

ҚОРАҚАЛПОҚ ДАВЛАТ УНИВЕРСИТЕТИ
ҲУЗУРИДАГИ ИЛМИЙ ДАРАЖАЛАР БЕРУВЧИ
PhD.03/30.12.2019.Tar.20.05 РАҚАМЛИ ИЛМИЙ КЕНГАШ

УРГАНЧ ДАВЛАТ УНИВЕРСИТЕТИ

КАРИМОВ ЯШИН АБДУШАРИБОВИЧ

МАРКАЗИЙ ОСИЁ КОММУНИКАЦИЯ ТИЗИМИДА СУВ
ЙЎЛЛАРИНИНГ ТУТГАН ЎРНИ
(ҚАДИМГИ ДАВР ВА ЎРТА АСРЛАРДА АМУДАРЁ ВА СИРДАРЁ
МИСОЛИДА)

07.00.01 – Ўзбекистон тарихи

Тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD) диссертацияси
АВТОРЕФЕРАТИ

НУКУС – 2020

УЎК: 627(5-191.2) (091)

Фалсафа доктори (PhD)диссертацияси автореферати мундарижаси
Огловление автореферата диссертации доктора философии (PhD)
Content of dissertation abstract of the doctor of philosophy (PhD)

Каримов Яшин Абдушарибович

Марказий Осиё коммуникация тизимида сув йўллари туган ўрни
(қадимги давр ва ўрта асрларда Амударё ва Сирдарё мисолида).....3

Каримов Яшин Абдушарибович

Место водных путей в системе коммуникации Центральной Азии (на
примере Амударьи и Сырдарьи в древний период и средние
века).....27

Karimov Yashin Abdusharibovich

The Role of Water Lines in the Communication System of Central Asia (in the
Examples of the Amu Darya and Syr Darya in Ancient and Middle Periods).....51

Эълон қилинган ишлар рўйхати

Список опубликованных работ

List of published works.....55

ҚОРАҚАЛПОҚ ДАВЛАТ УНИВЕРСИТЕТИ
ҲУЗУРИДАГИ ИЛМИЙ ДАРАЖАЛАР БЕРУВЧИ
PhD.03/30.12.2019.Tar.20.05 РАҚАМЛИ ИЛМИЙ КЕНГАШ

УРГАНЧ ДАВЛАТ УНИВЕРСИТЕТИ

КАРИМОВ ЯШИН АБДУШАРИБОВИЧ

МАРКАЗИЙ ОСИЁ КОММУНИКАЦИЯ ТИЗИМИДА СУВ
ЙЎЛЛАРИНИНГ ТУТГАН ЎРНИ
(ҚАДИМГИ ДАВР ВА ЎРТА АСРЛАРДА АМУДАРЁ ВА СИРДАРЁ
МИСОЛИДА)

07.00.01 – Ўзбекистон тарихи

Тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD) диссертацияси
АВТОРЕФЕРАТИ

НУКУС – 2020

КИРИШ (фалсафа доктори (PhD) диссертацияси аннотацияси)

Диссертация мавзусининг долзарблиги ва зарурияти. Бугунги кунда жаҳоннинг етакчи илмий тадқиқот институтларида сув йўллари ва улар билан боғлиқ инфратузилмалар тарихини ўрганишга жиддий эътибор берилади. Инсоният цивилизациясининг шаклланиши ер шарининг турли худудларидаги йирик дарёлар ҳавзаларида бошланган. Йирик дарёлар нафақат суғорма деҳқончилик маданияти ва илк шаҳарлар, давлатлар пайдо бўлишида, шу билан бирга нисбатан узоқ худудлар ўртасидаги турли кўринишдаги алоқаларда, аҳоли миграциясида ҳам ўта муҳим ўрин тутган. Бу жараёнлар турли даврларда босқичма-босқич давом этиб, инсоният тарихини тубдан ўзгартириб юборган ўзгаришларни келтириб чиқарди. Буюк географик кашфиётлар ва халқаро сув йўлларида кенг фойдаланишнинг бошланиши халқаро муносабатларни янги босқичга олиб чиқди, мустамлака даврининг бошланиши ва кенгайиши ҳам сув йўллари орқали амалга оширилган ҳарбий экспанциялар натижаси ўлароқ юзага келди. Шу сабабли йирик дарёлар ва денгизлар, уммонлар орқали ўтган сув йўллари бўйлаб амалга оширилган кенг кўламли алоқалар тарихини ўрганишга жаҳон тарихидаги жиддий илмий масала сифатида қаралади.

Узоқ йиллар мобайнида қуруқ ва иссиқ иқлимли Марказий Осиёга халқаро сув йўлларида узилиб қолган минтақа сифатида қаралиб, ички дарёлар орқали ўтган сув йўллари минтақанинг тарихий ривожланишида мутлақо аҳамиятсиз бўлиб келганлиги ҳақидаги ноилмий қарашлар мутлоқ тарихий ҳақиқат сифатида илгари сурилиб келинди. Лекин сўнгги йилларда олиб борилган тадқиқотлар бу масалада янги илмий қарашларни шакллантиришни тарихий зарурат сифатида кун тартибига қўймоқда. Шу сабабли ҳам Марказий Осиёнинг икки йирик трансчегаравий дарёси – Амударё ва Сирдарё сув йўлларида ҳамда Орол денгизининг минтақа коммуникация тизимида тутган аҳамиятини ёритувчи тадқиқотларга бўлган талаб сақланиб қолмоқда. Бу танланган мавзунинг долзарблигини белгиловчи асосий хусусиятдир.

Бой ва қадимий тарихга эга бўлган Ўзбекистонда ватан тарихини ўрганишга эътибор сўнгги йилларда янада кучайди. Бу соҳада қабул қилинган қатор қарор ва фармонлар тарихий маданий меросга янгича муносабатни шакллантиришда, бу борада давлат сиёсатининг устувор йўналишларини аниқлаштиришда муҳим ўрин тутмоқда. Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2017 йил 7 февралдаги Фармони асосида 2017-2021 йилларда Ўзбекистон Республикасини ривожлантиришнинг бешта устувор йўналиши бўйича Ҳаракатлар стратегияси ишлаб чиқилиб, тасдиқланди. Ҳаракатлар стратегиясининг тўртинчи йўналишида таълим, маданият, илм-фан соҳаларини ҳам ривожлантириш долзарб вазифа сифатида белгилаб берилди¹. Ўзбекистон Республикаси Президенти Шавкат Мирзиёев

¹ Ўзбекистон Республикаси Президентининг Фармони. Ўзбекистон Республикасини янада ривожлантириш бўйича Ҳаракатлар стратегияси тўғрисида. /Расмий нашр/ Ўзбекистон Республикаси Адлия вазирлиги. – Тошкент: Адолат, 2017. – 27 б.

2018 йил 28 декабрда Парламентга қилган Мурожаатномасида ҳам тарих, тарихий меросга муносабат масаласига эътибор қаратиб, “Олдимизга қўйган улкан вазифаларни амалга оширишда биз учун куч-қудрат манбаи бўладиган миллий ғояни ривожлантиришимиз зарур. Хусусан, миллий ўзликчимизни англаш, ватанчимизнинг қадимий ва бой тарихини ўрганиш, бу борада илмий тадқиқот ишларини кучайтириш, гуманитар соҳа олимларини ҳар томонлама қўллаб-қувватлашимиз лозим. Ўтмишга берилган баҳо, албатта, холисона, энг муҳими, турли мафкуравий қарашлардан холи бўлиши зарур”², дея таъкидлади. Минтақа ҳудудида Амударё ва Сирдарё каби серсув дарёлар ва уларнинг ирмоқлари (Зарафшон, Вахш, Сурхондарё, Оҳангарон, Чирчиқ ва бошқалар) ҳавзалари қадимги аجدодларимиз томонидан яшаш учун босқичма-босқич ўзлаштирилиб борилган. Бу жараён сув йўлларида фойдаланишнинг кенгайиши ва унинг алоқа-коммуникация тизимидаги аҳамиятини ошиб боришига олиб келди. Сув йўлларининг ўзлаштирилиши минтақада кемачиликнинг пайдо бўлиши ва босқичма-босқич ривожланиб бориши билан узвий боғлиқликда кечган. Бу жараёнларни илмий таҳлил қилиш Марказий Осиё коммуникация тизими тарихи билан боғлиқ кўпгина масалаларга ойдинлик киритади. Бу мазкур мавзунинг долзарб илмий масалалардан бири эканлигини кўрсатувчи муҳим хусусиятдир.

Бугунги кунда сайёрамизда иқлимнинг исиши глобал муаммолардан бири бўлиб, бу жараёнда Марказий Осиёнинг трансчегаравий дарёлардан фойдаланиш масаласи янада долзарб ва ўз ечимини кутаётган муаммолардан бири бўлиб қолмоқда. Ўзбекистон ҳукумати сўнгги йилларда бу муаммо ечимига йўналтирилган бир қатор асосли қарашларни илгари суриб келмоқда. Биз ўрганаётган илмий мавзу ҳам минтақада трансчегаравий дарёлардан фойдаланиш бўйича тўпланган асрий тажрибаларни юзага чиқаришга хизмат қилади. Бу ҳам диссертация мавзусининг долзарблиги ва заруратини кўрсатувчи муҳим хусусиятдир.

Тадқиқотнинг республика фан ва технологиялари ривожланишининг устувор йўналишларига мослиги. Ушбу тадқиқот республика фан ва технологиялар ривожланишининг I. “Демократик ва ҳуқуқий жамиятни маънавий-ахлоқий ва маданий ривожлантириш, инновацион иқтисодиётни шакллантириш” дастурининг устувор йўналиши доирасида бажарилган.

Муаммонинг ўрганилганлик даражаси. Бу масала диссертациянинг биринчи бобида махсус кўриб ўтилган. Шу боис, бу муаммога тўхталиб ўтирмасдан қисқача шуни қайд қилиб ўтиш мумкинки, танланган мавзуга тегишли айрим масалаларни ўрганиш XIX асрдан бошланди ва ҳозиргача давом этмоқда. Шунга қарамасдан Марказий Осиёнинг сув йўлларини минтақа коммуникация тизимининг таркибий қисми сифатида ўрганиш, қадимги давр ва ўрта асрларда сув транспорт воситаларидан фойдаланиш, сув йўллари бўйидаги муҳим кечувлар, кемалар тўхтайдиган бандаргоҳлар, кечувларни назорат қиладиган қалъалар қуриш ва таъмирлаш масалалари,

² Ўзбекистон Республикаси Президентининг Олий Мажлисга Мурожаатномаси // “Халқ сўзи”, 2018 йил 29 декабрь.

понтон (боғлама) кўприклар барпо этиш ва улардан фойдаланиш, сув йўлларида юк ташиш, йўловчиларга турли хизматлар кўрсатиш тарихи билан боғлиқ муаммолар етарлича ўрганилмади.

Тадқиқотнинг диссертация бажарилган олий таълим муассасасининг илмий тадқиқот ишлари режалари билан боғлиқлиги. Диссертация тадқиқоти Урганч давлат университети илмий тадқиқот ишлари режаси ҳамда Мирзо Улуғбек номидаги Ўзбекистон миллий университети Тарих факультетида 2017-2020 йилларга мўлжалланган ОТ-Ф-1-109. “Ўзбекистонда ер-сув муносабатлари тарихидан: (қадимги даврдан ҳозирги кунгача)” мавзусидаги илмий-амалий тадқиқот дастури доирасида бажарилган.

Тадқиқотнинг мақсади: Амударё ва Сирдарё сув йўлларининг минтақа коммуникация тизимида тутган ўрнини тарихий аспектда ёритиб беришдан иборат.

Тадқиқотнинг вазифалари:

Марказий Осиёда ўзаро алоқалар, маҳсулот алмашуви ва савдо-сотиққа хизмат қилган коммуникация тизимининг шаклланиши ва ривожланиши масалаларини тарихий-географик жиҳатдан ўрганиш;

Амударё, Сирдарё ва Орол денгизида сув йўлларидан фойдаланишнинг қадимги давр ва ўрта асрлардаги муҳим босқичларини аниқлаштириш, уларнинг минтақадаги ижтимоий-иқтисодий ва маданий алоқаларда тутган ўрнини тадқиқ этиш;

минтақада сув транспорти воситаларидан фойдаланиш бошланган тарихий даврни аниқлаштириш, унинг ривожланиш босқичларини кўриб чиқиш, бу масалалар бўйича маълумотларни тизимлаштириш;

Амударё ва Сирдарёдаги кечувлар ва улардан фойдаланиш, боғлама (понтон) кўприклар қуриш, сув йўллари билан боғлиқ ҳолда бандаргоҳлар ва қалъалар барпо этиш масалаларини илмий таҳлил этиш;

Амударёнинг Сарикамиш кўли ва Ўзбой ўзани орқали Каспийга кўйилиши масаласидаги илмий қарашларни ўрганиш;

сув йўллари тизими билан боғлиқ тарихий жараёнларни археологик ва ёзма манбалар ҳамда янги илмий адабиётлар маълумотлари асосида қиёсий таҳлил қилиш ва натижаларни фанга жорий этиш.

Тадқиқотнинг объекти сифатида қадимги давр ва ўрта асрларда Марказий Осиё коммуникация тизимидаги Амударё ва Сирдарё сув йўллари белгиланган.

Тадқиқотнинг предмети Амударё ва Сирдарёда кемачилик, маҳсулот ташиш, трансминтақавий аҳамиятга эга кечувлар фаолияти, кўприклар қурилиши ҳамда сув йўлларининг минтақанинг сиёсий ва иқтисодий ҳаётида тутган аҳамиятини ўрганиш ташкил этади.

Тадқиқот усуллари. Тадқиқотни амалга оширишда тарихий тадқиқотнинг холислик, тарихийлик, даврий ва худудий-географик қиёсий таҳлил, илмий изчиллик усуллари билан фойдаланилди.

Тадқиқотнинг илмий янгилиги қуйидагилардан иборат:

Амударё ва Сирдарё сув йўли ва Орол денгизидан фойдаланишнинг шаклланиши ва ривожланишининг тарихий босқичлари аниқланиб, минтақадаги сиёсий-иқтисодий муносабатларда тутган ўрни, маҳсулот алмашиш, савдо-сотик ва транзит алоқаларга хизмат қилганлиги очиб берилган;

Амударё ва Сирдарёдаги боғлама (понтон) кўприклар, кечувлар минтақадаги қуруқлик ва сув йўлларининг ўзаро кесишган ҳудудларини боғловчи восита сифатида муҳим вазифани бажаргани, шу асосда дарёлар қарвон йўллари учун тўсиқ эмас, балки ёрдамчи йўналиш бўлганлиги кўрсатиб берилган;

Амударё ва Сирдарёда муҳим кечувлар бўйида жойлашган қалъаларда сув йўллари билан боғлиқ инфратузилмалар шаклланишининг стратегик аҳамияти ёритилиб, уларнинг сув йўли ва кечувлардан фойдаланувчи давлат хизматчилари, элчилар, савдо қарвонлари, йўловчиларга хизмат кўрсатишни ташкил этиш, бошқариш ва назорат қилиш вазифасини бажаргани ёритиб берилган;

Қадимги давр ва ўрта асрларда Амударё ва Сирдарё ҳамда Орол денгизидан сув транспорти воситаларидан фойдаланиш тарихи ёзма манбалар ва тадқиқотлардаги мазкур масалага оид маълумотлар асосида очиб берилган, кемалардан ҳарбий-стратегик вазиятларда фойдаланиш, қайиқ ва кемаларнинг маҳсулотларни узоқ манзилларга тез ва камҳарж етказиб беришда, дарё ва кечувларда хизмат кўрсатиш тизимда тутган аҳамияти очиб берилган.

Тадқиқотнинг амалий натижалари қуйидагилардан иборат:

Қадимги давр ва ўрта асрларда Марказий Осиёда сув йўллари билан боғлиқ маълумотлар тўпланиб, тизимли таҳлил қилиб чиқилган ва шу асосда Амударё ва Сирдарё сув йўли, улар билан боғлиқ инфратузилмаларнинг минтақа тарихида тутган ўрни кўрсатиб берилган.

Тадқиқот жараёнида қўлга киритилган маълумотлар асосида Орол денгизи, Амударё, Сирдарё ва уларнинг йирик ирмоқларининг минтақа коммуникация тизимида, минтақавий савдо-иқтисодий алоқаларда тутган ўрни, ҳарбий-сиёсий жараёнлардаги аҳамияти асосланиб, тегишли илмий хулосалар ишлаб чиқилди ҳамда улардан илмий тадқиқотларда, ўқув жараёнида фойдаланиш бўйича амалий ва назарий аҳамиятга эга илмий қарашлар илгари сурилган.

Тадқиқот натижаларининг ишончлилиги. Тадқиқотда жаҳон тарих фанида эътироф этилган илмий ёндошув ва усуллардан фойдаланилгани, ёзма манбалар ва илмий адабиётлар маълумотларидан, археологик тадқиқотлар натижаларидан қиёсий-тарихий ва танқидий фойдаланилгани, қўлга киритилган натижалар, асосли хулосалар, ишлаб чиқилган таклиф ва тавсияларнинг амалиётга жорий этилгани, олинган натижаларнинг ваколатли тузилмалар томонидан тасдиқлангани билан изоҳланади.

Тадқиқот натижаларининг илмий-амалий аҳамияти. Тадқиқот натижаларининг илмий аҳамияти Ўрта Осиёда сув йўлларидан фойдаланиш, кемачилик тарихи, кечувлар ва сув йўллари билан боғлиқ иншоотлар,

инфратузилмалар, сув йўлларининг минтақавий иқтисодий алоқаларда тутган ўрнини белгиловчи тарихий хулосалар билан белгиланади.

Диссертация натижаларининг амалий аҳамияти шундаки, ундан олий ўқув юртлари талабаларига “Ўзбекистон тарихи”, “Марказий Осиё тарихи” фанларидан маърузалар ўқиш жараёнида, сув йўллари тарихи бўйича махсус курслар ташкил қилишда, Ўзбекистон тарихининг тегишли бўлимлари, дарсликлар ва ўқув қўлланмалари ёзишда фойдаланиш мумкин.

Тадқиқот натижаларининг жорий қилиниши. Марказий Осиё коммуникация тизимида сув йўлларининг тутган ўрнини ёритиш жараёнида эришилган натижалар асосида:

Ўзбекистон Республикаси Фанлар академиясининг минтақавий бўлими – Хоразм Маъмун академиясида 2012-2016 йилларда бажарилган “Хоразм тарихи (I жилд энг қадимги даврлардан V асргача. II жилд. V-XIV асргача)” мавзусидаги фундаментал лойиҳада Марказий Осиёда ўзаро алоқа, махсулот алмашинуви ва савдо-сотиққа хизмат қилган сув йўлларининг минтақа коммуникация тизимида, минтақадаги ижтимоий-сиёсий, иқтисодий ва маданий ҳаётида тутган ўрнини тадқиқ этишда фойдаланилган (Ўзбекистон Республикаси Фанлар академияси 14.03.2019 № 3\1255-733 маълумотномаси). Олинган натижалар Марказий Осиёнинг турли ҳудудлари ва давлатлари ўртасидаги ижтимоий-сиёсий ва иқтисодий алоқаларни амалга оширишда сув йўлларининг тутган ўрнини кўрсатувчи ёрдамчи маълумот сифатида фойдаланишга имкон берган;

илмий иш материалларидан Хива “Ичанқалъа” музей кўриқхонасида “Қадимги Хоразм” экспозициясининг савдо алоқалари бўлими фондини, музей экспозициясини бойитишда фойдаланилмоқда. Бу материаллар туризм ривожига, сайёҳларнинг қадимги давр ва ўрта асрларда Марказий Осиё коммуникация тизимида сув йўлларининг тутган ўрни ва аҳамияти ҳақида қарашларини кенгайтиришга хизмат қилмоқда (Ўзбекистон Республикаси Маданият Вазирлигининг 07.08.2019 йил № 01-12-10-4024 маълумотномаси). Тадқиқот материаллари музей экспозициясининг кенгайтириши, қизиқарли ва таъсирчан бўлишида муҳим аҳамият касб этган;

Ўзбекистон миллий телерадиокомпанияси “O‘zbekiston tarixi” телеканалда диссертация илмий натижаларидан айрим кўрсатувлар сценарийлари тайёрланди. Хусусан 2020 йил 10 январда эфирга узатилган “Тақдимот” кўрсатувида диссертант иштирок этиб, илмий тадқиқот иши бўйича қўлга киритилган илмий-назарий хулосаларни баён этди (“O‘zbekiston” телерадиоканалининг 2020 йил 10 январдаги 02-40-89-сон маълумотномаси). Тадқиқот натижалари Марказий Осиё коммуникация тизимида сув йўлларининг тутган ўрни ва аҳамияти ҳақида “O‘zbekiston tarixi” телеканалда туркум телекўрсатувларни тайёрлашда муҳим манба бўлиб хизмат қилади.

Тадқиқот натижаларининг апробацияси. Тадқиқот натижалари 3 та халқаро ва 3 та республика илмий-амалий конференцияларида апробациядан ўтган.

Тадқиқот натижаларининг эълон қилиниши. Диссертация мавзуси бўйича жами 8 та илмий иш, жумладан, Ўзбекистон Республикаси ОАК томонидан докторлик диссертациялари асосий натижаларини чоп этиш тавсия этилган илмий нашрларда 8 та мақола – 7 таси республика ва 1 таси чет эл журналларида нашр қилинган.

Диссертациянинг тузилиши ва ҳажми. Диссертация кириш, учта боб, хулоса, фойдаланилган манба ва адабиётлар рўйхатидан ташкил топган. Ишда мавзуга тегишли иловалар берилган. Диссертациянинг тадқиқот қисми 149 бетдан иборат.

ДИССЕРТАЦИЯНИНГ АСОСИЙ МАЗМУНИ

Кириш қисмида диссертация мавзусининг долзарблиги ва зарурати асосланган, тадқиқотнинг мақсад ва вазибалари, объект ва предмети белгиланган. Ишнинг фан ва технологиялар тараққиётининг устувор йўналишларига мослиги, илмий янгилиги, амалий натижалари кўрсатиб берилган. Тадқиқот натижаларининг ишончилиги, аҳамияти ва амалиётга жорий этилиши, апробацияси бўйича маълумотлар келтирилган.

