



UO'K: 339.9: =512.161(575)

Zumrad RAHMONQULOVA,
O'zbekiston Milliy universiteti professori
E-mail: zumradrahmankulova@gmail.com

Toshkent davlat texnika universiteti professori R.Xolikova taqrizi asosida

ECONOMIC CONNECTIONS LINKS OF THE CENTRAL ASIAN KHANATES WITH THE OTTOMAN EMPIRE IN 20TH CENTURY RESEARCH

Annotation

This article examines the socio-economic relations of the Central Asian khanates with the Ottoman Empire based on 20th century research. It also provides information about the caravan routes and, in part, trade ports that played a significant role in economic relations. The role of large trading cities in the socio-economic relations of the Central Asian khanates with the Ottoman Empire is also indicated. The 20th century scientific research that examined the importance of the Central Asian khanates in the development of trade relations with neighboring states is also examined.

Key words: Central Asian khanates, Ottoman Empire, industrial goods, textiles, caravan routes, Great Silk Road, customs, economic relations, merchants.

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ СВЯЗИ СРЕДНЕАЗИАТСКИХ ХАНСТВ С ОСМАНСКОЙ ИМПЕРИЕЙ В ИССЛЕДОВАНИЯХ XX ВЕКА

Аннотация

В статье рассматриваются социально-экономические отношения среднеазиатских ханств с Османской империей на основе исследований XX века. Также приводятся сведения о караванных путях и, отчасти, торговых портах, которые играли значительную роль в экономических отношениях. Также указывается роль крупных торговых городов в социально-экономических отношениях среднеазиатских ханств с Османской империей. Также рассматриваются научные исследования XX века, в которых рассматривалось значение среднеазиатских ханств в развитии торговых отношений с соседними государствами.

Ключевые слова: Среднеазиатские ханства, Османская империя, промышленные товары, текстиль, караванные пути, Великий шелковый путь, таможня, экономические отношения, купцы.

XX ASR TADQIQOTLARIDA O'RTA OSIYO XONLIKLARINING USMONIYLAR DAVLATI BILAN IQTISODIY ALOQALARI

Annotatsiya

Mazkur maqolada O'rta Osiyo xonliklarining Usmoniylar davlati bilan ijtimoiy-iqtisodiy aloqalari masalasi XX asr tadqiqotlari asosida tadqiq etilgan. Shuningdek, iqtisodiy aloqalarda katta ahamiyat kasb etuvchi karvon yo'llari, qisman savdo portlari to'g'risida ham ma'lumotlar berilgan. O'rta Osiyo xonliklarining Usmoniylar davlati bilan ijtimoiy-iqtisodiy aloqalarida yirik savdo shaharlarining o'rni ham ko'rsatib o'tilgan. O'rta Osiyo xonliklari qo'shni davlatlarning savdo aloqalarini rivojlantirishga ham muhim ahamiyat kasb etganligi masalasi o'rganilgan XX asr ilmiy tadqiqotlari tadqiq etilgan.

Kalitli so'zlar: O'rta Osiyo xonliklari, Usmoniylar davlati, sanoat mollari, gazlamalar, karvon yo'llari, Buyuk Ipak yo'li, boj, iqtisodiy aloqalar, savdogarlar.

Kirish. O'rta Osiyoning Usmoniylar bilan savdo aloqalari bilvosita olib borilib, bu aloqalar karvon yo'llari orqali amalga oshirilgan. O'rta Osiyoning dengiz yo'llariga noqulay joylashganligi tufayli mavjud imkoniyatlardan foydalanishni talab etganligini ko'rishimiz mumkin. XIX asrning o'rtalariga kelib, O'rta Osiyoda Yevropa mahsulotlarining ta'siri yanada sezilarli bo'ldi. Buxoroda Yevropada ishlab chiqarilgan, xitoy choyi, Hind shakari hamda eron, turk, hind savdogarlarini uchratish mumkin bo'lgan[1]. Buxoro va Xivaning ipak va ip hamda ulardan tikilgan kiyim-kechaklar, atlas, duxoba, qorako'l terisi, turkman otlari

