

**ТЕРМИЗ ДАВЛАТ УНИВЕРСИТЕТИ**  
**ХУЗУРИДАГИ ИЛМИЙ ДАРАЖАЛАР БЕРУВЧИ**  
**PhD. 03/30.12.2019. Tar.78.02 РАҚАМЛИ ИЛМИЙ КЕНГАШ**

---

**ТЕРМИЗ ДАВЛАТ УНИВЕРСИТЕТИ**

**АЛЛАМУРАТОВ ШУХРАТ АШУРОВИЧ**

**МАРКАЗИЙ ОСИЁ КОММУНИКАЦИЯСИ ВА САВДО - ТРАНЗИТ**  
**ТИЗИМИДА АМУДАРЁНИНГ ЎРНИ (XIX - XX аср бошлари)**

**07.00.01 – Ўзбекистон тарихи**

**ТАРИХ ФАНЛАРИ бўйича фалсафа доктори (PhD) диссертацияси**  
**АВТОРЕФЕРАТИ**

**Термиз - 2022**

**Фалсафа доктори (PhD) диссертацияси автореферати мундарижаси**

**Оглавление автореферата диссертации доктора философии (PhD)**

**Contents of abstract of the doctor of philosophy (PhD) dissertation**

**Алламуратов Шухрат Ашурович**

Марказий Осиё коммуникацияси ва савдо - транзит тизимида Амударёнинг ўрни (XIX - XX аср бошлари).....3

**Алламуратов Шухрат Ашурович**

Роль Аму-Дарьи в торгово-транзитной системе и коммуникации Центральной Азии (XIX - начало XX в.в.)..... 25

**Allamuratov Shukhrat Ashurovich**

The role of the Amu Darya in the trade-transit system and communications of Central Asia (XIX - early XX centuries) ..... 47

**Эълон қилинган ишлар рўйхати**

Список опубликованных работ

List of published works ..... 51

**ТЕРМИЗ ДАВЛАТ УНИВЕРСИТЕТИ**  
**ХУЗУРИДАГИ ИЛМИЙ ДАРАЖАЛАР БЕРУВЧИ**  
**PhD. 03/30.12.2019. Tar.78.02 РАҚАМЛИ ИЛМИЙ КЕНГАШ**

---

**ТЕРМИЗ ДАВЛАТ УНИВЕРСИТЕТИ**

**АЛЛАМУРАТОВ ШУХРАТ АШУРОВИЧ**

**МАРКАЗИЙ ОСИЁ КОММУНИКАЦИЯСИ ВА САВДО - ТРАНЗИТ**  
**ТИЗИМИДА АМУДАРЁНИНГ ЎРНИ (XIX - XX аср бошлари)**

**07.00.01 – Ўзбекистон тарихи**

**ТАРИХ ФАНЛАРИ бўйича фалсафа доктори (PhD) диссертацияси**  
**АВТОРЕФЕРАТИ**

**Термиз - 2022**

Фалсафа доктори (PhD) диссертацияси мавзуси Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамаси ҳузуридаги Олий аттестация комиссиясида В2022.2.PhD/Таг795 рақами билан рўйхатга олинган.

Диссертация Термиз давлат университетида бажарилган.

Диссертация автореферати уч тил (ўзбек, рус, инглиз(резюме))да Илмий кенгаш веб-саҳифаси ([www.letsu.uz](http://www.letsu.uz)) ва "ZiyoNET" Ахборот-таълим тармоғи порталида ([www.ziyo.net.uz](http://www.ziyo.net.uz)) жойлаштирилган.

Илмий раҳбар:	Қобулов Эшболта Атамуратович тарих фанлари доктори, профессор
Расмий оппонентлар:	Холиқова Раҳбар Эргашевна тарих фанлари доктори, профессор  Мавланов Ўктам Махмасабирович тарих фанлари доктори, профессор
Етакчи ташкилот:	Қарши муҳандислик-иқтисодиёт институти

Диссертация ҳимояси Термиз давлат университети ҳузуридаги тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD) илмий даражасини берувчи PhD.03/30.12.2019. Таг.78.02 рақамли Илмий кенгашнинг 2022 йил «22» 11 соат 16<sup>00</sup> даги мажлисида бўлиб ўтади. (Манзил: 190111, Термиз шаҳри, Баркамол Авлод кўчаси, 43 уй) Тел.: (99876) 221-74-55, факс: (376) 221-71-17, e-mail: [termizdu@gmail.uz](mailto:termizdu@gmail.uz)).