Диссертациянинг биринчи боби **“Марказий Осиё коммуникация тизими, манбашунослик ва тарихшунослиги тавсифи”**, деб номланиб, учта бўлимдан ташкил топган. Бобнинг биринчи бўлимда мавзунинг манбашунослик асослари ёритиб берилган. Тадқиқотнинг манбавий асосларини “Авесто”, қадимги форс битиклари маълумотлари, қадимги даврда юнон, рим, форс, хитой, византия, ўрта асрларда форс, араб, туркий ва европа тилларида яратилган ёзма манбалар ва илмий адабиётлар маълумотлари, қадимий хариталар ва архив ҳужжатлари ташкил этади.

Диссертацияда ёзма манбалар даврий ва ҳудудий жиҳатдан даврлаштириб чиқилди. Мавзуга тегишли маълумотлар мавжуд энг қадимги ёзма манбалар ичида “Авесто”³, юнон рим муаллифлари асарлари⁴ ҳамда қадимги Хитой манбалари⁵ муҳим ўрин тутди. Уларда Амударё, Сирдарё, Зарафшон дарёси ва бошқа дарёлар ҳовзаларидаги шаҳарлар ва қалъалар, кечувлар, йирик дарёларда кемачилик тўғрисида маълумотлар мавжуд.

Илк ўрта асрларга мансуб “Бей-ши”, “Суй-шу”, “Тан-шу” ва бошқа хитой манбаларида Амударё (Гуй-шуй), Зарафшон (Нами), Сирдарё (Июша),

³ Авесто / Аскар Махкам таржимаси. – Тошкент: Шарқ, 2001. – 383 б.

⁴ Геродот. История. В девяти книгах / Пер. с греческого и коммент. Г.А. Стратановского. – М.: ОЛМА-ПРЕСС Инвест, 2004. – 639 с.; Арриан. Поход Александра / Перевел с греческого М.Л. Сергеевко. – М. –Л., 1962. – 382 с.; Квинт Курций Руф. История Александра Македонского / Пер. и примеч. В.С.Соколова. – М.: Наука, 1963. – 477 с.; Клавдий Птолемей. Географическое руководство / Латышев В.В. Известия древних писателей о Скифии и Кавказе. Ч. 1. Греческие писатели // Вестник древней истории. – М.: 1948. № 2. – С. 458-484; Страбон. География в семнадцати книгах / Пер. с греч., вступ. статья и комм. Г.А. Стратановского. – М.: ОЛМА-ПРЕСС Инвест, 2004. – 639 с.

⁵ Бичурин Н.Я. (Иакинф). Собрание сведений о народах, обитавших в Средней Азии в древние времена. В трех частях. – Алматы: ТОО “Жалын Баспасы”, 1998. Ч. II. – С. 145-348; Хўжаев А. Фарғона тарихига оид маълумотлар (Қадимий ва илк ўрта аср Хитой манбаларидан таржималар ва уларга шарҳлар) – Тошкент, 2013; Ўша муаллиф. Марказий Осиё халқлари тарихига оид маълумотлар (Қадимий ҳамда илк ўрта аср Хитой манбаларидан таржима ва тадқиқотлар). – Тошкент, 2015.

Қашқадарё (Думо), Қорадарё (Уху), Суйе (Чирчиқ) ва бошқа дарёларга, Орол ва Каспий денгизларига оид маълумотлар бор⁶.

Мавзуни ёритишда IX-XIII аср бошларига оид маҳаллий ва араб-форс манбалари, Мўғуллар ҳукмронлиги, Амир Темур ва темурийлар ҳамда Ўзбек хонликлари даврида яратилган манбалардаги маълумотлар муҳим ўрин тутди. Уларда Амударё ва Сирдарёда кемачилик, муҳим кечувлар ва улар ёнида жойлашган қалъа ва бандаргоҳлар фаолиятига оид маълумотлар мавжуд.

Ўрта асрлар даврида Европа тилларида ёзилган манбалар маълумотлари мавзу манбашунослигини бойитишда муҳим ўрин тутди. Диссертацияда Марказий Осиёга бевосита ташриф буюрган Пано Карпини ва Вильгельм Рубрук⁷, Марко Поло⁸, Иоганн Шельтбергер⁹, Руи Гонсалес де Клавихо¹⁰ ва бошқаларнинг асарларига мурожаат қилинди. XVI-XIX асрнинг биринчи ярмига оид хориж манбалари ичида А.Женкинсон (XVI аср)¹¹, Т. Бурнашев (XVII аср)¹² ва бошқаларнинг асарлари, шунингдек 1627 йилда яратилган “Книга большому чертежу” номли географик асар¹³ муҳим ўрин тутди. Уларда Каспий ва Орол денгизлари, Амударё ва Сирдарё ҳақида муҳим маълумотлар келтирилиб ўтилган.

XIX асрнинг биринчи ярмига келиб, Россия ҳукмрон доиралари Туркистон ўлкасининг коммуникация тизимини, хусусан унинг муҳим таркибий қисми бўлган сув йўллариини изчил ўрганишни бошлади. Бу даврда ёзилган асарларда ҳам мавзуга тегишли маълумотлар учрайди.

Шу тариқа, Марказий Осиё коммуникация тизими, унинг муҳим таркибий қисми бўлган сув йўларига оид маълумотлар турли даврларда яратилган кўп сонли манбаларда ўз аксини топган. Улар ўрганилаётган масаланинг ўзига хос қирраларини, сув йўллари билан боғлиқ инфратузилмаларни, уларнинг минтақа коммуникация тизимидаги аҳамиятини англашда муҳим ўрин тутди.

Бу бобнинг иккинчи бўлимида мавзу тарихшунослиги ёритиб берилди. Марказий Осиёдаги қадимги давр ва ўрта асрлар сув йўллариини, бу ўзига хос коммуникация тизимининг минтақанинг ҳарбий-сиёсий, иқтисодий ва маданий алоқалари ривожда тутган ўрни масалаларини ўрганиш асосан XIX

⁶ Бичурин Н.Я. (Иакинф). Собрание сведений о народах, ... – Б. 153-155, 188-189, 192, 281-282, 284-285, 291-292, 296-298, 322, 325-326, 328-329.

⁷ Путешествия Пано Карпини и Вильгельма Рубрика // Введение, перевод и примечание А.И.Малиена. – М.: Географиздат, 1957. – 197 с.

⁸ Марко Поло. Книга о разнообразии мира / Перевод И.Минаева. – М.: ЭКСМО, 2005. – 480 с.

⁹{Шильтбергер И}. Путешествия Иоганна Шильтбергера по Европе, Азии и Африке (с 1394 по 1427 г.) / Перевел с немецкого и снабдил примечаниями Ф. Брун. – Ташкент: Шарк, 1997. – 240 с.

¹⁰ Руи Гонсалес де Клавихо. Самарқандга Амир Темур саройига саёхат кундалиги (403-1406 йиллар) / Рус тилидан О.Тоғаев таржимаси. – Тошкент: «O'ZBEKISTON» NMIU, 2010.

¹¹ Дженкинсон А. Путешествие в Среднюю Азию. 1558-1560 гг. /Перевод с английского Ю.В. Готье // Английские путешественники в Московском государстве в XVI в.–Л.: Полиграфкнига, 1937. – С. 167-192

¹² Путешествие Т.С. Бурнашева от Сибирской линии до города Бухары в 1794 г. и обратно в 1795 г. Изложено Г. Спасским // Сибирский вестник, 1818. – № 3. – С. 72-89.

¹³ Книга большому чертежу или древняя карта Россіскаго государства, поновленная въ розрядъ и списанная въ книгу 1627 году. Изданиіевторое. – Санктпетербургъ: въ типографіи ИМПЕРАТОРСКОЙ Россійской Академіи, 1838. – 261 с.

асрда бошланди ва ҳозиргача давом этмоқда. Тадқиқотларнинг хусусиятидан ва нашр қилиниши даражасидан келиб чиқиб, мавзунинг ўрганилишини куйидаги даврларга бўлиб чиқилди: 1) XIX асрнинг охири – XX аср бошлари; 2) XX асрнинг 20-80-йиллари; 3) Мустақиллик даврида мавзунинг ўрганилиши; 4) Хориж тарихшунослигида муаммонинг талқини.

XIX аср охири-XX аср бошларида рус мустамлака маъмурияти минтақанининг ҳарбий-стратегик аҳамиятга эга бўлган транзит алоқа йўллари тизимини, хусусан Орол денгизи, Амударё ва Сирдаё ҳамда уларнинг йирик ирмоқларидаги сув йўллари, дарё кечувлари ва бошқа тегишли масалаларни батафсил ўрганишга киришди. Натижада минтақанинг сув йўллари бағишланган махсус тадқиқотлар, минтақадаги дарёлар ва улардан фойдаланиш масаласига бағишланган асарлар яратилди¹⁴.

Мавзу тарихшунослигининг кейинги даври XX асрнинг 20-80-йилларига тўғри келади. Советлар ҳукмронлиги даврида биз тадқиқ қилаётган илмий масалага тегишли махсус тадқиқотлар кам олиб борилган бўлсада, бир қанча аҳамиятли ишлар яратилди. Улар ичида В.В. Бартольд, С.П. Толстов ва бошқа тадқиқотчиларнинг асарлари¹⁵ ва ҳамкорликда яратилган илмий тадқиқотларни¹⁶ алоҳида қайд қилиб ўтиш мумкин. Марказий Осиёнинг сув йўллари масаласига оид айрим маълумотлар 90-йиллар бошларида чоп этилган ишларда, халқаро ва республика миқёсдаги илмий анжуманлар материалларида, илмий тўпламларда ўз аксини топган¹⁷.

Мустақиллик даврида Амударё ва Сирдарё сув йўллари, кечувлар ва улар бўйида жойлашган қалъалар, кемачилик тарихи билан боғлиқ масалаларни ёритишга хизмат қилган илмий асарлар нашр этилди. Биз

¹⁴ Быков А. Очерк переправ через реку Амударья. – Ташкент, 1879. Вып. V. – С. 77-328; Грулев М.В. Амударья. (Очерк среднего течения). – Ташкент: 1900. – 92 с.; 4 л карта, план; {Хорошхин А.П.} Сборник статей, касающихся до Туркестанского края А.П. Хорошхина. – СПб.: Типография А. Траншеля, 1876. – 520 с.; Миддендорф А.Ф. Очерки Ферганской долины (с приложением «Химических исследований почв и воды» К. Шмита) / Пер. с немецкого. В.И. Ковалевского. – СПб., 1882. – 614 с; Васильев. Маршрутное описание дороги отъ Келифа до Патга-Киссара // СМА. – СПб.: Военная типография, 1894. Вып. LVII. – С. 403-405; Галкин. Маршрутное описание дорог пролегающих по долине правого берега реки Сурхана // Сборник географических, топографических и статистических материалов по Азии. – СПб., 1894. Вып. 57. – С. 392.

¹⁵ Бартольд В.В. Сведения об Аральском море и низовьях Аму-дарьи с древнейших времен до XVI века / Соч. в 9 томах. – М.: Наука, 1965. Т. III. –С. 15-94; Толстов С.П. Работы Хорезмской археолого-этнографической экспедиции в 1954-1956 гг. // Полевые исследования Хорезмской экспедиции в 1954-1956 гг. Материалы Хорезмской экспедиции. – М.: АН СССР, 1959. Вып. 1. – С. 3-38; Кесь А.С. Русло узбой и его генезис // ТИГ АН СССР. Вып. 30. – М.-Л., 1939. – С. 145-158; Он же. Аральское море в голоцене // Этнография и археология Средней Азии. –М.: Наука, 1979; Ртвеладзе Э.В. К локализации “греческой” переправы на Оксе // Вестник древней истории. – М., 1977. – № 4. – С. 182-188; Итина М.И. Археологические памятники на древних торговых путях вдоль берегов Амударьи // Древности Южного Хорезма. Труды Хорезмской археолого-этнографической экспедиции (Кейинги бетларда ТХАЭЭ). – М.: Наука, 1991. Т. XVI. – С. 7-32; Вайнберг Б.И., Юсупов Х.Ю. Культурный комплекс древних скотоводов на Узбое // Культурные связи народов Средней Азии и Кавказа. Древность и средневековье. –М., 1990. – С. 30-40.

¹⁶ Низовья Амударьи, Сарикамыш, Узбой. История формирования и заселение // Материалы Хорезмской экспедиции. –М., 1960. Вып. 3; Новые сведения о древних кочевниках Узбоя // Новые археологические открытия в Туркменистане. –Ашхабад, 1982.

¹⁷ Формирование и развитие трасс Великого шелкового пути в Центральной Азии в древности и средневековье: Тезисы докладов международного семинара ЮНЕСКО. Самарканд, 1-6 октября 1990 г. – Ташкент: Фан, 1990; На Среднеазиатских трассах Великого шелкового пути. Очерки истории и культуры. – Ташкент: Фан, 1990; Культурные связи народов Средней Азии и Кавказа. Древность и средневековье. – М.: Наука, 1990.

ўрганаётган мавзунинг айрим жиҳатлари Э.В. Ртвеладзенинг йирик монографик асарларида ёритиб ўтилган¹⁸.

Марказий Осиё коммуникация тизими тарихи, унда сув йўлларининг тутган ўрни масаласи Ў.М. Мавланов томонидан олиб борилган тадқиқотларда ҳам ўз аксини топди. Бу тадқиқотчининг йирик монографик асарида минтақанинг қадимги давр ва ўрта асрлардаги алоқа савдо йўллари тизими тарихи, минтақанинг йирик дарёлари орқали ўтган сув йўлларида кемачилик тарихи, кечувлари фаолияти билан боғлиқ бир қатор маълумотлар келтириб ўтилган¹⁹.

Амударё ва Орол денгизининг минтақа коммуникация тизимида тутган ўрни ёритиб ўтилган асарлар ичида муаллифлар жамоаси томонидан тайёрланган “История цивилизации Хорезма” монографиясини алоҳида қайд этиб ўтиш керак. Унда биз тадқиқ этаётган мавзуга тегишли қимматли маълумотлар келтириб ўтилган²⁰.

Биз ўрганаётган мавзунинг айрим жиҳатлари бошқа бир қатор олимларнинг турли илмий журналларда ва илмий тўпламларда нашр этилган мақолаларида²¹ ҳам қисман ўз аксини топган.

Ўзбекистонда ва хорижда ўтказилган халқаро миқёсдаги илмий анжуманларда²² ҳам Амударё сув йўли билан боғлиқ маълумотлар келтириб ўтилган. Лекин бу йўналишдаги ишлар кам сонли бўлиб, уларда ушбу масаланинг фақатгина умумий жиҳатлари ёритилган холос.

Мавзунинг хориж тарихшунослиги унча бой эмас. Марказий Осиёнинг сув йўллари ҳақидаги илмий маълумотлар дастлаб XIX асрда минтақага турли мақсадларда ташриф буюрган хорижлик сайёҳлар асарларида пайдо

¹⁸ Ртвеладзе Э.В. Великий шелковый путь. – Ташкент: “Ўзбекистон миллий энциклопедияси” Давлат илмий нашриёти, 1999; Ўша муаллиф. Цивилизации, государства, культуры Центральной Азии. – Ташкент: УМЭД, 2005. – С. 240-249.

¹⁹ Мавлонов Ў. Марказий Осиёнинг қадимги йўллари: шаклланиши ва ривожланиш босқичлари. – Тошкент: Академия, 2008. – Б. 216-250.

²⁰ Кдырнязов М. и другие. История цивилизации Хорезма. – Нукус: Qaraqalpakstan. 2017. -286 с.

²¹ Ягодин В.Н. Древние кочевники Арало-Каспия на Великом шелковом пути // Вестник Каракалпакского Отделения АН РУз. –Нукус, 1994. – № 2. – С. 99-106; Анарбаев А.Великий шелковый путь и путешествие Сюань Цзяня в Среднюю Азию // ОНУ. – Тошкент, 1999. – № 5-6. – С. 67-70; Ртвеладзе Э.В. Переправы и дороги Бактрии // Эхо истории. – Ташкент, 2003. – № 3-4. – С. 20-27; Камолиддин Ш. Древние гидротопонимы Средней Азии // Мозийдан садо. – Тошкент, 2006. – № 2 (30). – С. 44-48; Свечков Л.М. Сырдарьинская степь: пути и переправы // Трансоксиана – Мавераннахр. – Ташкент: Изд. Журнала SAN’AT, 2007. – С. 185-193; Мавлонов Ў. Ўрта Осиёнинг қадимги алоқа-савдо муносабатларида сув йўлларининг тутган ўрни // Ўзбекистонда ижтимоий фанлар. – Тошкент, 2007. – № 2-3. – Б. 83-93; Сафаров Т. Амударёда кемачилик ва юк ташиш // Жамият ва бошқарув. – Тошкент, 2008. – № 2. – 117-119

²² Великий шелковый путь. Культура и традиции. Прошлое и настоящее: Материалы научно-теоритической конференции. – Ташкент, 2006; Сулейманов Р. К интерпретации живописи северной стены дворца Самарканда VII века // Роль города Самарканда в истории мирового культурного развития: Материалы Международного научного симпозиума, посвященного 2750-летию юбилею города Самарканда. – Ташкент-Самарканд: Фан, 2007. – С. 213-216; Абдуллаев Т. Водные пути и транспорт в древнем и средневековом Хорезме (письменные источники) // Приаралье на перекрестки культур: Тезисы докладов Международного симпозиума и второго полевого семинара “Археология древнего Ташкырманского оазиса”. – Нукус, 2007. – С.10-11; Алимова Д., Ртвеладзе Э., Абдурашулов У. Средняя Азия – Закавказье – Рим: О значении водного пути по Амударье через Каспийское море в Закавказье // «Дорога Страбона» как часть Великого шелкового пути: Материалы международной конференции. Боку, 28–29 ноября 2008 г. – Самарканд–Ташкент, 2009. С. 9–13; Наджафова И. О роли Каспия в международной торговле // «Дорога Страбона» как часть Великого шелкового пути: Материалы международной конференции. Боку, 28–29 ноября 2008 г. – Самарканд–Ташкент, 2009. – С. 80-85.

бўлди. Улар ичида 1812-13 йилларда Ҳиндистондан Қашқар орқали минтақага келган Мир Иззатулло²³, 1831-33 йилларда Бухоро амирлигига келган Буюк Британиянинг Ҳиндистондаги “Ост Индия” компанияси зобити А. Бернс²⁴ ҳамда машҳур можор сайёҳи А.Вамбери²⁵ асарлари муҳим ўрин тутади. Уларда минтақанинг дарёлари, кечувлар ва сув транспорти воситалари ҳақида муҳим маълумотлар келтирилади.

Умуман олганда, Марказий Осиёнинг сув йўллари, унинг минтақа коммуникация тизимида тутган ўрни, қадимги давр ва ўрта асрларда кемачилик, сув йўллари бўйидаги муҳим кечувларда кемалар тўхтайдиган бандаргоҳлар, кечувларни назорат қиладиган қалъалар қуриш ва таъмирлаш масалалари, понтон (боғлама) кўприклар барпо этиш ва улардан фойдаланиш, сув йўлларида юк ташиш, йўловчиларга турли хизматлар кўрсатиш тарихи билан боғлиқ муаммолар етарлича ўрганилмади.

Бу бобнинг учинчи бўлимида минтақа коммуникация тизимининг муҳим таркибий қисми бўлган карвон йўллари йўналишлари, уларнинг шаклланиши ва ривожланиш асослари тарихий-географик жиҳатдан таҳлил қилиб чиқилган. Марказий Осиёнинг илк алоқа йўллари йўналишлари тош давридаёқ шаклланиб, кейинги тарихий даврларда ижтимоий-иқтисодий ва маданий ҳаёт эҳтиёжлари сабаб минтақанинг турли ҳудудлари ўртасида доимий алоқалар юзага келди ва босқичма-босқич ривожланиб, кенгайиб борди. Қуруқ ва иссиқ иқлимли Марказий Осиёда карвон йўллари минтақа коммуникация тизимининг асосий бўғинини ташкил этиб, ички ва ташқи алоқаларда муҳим ўрин тутиб келган.

Шуниси эътиборлики, қадимги давр ва ўрта асрларда Марказий Осиё минтақасидаги карвон йўллари Амударё, Сирдарё ва бошқа йирик дарёлар ҳавзаларида жойлашган шаҳарлар, қалъалар ва бошқа аҳоли пунктлари орқали ўтган, дарё кечувларидан кесиб ўтган. Бу карвон йўллари ва сув йўлларини ягона коммуникация тизими тарзда кўришга имкон берувчи муҳим хусусиятдир.

Диссертациянинг иккинчи боби **“Амударё ва Сирдарё сув йўли: йўналишлари, инфратузилмалар, кемачилик ривожини”** деб номланиб, урта бўлимдан ташкил топган. Бобнинг биринчи бўлимда Помир тоғларидан бошланиб, ўз оқими давомида кўплаб дарёларни ўзига қўшиб олган Амударё сув йўли йўналишларига, ирмоқларига тарихий-географик жиҳатдан шарҳ

²³ Қаранг: Соколов Ю.А. Бухара, Самарканд, Келиф в 1813 году. Публикации отрывка из “Путешествие Мир Иззат Уллы в Среднюю Азию в 1812-1813 годах” // Труды САГУ. – Ташкент: 1957. Вып. ХС. – С. 198-214; Аминов Б. Труд Мира Иззатуллы “Масир-и Бухоро” как важный источник по истории Средней Азии начала XIX в. // Великий шелковый путь. Культура и традиции. Прошлое и настоящее: Материалы научно-теоретической конференции. – Ташкент: Б.и., 2006. – С. 112-115; Мавлонов Ў., Аминов Б. Мир Иззатулло ва унинг Ўрта Осиёга саёҳати // Жамият ва бошқарув. – Тошкент, 2006. – № 4. – Б. 20-22.

²⁴ Борнс А. Путешествие в Бухару: рассказ о плавании по Инду от моря до Лагара с подарками Великобританского короля и отчет о путешествии из Индии в Кабул, Татарию, Персию, предпринятом по предписанию Высшего правительства Индии в 1831, 1832 и 1833 годах лейтенантом Ост-Индийской компанейской службы Александром Борнсом, членом королевского общества / Перевел с английского Георг Минь. Ч.2.–М.: Издание П.В.Голубкова, 1848; Ч 3. – М.: Издание П.В. Голубкова, 1849.

²⁵ Вамбери А. Путешествие по Средней Азии из Тегерана через Туркменскую пустыню по восточному берегу Каспийского моря в Хиву, Бухару и Самаркандь, предпринятое в 1863 году сь научною целью, по поручению Венгерской Академии вь Пешть, членомъ ея А. Вамбери. – М.: Изд-во А.М. Мамонтова, 1867.