Eron orqali Usmoniylar davlatiga va Xitoyga o'tkazilgan. O'rta Osiyo davlatlarining Usmoniylar va Eron bilan aloqalari Marv va Mashhad yoki Kaspiy dengizi bo'ylab o'tadigan Xiva-Mashhad yo'li bilan olib borilgan. Mashhad Fors ko'rfazi orqali hamda Trabzon orqali keladigan karvonlar markazi bo'lgan. Mashhadga shimoliy Erondan ikkita yo'l Astrabod-Shahrud-Nishopur-Mashhad (janubiy yo'l) va Astrabod-Bujnurd-Ko'chon-Gunobod-Mashhad(shimoliy yo'l) olib borgan. [2]

Mavzuga oid manbalar tahlili. O'rta Osiyoning Usmoniylar bilan savdo aloqalari bilvosita olib borilib,

bu aloqalar karvon yo'llari orqali amalga oshirilgan. O'rta Osiyoning dengiz yo'llariga noqulay joylashganligi tufayli mavjud imkoniyatlardangina foydalanishni talab etganligini ko'rishimiz mumkin. Arxiv hujjatlari va boshqa manbalarida bu savdo karvonlarining Usmoniylar orqali arab davlatlariga qadar borganligini bilishimiz mumkin. Shuni alohida qayd etish kerakki, bu savdo karvonlariga savdogarlardan tashqari haj ziyoratiga o'tlangan hojilar ham bo'lgan. Ba'zi Usmoniylar davlatiga savdo karvonlari orqali paxta, yarim ipak matolar, mahalliy usta hunarmandlar tomonidan tayyorlangan buyumlar, Xitoydan olib kelingan olib borilgan mahsulotlar olib borilgan. X.Vamberining ma'lumotiga ko'ra, O'rta Osiyodan faqatgina bitta savdo karvonida "...men bilan borgan ellik, oltmishlar atrofidagi hojilar Buxorodan 50-60 atrofidagi hojilar 40 dyujin ipak ro'mol, Namangandan 2 mingga yaqin pichoq va 30 parcha ipak matosi va ko'p miqdordagi Qo'qon do'ppini sotib uchun olib borgan" [3]. O'z navbatida ular O'rta Osiyoga qaytib kelayotganda Yevropa tovarlarini sotish uchun olib kelganlar. O'rta Osiyodagi ayollar hunarmandchiligidan nafis namunasi bo'lgan gilamlar Istanbul bozorlari orqali Yevropaga davlatlariga ham olib ketilgan. O'rta Osiyoda ayollar bilvosita hunarmandchilik bilan shug'ullaniib, ro'zg'orlarining ehtiyojidan ortgan o'zlari to'qigan, tikkan buyumlarini bozorga sotishga topshirgan. P.Nebolsinning ta'kidlashicha, "zaruriyat tufayli bu ishlari bilan oilalarini moddiy qo'llab-quvvatlaganlar" [4]. XIX asrning o'rtalarida O'rta Osiyo otlari, tuyalaridan tashqari Xiva va Buxoro eshaklari Sharq mamlakatlarida juda mashhur bo'lib, savdo karvonlarida ularni ham olib borib sotishgan[5]. Bu savdo, haj karvonlari XIX asrning ikkinchi yarmida Orenburg-Astraxan-Istanbul yo'nalishi orqali o'tib, o'zlari bilan olib borgan mahsulotlarini yo'l davomida mahalliy tovarlarga ayriboshlagan. Birgina 1871 yil iyun oyida bunday savdo karvonlari orqali 400 dona ipak ro'mol[6], 1872 yilning may-avgust oylarida 23 ming 545 rub. [7] ipak ro'mol, paxta matolar olib borilgan. Qo'qon, Buxoro paxta sanoati, Buxoro, Marg'ilon ipak matolarning, Qo'qon, Samarqand qog'oz ishlab chiqarish markazi hisoblangan. V.Razvadovskiy[8]Marg'ilon ipak gazlamalari, ro'mol, ko'rpalari Usmoniylar bozorlarida o'z xaridoriga ega bo'lganligi, bu mahsulotlar O'rta osiyolik savdogarlar tomonidan doimiy olib borib sotilganligi to'g'risida ma'lumot beradi. Ko'qonlik savdogarlar Turkiya bozorlariga Xitoy mahsulotlari, jumladan chinni bujmlarini olib borib sotgan bo'lsa, M.Kutlukov[9]ning ta'kidlashicha Xitoy choyi XIX asrning 20-yillarigacha Qo'qon keyinchalik Buxoro orqali Usmoniylar davlatiga olib borilgan. Fikrimiz, Qo'qon xonligi Xitoyning xorijiy iqtisodiy aloqalarida tranzit yo'l vazifasini bajargan va buning uchun boj olgan. Qo'qon xonligi bu boj miqdorini oshirgach ular Buxoro amirligi bilan kelishib ularga boj to'lagan. Bundan ko'rinib turibdiki, O'rta Osiyo xonliklari qo'shni davlatlarning savdo aloqalarini rivojlantirishga ham muhim ahamiyat kasb etgan.

