimiy chora-talbirlar ko'rib borganlar. Shu maqsadda kerakli nuqtalarda, aholi siyrak bo'lgan joylarda karvonsaroylar, yemakxonalar, barpo qilingan, suv oladigan quduqlar qazilgan, chor atrofi shinam bino shakliga keltirilib qurilgan rabotu-sardobalar tiklangan. Hozirda

ham Qizilqum, Mirzacho`l. Malik cho`li sarhadlarida o`tmish arxitekturasining noyob namunalari sanalgan shunday me`moriy obidalar xarobalari ko`plab uchraydi. Ayniqsa, Somoniylar, Qoraxoniylar va G`aznaviylar sulolalari hukm surgan, Movarounnahr hududlari jiddiy iqtisodiy va madaniy yuksalish jarayonini boshdan kechirgan davrlarda xalqaro karvon savdosi yurtimiz ijtimoiy taraqqiyotida muhim rol o`ynagan. O`sha davrda Mag`ribu Mashriqqa ma`lum va mashhur Buxoro, Samarqand, Marv, Shosh, Balx, Isfijob, Termiz singari shaharlarda o`nlab xashamatli karvonsaroylar. Sado bozorlari barpo etilib, ularda tijorat ishlari avjida bo`lgan, turli mamlakat tujjorlari ularda tunu-kun turfa rang mollarini sotganlar yohud mol ayirbosh qilganlar.

Foydalanilgan adabiyotlar:

1. Abduxaliq Abdurasul o`g`li. "Ipak mamlakati" haqida // O`zbekiston tarixi moddiy madaniyat va yozma manbalarda: Akad. A. Asqarov tavalludining 70 yilligiga bag`ishlangan ilmiy anjuman materiallari. – Toshkent, 2005;
2. Abu Tohirxoja. Samariya. (Forschadan Abdulmo`min Sattariy tarjimasini) / To`plam. – Toshkent: Kamalak, 1991;
3. Avesto. Asqar Mahkam tarjimasini. – Toshkent: Sharq, 2001;
4. Agzamova G. A. Savdo yo`llari // Temur va Ulug`bek davri tarixi.
5. Agzamova G. A. So`nggi o`rta asrlar O`rta Osiyo shaxarlari – hunarmandchilik va savdo markazlari. – Toshkent: O`zbekiston, 2000;
6. Agzamova G. A. O`rta Osiyo xonliklaridagi savdo va unga xos an'analar // Buyuk ipak yo`li va Farg`ona vodiysi: Respublika ilmiy-amaliy anjumani materiallari. – Toshkent, 2004;
7. Aytboyev A. A. Qadimda Markaziy Osiyo xalqlarining ko`chishi haqida. Sharqshunoslik. – Toshkent, 1999;