берилиб, Амударёнинг қадимги давр ва ўрта асрлардаги номларининг келиб чиқиши билан боғлиқ илмий қарашлар таҳлил қилинди. Айрим мутахассислар фикрича, Аму (Амул) мил. авв. II минг йилликда Марказий Осиёда бошқа тил гуруҳлари қаторида кенг тарқалган Енисей-Кет тилларидан олинган бўлиб, «Она сув» маъноси билан боғлиқ²⁶. Қадимги турклар бу дарёни, барча йирик дарёлар каби Укуз деб, юнонлар эса бу номни ўз талаффузларига мослаб Охус (Окс) деб аташгани, ўрта аср манбаларида бу дарё номи Жайхун, Амул, Аму шаклида учраши²⁷ аниқ тарихий фактлар таҳлили асосида кўрсатиб берилган.

Амударё ҳавзасининг ўзлаштирилиш неолит-энеолит даврида бошланиб, кейинги тарихий даврларда Марказий Осиёда юз берган ижтимоий-иқтисодий, маданий жараёнлар, аҳоли миграцияси ва бошқа омиллар сабабли жадаллашган. Бу жараён антик даврдан бошлаб Амударёдаги муҳим кечувлар фаолияти билан боғлиқ ҳолда шаҳарлар, қалъалар ва бандаргоҳлар барпо этилишига олиб келган. Диссертацияда Амударёнинг юқори оқимидаги ягона йирик шаҳар бўлган Термиз қадимги давр ва ўрта асрларда Амударё сув йўлида муҳим ўрин тутганлиги²⁸, Амударёнинг Шўроб кечуви яқинидаги Кампиртепа ёдгорлиги²⁹ ўрнидаги қалъанинг Салавкилар ва Юнон-Бақтрия давлатлари ҳамда Кушон салтанати даврида минтақа коммуникация тизимида муҳим аҳамиятга эга манзилгоҳлар бўлиб, нафақат кечувни, шу билан бирга Термиз – Урганч сув йўлини ҳам назорат қилиб турганлиги ёритиб ўтилди.

Бу бўлимда Амударёнинг ўрта оқимидаги Келиф, Керкича, Чорхаржўй/Амул кечувлари бўйидаги қалъаларга таъриф берилган. Ишда Хоразм воҳасида Амударёнинг ҳар икки қирғоғида барпо этилган манзилгоҳлар – Қиз қалъа, Тоҳирия/Доя хотун, Дарғон ота, Жигарбанд, Сартарош ва бошқа қалъалар, Кат ва Кўхна Урганч шаҳарларининг Амударё сув йўлида, минтақа коммуникация тизимида тутган ўрни илмий асосланган ҳолда кўрсатиб берилди.

Бу бобнинг иккинчи бўлимида Сирдарё сув йўли ва унда жойлашган шаҳарлар, бандаргоҳлар фаолияти кўриб ўтилган. Бу ерда Сирдарё сув йўлига тарихий-географик жиҳатдан таъриф берилиб, Сирдарёни ташкил этувчи дарёлар – Норин ва Қорадарё, Сирдарёнинг ўнг ирмоқлари ҳисобланувчи Оҳангарон ва Чирчиқ дарёларининг аҳамияти таҳлил қилиб чиқилди. Қадимги юнон манбаларида Танаис номи билан эслатилган³⁰ Сирдарё форсларда Йакшарта («соф дур»), қадимги туркларда Йанги окуз

²⁶ Шамсиддин Камолиддин. Древние гидротопонимы Средней Азии // Мозийдан садо. – Тошкент, 2006. – № 2 (30) – Б. 44-48;

²⁷ Махмуд Қошғарий. Туркий сўзлар девони (Девону луғотит турк) / 3 томлик. Таржимон ва нашрга тайёрловчи С.М. Муталлибов. – Тошкент: Фан, 1960. I том. – Б. 91, 411; Шамсиддин Камолиддин. Древнетюркская топонимия Средней Азии. – Ташкент: Шарқ, 2006. – С. 25-28.

²⁸ Ртвеладзе Э. Цивилизации, государства, культуры Центральной Азии. – Ташкент: УМЭД, 2005. – С.249.

²⁹ Археологик тадқиқотларнинг кўрсатишича, Кампиртепа Бақтра шаҳридан Суғдга олиб келувчи алоқасавдо йўли ўтган Шўроб кечувини назорат этиб туриш учун барпо этилган қалъадир. Бу ёдгорлик ҳақида тўлиқ маълумотлар олиш учун қаранг: Материалы Тохаристанской экспедиции. Археологические исследования Кампиртепа. Вып.1. – Ташкент, 2000; Вып. 2. – Ташкент, 2001; вып. 3. – Ташкент, 2002.

³⁰ Страбон. География. В семнадцати книгах... – С. 319-320.

(«дурли дарё»), Хитой манбаларида Йо-ша (Йок-шат) ёки Чжень чжу хэ («дурли дарё») тарзида номланган. Ишда туркча ва хитойча номлари дастлаб дарёнинг юқори оқимида, аниқроғи Норин дарёсига нисбатан қўлланилгани, дарёнинг қуйи оқими қадимдан Сир деб аталгани (қадимги Рим манбаларида у Silis шаклида қайд этилган) асослаб берилди. Дарёнинг қадимий Йаксарт атамаси (Яксарт, Хашарт, Хасарт тарзида) ўрта асрларда ҳам қисман сақланиб қолган бўлиб, манбаларида бу дарё Сайхун, Ўзганд суви, Хўжанд суви, Шош суви ва бошқа номлар билан ҳам атаб келинган³¹.

Диссертацияда Сирдарё сув йўлидан изчил фойдаланиш антик даврда бошланганлиги ёзма манбалар маълумотлари ва археологик тадқиқотлар натижалари асосида кўриб ўтилди. Сирдарё қирғоқларида антик даврдан бошлаб йирик манзилгоҳлар барпо этилиб, уларда Сирдарёда кемалар катновини назорат қиладиган маъмурият жойлашган, уларда юк кемалари тўхташи учун зарур иншоотлар барпо этилган бўлган. Улар ичида Сирдарёнинг чап қирғоғида жойлашган Хўжанд шаҳри³², Сирдарёнинг ўнг қирғоғида жойлашган Шарқия-Банокат/ Шохрухия³³ ҳам катта аҳамиятга эга бўлган. Бу шаҳарлар антик даврда Фарғонадан бошланиб то Орол денгизигача чўзилган Сирдарё сув йўли билан боғлиқ ҳолда пайдо бўлгани ва ривожланган. Хусусан, Сирдарё сув йўли орқали Даван (Фарғона) ва Қанғдан Хоразм ва Орол бўйига олиб боровчи сув йўли ҳақида Хитой манбалари ҳам маълумот беради³⁴.

Сирдарёнинг ўрта ва қуйи оқимидаги шаҳарлар Етгисув ва минтақа шимолидаги даштларидан Хоразмга ва Зарафшон воҳасига ўтувчи йўллари, дарё кечувларини назорат қилувчи муҳим манзиллардан бўлиб, улар ичида Ўтзор, Сабран, Жанд, Янгикент ва Сиёб каби шаҳарларнинг аҳамияти ҳам юқори эди.

Иккинчи бобнинг учинчи бўлимда Амударё, Сирдарё ва Орол денгизидан кемачилик тарихи, сув транспорти воситалари ва улардан фойдаланиш тартиблари ёритиб берилган. Ишда Марказий Осиёда сувда ҳаракатланувчи транспорт воситаларидан фойдаланиш бошланган даврга аниқлик киритувчи маълумотлар, хусусан, Нукусдан 20 км. жанубдаги Бештепадаги қоятош суратларда бронза даврига оид кема тасвири³⁵ асосида Амударёнинг қуйи оқимида кемачилик бошланган даврга аниқлик киритилди.

Ишда шунингдек, Қадимги юнон-рим ва хитой манбаларидаги Амударёда кемачилик тарихига тегишли маълумотлар ишда таҳлил қилиб чиқилди ва асосли илмий хулосаларга келинди. Ўрта асрлар даври минтақада

³¹ Бу ҳақда батафсил қаранг: Камолиддин Ш. Древние гидротопонимы Средней Азии // Мозийдан садо. – № 2 (30) – Тошкент, 2006. – Б. 44-48; Кўрсатилган муаллиф. Древнетюркская топонимия Средней Азии ... – С. 28-30, 114.

³² Бартольд В.В. Хофиз Абри и его сочинения / Соч. в 9 томах. Т. VIII. – М.: Наука, 1973. – С. 93.

³³ Древний и средневековый город восточного Маверауннахра. Шохрухия. I-XVIII вв. н.э. – Ташкент: Фан, 1990. – С. 5, 78-99; Буряков Ю.Ф., Алимов У., Богомолов Г.И. Археологические исследования на городище Шахрухия // Археологические исследования в Узбекистане. 2003 год. – Ташкент: “Ўзбекистон Миллий энциклопедияси” Давлат илмий нашриёти, 2004. – С. 57.

³⁴ Бичурин Н.Я. (Иакинф). Кўрсатилган асар. ... Ч. II. – С. 155.

³⁵ Толстов С.П. Древней Хоразм. Опыт историко-археологического исследования – М.: МГУ, 1948. – С. 75. рис. 14.

кемачилик ривожда муҳим ўрин тутган. Хусусан, Амударё, Сирдарё ва бошқа йирик дарёларда кемачилик ривожланди. Араб манбаларда халифаликдаги 12 та дарёда кемачилик йўлга қўйилгани, улар ичида Амударё ва Сирдарё ҳам борлиги қайд этилади³⁶. Диссертацияда Амир Темур ва темурийлар ҳамда Бухоро ва Хива хонликлари даврида Амударёда кемачилик тарихига оид маълумотлар тизимлаштирилиб, илмий баҳо бериб ўтилди.

XIX аср охири – XX аср бошларида, чор Россияси мустамлакачилиги даврида Амударё сув йўлидан фойдаланиш Россиянинг ҳарбий-сиёсий ва иқтисодий манфаатларига мос равишда ривожлангани ишда кўрсатиб ўтилди. 1873 йил 12 августда Россия ва Хива хонлиги ўртасида тузилган шартномада рус пароходлари ва кемаларига Амударёда эркин сузиб юриш, Амударёнинг чап қирғоғида кемалар тўхташи учун бандаргоҳлар, маҳсулотлар сақлаш учун омборхоналар қуриш ҳуқуқи берилган пунктлар киритилгани³⁷ Амударё сув йўли устидан амалда Россия назорати ўрнатилишига олиб келганлиги ёритиб ўтилди.

Россия мустамлака ҳукумати Орол денгизи ва Амударёнинг ҳарбий стратегик аҳамиятидан ўз ҳокимиятини мустаҳкамлаш учун фойдаланди. 1887 йилда Амударё ҳарбий флотилияси тузилиб, дарёда катта кемалар ва пароходлар қатнови йўлга қўйилиши Амударё сув йўлига Россия ҳарбий-сиёсий доиралари эътибори катта бўлганини кўрсатади. 1888 йилда Чоржўйда Амударё флотилиясининг иккита пароходи йиғилиб, Амударёда илк бор пароход қатнови йўлга қўйилди. Бу пароходларга ўта сиёсий дабдаба билан «Цар» ва «Царица» номи берилиши, 1894 йилда ясалган «Царевич», 1898-1899 йилларда ясалган «Буюк Князь» ва «Буюк княгина Ольга» кемалари³⁸ номлари Амударёдаги рус ҳарбий кемаларини номлашдаги Россия империясига хос урф минтақага кириб келгани ишда кўрсатиб ўтилди.

Кемалар қатнови Сирдарёнинг ирмоқлари бўлган дарёларда ҳам йўлга қўйилган эди. Ибн Ҳурдодбеҳнинг маълумотга кўра, Хашарт (Сирдарё. – Я.К.)нинг ўрта оқимидаги ирмоқлари – Оҳангарон, Чирчиқ ҳамда Талас дарёларида қайиқларда юк ташилган³⁹. «Худуд ал-олам» асарида ҳам Бинкат (Тошкент. – Я.К.)дан 1 фарсах узоқликда жойлашган Нужакат шаҳрида қайиқчилар яшаши, улар Парак (Чирчиқ) дарёси ва Сирдарё сув йўлида қайиқчилик қилиши ҳақида маълумот мавжуд⁴⁰. Археологик тадқиқотлар даврида Оҳангарон (ҳозирда Ангрен дарёси. – Я.К.) дарёсининг ўнг қирғоғидаги Увайттепа ёки эски Хонобод ёдгорлиги ўрнида жойлашган Шавкат шаҳридан қайиқлар қолдиғи топилган⁴¹. Бу ривожланган ўрта

³⁶ Мец А. Мусульманский Ренессанс / Перевод с немецкого, предисловие и указатель Д.Е. Бертельса. – М.: Изд-во ВиМ, 1996. – С. 479.

³⁷ ЎЗР МДА И-1 фонд, 22-рўйхат, 832-иш, 9-варақ.

³⁸ Пидаев Ш.Р. – Б. 39.

³⁹ Ибн Хордадбех. Книга путей и стран. (Китоб ал масаликва-лмамалик)... – С. 178.

⁴⁰ Hudūd al-‘Ālam (The regions of the world) a Persian geography / Translated and explained from the Persian by V. Ninorsky. – London, 1970.–P. 118.

⁴¹ Массон М.Е. Ахенгарон. Историко-топографический очерк ... – С. 58.

асрларда Оҳангарон дарёси оқими бўйлаб кемаларда юк ташиш йўлга қўйилганлигидан далолат беради.

Сирдарё сув йўлидан фойдаланиш Туркистон ўлкаси чор Россияси мустамлакасига айлантирилгандан кейин ҳам сақланиб қолди. XIX аср бошларига оид рус манбаларида Сирдарё Қўқондан бошлаб кемалар юриши учун қулайлиги қайд этилади⁴². XIX аср охирларида эса Чиноздан Казалинскгача рус кемалари қатнови йўлга қўйилади⁴³.

Орол денгизи қадимдан Марказий Осиёнинг муҳим сув ҳавзаси сифатида эътироф этилган. «Авесто»даги сув ва ҳосилдорлик маъбудаси Ардвига бағишланган қўшиқда Ворукаша денгизи ва унга қўйиладиган Ардвиги ҳақидаги маълумотларни Орол денгизи ва Амударё дельтаси билан боғловчи қарашлар мавжуд⁴⁴.

Орол денгизи ҳақидаги маълумотларни юнон манбаларида ҳам учратамиз. Хусусан, Страбоннинг «География» асарида Окс (Амударё. – Я.К.), Яксарт (Сирдарё. – Я.К.), Каспий денгизи, Орол денгиз ҳақида ҳақида маълумотлар келтириб ўтилган⁴⁵. Орол денгизи ҳақидаги маълумотларни қадимги Хитой, Византия ва ривожланган ўрта асрлар араб, форс ва туркий манбаларда ҳам учратамиз. Хитой манбаларида Орол денгизи «Ғарбий денгиз» сифатида қайд этилган⁴⁶.

Ривожланган ўрта асрларга оид араб манбаларида ҳам Орол денгизи ҳақида маълумотлар кўп учрайди. Манбаларга кўра, «Хоразм денгизи» (Орол денгизи. – Я.К.) суви шўр бўлиб, унга Жайхун (Амударё. – Я.К.), Шош дарёси (Сирдарё. – Я.К.) ҳамда Барк, Руза, Марга ва бошқа кичик дарёлар қуйилган⁴⁷. Араб олими Ибн Руста Амударё айланаси 80 фарсахга тенг бўлган катта кўлга (яъни Оролга. – Я.К.) қуйилишини қай этади⁴⁸. «Худуд ал-олам»да Хоразм (Орол. – Я.К.) денгизи Хоразмдан 40 фарсах шимоли-ғарбда жойлашгани, унинг айланаси 30 фарсах бўлган тўғрисида маълумот берилган⁴⁹. Ишда бу ва бошқа маълумотлар⁵⁰ таҳлили асосида ўрта асрларда Орол денгизининг кўлами ва чегаралари, Орол денгизиде кемачилик ривожи бўйича илмий қарашлар илгари сурилди.

Диссертацияда Орол ва Каспий денгизлари қадимда битта денгиз бўлганлиги, ёки улар ўзаро туташ бўлганлиги ҳақидаги илмий фаразларга

⁴² Мейендорф Е.К. Путешествие из Оренбурга в Бухару... – С. 37-39.

⁴³ Хорошхин А.П. Сборник статей, касающихся до Туркестанского края А.П. Хорошхина ... – С. 74

⁴⁴ Ртвеладзе Э. Цивилизации, государства, культуры ... – С. 241.

⁴⁵ Страбон. География. В семнадцати книгах / Пер. с греч., вступ. статья и комм. Г.А. Стратановского. – М.: ОЛМА-ПРЕСС Инвест, 2004. XI. VII.3. – С. 311.

⁴⁶ Бичурин Н.Я. (Иакинф). Собрание сведений о народах, обитавших в Средней Азии в древние времена. ... – С. 188-189, 192.

⁴⁷ Извлечения из «Нузхат ал-Муштак фи ихтирак ал-Афак» или «Китаб-Роджер» ал Идриси / Перевод С. Волина // МИТТ. Арабские и персидские источники VII-XV вв. Труды института востоковедения – М.-Л, 1939. Т. I. – С. 220.

⁴⁸ Извлечения из «Китаб ал-А'лак ан-Нафиса» ибн Русте. (По изд. DeG. (BGA, I) / Пер. С. Волина // МИТТ. Арабские и персидские источники. VII-XV вв. Труды института востоковедения. – М.-Л. Изд-во АН СССР, 1939. Т. I. – С. 150.

⁴⁹ Извлечения из «Худуд ал-алем» ... – С. 210.

⁵⁰ Вамбери А. Путешествие в Средние Азии ... – С. 289; Агаджанов С.Г. Очерки истории огузов и туркмен Средней Азии IX-X вв. – Ашхабад, 1969. – С. 99.

хам муносабат билдирилди. Хусусан, Сарикамиш ва Орол денгизи орасидаги Ойбўғир чуқурлиги ушбу сув ҳавзаларини боғлаб тургани, Ўзбой ўзани Каспий денгизининг Сарикамиш ва Оролдан ажралиши оқибатида пайдо бўлгани ҳақида илмий қарашлар⁵¹ таҳлил қилиб чиқилди.

Диссертациянинг учинчи боби “Сув йўлларининг минтақа коммуникация тизимидаги аҳамияти” деб номланиб, бобнинг биринчи бўлимида Амударё ва Сирдарёдаги кечувлар алоқа-коммуникация тизимининг муҳим таркибий қисми сифатида ёритиб ўтилган. Амударёдаги Термиз, Шўроб кечуви, Келиф ва Керки кечуви, Амул кечуви, Дарғон ота кечуви ва бошқалардан қадимги даврдан бошлаб фойдаланилиб келинганлиги, улардан фойдаланиш динамикаси, кечувлардан ўтиш усуллари, кечувлар назорати каби масалаларга ёритилган. Ўрта асрларда Амударё кечувларининг аҳамияти янада ошди. Араб манбаларида, хусусан, Макдисий асарида Амударёнинг Термиздан Хоразм чегарасигача бўлган оқимидаги 16 та кечув ҳамда Хоразмдаги Дарғон, Жигарбанд, Ҳазорасп, Кас, Журжония ва бошқа кечувлар қайд қилинган⁵². Ҳофизи Аbru (XV аср) асарида Жайхун бўйида жойлашган, Термизга туташ бўлган Бурдоғўй мавзесида қадимдан дарё кечувидан ўтишни таъминловчи кемачиларнинг бошлиқлари турганлиги ҳамда бу ер султонлар ўтадиган кечув сифатида машҳурлиги ҳақида маълумот берилади⁵³. Муаллифи номаълум “Ҳудуд ал-Олам” номли географик асарда Амударёдаги муҳим кечув бўлган Фаробда дарё кечувини назорат қилувчи махсус амалдор “Мири Руд” қароргоҳи борлиги қайд этилади⁵⁴.

Амударёдаги кечувлар ичида Амударёнинг Фароб (Амул) кечувидан бошланиб то Катгача бўлган катта қисмидаги кечувлар ҳам минтақа коммуникация тизимида муҳим ўрин тутган. Фароб-Кат йўли Амударёнинг ўнг қирғоғида X-XIII аср бошларига мансуб мустаҳкамланган карвонсаройлар ва работлар орқали ўтган бўлиб, улар ичида Фаробдан қуйида жойлашган Оқработ, Наргиз қалъа, Йигитқалъа, Қизқалъа, Кўкартли, Қизилработ, Сартарош, Эшикработ, Дошқалъа I, Мешеклиқалъа каби манзилгоҳлар муҳим ўрин тутган⁵⁵. Улар Амударёдаги муҳим кечувлар фаолиятини ташкил этиш ва назорат қилишда муҳим ўрин тутганлиги ишда тарихий фактлар таҳлили асосида кўрсатиб берилган.

Минтақа коммуникация тизимида Сирдарёнинг аҳамиятини ундаги қулай кечувлар мавжудлиги ҳам белгилаб турарди. Улар ичида Хўжанд,

⁵¹ Бартольд В.В. Сведения об Аральском море и низовьях Аму-дарьи ... – С. 19.

⁵² Извлечения из “Ахсанат-такасим фи-ма’рифат ал-акалим” ал-Макдиси. По изд. DeGoeje. (BGA, I). / Пер. С. Волина. // МИТТ. Арабские и персидские источники. VII-XV вв. Труды института востоковедения. Т. I. – М.-Л. Изд-во АН СССР, 1939. – С. 189.

⁵³ Извлечение из географического сочинения Хафиз-и Аbru / Пер. С. Волина // МИТТ. VII-XV вв. Арабские и персидские источники. Труды института востоковедения. – М.-Л. Изд-во АН СССР, 1939. Т. I. – С. 524-529; Бартольд В.В. Хофиз Аbru и его сочинения / Соч. в 9 томах. – М.: Наука, 1973. Т. VIII. – С. 93; Бўриев О. Темурийлар даври ёзма манбаларида Марказий Осиё. – Тошкент: Фан, 1997. – Б. 86.

⁵⁴ Hudūd al-‘Ālam (The regions of the world) a Persian geography / Translated and explained from the Persian by V. Ninorsky. – London, 1970. – P. 113.

⁵⁵ Итина М. Археологические памятники на древних торговых путях вдоль берегов Амударьи // Древности Южного Хорезма. ТХАЭ. – М.: Наука, 1991. Т. 16. – С. 22-26, рис. 1.