Tadqiqot metodlari. Mazkur maqolada tarixiylik, narrativ, qiyosiy tahlil uslublaridan foydalanildi.

Tahlil va natijalar. O'rta Osiyoga Usmoniylar mahsulotlari Rossiya, Eron va Hindiston portlari orqali olib kelingan. Usmoniylarning mollari ingliz mahsulotlari bilan birgalikda olib kelingan. O'rta Osiyoga har yili katta miqdordagi salla uchun ishlatiladigan doka olib kelingan. O'rta Osiyoda XIX asrning o'rtalarida bitta turk dokasidan qilingan salla 16 arshin (5 rubl) ga sotilgan. Xivada ishlab chiqarilgan ipak, paxtali gazlamalar, kanavis, bo'z matolarining narxлари yuqori bo'lmaganligi sababli, ularning xaridorlari ko'p bo'lgan. Manbalarda ham tilga olingan Xiva sovuni, Xiva gilamlari xorijiy savdogarlarining sotib oladigan asosiy mahsulotlaridan biri bo'lgan. Shuningdek, elchilar xorijiy davlatlar xukmdorlariga sovg'a qiladigan asosiy buyumlardan biri gilamlar bo'lgan.

O'rta Osiyoning sharq davlatlari bilan munosabatlari masalasini o'rganishda I.Nizomiddinov[10]ning tadqiqotlari katta ahamiyatga ega. Muallif O'rta osiyolik savdogarlar XVI asrdan e'tiboran hind tovarlarini Rossiya bozorlariga yetkazib berishda va O'rta Osiyoga kelgan hind savdogarlarini rus mollari bilan ta'minlashda vositachi rolini ham bajarganlarligi, boj to'lamasdan savdo qilish huquqiga savdogarlar to'g'risida ham ma'lumotlarni berib o'tgan. XVI asr oxirlarigacha hind savdogarlari O'rta Osiyoga dengiz va quruqlik orqali mahsulotlari olib borgan. I.Nizomiddinov elchilar tomonidan O'rta Osiyoga Yevropa va Usmoniylardan keltirilgan sukurlat matosidan yasaliб, olmos va yoqutlar toshlar bilan bezatilgan chodir, baliq tishi hamda oltin qadalgan ko'ylaklar keltirilgan to'g'risida ma'lumot berib o'tadi[11]. Quruqlikda asosan Qandahor-Mashhad-Buxoro yo'nalishidan foydalanilgan bo'lib, bu yo'l uchun ikki oy vaqt kerak bo'lgan. Kandahordan Kobulga yetib borish mumkin bo'lib, tog' yo'li orqali bir oyda, tekislik orqali 50 kunda borish mumkin edi. Bu yo'ldan Usmoniylarning Rossiya va Yevropadagi karvonlari Buxoro orqali Hindistonga o'tishda foydalangan. O'rta Osiyo shaharlaridan kelgan karvonlar dastlab Kobulga, Xurosondan kelgan karvonlar to'g'ri Kandahorga borgan.

