



---

## WATERWAYS IN CENTRAL ASIAN TRADE AND THEIR IMPORTANCE IN TRADE RELATIONS

Abdusamatova Nurxon Sobirjon qizi<sup>1</sup>

*Jizzakh State Pedagogical University*

---

### KEYWORDS

Amudarya waterway, cruises, Amudarya flotilla, trade, shipping, ship, boat

---

### ABSTRACT

The goods were transported along the Amudarya and Syrdarya waterways and crossings. Dedicated to trade relations. In particular, the entry of the Amudarya flotilla, flotillas and local ships - boats when transporting commercial cargo on the banks of the Amudarya, the role of control of the Russian Empire at transit and customs points along the Amudarya installation is described. The ancient caravan routes of the region, the Amu Darya waterway and studying the state of trade with the countries of the East through transit is important for illuminating the unexplored pages of our history.

2181-2675/© 2023 in XALQARO TADQIQOT LLC.

DOI: **10.5281/zenodo.10377144**

This is an open access article under the Attribution 4.0 International(CC BY 4.0) license (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.ru>)

---

<sup>1</sup> Teacher at the Department of History of Uzbekistan, Jizzakh State Pedagogical University, Uzbekistan

## MARKAZIY OSIYO SAVDOSIDAGI SUV YO'LLARI VA ULARNING SAVDO MUNOSABATIDAGI AHAMIYATI

### KALIT SO'ZLAR/ КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:

Amudaryo suv yo'li,  
kechuvlar, Amudaryo  
flotiliyasi, savdo-sotiq, yuk  
tashish, kema, qayiq

### ANNOTATSIYA/ АННОТАЦИЯ

Maqola Amudaryo va Sirdaryo suv yo'li va kechuvlari orqali olib borgan savdo aloqalariga bag'ishlangan. Xususan, Amudaryo flotiliyasining kirib kelishi, flotiliya hamda mahalliy kema - qayiqning Amudaryo sohillarida tijorat yuklarini tashishdagi roli, Amudaryo bo'ylab kechuv va bojxona punktlarida Rossiya imperiyasi nazoratining o'rnatilishi bayon etilgan. Mintaqaning qadimiy karvon yo'llari, Amudaryo suv yo'li va kechuvlari orqali Sharq davlatlari bilan savdo-sotiq ishlarining ahvolini o'rganish tariximizning o'rganilmagan sahifalarini yoritishda muhim ahamiyat kasb etadi.

Mintaqa hududida Amudaryo va Sirdaryo kabi sersuv daryolar va ularning irmoqlari (Zarafshon, Vaxsh, Surxondaryo, Ohangaron, Chirchiq va boshqalar) havzalari avvaldan bosqichma-bosqich o'zlashtirilib borilgan. Bu jarayon suv yo'llaridan foydalanishning kengayishi va uning aloqa-kommunikatsiya tizimidagi ahamiyatini oshib borishiga olib keldi.

Markaziy Osiyoning ichki savdo yo'llarida Amudaryo o'ziga xos o'rniga ega bo'lib, u orqali Buxoro amirligi va Xiva xonligi o'rtasida o'zaro savdo sotiq yo'lga qo'yilgan edi. Rossiya davlatidan keltirilgan tovarlarning bir qismi daryo orqali Buxoroga, so'ngra Afg'onistonga yetkazilgan. Amudaryoda xivalik va buxorolik savdogarlarga tegishli qayiqlar harakat qilgan. Xivaliklar Chorjo'ygacha yuklarni qayiqlarda tashib kelishar va bu yerdan yuklarning bir qismi tushirilib, Chorjo'y Qarako'l Buxoro yo'nalishi bo'ylab Buxoroga yetkazilardi. Buxoroliklarga tegishli qayiqlar Amudaryo bo'ylab Chorjo'ydan yuqorida suzardi. Xiva xonligidan karvonlarning daryo bo'ylab Buxoroga borishi uchun Xonqada daryoni kesib o'tadigan asosiy yo'l bo'lgan. Yangi Urganch, Gurlan shaharlarining qarshisida Yumur shahrining pastrog'idagi Qipchoq, Xo'jayli, Qo'ng'iro't shaharlari yaqinidan kemalar narigi sohilga yuk olib o'tgan [1. – B. 215]. Amudaryo bo'ylab qayiqlarning yuk tashishi uchun yilning hamma vaqti ham qulay emasdi, ayniqsa noyabr, dekabr va fevral oylarida yuk tashish qiyinlashardi.