Банокат/Шохруҳия, Хорашкент, Чиноз, Ўтрор яқинида, Янгикентда ва бошқа жойлардаги йирик кечувлардан қадимги давр ва ўрта асрларда изчил фойдаланиб келинган. Сўнгги ўрта асрларда Фарғона водийсида Санг, Чили Маҳрам каби кечувлар ҳам бўлган. Сирдарёдаги барча кечувлар муҳим стратегик аҳамиятга эга бўлиб, улардан фойдаланиш давлат назоратида бўлган. Ишда Сирдарё кечувларининг минтақа коммуникация тизимида тутган аҳамияти таҳлил қилиб чиқилди ва тегишли илмий баҳо берилди.

Амударё ва Сирдарё бўйидаги шаҳарлар, қалъалар маъмурияти муҳим кечувларни назорат қилиб, уларда йўловчиларга, савдо кемаларига, элчилар ва ҳарбийларга, давлат маъмурларига хизмат кўрсатишни ташкил этганлар.

Учинчи бобнинг иккинчи бўлимида кўприклар ва уларнинг алоқа-коммуникация тизими фаолиятидаги ўрни масаласи ёритиб берилган. Амударё ва Сирдарёда барпо қилинган кўприкларнинг энг қадимий тури кема ва қайиқлардан фойдаланиб барпо этилган боғлама кўприклар хисобланади. Эрон шоҳи Кир II мил. авв. 530 йилда массагетлар юртига уюштирган ҳарбий юриши даврида Амударёдан кўшини билан кемалардан ясалган понтон кўприклар орқали ўтгани ҳам шундан далолат беради⁵⁶. Боғлама кўприклар яшаш соҳасидаги тажрибалар даврлар ўтиши билан ривожланиб келган. Ўрта асрларда ҳам бундай йиғма кўприклардан кенг фойдаланилган. Хусусан, муҳим стратегик аҳамиятга эга йўллар кесишадиган Амударё кечуви бўйида жойлашган Термиз шаҳри яқинида кемалардан йиғма кўприклар қурилиб, улардан асосан ҳарбий мақсадларда фойдаланилган⁵⁷. Тарихий манбаларда 1038 йил декабрда Чағониёнга юриш қилган Масъуд Ғазнавий (1030-1040 йй.) ҳам бу ерда боғлама (понтон) кўприк барпо этиб, ундан кўшини билан ўтганлиги ҳақида маълумот келтирилади⁵⁸.

Амударёнинг бошқа муҳим кечувлари бўйида ҳам боғлама (понтон) кўприклар турли даврларда ҳарбий-сиёсий вазиятга боғлиқ равишда барпо этилиб турилган. Масалан, Чингизхон Термиздан Балхга юриш қилганда Амударёдан кемаларни бир-бирига боғлаб ясалган йиғма (понтон) кўприкларда ўтгани манбалардан маълум⁵⁹. Кўприкларнинг ҳарбий-стратегик аҳамиятини хитойлик монах Чан Чун ҳам қайд қилади. Унинг хотираларида, Чингизхон истилосига қарши кураш олиб борган кучлар 1221 йилнинг охирларида Амударёдаги барча кўприкларни ва кемаларни ёқиб юборгани, уларни тиклаш учун бир неча ой керак бўлгани акс этган⁶⁰. Манбаларда Хулағухон Эронга юриши даврида, 1258 йилнинг бошларида Амударёга етиб

⁵⁶ Геродот. Геродот. История. В девяти книгах / Пер. с греческого и коммент. Г.А. Стратановского. – М.: ОЛМА-ПРЕСС Инвест, 2004. – С. 92.

⁵⁷ Массон М.Е. Среднеазиатские мосты прошлого ... – С. 18.

⁵⁸ Извлечения из «Тарих-и Бейхаки» Абу-л-ФазляБейхаки/ Перевод под ред. А.А. Ромаскевича // МИТТ. Арабские и персидские источники VII-XV вв. Труды института востоковедения.– М.-Л.: Изд-во АН СССР, 1939. Т. I.– С. 274; Абулфазл Байхакий. Таърихи Масъудий // Мозийдан садо. – Тошкент, 2002. – № 2 (14). – Б. 24-25.

⁵⁹ Массон М.Е. Среднеазиатские мосты прошлого... – С. 18.

⁶⁰ Бартольд В.В. Туркестанский край в XIII веке (По рассказу китайского путешественника) // Соч. в 9 томах. – М.: Наука, 1965. Т. III. – С. 239-240.

келганда барча кемалар ва қайиқлар йиғиб келиниб, мўғул қўшинлари ўтиши учун йиғма (понтон) кўприк курдирилгани ҳақида хабар мавжуд⁶¹.

Амир Темур ва темурийлар ҳамда шабонийлар даврига оид манбаларда ҳам Амударё ва Сирдарёда барпо этилган боғлама кўприклар, соллар ҳақида кўплаб маълумотлар келтириб ўтилгани⁶². Улардаги маълумотларни таҳлил қилсак, боғлама кўприклар ва соллар асосан ҳарбий қўшинларни ҳамда юқори мартабали амалдорларни дарёдан ўтказиш учун қурилганлиги маълум бўлади.

Учинчи бобнинг учинчи бўлими “Минтақдаги сув йўлларининг иқтисодий, ҳарбий-сиёсий ва стратегик аҳамияти”ни ёритишга бағишланган. Сув йўлларининг минтақавий иқтисодий алоқаларда тутган ўрни кемаларда юк ташиш, бу хизматни ташкил этиш, бошқариш ва назорат қилиш билан боғлиқ амалиётни ёритиш, йўловчиларни ва юкларни дарёдан ўтказиш масаласини ўрганиш ҳам аҳамиятга эга. Диссертацияда Амударё ва Сирдарёда кемаларда юк ташиш, йўловчиларнинг кемалардан фойдаланиши маълум ҳақ эвазига амалга оширилгани, бу турдаги хизмат кўрсатиш қадимги даврларда шаклланиб, ўрта асрларда ривожланганлиги тарихий маълумотлар асосида кўрсатиб берилган.

Амударёда кемаларда юк ташилгани ҳақидаги Хитой манбалари маълумот беради⁶³. Ўрта асрларда Термиздан Хоразм шаҳарларига кемаларда ғалла ва бошқа маҳсулотлар ташилган⁶⁴. Машҳур араб сайёҳи Ибн Баттута ёз ойларида Амударё сув йўли орқали Термиздан Урганчга кемаларда буғдой ва арпа маҳсулотлари олиб келиниши, бу масофани кемалар 10 кунда босиб ўтишини қайд қилиб ўтган⁶⁵.

Испан элчиси Клавихо Термиздаги кечув давлат назоратида эканлиги, кечувдаги катта қайиқларда махсус рухсатномага эга йўловчилар белгиланган тўлов эвазига дарёдан ўтказилишини ёзиб қолдирган⁶⁶. А. Вамбери Керки кечуви Амударёнинг чап қирғоғидаги бек кўрғонида яшовчи махсус амалдор – “Дарёбеги” томонидан назорат қилиниши ҳақида маълумот беради⁶⁷. Мир Иззатулло асарида Келиф кечуви бўйидаги кўрғонда

⁶¹ Рашид ад-Дин.Джами' ат-таварих. Сборник летописей / Пер. с персидского А.К. Арендса. – М.–Л.: Изд. АН СССР, 1946. Т.3. – С. 23, 25. Бу кўприк Амударёнинг қайси қисмида қурилгани манбада ақс этмаган. Фикримизча, унинг дарёнинг ўрта оқимида, Келиф ва Фароб оралиғида бўлгани ҳақиқатга яқинроқ.

⁶² Абдураззоқ Самарқандий. Матлаи саъдайн ва мажмаи баҳрайн. II жилд биринчи қисм. 1405-1429 йил воқеалари // форс тилидан таржима, сўзбоши ва изоҳлар муаллифи А. Ўринбоев. – Тошкент: Uzbekiston, 2008. - Б. 51, 89; Ҳофиз Таниш ал-Бухорий. Абдуллонома. «Шарафномаи шохий». Иккинчи китоб / Форс тилидан С. Мирзаев ва Ю. Ҳакимжонов таржимаси. Изоҳлар муаллифи Б. Аҳмедов. – Тошкент: Шарқ, 2000. – Б. 23-27.

⁶³ Бичурин Н.Я. (Иакинф). Собрание сведений о народах, обитавших в Средней Азии в древние времена. В трех частях. – Алматы: ТОО “Жалын Баспасы”, 1998. Ч. II. – С. 145-348.

⁶⁴ Кдырнийзов М.Ш. Термез и средневековые города Хорезма. К вопросу о связях материальной культуры Термеза и его округов с Хорезмом в XV-XVI веках // Термиз шахрининг жаҳон цивилизациясида тутган ўрни. Илмий тўплам. – Тошкент: Фан, 2001. – Б. 64-66.

⁶⁵ Ибн Баттута. Саёҳатнома. Тухфат ан-нуззор фи ғароиб ал-амсор ва ажаиб ал-асфор. (Ғаройиб шаҳарлар ва ажойиб сафарлар ҳақида назар соҳибларига туҳфа) / Араб тилидан таржима. Таржимонлар гуруҳи раҳбари, Масъул муҳаррир ва муқаддима муаллифи Н. Ибраҳимов. – Тошкент: Шарқ, 2012. – Б. 123-124.

⁶⁶ Руи Гонсалес де Клавихо. Самарқандга Амир Темур саройига саёҳат кундалиги (403-1406 йиллар) / Рус тилидан О.Тоғаев таржимаси. – Тошкент: «O'ZBEKISTON» NMIU, 2010. – Б. 141-142.

⁶⁷ Вамбери А. Путешествие по Средней Азии из Тегерана через Туркменскую пустыню по восточному берегу Каспийского моря в Хиву, Бухару и Самаркандь, предпринятое в 1863 году сь научною целью, по

кемачилар яшаб, улар йўловчиларни маълум ҳақ эвазига дарёнинг нариги тарафига ўтказиб қўйиши ҳақида маълумот мавжуд⁶⁸.

Сирдарё сув йўлининг минтақавий иқтисодий алоқалардаги аҳамияти Фарғонадан Шош дарёси (Сирдарё) бўйлаб кемаларда юк ташиш йўлга қўйилганлигида кўринади. Манбаларга кўра, Устушана ва бошқа вилоятлардан карвон йўллари бўйлаб келтириладиган ғалла Хўжандда кемаларга юкланиб, бу ердан Бенакент орқали дарёнинг қуйи оқимидаги ўғизлар ерларигача (Янгикент ва бошқа шаҳарларга) етказиб берилган⁶⁹. Чиғатой улуси даврида ҳам Сирдарёда кемаларда юк ташилган. Хусусан, Хўжанддан Сайхун дарёси бўйлаб кемаларда юк ташилгани ва Орол денгизи хавзасига етказиб берилган ёзма манбаларда акс этган⁷⁰.

Сирдарёдаги кечувларда соллар ва қайиқларда йўловчилар ва юкларни маълум ҳақ эвазига дарёдан ўтказиш хизмати йўлга қўйилган. Қўқон хонлигидаги солиқлар ичида Сирдарёдаги кечувлардан хон хазинасига олинадиган солиқ тури ҳам бўлган⁷¹.

Марказий Осиёнинг йирик дарёлари ҳарбий стратегик аҳамиятга эга бўлиб, сув йўллари устидан назорат ўрнатиш давлат аҳамиятига молик масала бўлиб келган. Амударёда кемалардан ҳарбий мақсадларда фойдаланиш масаласига тегишли энг қадимий маълумот Эски Термиздаги Қоратепа ёдгорлигидан топилган булладаги кема тавири ҳисобланади. Унда кеманинг доирасимон қуйруқ қисми бортининг пастиди 18 та эшкакчи 5 та найзали жангчи суратини кўриш мумкин⁷². Бу мил.авв. I мингйилликда Амударёда кемачилик ва кемалардан ҳарбий мақсадларда фойдаланиш мавжудлигини кўрсатувчи яққол далилдир.

Ўрта асрларда кемалардан ҳарбий мақсадларда фойдаланиш масаласи ҳарбий истилолар даврида долзарб масалага айланарди. Буни мўғуллар истилоси даврида Хўжанд шаҳри ҳокими Темур Маликнинг шаҳарни ҳимоя қилишда дастлаб Сирдарёдаги кемалардан унумли фойдалгани, кейин ҳарбий вазият талабидан келиб чиқиб, қайиқларни ўқ ўтмас “сузувчи истехкомга” айлантириб Сирдарё сув йўли бўйлаб мўғул кўшинлари таъқибидан чиқиб кетишга муваффақ бўлгани⁷³ мисолида кўриш мумкин.

Амир Темур ва темурийлар даврида ҳам кемалардан ҳарбий мақсадларда фойдаланилган. Ҳар икки “Зафарнома”да Амир Темурнинг ҳарбий юришлари даврида Соҳибқироннинг буйруғи билан Жайхундаги кемачилар ва раъд

поручению Венгерской Академии вПешть, членомъея А. Вамбери. – М.: Изд-воА.М. Мамонтова, 1867. – С. 192.

⁶⁸ Бу ҳақда қаранг: Мавлонов Ў., Аминов Б. Мир Иззатулло ва унинг Ўрта Осиёга саёҳати // Жамият ва бошқарув. – Тошкент, 2006. – № 4. – Б. 20-22.

⁶⁹ Ал-Истаҳри. Книга путей и государств (Китаб масалик ал-Мамалик) / Перевод с персидского З.Н.Ворожейкиной, Я. Крапольского // Материалы по истории киргизов и Киргизии. – М., 1973. – С. 264; Извлечение из книги “Пути и страны” Абу-л-Касыма ибн Хаукаля // Пер с арабского Е.К. Бетгера. Труды САГУ. Археология Средней Азии IV.– Ташкент: Изд-во САГУ, 1957. Вып. СХI– С. 25; Джамал ал-Карши. Ал-Мулхакат би-с-сурах ... – С. 147;

⁷⁰ Джамал ал-Карши. Ал-Мулхакат би-с-сурах ... – С. 147; Ал-Истаҳри. Книга путей и государств... – С. 264.

⁷¹ Бабабеков Х. История Коканда. – Ташкент: Фан, 1996. – С. 114.

⁷² Ртвеладзе Э. Цивилизации, государства, культуры... – С. 247-248.

⁷³ Мирзо Улуғбек. Тарих-и арбаъ улус (Тўрт улус тарихи).– Тошкент: Чўлпон, 1994. – Б. 144-146; Бартольд В.В. Туркестан в эпоху монгольского нашествия // Соч. в 9 томах. – М.: Наука, 1963. Т. 1.– С. 362 .

откучилар (яъни ёнувчи, портловчи бомба қуроллар отувчилар) Чоржуйдан Амударё сув йўли бўйлаб Қулзум (Каспий) денгизига етиб боргани ва денгизда Амир Темурга қарши турган душман гуруҳларига тегишли кемаларга ҳужум қилиб, уларни қўлга киритиб, кемаларда денгиз соҳилидаги Мохон қалъасини эгаллашда қатнашгани ҳақида маълумот келтирилган⁷⁴. Бу Амир Темур ва темурийлар даврида ҳарбий вазият тақозасидан келиб чиқиб, кемалардан ҳарбий мақсадларда фойдаланилганлигини яққол кўрсатади.

Кемалардан ҳарбий мақсадларда фойдаланилиш шайбонийлар даврида ҳам давом этган. Амударё бўйида жойлашган ва мустаҳкам мудофаа тизимига эга бўлган Термизни қамали даврида (1572 йилда) шайбоний Абдуллахоннинг буйруғи билан “Хоразм чегарасидан Термизнинг энг чекка вилоятигача қаерда кема бўлса йиғиб” келиниб, ҳар бир кемага 50 та нафтандоз ва 50 нафар камончи жойлаштирилган ва шаҳарга кемалардан туриб ҳужум уюштирилган⁷⁵. Бу маълумот, бир томондан, ўша даврда Амударё бўйлаб анча йирик кемалар ҳаракатда бўлганини кўрсатади ва иккинчидан, кемалар ҳажми ва сифими ҳақида маълум тасаввурга келишга имкон беради.

Форс манбаларида, хусусан, “Тарихи Нодир” асарида Нодиршоҳнинг буйруғи билан Балх ҳокими Амударёда ҳар бири 1000 ман⁷⁶ юк кўтара оладиган 1100 та кема қурдиргани, Нодиршоҳ қўшинининг бир қисми 1740 йил август ойида Келиф кечувида бу кемаларда Бухоро хонлиги ҳудудига ўтгани, Нодиршоҳнинг ўзи асосий қўшини билан Чоржуй кечувида кемалардан барпо қилинган боғлама (понтон) кўприкларда Амударёдан ўтгани, 1740 йилнинг сентябр ойида Эрон қўшини тўплар, озиқ-овқатларни кемаларга юклаб Хоразмга юриш қилгани акс этган⁷⁷.

Амударё бўйлаб кемалардан фойдаланиш сўнгги ўрта асрларда Бухоро ва Хива хонликларида яхши йўлга қўйилганлигини бошқа маълумотлар ҳам тасдиқлайди⁷⁸. Хусусан, бу даврда Амударё сув йўли ва кечувлари устидан назорат ўрнатиш учун кураш ҳам Бухоро – Хива муносабатларида катта ўрин тутган. XIX аср бошларида Хива хони Элтузархон ва унинг яқинлари ўтирган кема Амударёга чўкиб кетгани ҳам ҳарбий вазиятларда кемалардан фойдаланилиб келганлигини кўрсатади⁷⁹. Амударё сув йўлидаги кемалардан

⁷⁴ Қаранг: Низомиддин Шомий. Зафарнома / Форс тилидан ўгирувчи Ю. Ҳакимжонов. Ҳофиз Абрунинг “Зафарнома”га ёзган илова (Зайл)сини ва изоҳларни форс тилидан О. Бўриев таржима қилган. – Тошкент: Ўзбекистон, 1996. – Б. 58, 78, 88.; Шарофуддин Али Йаздий. Зафарнома / Муҳаммад Али ибн Дарвиш Али ал-Бухорий таржимаси. Сўз боши, табдил, изоҳлар ва кўрсаткичлар муаллифлари А. Аҳмад ва Ҳ. Бобобеков. – Тошкент: Шарқ, 1997. – Б. 145.

⁷⁵ Ҳофиз Таниш Бухорий. Абдуллонома. («Шарафномаи шоҳий») / Форс тилидан С. Мирзаев таржимаси. Сўз боши ва изоҳлар муаллифи Б. Аҳмедов. – Т.: Шарқ, 1999. 1-китоб. – Б. 230-232.

⁷⁶ Ўртаасрларда 1 ман 2-3 кг. дан 13,8 кг. гача оғирликни билдирган.

⁷⁷ Извлечения из «История Надир-шаха» («Тарих-и Надири») Мирза Махди-хана Астрабадского / Перевод под ред. А.А. Ромаскевича // МИТТ.Труды института востоковедения. Иранские, бухарские и хивинские источники. – М.-Л.: Изд-во АН СССР, 1938. Т. II. – С. 140-141.

⁷⁸ Сайди Али Раис. Миръотул ма’молик (Мамлакатлар кўзгуси) / Таржима ва изоҳлар И. Зуннуновники, таҳрир ва сўзбоши С. Азимжонованики. – Ташкент: Фан, 1963. – Б. 103; Ҳофиз Таниш Бухорий. Абдуллонома. 1-китоб ... – Б. 280-281; Абулғози. Шажараи Турк. – Тошкент: Чўлпон, 1992. – Б. 158.

⁷⁹ Бу ҳақда қаранг: Саид Ҳомид Тўра Камёб. Таворих ул-хавонин / Нашрга тайёрловчилар: Н. Норкулов ва бошқалар. – Тошкент: Академия, 2002. – Б. 33-34.

ҳарбий мақсадларда пайтида кўпроқ Хива қўшинлари фойдаланган. Хоразмликларнинг Фароб кечуви яқинидаги Бухорога тегишли худудларга хужум пайтларида кемалардан фойдалангани манбаларда қайд этилади⁸⁰.

Умуман олганда, ёзма манбалар маълумотларини ва тегишли илмий адабиётларни таҳлил қилиш асосида, Амударё, Сирдарё сув йўли ва ундаги сув йўллари билан боғлиқ инфратузилмалар қадимги давр ва ўрта асрларда минтақа коммуникация тизимининг муҳим таркибий қисми бўлганлиги, Амударё ва Сирдарё минтақанинг иқтисодий, ҳарбий-сиёсий ҳаётида катта ўрин тутганлиги ҳақида хулоса чиқариш мумкин.

ХУЛОСА

“Марказий Осиё коммуникация тизимида сув йўлларидаги тутган ўрни (қадимги давр ва ўрта асрлар)” мавзусидаги тадқиқотлар натижасида куйидаги хулосаларга келинди:

1. Амударё ва Сирдарёнинг Марказий Осиё коммуникация тизимининг муҳим таркибий қисми сифатидаги аҳамияти “Авесто”, қадимги юнон-рим, Хитой, Византия ва ривожланган ўрта асрлар араб, форс ва туркий манбаларда акс этган. Бу маълумотлар тизимли таҳлил қилиниб, мавзу тарихшунослининг муҳим натижалари билан қиёсий ўрганилиб илмий доираларга киритилиши келгуси тадқиқотлар учун ҳам аҳамиятга эга.

2. Узоқ йиллар давомида дарёлар қуруқлик орқали ўтган карвон йўллари фаолияти учун тўсиқ сифатида қараб келинган. Сўнгги йиллардаги тадқиқотлар, хусусан олиб борган изланишларимиз натижалари шуни кўрсатдики, минтақадаги сув йўллари билан изчил фойдаланиш 5 минг йиллик тарихга эга бўлиб, Амударё ва Сирдарё ҳамда уларнинг ирмоқлари оқими бўйлаб ўтган сув йўллари коммуникация тизимининг муҳим тармоғи сифатида минтақавий алоқаларда катта ўрин тутиб келган.

3. Амударё, Сирдарё ва минтақанинг бошқа дарёлари турли тарихий даврларда турлича номлар билан аталиб келинган, дарёнинг юқори, ўрта ва қуйи оқимларида турли номлар бир пайтда ишлатилиб келинган. Буни минтақа дарёлари ҳавзасида яшовчи халқларнинг этник жиҳатдан турлитуманлиги, хўжалиги, эътиқодлари ва дунёқарашидаги тафовутлар билан изоҳлаш мумкин.

4. Амударё ва Сирдарё ўзани сўнгги палеолит даврининг ўрталарига келиб тўлиқ шаклланган. Бу даврда уларнинг Орол денгизига тўлиқ қуйилиши бошланган. Амударё ўз тарихи давомида Орол денгизига ёки Сарикамиш ботиғи ва Ўзбой ўзани орқали Каспий денгизига, айрим тарихий даврларда ҳар икки денгизга қуйилиб турган бўлса, Сирдарё фақат Орол денгизига қуйилган.