Eron va O'rta Osiyo xonliklari o'rtasidagi keskin munosabatlar davlatlar o'rtasidagi savdo aloqalariga salbiy ta'sir ko'rsatib kelgan. Natijada savdogarlar savdo aloqalarini davom ettirish uchun yangi yo'llar va shaharlardan foydalanishga majbur bo'lganlar. Sharq va G'arb savdo aloqalarida katta ahamiyatga ega bo'lgan Astraxan Usmoniylar, Eron va o'rta osiyolik savdogarlar uchun eng ko'lay savdo markazi vazifasini bajardi. XVII asrdayoq O'rta Osiyolik savdogarlar Rossiya shaharlarida jumladan Astraxanda faol tijorat faoliyatini olib bormoqda edi. XVII-asrning ikkinchi yarmida Astraxan Rossiya bozoriga sharq tovarlarining asosiy yetkazib beruvchisiga aylandi.

Buyuk Ipak yo'li bo'ylab Xitoy va Hindistondan Rossiyaga kelgan tovarlar G'arbiy Yevropaga tranzit yo'llar orqali jo'natilardi. Sharq savdogarlari ba'zan podshoning ruxsati bilan ma'lum tovarlarni olib

kirardilar. Asosan zargarlik buyumlari, noyob matolar, naqshli mebellar, qurollar, kitoblar, qimmatbaho materiallardan tayyorlangan barcha turdagi idishlar olib kelingan va bunday tovarlar uchun boj olinmagan.

Bu yerda ular uzoq vaqtga sotib olgan yoki ijaraga olgan omborlarda katta miqdordagi tovarlar saqlaganlar. Ular nafaqat Rossiyaga, balki Yevropa bozoriga ham tovar yetkazib beruvchilar bo'lib, sharq mamlakatlaridan, jumladan usmoniylardan ham hunarmandlarning Rossiyaga kelib vaqtinchalik ishlashga joylashishiga sababchi bo'ldi, ularning katta qismi Astraxanga joylashgan. Bular, asosan, zardo'zlar, kumushchilar, olmos kesuvchilar, bog'bonlar, gilamchilar va ipakchilar edi. Davlatlar o'rtasidagi masofa, savdo yo'llaridagi xavflar savdo aloqalarini kengaytirishga to'siqlik qiluvchi omillar edi. Shu jihatdan O'rta Osiyolik savdogarlar turklar bilan ham boshqa davlatlar bozorlarida ham savdo-sotiqni amalga oshirganlar. Jumladan, Eron, Hindiston, Rossiya bozorlarida va yarmarkalarida o'zaro faol savdo almashuvini ko'rishimiz mumkin. L.I.Platonova, L.I.Vatanina, L.I.Shatanovalar[12] tadqiqotlarida Astraxanning Sharq va G'arb iqtisodiy aloqalarini rivojlantirishdagi o'rni masalasini o'rgangan.

L.I.Vatanina[13]ning fikricha, Sharq savdogarlari ularni Eron, Hindiston, Gruziya, Usmoniylar davlatidan taklif qilishgan. Astraxandagi Sharqiy savdo diasporalari shunchalik ko'p ediki, keyinchalik ularning bir qismi Nijniy Novgorod, Samara, Moskva, Qozonga ko'chib o'tganlar.