Mintaqaning qadimiy karvon yo'llari, Amudaryo suv yo'li va kechuvlari orqali Sharq davlatlari bilan savdo-sotiq ishlarining ahvolini o'rganish tariximizning o'rganilmagan sahifalarini yoritishda muhim ahamiyat kasb etadi. Shuningdek, Amudaryo bo'ylab Buxoro-Afg'oniston chegarasidagi kechuv va bojxona punktlarida Rossiya imperiyasi nazoratining o'rnatilishi, amirlik orqali Afg'oniston, Eron, Hindiston bilan olib boriladigan tranzit savdo yo'llari Rossiya hukmron doiralarining buyuk imperiyachilik siyosati manfaatlariga xizmat qilishi masalalarini tadqiq etish ham muhim sanaladi.

XVIII - XIX asrlarda Amudaryoda Buxoro amirligi, Xiva xonligi, Rossiya imperiyasi,

turkman, ural kazaklari va afg'on qayiqlari harakat qilgan. Yildan-yilga Amudaryo bo'ylab suzuvchi, yuk tashuvchi kema-qayiqlar soni ko'payib borgan. Ushbu davrga oid manbalarda Amudaryoda harakatlangan kema va qayiqlar soni turlicha keltirilganligini kuzatish mumkin

Amudaryo bo'ylab xarakat qiladigan qayiqlarning umumiy yuk tashish hajmi 500 pudni tashkil etgan. Buxoroga tegishli qayiqlar Saroy qishlog'idan to Chorjo'ygacha mollarni tashib keltirish uchun 614 verst suv yo'lini bosib o'tgan. Xorazmdan Termizgacha suv oqimi bo'ylab suzish uchun kemalar 10 kunlik masofani bosib o'tardi [2. – C. 213–215].

Amudaryo kemachiligi Xiva xonligi bilan Buxoro amirligini o'zaro suv yo'li bilan bog'lab, Yangi Urganch, Xiva, Chorjo'y, Kerki, Termiz kabi yirik svdo va hunarmandchilik markazlarini birlashtirib, yirik suv yo'li vazifasini bajargan.

Buxoro amirligi markazi bilan beklklar o'rtasidagi savdo yo'llarining asosiy qismi tekislikdan, unchalik katta bo'lmagan qismi suv yo'llari orqali olib borilgan

Sharqiy Buxoro beklklari hududlarini g'arbiy hududlar bilan bog'lashda, ayniqsa, suv yo'llari muhim ahamiyat kasb etgan. Qayiqlar daryo bo'ylab asosan g'alla va paxta kabi qishloq xo'jalik mahsulotlari tashilgan [3. – C. 348–353]. Qulay ob-havo sharoitida Saroydan Termizgacha (210 verst) yuklangan qayiq oqim bo'ylab uch kunda, yuqoriga oqimga qarshi esa odatda 12 kunda, yuksiz 8 kunda suzib borgan [4. – C. 90].

Rossiyasi imperiyasi hukumronligi davrida Amudaryo suv yo'lidan foydalanish Rossiyaning harbiy-siyosiy va iqtisodiy manfaatlariga mos ravishda rivojlandi. Lekin, rus harbiy-siyosiy doiralarida O'rta Osiyodagi suv yo'llariga qiziqish chor Rossiyasi istilosidan ancha oldin boshlangani ma'lum. Misol tariqasida Petr I tomonidan Xorazmga yuborilgan Bekovich Cherkasskiy ekspeditsiyasi oldiga qo'yilgan vazifalarni esga olish mumkin. Unda, xususan Amudaryoning Kaspiyga quyilgan eski o'zani yaqinida harbiy istehkom qurish, Amudaryoni yana Kaspiyga oqizish imkoniyatlarini o'rganish, Amu suvini Orolga yo'naltiradigan to'g'onlarni buzish, Kaspiy dengizi orqali Hindistonga boruvchi yo'nalishni o'rganish kabi vazifalar bor edi [5. – C. 55–58.].