5. Амударё ва Сирдарёда эшакли қайиқлар ва кичик елканли кемалардан фойдаланиш мил. авв. IV-III мингйилликларда бошланиб, кейинги даврларда ривожланиб борган. Антик даврдан бошлаб кемачилик

⁸⁰ Огохий. Мир Муҳаммад Ризо. Зубдату-т-таворих // Нашрга тайёрловчи, сўзбоши, изоҳ ва кўрсаткичлар муаллиф Н. Жабборов. – Тошкент: “O’zbekiston” NMIU, 2009. – Б. 141-143.

минтақанинг ҳарбий-сиёсий ҳаётида ҳамда минтақавий ва трнаминтақавий иқтисодий алоқаларида ўта муҳим аҳамиятга эга бўлган. Қадимги давр ва ўрта асрларда бу трансчегаравий дарёларда кемалардан фойдаланиш давлат маҳкамалари назоратида бўлган.

6. Амударё ва Сирдарёнинг ўрта оқимида бир қанча муҳим кечувлар ёнида кечувларни назорат қиладиган, бож солиқлари ундириладиган ва кемалар тўхташи учун хизмат қилган бухталарга эга шаҳарлар ва қалъалар пайдо бўлган. Бу манзилгоҳларда сув йўллари билан боғлиқ тегишли инфратузилмалар ривожланиб келган, сув йўли ва кечувлардан фойдаланувчи давлат хизматчилари, элчилар, савдо карвонлари, йўловчиларга хизмат кўрсатишни ташкил этиш, бошқариш ва назорат қилиш вазифасини бажарган маҳкамалар жойлашган. Айрим тарихий даврларда улар божхона вазифасини ҳам бажарган.

7. Ўтган тарихий даврлар давомида Амударё ва Сирдарё ҳамда уларнинг айрим ирмоқларида кемачиликнинг ривожланиши билан боғлиқ ҳолда турли касб-ҳунарлар, хусусан кема ва қайиқлар яшаш, таъмирлаш, ижарага бериш, юкларни ва йўловчиларни тегишли манзилга олиб бориш ва бошқа хизматлар ҳам жамият эҳтиёжларига мос равишда ривожланиб борган.

8. Амударё сув йўли Бақтрия - Тоҳаристоннинг Хоразм воҳаси ва Шарқий Каспийбўйи билан алоқаларида қандай муҳим ўрин тутган бўлса, Сирдарё Фарғона водийси ва Тошкент воҳасининг Оролбўйи ҳамда шимолий Хоразм билан алоқаларини амалга оширишда шундай ўрин тутган.

9. Амударё ва Сирдарё ўз оқими давомида турли экотизимлар - тоғлар, тоғолди ҳудудлари, адирликлар, ҳосилдор водий ва воҳалар, чўл ва даштлар, саҳролардан ўтган ҳамда бу экотизимлар таъсирида шаклланган турли маданиятларнинг ўзаро мулоқотида хизмат қилган.

Тадқиқот натижаларидан келиб чиқиб, қуйидаги таклиф ва тавсиялар ишлаб чиқилди:

– Қўшни Республикаларнинг илмий марказлари билан ҳамкорликда Амударё ва Сирдарё ҳавзасида жойлашган тарихий ёдгорликларни кенгроқ ўрганиш бўйича илмий тадқиқотлар олиб боришни йўлга қўйиш, уларнинг бугунги ҳолатини аниқлаш ва сақлаш чора-тадбирларини ишлаб чиқиш;

– замонавий халқаро алоқалар кенгайиб бораётган ҳозирги шароитида Республикада туризмни ривожлантириш учун сув йўллари бўйлаб янги туристик йўналишлар ташкил қилиш, хусусан Амударё ва Сирдарё сув йўллари бўйидаги қадимий қалъалар, шаҳарларга туристик саёҳатлар ташкил этишни йўлга қўйиш, сув йўллари бўйидаги археологик ва меъморий ёдгорликларни тавсифлаб берувчи тарихий-географик хариталар ва буклетлар чоп этиш;

– Республикадаги марказий ва вилоят музейларидаги экспонатларни минтақадаги йирик дарёлар орқали ўтган сув йўллари тарихини очиб берувчи маълумотлар билан бойитиш, маданий ва иқтисодий алоқалар

тарихига оид янги маълумотларни ўқув жараёнига жорий этиш, улардан Ўзбекистон тарихи ва маданиятини ўрганиш ҳамда кенг тарғиб этишда фойдаланиш долзарб аҳамиятга эга.

**НАУЧНЫЙ СОВЕТ PhD.03/30.12.2019.Tar.20.05 ПО
ПРИСУЖДЕНИЮ УЧЕНЫХ СТЕПЕНЕЙ ПРИ КАРАКАЛПАКСКОМ
ГОСУДАРСТВЕННОМ УНИВЕРСИТЕТЕ**

УРГЕНЧСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

КАРИМОВ ЯШИН АБДУШАРИБОВИЧ

**МЕСТО ВОДНЫХ ПУТЕЙ В СИСТЕМЕ КОММУНИКАЦИИ
ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ
(НА ПРИМЕРЕ АМУДАРЬИ И СЫРДАРЬИ В ДРЕВНИЙ ПЕРИОД И
СРЕДНИЕ ВЕКА)**

07.00.01. – История Узбекистана

**АВТОРЕФЕРАТ ДИССЕРТАЦИИ ДОКТОРА ФИЛОСОФИИ (PhD) ПО
ИСТОРИЧЕСКИМ НАУКАМ**

НУКУС – 2020

Тема диссертации доктора философии (PhD) по историческим наукам зарегистрирована в Высшей Аттестационной комиссии при Кабинете Министров Республики Узбекистан № B2017.3PhD/Tar175

Диссертация выполнена в Ургенчском государственном университете.
Автореферат диссертации на трех языках (узбекском, русском, английском (резюме) размещен на веб-странице (www.karsu.uz), а также на информационно-образовательном портале «ZiyoNet» (ziyonet.uz).

Научный руководитель: Мавлонов Уктам Махмасабиров
доктор исторических наук, профессор

Официальные оппоненты: Раимкулов Абдисабур Аззамович
доктор исторических наук
Сулайманов Саламат Арепбаевич
кандидат исторических наук, доцент

Ведущая организация: Каршинский государственный университет

Защита диссертации состоится «25» ноября 2020 года в 14⁰⁰ часов на заседании Научного совета PhD.03/30.12.2019.Tar.20.05 по присуждению ученых степеней при Каракалпакском государственном университете. (Адрес: 230112, г.Нукус, ул. Ч.Абдилова №1. Тел.: (99861)223-60-78; e-mail: karsu_info@edu.uz).

С диссертацией можно ознакомиться в Центре информационных ресурсов Каракалпакского государственного университета (зарегистрирована под номером 15). Адрес: 230112, г.Нукус, ул. Ч.Абдилова, №1).

Автореферат диссертации разослан «12» ноября 2020 года.
(реестровый протокол под номером 5 от 12 ноября 2020 года).



Р.Б. Баллиева
Председатель научного совета по присуждению ученых степеней, доктор исторических наук, профессор

М.М. Давлетяров
Ученый секретарь научного совета по присуждению ученых степеней, PhD

Б.А. Кошанов
Председатель научного семинара при научном совете по присуждению ученых степеней, доктор исторических наук, профессор

Введение (аннотация доктора философии (PhD))

Актуальность и востребованность темы диссертации. В настоящее время в ведущих научно-исследовательских институтах мира серьезное внимание уделяется изучению водных путей и связанной с ними истории инфраструктур. Формирование человеческой цивилизации началось на различных территориях земного шара в бассейнах крупнейших рек. Крупные водные артерии сыграли важную роль не только в аспекте возникновения культуры орошаемого земледелия и ранних городов, государств, но и в различных проявлениях сношений между отдаленными территориями, в миграции населения. Данные процессы, продолжаясь поэтапно в разные периоды, привели к изменениям, которые коренным образом видоизменили историю человечества. Великие географические открытия и широкое использование международных водных путей вывели на новую ступень международные отношения, развитие стран Западной Европы, начало и расширение периода колониализма также является итогом военной экспансии, осуществленной посредством водных путей. По этой причине изучение истории крупнейших водных артерий, способствовавших многосторонним и широким связям, представляется в качестве серьезной научной проблемы.

На протяжении долгих лет Центральная Азия, обладающая сухим и жарким климатом, рассматривалась в качестве региона, оторванного от международных водных путей. В качестве абсолютной исторической правды выдвигались антинаучные воззрения о том, что водные пути, пролегающие посредством внутренних рек, не имели никакого значения в историческом развитии региона. Однако осуществленные в последние годы исследования поставили на повестку дня формирование в данном вопросе новых научных взглядов в качестве исторической необходимости. И в этой связи, в высочайшей степени сохраняется потребность в исследованиях, освещающих место водных путей в системе коммуникации Центральной Азии. Это является главным аспектом, определяющим актуальность выбранной темы.

В последние годы в Узбекистане, который обладает богатой и древней историей, еще более усилилось внимание к изучению истории отечества. Целый ряд указов и постановлений, принятых в данной области, играют важную роль в формировании нового отношения к историческому культурному наследию, и в этой связи, в определении приоритетных направлений государственной политики. На основе постановления Президента Республики Узбекистан от 7 февраля 2017 года была разработана и утверждена стратегия Действий по пяти приоритетным направлениям развития Республики Узбекистан на 2017-2021 годы. Четвертое направление стратегии Действий в качестве актуальной задачи определяет и развитие сферы образования, культуры, науки⁸¹.

⁸¹Указ Президента Республики Узбекистан «О Стратегии действий по дальнейшему развитию Республики Узбекистан» / Официальное издание Министерства юстиции Республики Узбекистан. – Ташкент: Адолат, 2017. – С. 27.

В Послании Президента Республики Узбекистан Шавката Мирзиёева Олий Мажлису от 28 декабря 2018 года по поводу вопроса об отношении к истории, историческому наследию отмечается: “В разрешении поставленных нами великих задач мы должны развивать национальную идею, представляющую для нас мощный источник. В частности, необходимо осознание национальной самобытности, изучение древнейшей и богатейшей истории нашей страны, усиление в данном аспекте научно-исследовательских работ, всесторонняя поддержка ученых гуманитарной сферы. Оценка прошлому должна быть, разумеется, объективной, а самое главное, свободной от различных идеологических воззрений”⁸². Бассейны таких многоводных рек на территории региона, как Амударья и Сырдарья и их притоки (Зарафшан, Сурхандарья, Ахангаран, Чирчик и др.), последовательно осваивались нашими древними предками для жизни. Данный процесс привел к расширению использования водных путей и повышению их значимости в системе коммуникационных связей. Освоение водных путей протекало в непосредственной связи с такими общественно-экономическими процессами, как появление судоходства в регионе и его последовательное развитие, задействование переправ, возведение мостов. Научный анализ данных вопросов способен внести ясность во многие аспекты, связанные с историей системы коммуникации Центральной Азии. Это является важным свидетельством того, что данная тема представляет собой одну из актуальных научных проблем.

Глобальное потепление является одной из ключевых проблем современности, а вопрос пользования Центральной Азией трансграничными реками приобрел особую актуальность, который ожидает своего разрешения. За последний период правительство Узбекистана выдвигает ряд обоснованных суждений по поводу решения указанных проблем. Исследуемая нами научная тема также позволяет выявить накопившиеся в течение веков опыт пользования трансграничными реками. Это, в свою очередь, является свойством, демонстрирующим актуальность и востребованность темы диссертации.

Связь исследования с приоритетными направлениями развития наук и технологий в республике. Диссертация выполнена согласно приоритетному направлению развития наук и технологий в республике: I. «Духовно-нравственное и культурное развитие демократического и правового общества, формирование инновационной экономики».

Степень изученности проблемы. Данный вопрос обстоятельно рассмотрен в первой главе диссертации. В этой связи, чтобы не повторяться, следует вкратце отметить, что изучение отдельных аспектов, имеющих отношение к выбранной теме, началось в XIX веке и продолжается по настоящее время. Несмотря на это, в полной мере не исследованы проблемы,

⁸²Послание Президента Республики Узбекистан Шавката Мирзиёева Олий Мажлису// “Народное слово”, 29 декабря 2018 года.

связанные с историей изучения водных путей Центральной Азии в качестве составной части системы коммуникации региона, использования водных транспортных средств в древний период и средние века, основных водных переправ, гаваней для судов, вопросов строительства и оснащения крепостей, контролирующих переправы, возведения понтонных мостов и их использования, перевозки грузов по воде, оказания различных услуг пассажирам.

Связь исследования с планом научно-исследовательских работ учреждения, где выполнена диссертация. Данное диссертационное исследование выполнено в рамках плана научно-исследовательских работ Ургенчского государственного университета, а также научно-практической исследовательской программы на тему ОТ-Ф-1-109. “Из истории водно-земельных отношений в Узбекистане: (с древнего периода до современности)” факультета Истории Национального университета Узбекистана имени Мирзо Улугбека, предусмотренной на 2017-2019 годы.

Цель исследования заключается в освещении в историческом аспекте места водных путей Амударьи и Сырдарьи в системе коммуникации Центральной Азии.

Задачи исследования:

– изучение в историко-географическом аспекте вопросов формирования и развития системы коммуникации, служившей для взаимных отношений, обмена продукцией и товарооборота в Центральной Азии;

– определение основных этапов использования водных путей Амударьи, Сырдарьи и Аральского моря в древний период и средние века, а также изучение их места в социально-экономических и культурных взаимоотношениях региона;

– определение исторической эпохи начала использования водных транспортных средств, рассмотрение этапов его развития, систематизация сведений по данным вопросам;

– научный анализ порядка использования переправ Амударьи и Сырдарьи, строительства понтонных мостов, охраны переправ и возведения, в связи с этим, гаваней и крепостей;

– исследование научных гипотез о впадении Амударьи через озеро Сарикамыш и приток Узбой в Каспийское море;

– сравнительный анализ исторических процессов, связанных с системой водных путей, на основе сведений археологии и письменных источников, новых данных, и внедрение результатов в науку;

В качестве **объекта исследования** выбраны водные пути Амударьи и Сырдарьи в коммуникационной системе Центральной Азии в древний период и средние века.

Предметом исследования является изучение освещения вопросов судоходства, грузоперевозки, функционирования переправ транснационального значения в Амударье и Сырдарье, а также определение их роли в политической и экономической жизни региона.

Методы исследования. В процессе исследования были использованы такие методы исторических изысканий, как объективность, историчность, временной и территориально-географический сравнительный анализ, научная последовательность.

Научная новизна исследования состоит в следующем:

Определены исторические этапы формирования и развития Амударьинского и Сырдарьинского водных путей и использования Аральского моря, раскрыто их место в политико-экономических отношениях в регионе, а также процессе обмена продукцией, торговых и транзитных связей.

Выявлено, что понтонные мосты, переправы, как средство, связующее территории региона, где пересекаются между собой сухопутные и водные пути, выполняли важную функцию, на этой основе они не являлись преградой караванным путям, а служили как дополнительное направление.

Раскрыто стратегическое значение формирования инфраструктур, связанных с водными путями в крепостях, расположенных вдоль важных переправ в Амударье и Сырдарье, что они выполняли функцию организации, управления и контроля за оказанием услуг служащим государства, использующего водные пути и переправ, послам, торговым караванам, путникам.

На основе сведений, касающихся этой проблемы, в письменных источниках и исследованиях раскрыта история использования водных транспортных средств в Амударье и Сырдарье, а также на Аральском море в древнем периоде и в средних веках, использование судов в военно-стратегических случаях, раскрыто значение лодок и судов в быстрой и мало затратной доставке продукции в дальние пункты назначения, в системе оказания услуг в реках и переправах.

Практические результаты исследования заключаются в следующем:

Были собраны и системно проанализированы материалы, связанные с водными путями Средней Азии в древний период и средние века, и на этой основе была дана объективная оценка водному пути Амударьи и Сырдарьи, роли, связанных с ними инфраструктур в истории региона.

На основе сведений, добытых в процессе исследования, выяснено место, занимаемое Амударьей, Сырдарьей и их крупными притоками в системе коммуникации региона, в региональных экономических и культурных связях, обоснована их значимость в военно-политических процессах, разработаны соответствующие научные суждения, также разработаны рекомендации теоретического и практического характера по вопросу их применения в научных исследованиях, учебном процессе.

Достоверность результатов исследования. Использование в исследовании научного подхода и методов, признанных мировой исторической наукой, сравнительно-исторический и критический подход к изучению сведений из письменных источников и научной литературы, результатов археологических исследований, внедрение на практику

полученных результатов, обоснованных суждений, разработанных предложений и рекомендаций, утверждение полученных результатов соответствующими структурами свидетельствуют о его достоверности.

Научно-практическая ценность результатов исследования. Научная ценность результатов исследования определяется историческими суждениями, касающимися использования водных путей в Средней Азии, истории судоходства, строений, инфраструктур, связанных с переправами и водными путями, указанием места водных путей в экономических связях региона.

Практическая значимость результатов диссертации в том, что их можно использовать при разработке лекций для студентов высших учебных заведений по предметам “История Узбекистана”, “История Центральной Азии”, организации спецкурсов по истории водных путей, для написания соответствующих разделов по истории Узбекистана и Средней Азии, учебников и учебных пособий.

Внедрение результатов исследования. На основе результатов, полученных в процессе освещения места водных путей в системе коммуникации Средней Азии, было осуществлено:

использование материалов диссертации в фундаментальном проекте на тему “История Хорезма (1 том: с древнего периода до 5 века, 2 том: V-XIV века)”, реализованном в 2012-2016 годах региональным отделением АН Республики Узбекистан – Хорезмской академией Маъмуна: при исследовании места водных путей, служивших взаимным связям, при обмене продукцией и торговле в Центральной Азии, в социально-политической, экономической и культурной жизни региона; при сравнительном анализе на основе новейших данных исторических процессов, связанных с региональной системой коммуникации водных путей (Бюллетень № 3\1255-733 АН Республики Узбекистан от 14.03.2019 года). Результаты исследования были использованы в качестве дополнительной информации для демонстрации роли водных путей в при изучении исторических корней социально-экономических и политических взаимоотношений государств Центральной Азии;

использование результатов исследования для обогащения фонда отдела торговых связей экспозиции “Древний Хорезм” в Хивинском музее-заповеднике “Ичан-кала”, научные материалы выставлены в экспозиции музея. Использование результатов научного исследования в экспозиции служит для привлечения в музей туристов, а также для получения ими новых данных о значении водных путей в системе коммуникации Центральной Азии в древний период и средние века. (Бюллетень № 01-12-10-4024 Министерства культуры Республики Узбекистан от 07.08.2019 года). Материалы исследования имеют важное место в повышении занимательности и впечатлительности экспозиции;

на основе научных результатов диссертации подготовлены сценарии отдельных передач телеканала “O'zbekiston tarixi” Национальной телерадиокомпании Узбекистана. В частности, по телевизионной программе

“Такдимот”, вышедшей в эфир 10 января 2020 года, использованы важнейшие научно-теоретические суждения из диссертации (Справка № 02-40-89 телерадиоканала “O‘zbekiston” от 10 января 2020 года). Результаты исследования в дальнейшем могут служить важным источником при подготовке телевизионных передач по телеканалу “O‘zbekiston tarixi”, посвященных роли и значению водных путей в коммуникационной системе Центральной Азии.

Апробация результатов исследования. Результаты исследования прошли апробацию на 3 международных и 3 республиканских научно-практических конференциях.

Публикация результатов исследования. По теме диссертации опубликованы 8 научных работ, в частности, в научных изданиях, рекомендованных Высшей Аттестационной комиссией Республики Узбекистан для публикации основных результатов докторских диссертаций, - 8 статей, из них 7 опубликованы в республиканских изданиях, 1 – за рубежом.

Структура и объем диссертации. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения и списка использованной литературы. К работе прикреплены соответствующие приложения. Исследовательская часть диссертации составляет 149 страниц.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Во введении обоснованы актуальность и востребованность темы диссертации, указаны цель и задачи исследования, его объект и предмет, показано соответствие темы приоритетным направлениям развития наук и технологий в республике, определены научная новизна и практическая ценность исследования, раскрыты научная и практическая значимость полученных результатов, приведены сведения о внедрении в практику и апробации результатов исследования и о структуре диссертации.

Первая глава диссертации **“Характеристика коммуникационной системы, источниковедения и историографии Центральной Азии”**, состоит из трех разделов, в первом из них освещена источниковедческая база темы. Источниковедческую базу исследования составляют результаты историко-археологических изысканий, проведенных в Центральной Азии и соседних странах Востока, “Авеста”, сведения древнеперсидских надписей, письменные источники, созданные в древний период на греческом, римском, персидском, китайском, византийском, а в средние века – на персидском, арабском, тюркском и европейских языках, а также сведения научной литературы, древние карты и архивные документы.

В диссертации письменные источники были классифицированы с хронологической и территориальной точек зрения. Среди древнейших письменных источников по теме особое место занимают “Авеста”⁸³,

⁸³Авесто / Перевод Аскара Махкама. – Ташкент, 2001. – 383 с.

сочинения греко-римских авторов⁸⁴, а также китайские источники⁸⁵. В них содержатся сведения о городах и крепостях, переправах, расположенных на побережье Амударьи, Сырдарьи Зарафшана и других рек, судоходстве по крупным рекам.

В таких относящихся к раннему средневековью китайских источниках, как “Бей-ши”, “Суй-шу”, “Тан-шу” и других, приводятся сведения об Амударье (Гуйшуй), Зарафшане (Нами), Сырдарье (Июша), Кашкадарье (Думо), Карадарье (Уху) и других реках⁸⁶.

В освещении темы важное место занимают местные и арабско-персидские источники, относящиеся к IX-XIII векам, источники, созданные в период монгольского владычества, эпоху Амира Темура и темуридов, а также в период узбекских ханств. В них приводятся ценные сведения о судоходстве по крупным рекам региона, перевозке грузов, важных переправах, деятельности расположенных рядом с ними крепостей и гаваней.

Сведения из средневековых источников, написанных на европейских языках, весьма обогатили источниковедческую базу данной темы. В диссертации имеются ссылки на сочинения непосредственно побывавших в Центральной Азии Платона Карпини и Вильгельма Рубрика⁸⁷, Марко Поло⁸⁸, Иоганна Шельтбергера⁸⁹, Руи Гонсалеса де Клавихо⁹⁰ и других.