Sharq savdogarlarining Astraxan hududidagi mavzelar, shuningdek, shahar orqali o'tadigan savdo yo'llari uning ijtimoiy va madaniy qiyofasini o'zgartirdi va ularning odatiy turmush tarzida muayyan o'zgarishlarga olib keldi. Butun XVII-asrda Astraxanda bir qancha sharq diasporalar - arman, hind, gilon, buxoro, xiva, gruzin, yunon, turklar o'z ichki tartib-qoidalari va qonunlariga rioya qilgan holda yashagan. Ularning hayoti va madaniyatining ayrim elementlari muqarrar ravishda ularni o'rab turgan muhitga kirib bordi. Bu esa mahalliy aholini ish bilan band bo'lishiga o'zlari yashaydigan yarmarkaga xizmat ko'rsatishga jalb qildi. Natijada mahalliy aholida kemalarni ta'mirlash, omborlar va do'konlar qurish, savdo qilish, jamoat joylarida xizmat qilish, savdogarlar va ularning mollarini himoya qilish, yollangan savdogarlarni uy-joy bilan ta'minlash, sotish uchun sabzavot yetishtirish, mahalliy va aholi ehtiyojlarini qondirish uchun oziq-ovqat mahsulotlarini ishlab chiqarish, qayta ishlash va yetkazib berish bilan shug'ullanish imkoniyati paydo bo'ldi. Savdo faoliyati moddiy madaniyat va turmush tarziga turlicha ta'sir ko'rsatdi. Savdogarlar aholining ayrim turdagi mahsulotlarga bo'lgan talabini, an'analarini ularning yashash muhitni hisobga olib, sotayotgan mahsulotlarini turlarini, shakllarini o'zgartirishga majbur bo'lgan. Bu esa hunarmandlardan ijodiy yondashishni etnik motivlarni rivojlantirishni, ulardan foydalanishni, etnik guruh madaniyatiga yangi xususiyatlarni kiritishni talab etgan. Savdogarlar doimo faoliyat olib borayotgan davlatlarning ichki va tashqi savdosiga sezilarli ta'sir ko'rsatgan.

Rossiyadagi shaharlarni savdo markaziga aylantirish, jumladan Astraxanning savdo shahri sifatida paydo bo'lishida va rivojlantirish, savdogarlar uchun qulay imkoniyatlar yaratish Rossiya tashqi iqtisodiy siyosatidagi vazifalardan biri edi. Astraxan joylashgan qulay Volga savdo yo'li ko'p jihatdan shaharning ijtimoiy-siyosiy, iqtisodiy va madaniy hayotida muhim o'ringa ega bo'lib, sharq savdogarlarining katta oqimiga, savdoning rivojlanishi va gullab-yashnashiga hissa qo'shgan. Bunday miqdordagi chet elliklar boshqa hech bir mintaqada yashamagan, garchi Astraxan chet ellik savdogarlar kelgan yagona Rossiya shahri emas edi. M.Rojkovaning ma'lumotiga ko'ra, XIX asrning o'rtalarida Buxorodan Rossiyaga yo'lga chiqqan karvonlar Orenburg yoki Troitsk orqali o'tib, yo'lga Orskga ham kirib o'tgan[14]. Buxorodan yil boshidagi dastlabki karvon Orenburgga fevral oyining, ikkinchisi may oyida yo'lga tushgan. 1850 yilda Buxorodan Orenburgga beshta karvon kelgan bo'lsa, Troitskka ikkita karvon kelgan. Rossiyadan Buxoroga karvonlar Nijegorod yarmarkasining o'tkazilish vaqtiga qarab aksariyat hollarda Orenburgdan avgust-noyabr, Troitskdan avgust-oktabr oylarida yo'lga chiqqan. M.Rojkova Orenburgdan Buxorga karvonlar 55-65 kunda[15], Z.Axmedjanova Orenburgdan-Toshkentgacha 90-100 kunda yetib borganligi to'g'risida ma'lumot berib o'tadi. Yangi davrda karvonlar orqali mol tashishning kamchiliklar o'rtaga chiqib, ular tez va qulay yo'lni qidirishga harakat qila boshladi. Bu masalaning yechimini topish uchun XIX asrning o'rtalarida boshlab hukumat Rossiyani O'rta Osiyo bilan bog'lash uchun temir yo'l qurish masalasini muhokama qilgan. O'rta Osiyoda temir yo'llar qurish tarixini Z.Axmedjanova[16] tomonidan chuqur tahlil qilingan bo'lib, muallifning ma'lumot berishicha 1854-1880 yillarda Orenburg-Toshkent temir yo'li yo'nalishi bo'yicha hukumatga 49 ta loyiha taqdim etilgan. Muallifning metodologik masalalardagi fikrlarida g'oyaviy ta'sir sezilsada, temir yo'l qurilishi borasidagi ma'lumotlarga ilmiy jihatdan yondashgan, mahsulotlarni yetkazib berish masalasida muhim faktik ma'lumotlarni bera olgan va ularni miqdoriy jihatdan to'g'ri tahlil qilgan.