1858-yilda Xiva va Buxoroga jo'natilgan Ignatev boshchiligidagi rus elchilik missiyasi oldiga Orol dengizi va Amudaryo suv yo'lidan rus kemalari foydalanishi uchun imkoniyat yaratish masalasini hal qilish yuklatilganligini [6. – B. 200–203] esga olish mumkin. XIX asr o'rtalariga kelib esa Rossiya hukumatining olib borgan faol diplomatik ishlari natijasida, rus kemalari Orol dengizi orqali Amudaryoning quyi oqimida joylashgan va Xiva xonligining shimoldagi muhim tayanch shaharlaridan bo'lgan Qo'ng'irotgacha kelib savdo qilish huquqini qo'lga kiritganlar [7. – C. 289].

Rossiya imperiyasining amirlik hududlarini o'rganishdan ko'zlagan maqsadi: birinchidan, Sharq davlatlari bilan olib boriladigan savdo aloqalarida, xususan Hind okeaniga chiqish yo'lidagi strategik hudud ekanligi, ikkinchidan qimmatbaho ingichka tolali paxta yetishtirish imkonning mavjudligida edi.

Yuqoridagi omillar sabab savdo yo'llarini kengaytirish va jadalashtirishga e'tibor kuchaydi. Avvalo, suv yo'llaridan imkon boricha ko'proq foydalanishga intilishdi. Chunki:

-birinchidan, suv yo'llarida talonchilik quruqlik yo'llariga nisbatdan kamroq edi.

-ikkinchidan, suv yo'li bilan tovarlarni tashish nisbatan arzonga tushardi [8. – B. 331].

Rossiya imperiyasi o'zining buyuk strategik maqsadlarini amalga oshirish, Markaziy Osiyoning ichki hududlariga kirib borish, Afg'oniston va Hindiston bozorini zabt etish uchun suv yo'llarini bilan bir qatorda kechuvlarga ham alohida e'tibor qaratishgan. Chunki Rossiyadan keltirilgan tovarlarning bir qismi Amudaryo va uning kechuvlari orqali Afg'onistonga yetkazilgan. Aynan Surxon vohasida Amudaryo suv yo'lining muhim kechuvlari-Eski Termiz, Yorgoh, Sho'rob, Cho'chqa-Guzar, Qorakamar, Patta-Hisor, Ayvaj, Saroy, Chubek, Bog'orak, Kokul va Fayzobod tashqi savdoda muhim o'rin tutgan bo'lsa [9. – B. 92] Xotinrabot, Burguttepa, Ayritom, Maymunto'qay, Sassiqlik va Boldir kechuvlari esa mahalliy ahamiyatga ega bo'lgan [10.–C.49]. Kechuvda mahalliy qayiqlardan foydalanilgan. Qabodiyon, Patta, Hisor, Sho'rob, Cho'chqa-Guzar kechuvlarida 2 tadan, Kelif kechuvida 6 ta, Kerki kechuvida 4 ta kema bo'lgan [2. – C. 25]. Bu kechuvlar qadimdan to Amudaryo flotiliyasi tashkil bo'lgunga qadar ham o'z ahamiyatini yo'qotmagan.

1873-yili Buxoro amirligi bilan tuzilgan shartnomada ham Amudaryo suvidan foydalanishga alohida ahamiyat berilgandi. Rus paroxodlariga va boshqa suzuvchi kemalarga Amudaryoda erkin suzib yurish huquqi hamda rus savdogarlariga o'z pristan va omborxonalarini qurishga ruxsat berildi [12. – B. 23]. Bu esa o'z navbatida Rossiya hukumatini suv yo'llardagi huquqini kengaytirgan va kechuvlardan foydalanishga kengroq imkon bergan.

Rossiya imperiyasi hali Sharqiy bekliklar hududiga kelmasidan oldin, ya'ni 1874 - 1878 -yillardayoq Amudaryo suv yo'lining o'rta va quyi oqimlarida chuqur tadqiqot ishlari olib borgan. Rus hukumati tomonidan Amudaryo kechuvlari diqqat bilan o'rganilgan. Ular olib borgan tadqiqotlarga ko'ra, Vaxsh daryosidan to Karkigacha 11 ta kechuv qayd qilingan.

Birinchi darajali kechuvlarga Qabodiyon, Pattakesar, Sho'rob, Cho'chqaguzar kirib, ular, asosan, Buxoro amirligini Shimoliy Afg'oniston bilan bog'laydi. Ikkinchi darajali kechuvlar Kalif va Kerki kechuvlari bo'lib, Afg'onistonning barcha shaharlari, jumladan, Kobul bilan bog'laydigan tranzit yo'lda joylashgan.