Среди зарубежных источников, имеющих отношение к XVI-XIX векам, важное значение имеют сочинения А. Дженкинсона (XVI век)⁹¹, Т. Бурнашева (XVII век)⁹² и других, а также созданный в 1627 году географический трактат “Книга большому чертежу”.⁹³ В них приведены ценные сведения о Каспийском и Аральском морях, Амударье и Сырдарье.

⁸⁴Геродот. История. В девяти книгах / Пер. с греческого и коммент. Г.А. Стратановского. – М.: ОЛМА-ПРЕСС Инвест, 2004; Арриан. Поход Александра / Перевод с греческого М.Л.Сергеенко. – М. – Л., 1962; Курций Руф. История Александра Македонского / Пер. и примеч. В.С.Соколова. – М., 1963; Клавдий Птолемей. Географическое руководство / Латышев В.В. Известия древних писателей о Скифии и Кавказе. Ч. 1. Греческие писатели // Вестник древней истории. – М.: 1948. № 2. – С. 458-484; Страбон. География в семнадцати книгах / Пер. с греч., вступ. статья и комм. Г.А. Стратановского. – М.: ОЛМА-ПРЕСС Инвест, 2004.

⁸⁵Бичурин Н.Я. (Иакинф). Собрание сведений о народах, обитавших в Средней Азии в древние времена. В трех частях. – Алматы: ТОО “Жалын Баспасы”, 1998. Ч. II. – С. 145-348; Хўжаев А. Фаргона тарихига оид маълумотлар (Қадимий ва илк ўрта аср Хитой манбаларидан таржималар ва уларга шарҳлар) – Тошкент, 2013; Он же. Марказий Осиё халқлари тарихига оид маълумотлар (Қадимий ҳамда илк ўрта аср Хитой манбаларидан таржима ва тадқиқотлар). – Тошкент, 2015.

⁸⁶ Бичурин Н.Я. (Иакинф). Собрание сведений о народах, ... – С. 153-155, 188-189, 192, 281-282, 284-285, 291-292, 296-298, 322, 325-326, 328-329.

⁸⁷ Путешествия Платона Карпини и Вильгельма Рубрика. Введение, перевод и примечания А.И.Малиена. – М.: Географиздат, 1957.

⁸⁸Марко Поло. Книга о разнообразии мира. / Перевод И.Минаева. – М.: ЭКСМО, 2005. – 480 с.

⁸⁹ Шильтбергер И. Путешествия Иоганна Шильтбергера по Европе, Азии и Африке (с 1394 по 1427 г.) / Перевел с немецкого и снабдил примечаниями Ф.Брун. – Ташкент: Шарк, 1997. – 240 с.

⁹⁰Руи Гонсалес де Клавихо. Дневник путешествия в Самарканд во дворец Амира Темура (403-1406 годы) / Перевод с русского языка О.Тогаева. – Ташкент: «O'ZBEKISTON» NMIU, 2010.

⁹¹ Дженкинсон А. Путешествие в Среднюю Азию. 1558-1560 гг. / Перевод с английского Ю.В.Готье // Английские путешественники в Московском государстве в XVI в. – Л.: Полиграфкнига, 1937. – С. 167-192

⁹² Путешествие Т.С.Бурнашева от Сибирской линии до города Бухары в 1794 г. и обратно в 1795 г. Изложено Г.Спасским // Сибирский вестник, 1818. – № 3. – С. 72-89.

⁹³ Книга большому чертежу или древняя карта Российскаго государства, поновленная въ розрядъ и списанная въ книгу 1627 году. Изданиевторое. – Санктпетербургъ: въ типографіи императорской Россійской Академіи, 1838. – 261 с.

К первой половине XIX века правящие круги России начали целенаправленно изучать систему коммуникации Туркестанского края, в частности, ее важную структурную часть – водные пути. И в произведениях данного периода также встречаются ценные сведения по теме.

Таким образом, сведения о системе коммуникации Центральной Азии, ее важной составляющей в лице водных путей нашли свое отражение в многочисленных источниках, созданных в различные периоды. Они играют большую роль в раскрытии своеобразных граней изучаемого вопроса, в осознании значимости, связанных с водными путями инфраструктур, их места в системе коммуникации региона.

Во втором разделе данной главы освещается историография темы. Изучение вопросов, касающихся водных путей Центральной Азии в древний период и средние века, места данной своеобразной системы коммуникации в развитии военно-политических, экономических и культурных связей региона, началось, в основном, в XIX веке и продолжается по настоящий день. Исходя из характера исследований и интенсивности издания, изучение темы можно разделить на следующие периоды: 1) конец XIX века – начало XX века; 2) 20-80 годы XX века; 3) изучение темы в период независимости; 4) интерпретация проблемы в зарубежной историографии.

В конце XIX – начале XX веков, после колонизации Центральной Азии Россией, новая власть стала обстоятельно изучать систему транзитных путей региона, имеющих военно-стратегическое значение, в частности, водные артерии Амударьи и Сырдарьи, а также их крупные притоки, речные переправы и другое. В итоге вышли в свет специальные исследования, посвященные водным путям региона, труды о местных реках и вопросах их использования⁹⁴.

Следующий этап историографии темы приходится на 20-80-е годы XX века. Хотя в годы Советской власти исследуемая нами научная проблема специально не изучалась, однако были созданы и значительные работы. Среди них следует особо отметить труды таких исследователей, как В.В. Бартольд, С.П. Толстов, Э.В. Ртвеладзе и др.⁹⁵. Ценные сведения

⁹⁴Быков А. Очерк переправ через реку Амударья. – Ташкент, 1879. Вып. V. – С. 77-328; Грулев М.В. Амударья. – Ташкент, 1900. {Хорошхин А.П.} Сборник статей, касающихся до Туркестанского края А.П.Хорошхина. – СПб.: Типография А.Траншеля, 1876. – 520 с.; Миддендорф А.Ф. Очерки Ферганской долины (с приложением «Химических исследований почв и воды» К.Шмита) / Пер. с немецкого. В.И.Ковалевского. – СПб., 1882. – 614 с.;Яворский И.Л. Путешествие русского посольства по Афганистану и Бухарскому ханству в 1878–1879 годах. В двух томах. – СПб.: Типография д-ра М.А.Хана, 1883. Т. 2. – С. 1-387; Васильев. Маршрутное описание дороги от Келифа до Патта-Киссара // СМА. – СПб.: Военная типография, 1894. Вып. LVII. – С. 403-405; Галкин. Маршрутное описание дорог пролегающих по долине правого берега реки Сурхана // Сборник географических, топографических и статистических материалов по Азии. –СПб., 1894. Вып. 57. – С. 392.

⁹⁵Бартольд В.В. Сведения об Аральском море и низовьях Амударьи с древнейших времен до XVI века / Соч. в 9 томах. – М.: Наука, 1965. Т. III. – С. 15-94; Толстов С.П. Работы Хорезмской археолого-этнографической экспедиции в 1954-1956 гг. // Полевые исследования Хорезмской экспедиции в 1954-1956 гг. Материалы Хорезмской экспедиции. – М.: АН СССР, 1959. Вып. 1. – С. 3-38; Ртвеладзе Э.В. Великий шелковый путь. – Ташкент: “Ўзбекистон миллий энциклопедияси”, 1999. – 280 с. Он же. К локализации “греческой” переправы на Оксе // Вестник древней истории. – М., 1977. – № 4. – С. 182-188; Кесь А.С. Аральское море в голоцене // Этнография и археология Средней Азии. –М.: Наука, 1979; Итина М.И. Археологические

относительно водных путей Центральной Азии нашли свое отражение в работах, изданных в 60-х годах XX века⁹⁶, работах, опубликованных в начале 90-х годов, в материалах международных и республиканских научных конференций, научных сборниках⁹⁷.

В годы независимости был создан целый ряд научных работ, обогативших историографию темы. В данный период были изданы научные труды, имеющие отношение к водным путям регионального значения, переправам и расположенным вблизи их крепостям, истории судоходства. Отдельные аспекты изучаемой нами темы содержатся в разделах крупных монографических исследований Э.В. Ртвеладзе⁹⁸.

История системы коммуникации Центральной Азии, вопрос о месте в ней водных путей нашли свое отражение в исследованиях У. Мавлонова. В его значительном монографическом исследовании приведен целый ряд сведений относительно истории системы торговых путей региона в древний период и средние века, истории судоходства на водных путях крупнейших местных рек, деятельности переправ⁹⁹.

Среди трудов, посвященных исследованию роли Амударьи и Аральского моря в системе коммуникации региона, особо следует подчеркнуть коллективный труд “История цивилизации Хорезма”. В нем приведены ценные сведения по изучаемой нами теме¹⁰⁰.

Некоторые аспекты исследуемой нами темы нашли свое отражение в крупных монографических исследованиях ученых, в их статьях, опубликованных в различных научных журналах и сборниках¹⁰¹.

На международных научных конференциях, проведенных в Узбекистане и за рубежом,¹⁰² также приведены сведения относительно водного пути

памятники на древних торговых путях вдоль берегов Амударьи // Древности Южного Хорезма. Труды Хорезмской археолого-этнографической экспедиции. – М.: Наука, 1991. Т. XVI. – С. 7-32;

⁹⁶ Низовья Амударьи, Сарикамыш, Узбой. История формирования и заселение // Материалы Хорезмской экспедиции. – М., 1960. Вып. 3. – С. 316-319; Новые сведения о древних кочевниках Узбоя // Новые археологические открытия в Туркменистане. – Ашхабад, 1982; Вайнберг Б.И., Юсупов Х.Ю. Культурный комплекс древних скотоводов на Узбое // Культурные связи народов Средней Азии и Кавказа. Древность и средневековье. – М., 1990. – С. 30.

⁹⁷ Формирование и развитие трасс Великого шелкового пути в Центральной Азии в древности и средневековье: Тезисы докладов международного семинара ЮНЕСКО. Самарканд, 1-6 октября 1990 г. – Ташкент: Фан, 1990; На Среднеазиатских трассах Великого шелкового пути. Очерки истории и культуры. – Ташкент: Фан, 1990; Культурные связи народов Средней Азии и Кавказа. Древность и средневековье. – М.: Наука, 1990.

⁹⁸ Ртвеладзе Э.В. Великий шелковый путь. – Ташкент: “Ўзбекистон миллий энциклопедияси”, 1999; Он же. Цивилизации, государства, культуры Центральной Азии. – Ташкент: УМЭД, 2005. – С. 240-249.

⁹⁹ Мавлонов Ў. Марказий Осиёнинг қадимги йўллари: шаклланиши ва ривожланиш босқичлари. – Тошкент: Академия, 2008. – С. 216-250.

¹⁰⁰ Кдырнийзов М. и другие. История цивилизации Хорезма. – Нукус: Qaraqalpakstan, 2017. – 286 с.

¹⁰¹ Ягодин В.Н. Древние кочевники Арало-Каспия на Великом шелковом пути // Вестник Каракалпакского Отделения АН РУз. – Нукус, 1994. – № 2. – С. 99-106; Анарбаев А. Великий шелковый путь и путешествие Сюань Цзяня в Среднюю Азию // ОНУ. – Тошкент, 1999. – № 5-6. – С. 67-70; Камолиддин Ш. Древние гидротопонимы Средней Азии // Мозийдан садо. – Тошкент, 2006. – № 2 (30). – С. 44-48; Сверчков Л.М. Сырдарьинская степь: пути и переправы // Трансоксиана – Мавераннахр. – Ташкент: Изд. Журнала SAN’AT, 2007. – С. 185-193; Сафаров Т. Амударёда кемачилик ва юк ташиш // Жамият ва бошқарув. – Тошкент, 2008. – № 2. – С. 117-119.

¹⁰² Великий шелковый путь. Культура и традиции. Прошлое и настоящее: Материалы научно-теоритической конференции. – Ташкент, 2006; Сулейманов Р. К интерпретации живописи северной стены дворца Самарканда VII века // Роль города Самарканда в истории мирового культурного развития: Материалы

Амударьи. Однако и в данном направлении работы малочисленны и имеют обобщенный характер.

В работе немногочисленны сведения по зарубежной историографии. Научные сведения о водных путях Центральной Азии первоначально появились в трудах зарубежных путешественников, которые в различных целях прибывали в XIX веке в регион. Среди них важное место занимают труды прибывшего в регион в 1812-13 годах из Индии через Кашгар Мир Иззатулло¹⁰³, посетившего в 1831-33 годах Бухарский эмират офицера “Ост-Индской компании” Великобритании в Индии А.Бернса,¹⁰⁴ а также известного венгерского путешественника А. Вамбери.¹⁰⁵ В них приводятся ценные сведения о реках региона, переправах и водных транспортных средствах.

Во второй половине XX – начале XXI века были изданы работы, вбирающие в себя важные сведения о торговых путях и культурных связях Центральной Азии. В них содержатся сведения относительно исследуемого нами вопроса.

Говоря в целом, проблемы, связанные с определением значения водных путей Центральной Азии в системе коммуникации региона, навигацией в древности и средние века, вопросами строительства вдоль водных путей гаваней для остановки судов у важных переправ, возведения крепостей для контроля над переправами, строительства понтонных мостов и их эксплуатации, перевозкой грузов по водным путям, историей оказания различных услуг пассажирам, не нашли своего окончательного разрешения.

В третьем разделе данной главы в историко-географическом аспекте проанализированы система коммуникации региона, маршруты караванных путей по суше, являющиеся ее важной составляющей, и факторы их развития. Первые направления путей сообщения в Центральной Азии

Международного научного симпозиума, посвященного 2750 - лeтнему юбилею города Самарканда. – Ташкент - Самарканд: Фан, 2007. – С. 213-216; Абдуллаев Т. Водные пути и транспорт в древнем и средневековом Хорезме (письменные источники) // Приаралье на перекрестке культур: Тезисы докладов Международного симпозиума и второго полевого семинара “Археология древнего Ташкырманского оазиса”. – Нукус, 2007. – С. 10-11; Алимова Д., Ртвеладзе Э., Абдурасулов У. Средняя Азия – Закавказье – Рим: О значении водного пути по Амударье через Каспийское море в Закавказье // «Дорога Страбона» как часть Великого шелкового пути: Материалы международной конференции. - Баку, 28–29 ноября 2008 г. – Самарканд–Ташкент, 2009. С. 9–13; Наджафова И. О роли Каспия в международной торговле // «Дорога Страбона» как часть Великого шелкового пути: Материалы международной конференции. - Баку, 28–29 ноября 2008 г. – Самарканд–Ташкент, 2009. – С. 80-85.

¹⁰³ См.: Соколов Ю.А. Бухара, Самарканд, Келиф в 1813 году. Публикации отрывка из “Путешествие Мир Иззат Уллы в Среднюю Азию в 1812-1813 годах” // Труды САГУ. – Ташкент: 1957. Вып. ХС. – С. 198-214; Аминов Б. Труд Мира Иззатуллы “Масир-и Бухоро” как важный источник по истории Средней Азии начала XIX в. // Великий шелковый путь. Культура и традиции. Прошлое и настоящее: Материалы научно-теоретической конференции. – Ташкент: Б.и., 2006. – С. 112-115; Мавлонов Ў., Аминов Б. Мир Иззатулло ва унинг Ўрта Осиёга саёхати // Жамият ва бошқарув. – Тошкент, 2006. – № 4. – С. 20-22.

¹⁰⁴Бёрнс А. Путешествие в Бухару: рассказ о плавании по Инду от моря до Лагара с подарками Великобританского короля и отчет о путешествии из Индии в Кабул, Татарию, Персию, предпринятом по предписанию Высшего правительства Индии в 1831, 1832 и 1833 годах лейтенантом Ост-Индийской компанейской службы Александром Бёрнсом, членом королевского общества / Перевел с английского Георг Минь. Ч.2. – М.: Издание П.В.Голубкова, 1848; Ч 3. – М.: Издание П.В.Голубкова, 1849.

¹⁰⁵Вамбери А. Путешествие по Средней Азии изъ Тегерана через Туркменскую пустыню по восточному берегу Каспийского моря въ Хиву, Бухару и Самаркандъ, предпринятое въ 1863 году съ научною целью, по поручению Венгерской Академіи въПешть, членомъея А. Вамбери. – М.: Изд-во А.М.Мамонтова, 1867.

возникли еще в период каменного века. В дальнейшем, в результате возрастания потребностей и социально-экономических и культурных взаимоотношений между разными частями региона были установлены постоянные контакты, которые поэтапно расширялись и развивались. При сухом и теплом климате Центральной Азии караванные пути составляли основное звено коммуникационной системы региона и имели важное значение во внутренних и внешних взаимоотношениях.

Важно отметить, что в древний период и средние века караванные пути в Центральной Азии пролегали через города, крепости и населенные пункты, расположенных в бассейнах Амударьи, Сырдарьи и других крупных рек, а также через переправы рек. Это является важным свойством, демонстрирующим водные и караванные пути в качестве целостной коммуникационной системы.

Вторая глава диссертации **“Водный путь Амударьи и Сырдарьи: маршруты, инфраструктура, развитие судоходства”** состоит из трех разделов. В первом разделе главы проанализированы вопросы, связанные с маршрутами водного пути Амударьи, ее древними названиями, определением места городов, крепостей и гаваней на побережье Амударьи в системе коммуникации. Крупнейшая река Центральной Азии берет начало в горах Памира, и по ходу своего течения вбирает в себя множество других рек. По мнению отдельных исследователей, слово Аму (Амуль) взято из Енисейско-Кетских языков, получивших широкое распространение во II тысячелетии до н.э., наряду с другими языковыми семьями, в Центральной Азии, и может быть связано со значением «Вода, священная как мать»¹⁰⁶. Тот факт, что древние тюрки данную реку, как и другие крупные водоемы, называли Укуз, а греки, приспособив данное название на собственный лад, именовали ее Охус (Окс), а в средневековых источниках данная река упоминается в формах Джейхун, Амуль, Аму,¹⁰⁷ раскрывается на основе конкретного исторического анализа. Показано, что освоение бассейна Амударьи началось во времена неолита-энеолита и получило свое ускорение в бронзовый век в связи с общественно-экономическими и культурными процессами, имевшими место в Центральной Азии, миграцией населения и другими факторами. Проанализирована динамика пользования водным путем Амударьи в древний период и средние века.

На побережье Амударьи были возведены в античный период и развивались множество городов и цитаделей, связанных с водным путем или деятельностью важных переправ. В частности, то обстоятельство, что Термез, являющийся первым крупным городом в верхнем течении Амударьи, в древности и средние века был важным портом, подтверждается сведениями

¹⁰⁶ Шамсиддин Камолиддин. Древние гидротопонимы Средней Азии // Мозийдан садо. – Ташкент, 2006. – № 2 (30) – С. 44-48;

¹⁰⁷ Махмуд Кошғарий. Туркий сўзлар девони (Девону луғотит турк) / 3 томлик . Перевод и подготовка к изданию С.М.Муталлибов. – Ташкент: Фан, 1960. Т. I. – С. 91, 411; Шамсиддин Камолиддин. Древнетюркская топонимия Средней Азии. – Ташкент: Шарк, 2006. – С. 25-28.

из многих письменных источников¹⁰⁸. В крепости Кампыртепа¹⁰⁹ вблизи переправы Шураб Амударьи в период Кушанского царства, в I веке до н.э. – II веке новой эры действовала таможня. Она занимала большое место в экономических и торговых сношениях региона, в частности, в связях Кушанской империи с ключевыми территориями Центральной Азии. Данная крепость контролировала не только переправу, но и водный путь Термез – Ургенч.

В данном разделе дается характеристика расположенным по среднему течению Амударьи крепостям у таких переправ, как Келиф, Керкича, Чорхаржуй/Амуль. В работе указаны места находившихся по обоим берегам Амударьи важных прибрежных сооружений Хорезма – Киз-кала, Тохирия/Доя хотун, Дарганата, Жигарбанд, Сартарош и других крепостей, городов Кят и Куня Ургенч в водном пути Амударьи, в системе коммуникации.

Во втором разделе данной главы диссертации рассмотрены вопросы, связанные с водным путем Сырдарьи и деятельностью расположенных на ней городов, гаваней. Здесь водный путь Сырдарьи охарактеризован с историко-географической точки зрения. Была проанализирована значимость составляющих Сырдарью рек – Нарына и Карадарья, Ахангарана и Чирчика, считающихся ее правыми притоками. Было проанализировано значение водного пути Сырдарьи в экономических и культурных связях городов Ташкентского оазиса и древней Ферганской долины Центральной Азии с северными кочевниками (степи Южного Казахстана) и территориями Приаралья. Сырдарья, которая в древнегреческих источниках именуется как Танаис,¹¹⁰ у персов имела название Йакшарта («чистый жемчуг»), у древних тюрков - Йангиокуз («жемчужная река»), в китайских источниках - Йо-ша (Йок-шат) или Чженьчжухэ («жемчужная река»). Тюркские и китайские наименования поначалу применялись относительно верхнего течения реки, точнее, касательно Нарына. Нижнее течение реки и Приаралье издревле называлось Сир (в древнеримских источниках оно отмечено в форме *Silis*). Данный термин в языке саков означал «многоводная река», в языке тюрков – «место поворота реки». Древнее название реки Йаксарт (в виде Яксарт, Хашарт, Хасарт) частично сохранилось и в средние века. Арабы именовали данную реку Сайхун. В средневековых мусульманских источниках эта река имела также наименования вода Узгена, вода Ходжента, вода Шаша и др.¹¹¹

В диссертации на основе письменных источников и археологических исследований доказывается, что последовательное пользование водным путем Сырдарьи берет свое начало с античного периода. На побережье

¹⁰⁸Ртвеладзе Э. Цивилизации, государства, культуры Центральной Азии. – Ташкент: УМЭД, 2005. – С.249.

¹⁰⁹ По свидетельству археологических исследований, Кампыртепа является крепостью, построенной для контроля переправы Шураб, где проходил торговый путь от города Бактры в Согдиану. Для получения полных сведений о памятнике см.: Материалы Тохаристанской экспедиции. Археологические исследования Кампыртепа. Вып. 1. – Ташкент, 2000; Вып. 2. – Ташкент, 2001; вып. 3. – Ташкент, 2002.

¹¹⁰Страбон. География. В семнадцати книгах... – С. 319-320.

¹¹¹ Подробнее об этом см.: Камолитдин Ш. Древние гидротопонимы Средней Азии // Мозийдан садо. – № 2 (30) – Ташкент, 2006. – С. 44-48; Он же. Древнетюркская топонимия Средней Азии ... – С. 28-30, 114.