L.Yunusova, B.Axmedov, M.Abramyan, N.G.Kukanova[16]lar Angliya va Rossiyaning sharq davlatlari bilan olib borgan savdo masalalarida Kavkazorti davlatlarining va Usmoniylarning o'rni masalasiga qisman to'xtalib o'tadi. 1734 yilda Angliya va Rossiya o'rtasida savdo shartnomasi imzolaniib, unga har har ikki davlat fuqarolariga bu davlatlarda erkin savdo qilish huquqi beriladi. Angliya bu shartnomani imzolash uchun 150 yil harakat qilgan bo'lib, unga ko'ra Rossiya orqali Eron bilan savdo qilish imkoniyatiga ega bo'ladi. L.Yunusovaning fikricha, Angliyaning sharq bozorlariga kirib kelishi uchun uchta savdo yo'llaridan foydalanishi mumkin edi. Birinchi yo'l Afrika atrofidan o'tadigan yo'l bo'lib, undan foydalanish uchun Angliya barcha dushmanlariga qarshi kurashish imkoniyatiga ega emasdi. Ikkinchi yo'l Usmoniylar hududi orqali o'tadigan yo'l bo'lib, bu yo'l qisqa bo'lganligi bilan xavfli va qimmat hisoblanardi. Eron bilan munosabatlari har doim ham yaxshi

bo'lmaganligi bu yo'lining xavfli bo'lishining asosiy omili bo'lgan bo'lsa, Turkiya bozorlaridagi nisbatan arzon fransuz matolari Angliya mahsulotlari bilan raqobotlasha olardi. Bundan Usmoniylar bozorlari XVII-XVIII asr oxirlarida Angliya mahsulotlari uchun amalda yopiq bo'lgan degan xulosaga kelish mumkin. Angliya ipak matolarni Aleppo, Smirna (Izmir) orqali olib o'tadigan bo'lsa, Usmoniylarga katta miqdordagi bojni to'lashi kerak bo'lgan. Usmoniylar sultoni bu boj miqdorini kamaytirmagan, chunki o'zlari ipak mato savdosiga Sharq va G'arb o'rtasidagi vositachi bo'lishni rejalashtirgan edi.

1832 yilda qulay va yaqin Trabzon-Erzurum-Tabriz yo'lining ochilishi yevropalik savdogarlarga katta daromad keltirdi. "Eronning savdo arteriyasi hisoblangan" yangi Trabzon yo'li orqali Turkiya, Eron, O'rta Osiyo va Hindistongacha ingliz hamda turk mahsulotlari kirib keldi. Eronga katta miqdorda ingliz mahsulotlarining kirib kelishi natijasida rus mahsulotlari ular bilan raqobotlasha olmadi. Natijada, Eronga eksport qilinadigan paxtali gazlama mahsulotlarining hajmi 1112769 rubldan 62440 rublga tushib keskin kamayib ketdi. O'rta Osiyo va Usmoniylar savdosi faqatgina

quruqlik orqali amalga oshirilgan bo'lib, muhim bekat Trabzon hisoblangan. Savdogarlar tayyor mahsulot olib kelib tovarlarini ayriboshlagan.

Xulosa va takliflar. O'rta Osiyoning qo'shni davlatlar bilan siyosiy, iqtisodiy va madaniy aloqalarida karvon yo'llari katta ahamiyat kasb etgan. Karvon yo'llar orqali qadimgi davrlardan Hindiston va Xitoydan zira, dolchin, nil bo'yog'i, fil suyagi, marvarid, olmos, ipak gazlamalar, bronza va chinnilar O'rta Osiyo orqali Vizantiya va Rimga olib borilgan. O'rta Osiyodan choy, yog'och buyumlar, tibbiyot anjomlari, taqinchoqlar, Samarqand qog'ozi, bodomni sotib olishgan.