Amudaryo-Panj kechuvida Afg'onistondan keluvchi mahsulotlarning 40 foizi Kerki bojxonasi orqali o'tgan. Sharq davlatlari, xususan, Shimoliy Afg'oniston (Chorviloyat, Andxo'y, Maymana) bilan savdoda Pattakesar kechuvi (Kerki bojxonasidan keyingi o'rinda) muhim o'rin tutgan. Pattakesar bojxonasi Mozori Sharif-Toshqo'rg'on savdo yo'lida joylashib, umumiy yuk aylanmasi 715 ming rublni tashkil etgan. Pattakesar kechuvi orqali 1891-1892- yillarda 118 ming pud kishmish mayiz, 27,5 ming bosh chorva mollari, 41,4 ming pud paxta, 12,4 ming pud urug'lik chigit, 13 ming pud har xil bo'yoqlar Buxoroga olib o'tilgan bo'lsa, 11,1 ming pud shakar, 0,5 ming pud sham, 2,2 ming pud sopol buyumlar, 2,6 ming pud kerosin, 7,4 ming pud metall, 25,7 ming pud mato va 2,2 ming pud boshqa mahsulotlar Afg'onistonga eksport qilingan.

Hindiston va Afg'onistondan olib kelingan mahsulotlar Sherobod, Pattakesar va Kelif orqali amirlik hududiga olib o'tilgan. 1891-1892-yillarda Hindiston va Afg'oniston bilan olib

borilgan savdo aloqalariga nazar tashlasak, Hindistondan Cho'chqaguzar kechuvi orqali Sherobodga 11000 pud ko'k choy, 4000 pud nil bo'yog'i, 1000 pud doka va boshqa mahsulotlar olib o'tilganligiga guvoh bo'lamiz.[12. – C. 16.]

Yuqorida ta'kidlaganimizdek, Markaziy Osiyoning yagona bojxona tizimiga binoan Surxon vohasi hududidagi muhim Amudaryo kechuvlari hisoblanmish Pattakesarda uchinchi darajali bojxona va Cho'chqaguzarda esa bojxona qismi tashkil etildi. Pattakesar va Cho'chqaguzar kechuvlaridagi bojxonalar orqali 1896-yilda 145532 rubl, 1900 -yilda 60521 rubl, 1904-yilda 38770 rublli tovarlar Afg'onistonga eksport uchun o'tkazilgan bo'lsa, xuddi yillarga mos ravishda 1896-yilda 439749 rubl, 1900-yilda 167080 rubl, 1904-yilda 549135 rublli tovarlar olib kelingan. [12. – C.37.].

Bu mollarni olib o'tishda Amudaryo suv yo'lining o'rni katta edi. XIX asrning 2-yarmida, ya'ni Markaziy Osiyoda Rossiya imperiyasi hukmronligi o'rnatilgach Sanoat ehtiyoji uchun muhim xomashyo hisoblangan paxtaga talab ortdi. Shu boisdan savdo yo'llarini kengaytirish va jadalashtirishga e'tibor kuchaydi. Rossiya imperiyasi Markaziy Osiyoni egallab olganidan keyingi dastlabki yillarda suv yo'llariga jiddiy e'tibor qaratdi

Buxoro-Afg'oniston chegarasining Rossiya-Afoniston chegarasiga aylantirilishi, Amudaryo bo'ylab kechuv va bojxona punktlarida Rossiya imperiyasi nazoratining o'rnatilishi ham bevosita savdo yo'llarining uning manfaatlari yo'lida xizmat qilishiga olib keldi.

1894-yilgi yagona bojxona tizimining joriy etilishi amalda Buxoro amirligining savdo mustaqilligini tugatdi, qo'shni mamlakatlarga chiqadigan savdo yo'llari ham XIX asr oxirlariga kelib to'laligicha Rossiya imperiyasi tasarrufiga o'tdi va bu hududlardagi iste'mol bozorida raqobatni o'zining foydasiga hal qildi.

Rossiyaning savdo firmalari Amudaryo bo'ylab Chorjo'y, Kerki, Termiz va Saroyda o'z idoralarini ochishdi, savdo omborxonalari va do'konlarining ishga tushirilishi kema qatnovi rivojiga turtki berdi. 1876-1879-yillari "Samarqand" nomli paroxod qatnovi yo'lga qo'yildi.