Сырдарьи, начиная с античного периода, строились крупные пункты, в которых размещалась администрация, контролирующая навигацию по данной реке, здесь также имелись необходимые сооружения для приема судов. Среди них особую значимость имел город Ходжент¹¹², расположенный на левом берегу Сырдарьи. А также расположенный на ее правобережье город Шаркия-Банокат / Шохрухия.¹¹³ Данные города в античный период возникли и развивались в связи с водным путем Сырдарье, растянувшейся от Ферганы до Аральского моря¹¹⁴.

Города по среднему и нижнему течению Сырдарьи были важными пунктами, контролирующими дороги, речные переправы от степей Еттисув и севера региона до Хорезма и долины Зарафшана. Среди городов водного пути Сырдарьи большую значимость имели такие, как Отрар, Сабран, Женд, Янгикент и Суяб.

В третьем разделе данной главы диссертации рассмотрены вопросы, связанные с историей навигации по Амударье и Сырдарье, а также их притоках, освещены средства водного транспорта, их виды, порядок пользования. В Центральной Азии появление водных транспортных средств начинается в эпоху неолита, здесь важную роль сыграли племена, проживавшие в бассейнах рек региона и занимавшиеся рыболовством. Изображение лодки бронзового века на скалах Бештепа, расположенного в 20 километрах к югу от Нукуса,¹¹⁵ позволяет определить представителей Кальтаминарской культуры, проживавших в нижнем течении Амударьи, в качестве одного из племен, заложивших основы навигации в регионе.

В работе проанализированы сведения по истории навигации по Амударье из греко-римских и китайских источников и выведены соответствующие научные суждения. Средневековые занимало важное место в развитии судоходства в регионе. В частности, оно развивалось на Амударье, Сырдарье и других крупных реках. В арабских источниках упоминается о том, что на 12 реках халифата налажена навигация, среди них отмечены Амударья и Сырдарья¹¹⁶. В диссертации делается попытка систематизации и научной оценки сведений о судоходстве в Амударье в период правления Амира Тимура и тимуридов, а также в период Хивинского и Бухарского ханств.

В конце XIX – начале XX века, в период царского колониализма, пользование водными путями Амударьи развивалось синхронно с военно-политическими и экономическими интересами России. 12 августа 1873 года, в соответствии с подписанным между царской Россией и Хивинским

¹¹²Бартольд В.В. Хофиз Абру и его сочинения / Соч. в 9 томах. Т. VIII. – М.: Наука, 1973.– С. 93.

¹¹³ Древний и средневековый город восточного Маверауннахра. Шохрухия. I-XVIII вв. н.э. – Ташкент: Фан, 1990. – С. 5, 78-99; Буряков Ю.Ф., Алимов У., Богомолов Г.И. Археологические исследования на городище Шахрухия // Археологические исследования в Узбекистане. 2003 год. – Ташкент: “Ўзбекистон Миллий энциклопедияси” Давлат илмий нашриёти, 2004. – С. 57.

¹¹⁴ Бичурин Н.Я. (Иакинф). Показанная работа. ... Ч. II. – С. 155.

¹¹⁵ Толстов С.П. Древний Хорезм. Опыт историко-археологического исследования – М.: МГУ, 1948. – С. 75. рис. 14.

¹¹⁶Мец А. Мусульманский Ренессанс ... – С. 479.

ханством договором, русским пароходам и лодкам дарилось право свободного передвижения по Амударье, а также Россия приобрела право на строительство портов и складов для хранения продуктов на левом берегу реки¹¹⁷. Это, в свою очередь, привело к установлению контроля России над водным путем Амударьи.

Царское колониальное правительство воспользовалось военно-стратегическим положением Аральского моря и Амударьи в целях укрепления своей позиции. В 1887 году была организована Амударьинская военная флотилия, которая была призвана защищать границы с подвластной Англии Афганистаном. Создание Амударьинской военной флотилии, налаживание движений больших кораблей и пароходов по реке свидетельствуют о том, что Амударьинскому водному пути в российских военно-политических кругах придавалось важное стратегическое значение. В 1888 году в Чарджуе двум пароходам на реке Амударье были даны названия “Царь” и “Царица” и налажено передвижение пароходов по реке. Подобное название русских военных судов в Амударье стало традицией, о чем свидетельствует названия, данные пароходам в разные годы: 1894 – “Царевич”, 1899 – “Великий князь”, “Великая княгиня Ольга”¹¹⁸.

Движение судов было налажено и по рекам, являвшимся притоками Сырдарьи. Ибн Хордадбек свидетельствует о том, что на реках Ангрэн, Чирчик и Талас, которые являлись притоками Хашарта (Сырдарьи) в ее среднем течении, осуществлялась перевозка грузов на лодках¹¹⁹. В произведении «Худуд ал-олам» приводятся сведения о том, что в городе Нужакат, расположенном в 1 фарсах от Бинкента (Ташкент), живут лодочники, которые водят суда по реке Парак (Чирчик) и водному пути Сырдарьи¹²⁰. В городище Шавкат, которое располагалось на месте памятника Увайттепа или старый Ханобод на правом берегу Ангрена, были найдены обломки лодок¹²¹. Это свидетельствует о том, что в развитом средневековье по течению реки Ангрэн была налажена перевозка грузов на судах.

Пользование водным путем Сырдарьи сохранилось и после колонизации Туркестана царской Россией. В русских источниках начала XIX века отмечено, что Сырдарья очень удобна для навигации от Коканда¹²². А в конце XIX века было налажено движение русских судов от Чиназа до Казалинска¹²³.

Первые сведения об Аральском море встречаются в “Авесте”, где в песне, посвященной богине воды и плодородия Ардвиге упоминается о море

¹¹⁷ ЦГА РУз, фонд И-1, 22-список, 832-дело, 9-страница.

¹¹⁸ Пидаев Ш.Р. – С. 39.

¹¹⁹ Ибн Хордадбек. Книга путей и стран. (Китоб ал масалик ва-лмамалик)... – С. 178.

¹²⁰ Hudūd al-‘Ālam (The regions of the world) a Persian geography / Translated and explained from the Persian by V. Ninorsky. – London, 1970. – P. 118.

¹²¹ Массон М.Е. Ахенгаран. Историко-топографический очерк ... – С. 58.

¹²² Мейендорф Е.К. Путешествие из Оренбурга в Бухару... – С. 37-39.

¹²³ Хорошхин А.П. Сборник статей, касающихся до Туркестанского края А.П.Хорошхина ... – С. 74

Ворукаша и впадающей в него реке Ардви. Некоторыми исследователями подчеркивается, что здесь речь идет об Аральском море и Амударье¹²⁴.

Сведения об Аральском море встречаются и в греческих памятниках. В частности, в произведении Страбона “География” упоминается о реках Окс (Амударья – Я.К.), Яксарт (Сырдарья – Я.К.), а также о Каспийском, Аральском морях¹²⁵. Данные об Аральском море имеются и древнекитайских, византийских источниках, а также в арабских, персидских и тюркских трудах. В китайских источниках аральское море упоминается как “Западное море”¹²⁶.

Аральское море в средневековых арабских источниках называется “Хорезмским морем”, окружность которого, как указывается, равна 300 милям, вода – соленой. В него впадают реки Джейхун (Амударья – Я.К.), Шаш (Сырдарья – Я.К.), а также такие мелкие реки, как Барк, Руза, Марга и др.¹²⁷ Также историком Ибн Руста указывается, что Амударья впадает в большое озеро (Аральское море – У.М.), его окружность ученым отмечается как 80 фарсахов¹²⁸. В произведении “Худуд ал-олам” указывается, что Хорезмское (Аральское – У.М.) море находится в расстоянии 40 фарсахов к Северо-Западу от Хорезма, а окружность упоминается как 30 фарсахов¹²⁹. Другие источники также свидетельствуют о том, что на Аральском море при помощи кораблей перевозились грузы¹³⁰.

В диссертации выражено отношение исследователя к бытующим научным гипотезам о том, что в древний период Аральское и Каспийское моря были единым морем либо были сопряжены. В частности, проанализирована сущность научных гипотез о том, что впадина Айбугир связывала эти два бассейна, а также о том, что приток Узбой образовался в результате отделения Каспийского моря от Сарыкамыш и Аральского моря¹³¹.

Третья глава диссертации носит название **“Значение водных путей в системе коммуникации региона”**. В первом разделе главы переправы через Амударью и Сырдарью освещены в качестве важной составляющей части системы связи и коммуникации. Важную структурную часть системы коммуникации региона составляли Амударья и переправы через нее. Основное внимание здесь обращено на то, что переправы через Термез,

¹²⁴Ртвеладзе Э. Цивилизации, государства, культуры ... – С. 241.

¹²⁵Страбон. География. В семнадцати книгах / Пер. с греч., вступ. статья и комм. Г.А.Стратановского. – М.: ОЛМА-ПРЕСС Инвест, 2004. XI. VII.3. – С. 311.

¹²⁶Бичурин Н.Я. (Иакинф). Собрание сведений о народах, обитавших в Средней Азии в древние времена. ... – С. 188-189, 192.

¹²⁷Извлечения из «Нузхат ал-Муштак фи ихтирак ал-Афак» или «Китаб-Роджер» ал Идриси / Перевод С. Волина: // МИТТ. Арабские и персидские источники VII-XV вв. Труды института востоковедения. – М.–Л, 1939. Т. I. – С. 220.

¹²⁸Извлечения из “Китаб ал-А’лак ан-Нафиса” ибн Русте. (По изд. DeG. (BGA, I) / Пер. С. Волина // МИТТ. Арабские и персидские источники. VII-XV вв. Труды института востоковедения. – М.–Л. Изд-во АН СССР, 1939. Т. I. – С. 150.

¹²⁹Извлечения из «Худуд ал-алем» ... – С. 210.

¹³⁰Вамбери А. Путешествие в Средние Азии ... – С. 289; Агаджанов С.Г. Очерки истории огузов и туркмен Средней Азии IX-X вв. – Ашхабад, 1969. – С. 99.

¹³¹Бартольд. В.В. Сведения об Аральском море и низовьях Аму-дарьи ... – С. 19.

Шураб, Келиф и Керки, Амудь, Дарганата и другие использовались издавна, проанализирована динамика их эксплуатации, способы преодоления переправ, контроль над ними. В средние века значение переправ через Амударью еще более возросло. В арабских источниках содержатся сведения о важных переправах через Амударью. В частности, в труде Макдиси отмечено наличие 16 переправ через Амударью от Термеза до границы Хорезма, а также приведены наименования Даргон, Жигарбанд, Хазорасп, Кас, Журжония и других переправ Хорезма¹³². Хафиз Абри (XV век) в своем труде приводит сведения о том, что в месте Бурдогуй, на побережье Джейхуна, издавна обитали руководители речных переправ, а данное место было знаменито тем, что здесь переправлялись знатные люди¹³³. В географическом сочинении неизвестного автора "Худуд ал-Олам" отмечается, что наважной переправе через Амударью Фараб находилась резиденция "Мири Руд", контролирующая переправу¹³⁴.

Среди них большую роль в системе коммуникации играли и переправы через Амударью, начиная с Фараба (Амудь) до Кята. Путь Фараб-Кят по правому берегу Амударьи в начале X-XIII веков пролегал посредством укрепленных караван-сараев и сторожевых постов, среди них изучены расположенные ниже Фараба Окработ, Наргиз-кала, Йигит-кала, Киз-кала, Кукартли, Кизилработ, Сартарош, Эшикработ, Даш-кала I, Мешекли-кала¹³⁵. В работе на основе анализа исторических фактов показана большая роль данных объектов для организации и контроля деятельности важных переправ через Амударью.

Значение Сырдарьи в системе коммуникации региона определяло и наличие на ней удобных переправ. Среди них переправы вблизи Ходжента, Банокат/Шахрухии, Хорашкента, Чиназа, Отрара, Янгикента и другие активно использовались в древний период и средние века. В позднее средневековье в Ферганской долине имелись и переправы Санг, Чили Махрам. Все переправы через Сырдарью имели важное стратегическое значение и находились под государственным контролем. В работе раскрывается важное место водного пути Сырдарьи в системе коммуникаций и выводятся научные суждения.

Администрация прибрежных городов, крепостей контролировала важные переправы, занималась организацией оказания услуг пассажирам, торговым судам, послам и военным, государственным служащим.

¹³²Извлечения из "Ахсанат-такасим фи-ма'рифат ал-акалим" ал-Макдиси. По изд. DeGoeje. (BGA, I). / Пер. С. Волина. // МИТТ. Арабские и персидские источники. VII-XV вв. Труды института востоковедения. Т. I. – М.-Л. Изд-во АН СССР, 1939. – С. 189.

¹³³ Извлечение из географического сочинения Хафиз-и Абри / Пер. С. Волина // МИТТ. VII-XV вв. Арабские и персидские источники. Труды института востоковедения. – М. – Л. Изд-во АН СССР, 1939. Т. I. – С. 524-529; Бартольд В.В. Хофиз Абри и его сочинения / Соч. в 9 томах. – М.: Наука, 1973. Т. VIII. – С. 93; Бўриев О. Темурийлар даври ёзма манбаларида Марказий Осиё. – Тошкент: Фан, 1997. – Б. 86.

¹³⁴Hudūd al-‘Ālam (The regions of the world) a Persian geography / Translated and explained from the Persian by V. Ninorsky. – London, 1970. – P. 113.

¹³⁵Итина М. Археологические памятники на древних торговых путях вдоль берегов Амударьи // Древности Южного Хорезма. ТХАЭ. – М.: Наука, 1991. Т. 16. – С. 22-26, рис. 1.

Во втором разделе данной главы освещается вопрос о мостах и их роли в деятельности системы коммуникационных связей. Возведение мостов над реками также имело огромную значимость. Самым древним видом мостов, возведенных на Амударье и Сырдарье, считаются временные приспособления, воздвигнутые с использованием судов и лодок. Известно, что создание моста посредством привязывания лодок друг другу было древнейшим изобретением человечества. Об этом свидетельствует тот факт, что иранский правитель Кир во время военного похода на массагетов в 530 году до н.э. преодолел Амударью со своим войском посредством понтонных мостов, сооруженных из лодок¹³⁶. Опыты в данном отношении совершенствовались на протяжении веков, и данная проблема на различных территориях разрешалась по-своему, исходя из ситуации и возможностей. И в средние века широко пользовались подобными сборными конструкциями. В частности, вблизи города Термеза, расположенного у переправы через Амударью, где пересекались дороги важного стратегического характера, были построены мосты из лодок и использовались на протяжении определенного времени. По свидетельству источников, подобные сборные конструкции возводились, в основном, в военных целях.¹³⁷ В исторических источниках приводятся сведения, что Масъуд Газневи (1030-1040) предпринявший в декабре 1038 года поход в Чаганиян, также преодолел это место со своим войском посредством понтонных мостов¹³⁸.

И на побережье других основных переправ Амударьи в различные периоды сооружались понтонные мосты в связи с военно-политической ситуацией. Такими мостами пользовались и во время нашествия орд Чингисхана в Центральную Азию, и в период правления его преемников. К примеру, из источников известно, что во время похода Чингисхана из Термеза в Балх его войско преодолело Амударью с помощью понтонного моста из связанных друг другу лодок¹³⁹. Военно-стратегическую значимость мостов отмечает и китайский монах Чан Чунь. Он свидетельствует о том, что силы, поднявшие восстание против Чингисхана, в конце 1221 года сожгли все мосты и суда на Амударье, а для их восстановления потребовалось несколько месяцев¹⁴⁰. Знаменитый историк Рашидиддин повествует о том, что во время похода Хулагу в Иран, в начале 1258 года он приблизился к Амударье, и для его войска были собраны все суда и лодки, из которых были возведены понтонные мосты для переправы¹⁴¹.

¹³⁶ Геродот История. В девяти книгах / Пер. с греческого и коммент. Г.А.Стратановского. – М.: ОЛМА-ПРЕСС Инвест, 2004. – С. 92.

¹³⁷Массон М.Е. Среднеазиатские мосты прошлого ... – С. 18.

¹³⁸Извлечения из «Тарих-и Бейхаки» Абу-л-Фазля Бейхаки/ Перевод под ред. А.А. Ромаскевича // МИГТ. Арабские и персидские источники VII-XV вв. Труды института востоковедения.– М. – Л.: Изд-во АН СССР, 1939. Т. I.– С. 274; Абулфазл Байхакий. Таърихи Масъудий // Мозийдан садо. – Тошкент, 2002. – № 2 (14). – С. 24-25.

¹³⁹ Массон М.Е. Среднеазиатские мосты прошлого ... – С. 18.

¹⁴⁰Бартольд В.В. Туркестанский край в XIII веке (По рассказу китайского путешественника) // Соч. в 9 томах. – М.: Наука, 1965. Т. III. – С. 239-240.

¹⁴¹Рашид ад-Дин. Джамии ат-таварих. Сборник летописей / Пер. с персидского А.К.Арендса. – М.–Л.: Изд. АН СССР, 1946. Т. 3. – С. 23, 25. В источнике не говорится о том, в какой части Амударьи построен мост. По нашему мнению, вероятнее всего, он был возведен в среднем течении реки, между Келифом и Фарабом.

В источниках периода правления Амира Темура и темуридов также содержится множество сведений о понтонных мостах через Амударью и Сырдарью¹⁴². При анализе приведенных данных становится очевидной, что понтонные мосты возводились, в основном, для переправы войска или высокопоставленных особ.

Третий раздел данной главы посвящен освещению “Экономической, военно-политической и стратегической значимости водных путей в регионе”. При выяснении места водных путей в системе коммуникации региона, изучении их экономической значимости большое значение имеет и конкретизация вопроса об оказании услуг на важных речных переправах, в частности, изучение аспекта организации данной службы, освещение практики управления и контроля, перевозки через реку пассажиров и грузов. В диссертационной работе на основе исторических данных показано формирование и развитие услуг по перевозке грузов через реки Амударья и Сырдарья за определенную плату. Указывается, что данная услуга сформировалась в древний период и развивалась в средневековый период.

О перевозке грузов на судах по Амударье свидетельствуют китайские источники¹⁴³. В средние века из Термеза в города Хорезма переправляли зерно и другую продукцию¹⁴⁴. Известный арабский путешественник Ибн Баттута отмечает, что в летние месяцы по водному пути Амударьи из Термеза в Ургеанч на судах отправляли пшеницу и ячмень, данную дистанцию лодки преодолевали за 10 дней¹⁴⁵.

Испанский посол Клавихо констатирует то, что переправа вблизи Термеза находится под государственным контролем, на больших судах здесь перевозят за определенную плату пассажиров, имеющих специальные удостоверения¹⁴⁶. А.Вамбери также свидетельствует о том, что переправа Керки контролируется специальным представителем “Дарёбеги”, проживающим в резиденции бека на левом берегу Амударьи¹⁴⁷. В труде Мир Иззатулло встречаются сведения о том, что в кургане на побережье

¹⁴² Абдураззок Самаркандий. *Матлаи саъдайн ва мажмаи бахрайн*. Первая часть II тома. События 1405-1429 годов // Перевод с персидского, автор предисловия и примечаний А.Урунбаев. – Ташкент: Uzbekiston, 2008. – С. 51, 89. Хофиз Таниш ал-Бухорий. *Абдуллонома*. «Шарафномаи шохий». Иккинчи китоб / Перевод с персидского С. Мирзаев и Ю. Хакимжанов. Автор комментариев Б. Ахмедов. – Тошкент: Шарк, 2000. – С. 23-27.

¹⁴³ Бичурин Н.Я. (Иакинф). *Собрание сведений о народах, обитавших в Средней Азии в древние времена*. В трех частях. – Алматы: ТОО “Жалын Баспасы”, 1998. Ч. II. – С. 145-348.

¹⁴⁴ Кдырниязов М.Ш. *Термез и средневековые города Хорезма. К вопросу о связях материальной культуры Термеза и его округов с Хорезмом в XV-XVI веках // Термиз шахрининг жаҳон цивилизациясида туган ўрни*. Научный сборник. – Ташкент: Фан, 2001. – С. 64-66.

¹⁴⁵ Ибн Баттута. *Саёхатнома*. *Тухфат ан-нуззор фи гароиб ал-амсор ва ажаиб ал-асфор*. (Ғаройиб шаҳарлар ва ажойиб сафарлар хақида назар соҳибларига тухфа) / Перевод в арабского языка. Глава группы переводчиков, ответ. редактор и автор предисловия Н.Ибрагимов. – Ташкент: Шарк, 2012.

¹⁴⁶ Руи Гонсалес де Клавихо. *Дневник путешествия в Самарканд ко дворцу Амира Темура (403-1406 годы / Перевод с русского языка О.Тогаева*. – Ташкент: «O'ZBEKISTON» NMIU, 2010. – С. 141-142.

¹⁴⁷ Вамбери А. *Путешествие по Средней Азии из Тегерана через Туркменскую пустыню по восточному берегу Каспийского моря в Хиву, Бухару и Самаркандь, предпринятое в 1863 году сь научною целью, по поручению Венгерской Академии в Пешть, членомъ ея А.Вамбери*. – М.: Изд-во А.М.Мамонтова, 1867. – С. 192.

переправы Келиф проживали лодочники, которые за фиксированную цену доставляли пассажиров на другой берег реки¹⁴⁸.

Значение водного пути Сырдарьи в региональных экономических связях определялось перевозкой грузов из Ферганы вдоль реки Шаш (Сырдарья). Согласно источникам, зерно, прибываемое из Уструшаны и других областей, в Ходженте грузилось на суда, откуда доставлялось через Бинкент на земли огузов по нижнему течению (Янгикент и другие города)¹⁴⁹. И в период Чигатайского улуса на Сырдарье на судах перевозили грузы. В частности, в источниках отражено, что из Ходжента по реке Сайхун на судах перевозили грузы до Аральского моря¹⁵⁰.

Переправы через Сырдарью также находились под государственным контролем, и здесь было налажено оказание услуг путем перевозки пассажиров и грузов через реку за определенную плату. Среди налогов в Кокандском ханстве существовал и вид подати, взимаемой в казну правителя от переправ через Сырдарью¹⁵¹.

Крупные реки Центральной Азии обладали военно-стратегической значимостью, поэтому контроль над водными путями имел общегосударственное значение. Самым древним сведением относительно вопроса использования судов на Амударье в военных целях считается изображение судна, обнаруженное на памятнике Каратепа Старого Термеза. На нем можно видеть в нижней части борта в дугообразной хвостовой части корабля 18 гребцов и 5 воинов с копьями¹⁵². Это является ярким подтверждением того, что в I тысячелетии до н.э. на Амударье существовали навигация и использование судов в военных целях.