Yuqoridagi keltirilgan ma'lumotlardan ko'rinib turibdiki, Usmoniylar va O'rta Osiyo xonliklari o'rtasidagi savdo munosabatlari, dengiz yo'llarining mavqei oshgan bir paytda quruqlikdagi karvon yo'llari orqali amalga oshirilgan. Bu esa O'rta Osiyo xonliklarining xalqaro jumladan, Usmoniylar davlati bilan savdo aloqalariga salbiy ta'sir qilgan edi. Shunga qaramasdan O'rta osiyoliklar xorijiy davlatlar bilan an'anaviy savdo aloqalarini doimiy ravishda davom ettirib kelgan.

ADABIYOTLAR

1. Борнс А. Путешествие из Индии в Кабул, Татарию и Персию. Т. II. -М., 1848. -389-397 с
2. Вамбери А. Путешествие по Средней Азии. -СПб., 1865. 214 с.
3. Небольсин П. Очерки торговли России и странами Средней Азии, Хивой, Бухарой и Коканом (Со стороны Оренбургской линии). -СПб., 1856.
4. Вамбери А. Путешествие по Средней Азии. -СПб., 1865. 210 с
5. ЎзМА. И 469-фонд, 1-рўйхат, 60-иш, 37-варақ.
6. ЎзМА. И 469-фонд, 1-рўйхат, 189-иш, 37-варақ.
7. Развадовский В. К. Опыт исследования гончарного и некоторых других кустарных промыслов в Туркестанском крае. – Т., 1916. – С. 10.
8. Кутлуков М. Взаимоотношения цинского Китая с Кокандским ханством // Китай и соседи в новое и новейшее время. – Москва, 1982. – С. 208.
9. Низомиддинов И. XVI-XVIII асрларда Ўрта Осиё-Хиндистон муносабатлари. -Т.:Фан.1966; ўша муаллиф: Сайёхларнинг ёзганлари.- Т.:Фан.1960;ўша муаллиф: Ўрта Осиёнинг чет эл Шарқи билан муносабатлари. - Т.:Фан.1961.
10. Низомиддинов И. Ўрта Осиёнинг чет эл Шарқи билан муносабатлари. - Т.:Фан.1961. 25 Б.
11. Платонова Л. И. Астраханская ярмарка в XVII в. - южные ворота России // Тезисы докладов первой конференции молодых ученых Мордовского государственного университета им. Н. П. Огарева: В2ч.- Саранск, 1997.- Ч.1. - С. 9;
12. Платонова Л. И. Индийские купцы в Астрахани XVII в. // III конференция молодых ученых Мордовского государственного университета имени Н. П. Огарева: В 3 ч. - Саранск,1998. - Ч. 1. - С. 18;
13. Ватанина Л.И. Восточное купечества в Астрахани XVII веке. Автореф.дисс. канд.ист.наук. - Саранск.2004; Шатонова Л. И. Связь Астраханской ярмарки с внешним и внутренним рынком России в XVII в. // Социальные и гуманитарные исследования: традиции и реальность: Межвуз. сб. науч. тр. - Саранск, 2000. - С. 391-392.
14. Ватанина Л.И. Восточное купечества в Астрахани XVII веке. Автореф.дисс..канд.ист.наук. - Саранск.2004. С.17.
15. Рожкова М.К.Экономические связи России со Средней Азией. -М.: Издательство АН СССР. 1963. С. 76.
16. Рожкова М.К.Экономические связи России со Средней Азией. -М.: Издательство АН СССР. 1963. С. 82.
17. Ахмеджанова З. К истории строительства первых железных дорог в Средней Азии. -Ташкент.,1956;Ўша муаллиф:К истории строительства железных дорог в Средней Азии (1880-1917 гг.). -Ташкент., 1965.
18. Юнусова Л. Торговая экспанция Англии в бассейне Каспия в первой половине XVIII века. - Баку.:Элм.1988; Ахмедов Б. Из истории торговых сношений Англии с государством Сефевидов (вторая половина XVI в). Автореф.дисс..канд.ист.наук. -Баку.1967; Его же; Характер торговых сношений Англии с Азербайджаном во второй половине XVI и начале XVII вв // Ученые записки АГУ, 1971. №5. С.86-90; Куканова Н. Очерки по истории русско-иранских торговых отношений в XVII – первой половине XIX в.-Саранск., 1977.