1887-yili Amudaryo flotiliyasi ochilib, katta-katta kemalar va paroxodlar qatnay boshladi. Harbiy maqsadni ko'zlab flotiliya tashkil qilingan bo'lsada, u savdo-sotiq rivojiga ham ijobiy ta'sir ko'rsatdi.

Amudaryo flotiliyasining ochilishi Buxoro amirligi va Rossiya davlati uchun ham muhim ahamiyatga ega edi. Bekliklarning o'zaro yaqinlashuvi,ular o'rtasidagi iqtisodiy munosabatlarning rivojlanishida katta ahamiyat kasb etdi. Shuningdek, flotiliya podsho Rossiyasining amirlikdagi xomashyo mahsulotlarini tezroq tashib ketish bilan birga o'zida ishlab chiqarilgan mahsulotlarni ko'proq sotish hamda Buxoro bozorlarini to'liq egallab olishga ham imkoniyat yaratgan.

Amudaryo bo'ylab paroxodlarning qatnovi o'ziga xos xususiyatlarga ega bo'lgan. Paroxodlar unchalik katta bo'lmasa-da, lekin qulay oshxonalariga ega bo'lgan. Daryo tubining o'zgaruvchanligi, orollarning ko'pligi, daryo suvining loyqaligi va ishoroviy belgilari o'rnatilmaganligi tufayli poroxodlar kunduzi qatnagan, kechasi esa joylarida to'xtab turishgan. Paroxodlarning sayozliklarda to'xtab qolishi oddiy hol bo'lib, bu deyarli har kuni

takrorlangan. Har bir paroxod sarflanadigan yonilg'i xarajati 2700 rubilgacha yetgan. Olinadigan daromod esa 2200 rubildan oshmagan [13. C. 241].

Bu esa Amudaryo flotiliyasi qatnovlari sonining qisqarishiga sabab bo'lgan. Daryoda qatnovchi paroxodlarning foydasidan zarari ko'proq bo'lsa ham Amudaryo flotiliyasi yopilmagan. Chunki bu suv yo'li Rossiya imperiyasi hukumati uchun muhim ahamiyatga ega edi. Bundan, ayniqsa, Buxoro amirligi katta foyda ko'radi. Quriqlikda tashiladigan yuklarning sarf xarajatlari qimmat bo'lgan. Suv yo'li orqali tashiladigan yuklarning narxi 3-4 barobar arzonga tushardi, shuningdek, kemalar ko'p miqtorda yuk tashish imkoniga ega bo'lgan.

Flotatsiyadan tashqari daryoda Buxoro qayiqlari ham qatnagan. Ular asosan kechuvlarda yo'lovchilar va yuklarni tashigan. Kechuvdan o'tkazib qo'yganligi uchun qayiqchilar har bir odamdan 15 tiyin, qo'y va echkildan 5 tiyin, ot, tuya, va qaramollardan esa 15 tiyindan kira haqi olishgan. Buxoro qayiqchilari oqim bo'ylab bir kunda 23-35 km. gacha yo'l bosishgan. Masalan, Termizdan Jilliko'lgacha qayiqlar 15-20 kun yurgan, yozda esa 12-20 kun, Jilliko'l yoki Saroydan Termizgacha 4-6 kunda yetib borishgan. Shunday qilib, sekinligi va qimmatligiga qaramasdan suv transporti Sharqiy Buxoroda mahsulot chiqarish va kiritishda katta ahamiyatga ega bo'lgan. Daryoda suv yo'li Sharqiy Buxoro beklklarining ko'pgina aholi maskanlarini amirlikning g'arbiy qismi bilan bog'lab turgan. Daryo orqali asosan g'alla va paxta mahsulotlari tashishgan [12. – C. 7].

Rossiya-Afg'oniston savdo aloqalarida muhim ahamiyat kasb etuvchi Pattakesar kechuvida 4 ta kema bo'lib, ularning 2 tasi Buxoroga, 2 tasi Afg'onistonga tegishli edi [14. – C. 64].

Amudaryo flotiliyasida dastlab "Sar" va "Saritsa" deb nomlangan paroxodlar va ikkita temir barjalar qatnovi yo'lga qo'yilgan [15. – C. 570]. Rossiya hukumati Amudaryo flotiliyasini kuchaytirish maqsadida bir nechta kema ajratgan, ammo bu paroxodlar va barjalar Amudaryoda suzish uchun moslashtirilmagan edi.