В средние века использование судов в военных целях приобретало особую остроту в период военных интервенций. Об этом свидетельствует тот факт, что в годы монгольского нашествия правитель города Ходжента Темур Малик в целях его обороны сначала плодотворно использовал суда на Сырдарье, а затем, исходя из требований военной ситуации, превратил лодки в пуленепробиваемую “плавучую цитадель”, что помогло ему вырваться по водному пути Сырдарьи из монгольского окружения¹⁵³.

И в эпоху Амира Темура и темуридов суда использовались в военных целях. В обоих “Зафарнаме” приводятся сведения о том, что в период военных походов Амира Темура по распоряжению Сахибкирана лодочники Джейхуна и метатели разрывных бомб из Чарджоу по водному пути Амударьи добрались

¹⁴⁸ Об этом см.: Мавлонов Ё., Аминов Б. Мир Иззатулло ва унинг Ўрта Осиёга саёхати // Жамият ва бошқарув. – Тошкент, 2006. – № 4. – С. 20-22.

¹⁴⁹ Ал-Истахри. Книга путей и государств (Китаб масалик ал-Мамалик) / Перевод с персидского З.Н.Ворожейкиной, Я. Крапольского // Материалы по истории киргизов и Киргизии. – М., 1973. – С. 264; Извлечение из книги “Пути и страны” Абу-л-Касыма ибн Хаукаля // Пер с арабского Е.К.Бетгера. Труды САГУ. Археология Средней Азии IV.– Ташкент: Изд-во САГУ, 1957. Вып. CXI– С. 25; Джамал ал-Карши. Ал-Мулхакат би-с-сурах ... – С. 147;

¹⁵⁰ Джамал ал-Карши. Ал-Мулхакат би-с-сурах ... – С. 147; Ал-Истахри. Книга путей и государств... – С. 264.

¹⁵¹ Бабабеков Х. История Коканда. – Ташкент: Фан, 1996. – С. 114.

¹⁵² Ртвеладзе Э. Цивилизации, государства, культуры... – С. 247-248.

¹⁵³ Мирзо Улугбек. Тарих-и арбаъ улус (Тўрт улус тарихи).– Тошкент: Чўлпон, 1994. – С. 144-146; Бартольд В.В. Туркестан в эпоху монгольского нашествия // Соч. в 9 томах. – М.: Наука, 1963. Т. 1.– С. 362 .

до Каспийского моря, атаковав суда находящихся здесь враждебных Амиру Темуру войск, что привело к их захвату с последующим завоеванием прибрежной крепости Мошон¹⁵⁴. Это наглядно свидетельствует о том, что в эпоху Амира Темура и темуридов, исходя из военной ситуации, суда использовались в военных целях.

В годы правления шейбанидов суда также продолжали использоваться в военных целях. Во время осады в 1572 году города Термеза, расположенного на берегу Амударьи и обладавшего укрепленной оборонительной системой, возвеличенного в источниках под названием “Мадинат ар-Ражжол” (“Город мужей”), по приказу шейбанида Абдуллахана были собраны “все суда от границы Хорезма до отдаленных окраин Термеза”, на каждом судне располагались 50 метателей “греческого огня” и 50 лучников, которые отсюда атаковали город¹⁵⁵. Данные сведения говорят, во-первых, о том, что в ту эпоху по Амударье курсировали довольно крупные суда, а во-вторых, дают возможность представить их размеры и вместительность.

В персидских источниках также содержатся сведения по исследуемой теме. В частности, в сочинении “Тарихи Нодири” свидетельствуется о том, что согласно распоряжению Надиршаха правитель Балха на Амударье заложил 1100 кораблей, способных взять груз весов в 1000 манов,¹⁵⁶ часть войска Надиршаха в августе 1740 года через переправу Келиф на этих судах добралась до территории Бухарского ханства, а сам Надиршах с основным войском пересек Амударью через переправу Чарджоу посредством понтонных мостов, сооруженных из лодок, в сентябре 1740 года иранское войско, загрузив суда ядрами, продовольствием, предприняло поход в Хорезм¹⁵⁷.

Тот факт, что в позднее средневековье использование судов на Амударье было хорошо налажено в Бухарском и Хивинском ханствах, подтверждают и другие сведения¹⁵⁸. В частности, в данный период во взаимоотношения Бухары и Хивы большое место занимала и борьба за установление контроля над водным путем Амударьи и переправами. И то обстоятельство, что в начале XIX века на Амударье потерпело крушение судно, в результате чего погибли хивинский правитель Эльтузархан и его приближенные, также показывает использование судов в военной ситуации¹⁵⁹. Судами по водному пути Амударьи в военных целях чаще всего пользовались войска Хивы. В

¹⁵⁴ См.: Низомиддин Шои Зафарнаме / Перевод с персидского Ю.Хакимжанова. Предисловие Хафиза Абра к “Зафарнаме” / Перевод с персидского примечаний О.Буриева. – Ташкент: Узбекистан, 1996. – С. 58, 78, 88.; Шарофуддин Али Язди. Зафарнаме / Перевод Мухаммада Али ибн Дарвиш Али аль-Бухари. Авторы предисловия, поправок, примечаний и указателей А.Ахмад и Х.Бобобеков. – Ташкент: Шарк, 1997. – С. 145.

¹⁵⁵ Хафиз Таныш Бухари Абдулла-наме. («Шарафномаи шохий») / Перевод с персидского С.Мирзаева. Автор предисловия и примечаний Б.Ахмедов. – Т.: Шарк, 1999. Книга 1. – С. 230-232.

¹⁵⁶ В средние века 1 равнялся 2-3 килограммам.

¹⁵⁷ Извлечения из «История Надир-шаха» («Тарих-и Надири») Мирза Махди-хана Астрабадского / Перевод под ред. А.А.Ромаскевича // МИТТ. Труды института Востоковедения. Иранские, бухарские и хивинские источники. – М., – Л.: Изд-во АН СССР, 1938. Т. II. – С. 140-141.

¹⁵⁸ Сайди Али Раис. Миръотул ма’молик (Зеркало стран) / Перевод и примечания И.Зуннунова, редакция и предисловие С.Азимжоновой. – Ташкент: Фан, 1963. – С. 103; Хафиз Таныш Бухари Абдулланаме. Книга 1 ... – С. 280-281; Абулгази. Родословное древо тюрков. – Ташкент: Чулпан, 1992. – С. 158.

¹⁵⁹ Об этом см.: Саид Хамид Тура Камёб. Таворих ул-хавонин / Подготовка к изданию: Н.Норкулов и другие. – Ташкент: Академия, 2002. – С. 33-34.

источниках упоминается о том, что хорезмийцы широко пользовались судами для нападения на территории вблизи переправы Фараб, принадлежащие Бухаре¹⁶⁰.

Говоря в целом, на основе анализа сведений из письменных источников и соответствующей научной литературы, можно сделать вывод о том, что инфраструктуры, связанные с водными путями Амударьи, Сырдарьи и водными маршрутами, в древний период и средние века были важной структурной частью системы коммуникации региона, занимая важное место в экономической, военно-политической жизни региона Амударьи и Сырдарьи.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В результате проведенного исследования на тему “Место водных путей в системе коммуникации Центральной Азии (древний период и средние века)” мы пришли к следующим выводам:

1. О роли Амударьи и Сырдарьи в коммуникационной системе Центральной Азии упоминается в «Авесте», древних греко-римских, китайских, византийских источниках, а также в арабских, персидских и тюркских источниках средних веков. Эти сведения подвергнуты системному анализу и сравнительно изучены с результатами историографии темы и введение в научный оборот имеет значимость для дальнейших исследований.

2. Долгие годы реки рассматривались как препятствие для караванных путей, проходящих по суше. Исследования последних лет, в частности, наши изыскания показали, что пользование водными путями в регионе имеет историю, насчитывающую 5 тысяч лет. Водные пути, пролежавшие через Амударью и Сырдарью, а также их притоки, составляя существенный компонент системы коммуникации региона, занимали важное место в отношениях в регионе.

3. Амударья, Сырдарья и другие реки региона в различные исторические эпохи назывались по-разному, различные наименования верхнего, среднего и нижнего течения рек использовались одновременно. Это можно объяснить этническим разнообразием народов, проживавших на побережье рек региона, а также различиями во ведении хозяйства, верованиях и мировоззрении.

4. Амударья и Сырдарья были полностью сформированы в середине позднего палеолита. К этому времени приходится их вливание в Аральское море. Если Амударья на протяжении всей истории вливалась в Аральское море и через русло Узбой – в Каспийское, то Сырдарья вливалась только в Аральское море.

5. Весельные лодки и небольших парусные суда в Амударье и Сырдарье появились в IV-III тысячелетиях до н.э. и стали развиваться в ногу со временем. Начиная с античного периода судостроение имело важное значение в военно-политической жизни, а также в региональных и трансрегиональных

¹⁶⁰ Агахи Мир Мухаммад Риза. Зубдату-т-таворих // Подготовка к изданию, автор предисловия, примечаний и указателей Н.Джаббаров. – Ташкент: “O’zbekiston” NMIU, 2009. – С. 141-143.

сношениях. В связи с этим, пользование судами в древний период и средние века находилось под контролем государственных органов.

6. На среднем течении Амударьи и Сырдарьи вблизи важных переправ был возведен целый ряд обладающих бухтами городов и крепостей для контроля над переправами, взимания таможенных сборов и швартовки судов. На данных объектах развивалась инфраструктура, связанная с водными путями, здесь были расположены государственные службы для организации оказания услуг пересекающим переправы послам, торговым караванам, путникам, исполнения функций управления и контроля. В отдельные исторические периоды они выполняли и функции таможни.

7. На протяжении исторических эпох на Амударье и Сырдарье, а также их отдельных притоках, стало развиваться производство, связанное с судоходством. В частности, в соответствии с нуждами общества здесь совершенствовались строительство судов и лодок, их оснащение, сдача в аренду, доставка грузов и пассажиров по определенному адресу и другие виды услуг.

8. Если водный путь Амударьи занимал важное место в сношениях Бактрии-Тохаристана с Хорезмским оазисом, восточными прикаспийскими территориями, то Сырдарья выполняла такую же важную роль для осуществления связей Ферганской долины и Ташкентского региона с Приаральем и Северным Хорезмом.

9. Амударья и Сырдарья по ходу своего течения проходили через различные экосистемы – горы, гористые местности, адыры, обильные долины и оазисы, степи и пустыни, послужив для взаимных сношений различных культур, сформировавшихся под воздействием данных экосистем.

Исходя из итогов исследования, в диссертации разработаны следующие предложения и рекомендации:

– совместно с научными центрами соседних республик проводить новые научных исследований по широкому изучению историко-археологических и архитектурных памятников, расположенных на водных путях Амударьи и Сырдарьи, разработка мер по определению их нынешнего состояния и их реставрации;

– организация новых туристических маршрутов вдоль водных путей в целях развития туризма в Республике в современных условиях расширения международных связей, в частности, налаживание туристических путешествий на судах по древним крепостям и городам, расположенным вдоль водных путей Амударьи и Сырдарьи, издание историко-географических карт и буклетов, характеризующих археологические и архитектурные памятники, расположенные вблизи водных путей;

– обогащение экспонатов центральных и областных музеев Республики новыми сведениями, освещающими историю водных путей, пролежавших через крупнейшие реки региона, внедрение в учебный процесс новых данных, касающихся истории культурных и экономических связей региона, использование их при изучении истории и культуры Узбекистана, а также в их широкой пропаганде приобретает актуальный характер.

**SCIENTIFIC COUNCIL AWARDS SCIENTIFIC DEGREES
PhD.03/30.12.2019.Tar.20.05 AT KARAKALPAK STATE UNIVERSITY**

URGENCH STATE UNIVERSITY

KARIMOV YASHIN ABDUSHARIBOVICH

**THE ROLE OF WATER LINES IN THE COMMUNICATION SYSTEM OF
CENTRAL ASIA (IN THE EXAMPLES OF THE AMU DARYA AND SYR
DARYA IN ANCIENT AND MIDDLE PERIODS,)**

07.00.01 – History of Uzbekistan

**DISSERTATION ABSTRACT
of the doctor of philosophy (PhD) on historical sciences**

Nukus – 2020

The dissertation is registered by the Supreme Attestation Commission at the Cabinet of Ministers of the Republic of Uzbekistan on B2017.3PhD/Tar175.

The dissertation has been prepared at Urganch State University.

The abstract of the dissertation is posted in three languages (Uzbek, Russian, English (resume)) on the scientific council website www.tashgiv.uz and on «Ziyonet» Information and Education portal website www.ziyonet.uz.

Scientific consultant: Mavlanov Uktam Makhmasabirovich
Doctor of historical sciences, professor

Official opponents: Raimqulov Abdisabur Azzamovich
Doctor of historical sciences
Sulaymanov Salamat Arepbaevich
Candidate of historical sciences, docent

Leading organization: Karshi State University

Defense of dissertation will be held on "25" 11 2020 at 14⁰⁰ at the meeting of the Scientific Council Number Ph.D.03/30.12. 2019.Tar.20.05 on awarding the scientific degrees under the Karakalpak state university, (Address: 230100, Nukus, Ch.Abdirova street, 1. Tel.: (99361) 223-60-49; Fax: (361) 223-60-49; e-mail: karsu.info@gmail.ru)

Doctoral dissertation can be found in the informational-source center of the Karakalpak State University (registration number 15). (Address: 230100, Nukus, Ch.Abdirova street, 1. Karakalpak State University)

Abstract of dissertation is delivered "12" 11 2020
(register of certificate of delivery № 5 of "12" 11 2020)



R.B. Ballieva
Chairman of the scientific council
awarding scientific degrees, doctor of
historical sciences, professor

M.M. Davletiyarov
Scientific secretary of the scientific
council awarding scientific degrees, PhD.

B.A. Koshanov
Chairman of the scientific seminar at the
scientific council awarding scientific
degrees, doctor of historical sciences,
professor

INTRODUCTION (abstract of PhD thesis)

The aim of the research work is to highlight the role of water lines in the communication system in Central Asia in historical aspect.

The object of the research is to highlight the role of water lines in the Central Asian communication system.

The scientific novelty of the research:

The historical stages of formation and development of the use of the Amu Darya and Syr Darya waterways and the Aral Sea were identified, their role in political and economic relations in the region, trade and transit relations were revealed;

it has been shown that the pontoon bridges and crossings in the Amu Darya and Syr Darya played an important role as a means of connecting the intersections of land and waterways in the region, on this basis the rivers were not a barrier for caravan routes, but an auxiliary route;

the strategic importance of the formation of waterway infrastructure in the fortresses along the important crossings of the Amu Darya and Syr Darya was highlighted, as well as their role in organizing, managing and controlling the service of civil servants, ambassadors, trade caravans, passengers using waterways and crossings;

the history of the use of water transport in the Amu Darya and Syr Darya and the Aral Sea in antiquity and the Middle Ages was highlighted on the basis of written sources and research on the subject, the use of ships in military-strategic situations, fast and cost-effective delivery of boats and ships to distant destinations, rivers and crossings. the importance of service in the system was explained.

Implementation of research results.

The results achieved in the process of highlighting the role of water lines in the Central Asian communication system were implemented:

in the fundamental project on the theme «History of Khorezm (Volume I from antiquity to the 5th century. Volume II. The 5th and 14th centuries)» which was carried out in 2012-2016 in the regional branch of the Academy of Sciences of the Republic of Uzbekistan – Khorezm Mamun Academy: in the study of the role of commercial water lines, which served to interrelation, product sharing and trade in Central Asia, in the socio-political, economic and cultural life of the region; in the comparative analysis of historical processes related to the regional communication system of water lines on the basis of newly collected data (reference letter of the Academy of Sciences of the Republic of Uzbekistan number 3\1255-733 from March 14, 2019). The obtained results gave the opportunity to be used as an auxiliary information showing the role of waterways in the implementation of socio-political and economic relations between different regions and countries of Central Asia;

in the Khiva Ichankala Museum-Reserve to enrich the fund of the trade relations department of the «Ancient Khorezm» exposition and the materials of scientific works were displayed in the museum exposition. The application of the results of the scientific research in the exhibition serves to increase the interest of

tourists in the museum and provide them with new information about the role and importance of waterways in the communication system of Central Asia in ancient and medieval times (reference letter of the Ministry of Culture of the Republic of Uzbekistan number 01-12-10-4024 from August 7, 2019). The research materials played an important role in the expansion of the museum's exposition, making it interesting and impressive;

sceneries of some programs based on the scientific results of the dissertation were prepared on the TV channel «O'zbekiston tarixi (History of Uzbekistan)» at the National Television and Radio Company of Uzbekistan. In particular, the most important scientific and theoretical ideas put forward in the dissertation were used in the program «Taqdimot (Presentation)» aired on January 10, 2020 (reference letter of the TV and Radio Channel «O'zbekiston» number 02-40-89 from January 10, 2020). The results of the study serve as an important source in the preparation of a series of TV programs on the TV channel «History of Uzbekistan» about the role and importance of waterways in the communication system of Central Asia.

The outline of the thesis. The dissertation consists of introduction, three chapters, conclusions, the list of used sources and literatures. The annexes due to the theme were offered. A total size of the dissertation comprises 149 pages.

ЭЪЛОН ҚИЛИНГАН ИШЛАР РЎЙХАТИ
СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ
LIST OF PUBLISHED WORKS

I бўлим (I часть; part I)

1. Karimov Y.A. The history of communication system of Khorezm.// Минтақада фан, таълим ва тарбиянинг долзарб муаммолари. Электрон илмий журнал. – Урганч, 2017. - №1. Pp 64-68. (07.00.01. №28).
2. Karimov Y.A. Military strategic significance of water routs of the Amudarya. International Journal of Advanced Research in Management and Social Sciences. Pp 29 – 34. Vol. 7 | No. 12 | December 2018 www.garph.co.uk IJARMSS. (SJIF: 7.065, №23).
3. Каримов Я.А. Амударё сув йўлининг минтақа коммуникация тизимида тутган ўрни. // Хоразм Маъмун Академияси Ахборотномаси . – Хива, 2018. - №4 –Б 81-83. (07.00.01. №26).
4. Каримов Я.А. Амударёдаги кўприklar ва уларнинг минтақа коммуникация тизимида тутган ўрни. // Бердак номидаги КДУ Хабаршысы. – Нукус, 2018. - №4. –Б 73-75. (07.00.01. №18).
5. Каримов Я.А. Амударьинский мосты и их роль в коммуникационной системе региона. // Ўзбекистон Республикаси Фанлар Академияси Қорақалпоғистон бўлимининг Ахборотномаси. – Нукус, 2019. - №1. –С 112-114. (07.00.01. №23).
6. Каримов Я.А. Амударё сув йўлининг қадимги давр ва ўрта асрларда харбий стратегик аҳамияти // Тамаддун нури. – Беруний, 2019.-№5–Б 14-18.(07.00.01.№35)
7. Каримов Я.А. Military strategic significance of the Amudarya waterway in ancient period and middle ages. // Минтақада фан, таълим ва тарбиянинг долзарб муаммолари. Электрон илмий журнал. – Урганч, 2019. - №2.Pp 1-7. (07.00.01. №28).

II бўлим (II часть; II part)

1. Каримов Я.А. Место амударьинских переправ в коммуникационной системе Центральной Азии // The Newman In Foreign Policy №38(82), август-сентябрь 2017 г. С. 53-58 (хаммуаллифликда).
2. Каримов Я.А. Перспективы археологических исследований на городище Кят и развитие потенциала исторического туризма. // Материалы международной научно-практической конференции «Актуальные проблемы историко-культурного наследия Казахстана: прошлое, настоящее и будущее», приуроченной к 70-летию профессора кафедры археологии, этнологии и музеологии, доктора исторических наук Мадияра Елеуова Алматы, 6 мая 2016 г. Часть I. С-240-242 (хаммуаллифликда).
3. Каримов Я. Жанубий Хоразмда илк ўрта аср қишлоқ манзилгоҳлари ҳақида айрим мулоҳазалар (Хоразм вилояти мисолида).// Ўзбекистон

тарихининг долзарб муаммолари ёш тадқиқотчилар талқинида. –Самарқанд, 2016. – Б. 66-70.(ҳаммуаллифликда).

4. Каримов Я. Амударё сув йўлининг Марказий Осиё коммуникация тизимида тутган ўрни. Хоразм Маъмун Академияси Ахборотномаси. – Хива, 2017. –№2. –С 55-58.(ҳаммуаллифликда).

5. Каримов Я.А. Хива хонлиги қарвон йўлларининг минтақа коммуникация тизимида тутган ўрни. // “Буюк ипак йўли бўйлаб халқаро туризмнинг барқарор ривожланишида маданий мероснинг тутган ўрни” (Халқаро илмий – амалий анжуман материаллари). –Хива, 2017. – Б. 142-146.

6. Каримов Я. Хоразм коммуникация йўллари тарихидан// “Ижтимоий-гуманитар фанларнинг долзарб масалалари: ривожланиш истиқболлари” мавзусидаги халқаро илмий-амалий анжуман.–Нукус, 2018. – Б. 333-336.

7. Алмаатышкан-2 древний город южного Хорезма// “Ижтимоий-гуманитар фанларнинг долзарб масалалари: ривожланиш истиқболлари” мавзусидаги халқаро илмий-амалий анжуман.– Нукус, 2018.– С. 188-190. (ҳаммуаллифликда).

8. Каримов Я. Из истории коммуникационных систем Средней Азии (на примере мостов через Амударью) // Инновационные процессы в науке и образовании. Сборник статей международной научно-практической конференции. – Пенза, 2019. – С. 148-152.

9. Каримов Я.А. Амударё сув йўлининг қадимги ва ўрта асрлардаги ҳарбий стратегик аҳамиятига доир баъзи мулоҳазалар. “Ижтимоий-гуманитар фанларнинг долзарб масалалари: ривожланиш истиқболлари” мавзусидаги халқаро илмий-амалий анжуман.– Нукус, 2019. – Б. 103-105.

Автореферат Урганч давлат университети ноширлик бўлимида таҳрирдан
ўтказилди (4.11.2020 йил)

Босишга рухсат этилди:
Офсет қоғози. Қоғоз бичими 60x84 ¹/₁₆.
«Times New Roman» гарнитурда рақамли
босма усулида босилди. Адади 50. Буюртма №.47
Шартли босма табағи 3,8.
УрДУ босмаҳонасида чоп қилинди.
Манзил: 220110. Урганч шаҳри,
Ҳ. Олимжон кўчаси, 14-уй.
Телефон: (0-362)-224-66-01.