1895-yilga kelib qo'shimcha "Setsarevich" nomli paroxod qatnovga yo'lga qo'yildi. Shundan so'ng yanada ko'plab paroxod va po'lat barjalar olib kelindi. 1897-yili "Velikiy Knyaz", "Velikaya knyajna Olga", 1901-yilda "Imperator Nikolay II" paroxodlari olib kelinib, qatnovga qo'yildi. Amudaryo flotiliyasida keyingi davrga kelib 6 ta paroxod, 2 ta bug' barkasi, 2 ta temir qayiq qatnovi yo'lga qo'yilgan edi [2. – C. 205].

Amudaryo flotiliyasiga yangi paroxodlar olib kelingani bilan, ularning harakatlanishi ancha noqulayligi sababli Chorjo'y-Termiz oralig'i (540 verst) 9 kunda bosib o'tilgan. Agarda ob-havo qulay kelib oyiga Chorjo'y-Termiz oralig'ida paroxod 2 marta qatnasa 10000 puddan-20000 pud yuk tashib keltirgan.

Amudaryoda kema qatnovi qanchalik noqulay bo'lmasin, ish o'z maromida davom etgan. Sababi, birgina Termiz va Chorjo'y o'rtasida bir yillik yuk tashish aylanmasi 250 ming pudni tashkil etgan [9. – C. 25].

Shuningdek, Amudaryo flotiliyasi imperiyaning Markaziy Osiyoda Afg'oniston va Angliyaga qarshi strategik tayanchiga aylana boshlagan edi.

Markaziy Osiyoning turli hududlarini, xususan, Fargona va Toshkent vodiysi shaharlarini shimoldagi (Janubiy Qozog'iston dashtlaridagi) ko'chmanchilar va Orolbo'yi hududlari bilan iqtisodiy-madaniy aloqalarida mintaqaning yana bir yirik daryosi-Sirdaryo suv yo'li ham katta o'rin tutgan.

Sirdaryo suv yo'lidagi shaharlar ichida O'tror, Jand, Yangikent va Siyob kabi shaharlar ham katta o'rin tutgan. Daryoning o'rta va quyi oqimida, shimoldagi dashtlar bilan chegarada joylashgan bu shaharlar rivojlangan o'rta asrlarda Markaziy Osiyoning shimoliy va markaziy xududlarining iqtisodiy-savdo aloqalarida katta o'rin tutgan. Xususan, bu shaharlar Janubiy Qozog'iston dashtlaridan Xorazmga va Zarafshon vohasiga keluvchi yo'llar o'tgan kechuvlarni nazorat qiluvchi muhim punktlardan edi [16. – B. 247].

So'nggi O'rta asrlarda ham Sirdaryo suv yo'lidan foydalanish davom etadi. XIX asr boshlariga oid rus manbalarida Sirdaryo Qo'qondan boshlab kemalar yurishi uchun qulayligi qayd etilgan. Bu davrda Sirdaryo bo'ylab kemalar qatnovi bo'lganining dalili sifatida qabul qilish mumkin. Sirdaryo suv yo'lidan foydalanish Turkiston o'lkasi Rossiyasi imperiyasi mustamlakasiga aylantirilgandan keyin ham saqlanib qoldi.

Rossiyaning o'lkadagi harbiy-siyosiy va iqtisodiy manfaatlarini ta'minlashda Amudaryo kabi Sirdaryo suv yo'lining ham ahamiyati katta edi. Rus manbalari XIX asr oxirlarida Chinozdan Kazalinskga rus kemalari qatnashi haqida ma'lumot beradi [17. – C. 70–74].

Sirdaryo bo'ylab paroxodchilik va qayiqchilikni yo'lga ko'yilishi natijasida Orol bo'yi aholisi bilan Qo'qon xonligi qarashli bo'lgan Toshkent, Xo'jant kabi shaharlar aholisini bog'lab turish yo'lga qo'yilgan. Rossiyadan keltirilgan mollarning asosiy qismi Sirdaryogacha olib kelinib, so'ngra Markaziy Osiyoning boshqa shaharlariga yetkazilgan. Sirdaryoda, Xo'jand va Kazalinskda daryo pristani tashkil etilib, Sirdaryodan Farg'ona, Samarqand viloyatlari chegarasidan Perovsk shaharigacha mahalliy aholi tomonidan g'alla, yog'och tashilgan.

Shunday qilib, yuqoridagi ma'lumotlar, tahlillar yuzasidan quyidagi xulosaga kelindi: - O'tgan tarixiy davrlar davomida Amudaryo va Sirdaryo hamda ularning ayrim irmoqlarida kemachilikning rivojlanishi bilan bog'liq holda turli kasb-hunarlar, xususan, kema va qayiqlar yasash, ta'mirlash, ijaraga berish, yuklarni va yo'lovchilarni tegishli manzilga olib borish va boshqa xizmatlar ham jamiyat ehtiyojlariga mos ravishda rivojlanib borgan.

-Amudaryo suv yo'li va kechuvlari rus tadqiqotchilari tomonidan chuqur tadqiq qilinib, Amudaryo orqali amalga oshiriladigan savdo-sotiqni Rossiya imperiyasi ma'murlari o'z nazoratlariga olish maqsadida daryo kechuvlari hamda chegara punktlarida bojxonalar tashkil etgan.

-Amudaryo flotiliyasining tuzilishi, Buxoro-Afg'oniston chegarasining Rossiya-Afog'niston chegarasiga aylantirilishi, Amudaryo bo'ylab kechuv va bojxona punktlarida Rossiya imperiyasi nazoratining xonliklar savdo-sotiq ishlarining Rossiya imperiyasiga bo'ysundirilishiga olib keldi.

**Foydalangan adabiyotlar ro'yxati.**

1. Зиёев Ҳ. Ўрта Осиё ва Волга бўйлари. Т.: Фан, 1965. – Б. 215.
2. Ртвеладзе Э. Цивилизатсии, государства, культуры Тсентралний Азии. Т.: Университет мировой экономики и дипломатии. – Т.: 2005. – С. 213–215.
3. Турсунов Н.Н., Алламуратов Ш.А. Развитие торговых отношений и ремесел в бекствах Восточной Бухары // Бюллетень науки и практики. – 2021. – Т. 7. – №. 3. – С. 348–353.
4. Бенцелевич Н.А. Водные пути Туркестана. – СПб., 1914. – С. 90.
5. Гуломов Х. Дипломатические отношение государств Средней Азии с Россией в XVIII– первой половине XIX века. – Т.: Фан, 2005. – С. 55–58.
6. Мухаммаджонов А.Р., Неъматов Т.Н. Бухоро ва Хиванинг Россия билан муносабатлари тарихига доир баъзи манбалар. – Т.: 1957. – Б. 200–203.
7. Вамбери А. Путешествие по Средней Азии. // Перевод с немецкого с примечаниями В.А. Ромодина. – СПб., 2005. – С. 289.
8. Қобулов Э. А. Сурхон воҳаси хўжалиги. – Т.: Akademnashr, 2012. – Б. 331
9. Аннаев Т. Шайдуллаев Ш. Сурхондарё тарихидан лавҳалар. – Т.: А.Қодирий 1997. – В. 92.
10. Бенцелевич Н.А. Водные пути Туркестана. Материалы для описания русских рек и истории улучшения их судоходных условий. Выпуск LV. – СПб.: М–во путей сообщения, 1914. – С.49.
11. Шухрат Алламуратов, Бухоро амирлигинг Амударё сув йўли ва кечувлари орқали савдо муносабатлари // Ўтмишга назар журнали. – 2021. – Т. 4. – №. 4. – Б. 23.
12. Ремез И. А. Внешняя торговля Бухары до мировой войны. – Т.: 1922. – С. 16.
13. Искандаров Б.И. Восточная Бухара и Памир в половине XIX в. Т. II. – Душанбе, 1963. – С. 241.
14. Грулев М.В. Аму–Дарья. – Ташкент, 1900. – С. 64.
15. Семёнов–Тянь–Шанский В.П. Россия. Полное географическое описание. Туркестанский край. – СПб., 1913. – С. 570.
16. Мавлонов М. Марказий Осиёнинг қадимги йўллари: шаклланиши ва ривожланиш босқичлари. Монография. –Т.: Akademiya, 2008. – Б. 247.
17. Хорошхин А.П. Сборник статей, касающихся до Туркестанского края А.П. Хорошхина. – СПб., 1876. – С. 70–74.