Диссертация билан Термиз давлат университетининг Ахборот-ресурс марказида танишиш мумкин. (85-рақам билан рўйхатга олинган). (Манзил: 190111, Термиз шаҳри, ТерДУ Баркамол Авлод кўчаси, № 43 уй. Тел.: (99876) 224-15-82, факс: (376) 221-74-55, 221-71-17 e-mail: [termizdu@gmail.uz](mailto:termizdu@gmail.uz)).

Диссертация автореферати 2022 йил «10» 11 кун тарқатилди (2022 йил «10» 11 даги 13 рақамли рессётр баённомаси).

  
С. Н. Турсунов  
Илмий даражалар берувчи Илмий кенгаш  
раиси, тарих фанлари доктори, профессор  
  
Х. Э. Холмўминов  
Илмий даражалар берувчи Илмий кенгаш  
котиби, тарих фанлари номзоди, доцент  
  
Т. Р. Шардаев  
Илмий даражалар берувчи Илмий кенгаш  
қошидаги илмий семинар  
раиси ўринбосари, тарих фанлари доктори,  
доцент

## КИРИШ (Фалсафа доктори (PhD) диссертацияси аннотацияси)

Диссертация мавзусининг долзарблиги ва зарурияти. Жаҳонда юз бераётган глобаллашув даврида минтақалар ва мамлакатларнинг интеграциялашувини транспорт-коммуникация тизими тармоқлари, савдо ва транзит<sup>1</sup> алоқаларисиз тасаввур қилиб бўлмайди. Бундай савдо ва транзит алоқалари учун сув йўллари арзон йўналиш ҳисобланиши туфайли халқаро ташкилотлар томонидан жаҳонда хавфсиз ва сифатли хизмат кўрсатувчи алоқа йўллари янада такомиллаштириш, унинг замонавий инфратузилмасини яратиш борасида чора-тадбирлар ишлаб чиқилиб, ҳаётга татбиқ этишни тақозо этмоқда.

Дунёнинг ривожланган АҚШ, Англия, Испания, Нидерландия, Италия, Туркия, Япония, Хитой, Россия каби мамлакатлари етакчи илмий-тадқиқот марказлари томонидан жаҳон миқёсидаги сув йўллари коммуникацияси ва улар билан боғлиқ савдо-транзит алоқалари тарихини ўрганиш борасида мукамал илмий тадқиқотлар олиб борилмоқда. Хусусан, Марказий Осиёда минтақавий ва халқаро коммуникация тармоқларини ривожлантириш, улардаги инфратузилма объектларини янада такомиллаштириш, соҳага илғор инновацияларни кенг жорий қилиш, савдо-транзит тизимида ички сув ҳавзаларидан фойдаланиш бўйича ҳуқуқий асосларни такомиллаштириш, дарёлар орқали юк ташувини амалга ошириш жараёнида унинг экология ҳамда атроф-муҳитга салбий таъсирини камайтиришга қаратилган ишлар амалга оширилмоқда.

Янги Ўзбекистонда амалга оширилаётган ислохотлар самарасида Марказий Осиё, қолаверса, Ўзбекистон тарихида минтақа учун муҳим стратегик аҳамиятга эга бўлган Амударё сув йўли ва кечувлари халқлар ўртасида алоқа воситаси эканлиги, уларнинг савдо-транзит муносабатларидаги роли муаммосини ўрганиш алоҳида аҳамиятга эга бўлган масаладир. Айниқса, "...азалдан Буюк ипак йўли, Буюк Ҳинд савдо йўлларида жойлашган Марказий Осиё геостратегик ўрнашувига кўра, минг йиллар давомида жаҳон миқёсидаги муҳим жараёнлар марказида бўлиб келган. Бизнинг минтақамиз Европа, Яқин Шарқ, Жанубий ва Шарқий Осиёни боғлайдиган ўзига хос кўприк бўлиб хизмат қилган"<sup>2</sup>. Бу борада XIX - XX аср бошларида Амударёдаги кемасозлик, сув транспорти воситаларининг навигацияси<sup>3</sup>, логистика-сервис хизматлари, ички ва ташқи савдо-транзит алоқаларини ўрганиш минтақа тарихида долзарб муаммолардан бири бўлиб қолмоқда.

Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2016 йил 2 декабрдаги ПФ-4861-сон "Ўзбекистон Республикасининг туризм соҳасини жадал

<sup>1</sup> Транзит (лот. *transitus* – ўтиш жойи) — йўловчи ва юкларни бир пунктдан бошқасига оралиқ пунктлар орқали ташиш. Юкларни ташиш ёки ўтказиш қуйидагича амалга оширилиши мумкин: курук йўл орқали, сув йўли орқали ва ҳаво йўли орқали / Материал из Википедии — свободной энциклопедии. [электрон ресурс] <https://uz.wikipedia.org/wiki/Tranzit> [Мурожаат қилинган сана: 11.03.2022]

<sup>2</sup> Мирзиёев Ш.М. Янги Ўзбекистон стратегияси. – Тошкент: "O'zbekiston", 2021. – Б. 38.

<sup>3</sup> Навигация (лот. *navigo* – кемада сузаман) – 1) кемаларда сузиш ва қатнов; 2) маҳаллий иклим шарт-шароитларни ҳисобга олган ҳолда, денгиз, дарё ва бошқа сув ҳавзаларида кемачиликка имкон берадиган мавсум (*Батафсил маълумот: Навигация// QOMUS.INFO onlayn ensiklopediya* [электрон ресурс]. <https://qomus.info/encyclopedia/cat-n/navigatsiya-uz/>) [Мурожаат қилинган сана: 10.03.2022]

ривожлантиришни таъминлаш чора-тадбирлари тўғрисида”ги, 2019 йил 1 февралдаги ПФ-5647-сон “Транспорт соҳасида давлат бошқаруви тизимини тубдан такомиллаштириш чора-тадбирлари тўғрисида”ги, 2022 йил 28 январдаги ПФ-60-сон “2022-2026 йилларга мўлжалланган Янги Ўзбекистоннинг тараққиёт стратегияси тўғрисида”ги Фармонлари ва соҳавий вазирлик, идораларнинг 2010 йил 12 апрелдаги “Ўзбекистон Республикаси кема қатнайдиغان сув йўлларида фойдаланиш қоидаларини тасдиқлаш тўғрисида”ги Қарори<sup>4</sup> ҳамда соҳага доир бошқа меъерий-ҳуқуқий ҳужжатларда белгиланган вазифаларни амалга оширишда мазкур диссертация тадқиқоти муайян даражада хизмат қилади.

**Тадқиқотнинг республика фан ва технологиялар ривожланишининг устувор йўналишларига боғлиқлиги.** Диссертация республика фан ва технологиялар ривожланишининг I. “Ахборотлашган жамият ва демократик давлатни ижтимоий, ҳуқуқий, иқтисодий инновацион ғоялар тизимини шакллантириш ва уларни амалга ошириш йўллари” устувор йўналиши доирасида бажарилган.

**Муаммонинг ўрганилганлик даражаси.** Мазкур мавзуга оид адабиётларни тўрт гуруҳга бўлиш мумкин:

*Биринчи гуруҳга* оид адабиётлар Россия империяси бошқаруви арафасида (Н.Муравьев, Е.К.Мейендорф, Н.В.Ханыков, Н.П.Игнатъев, П.И.Небольсин<sup>5</sup> ва бошқалар) ва Россия империяси мустамлакачилиги даврларида (Н.А.Маев, Быков, Архипов, Гинтылло, М.В.Грулев, Д.Н.Логофет, А.Е.Снесарев, В.Третеский, А.Ф.Губаревич-Радобыльский, А.М.Михайлов, Н.И.Гейциг, А.Г.Ананьев, Н.А.Бенцелевич<sup>6</sup> ва бошқалар) ўлкага келган элчилар, сайёҳлар

<sup>4</sup> Ўзбекистон Республикаси Қонунчилик маълумотлари миллий базаси / <https://lex.uz/>

<sup>5</sup> Муравьев Н. Путешествие в Туркмению и Хиву в 1819 и 1820 годах, гвардейского генерального штаба капитана Николая Муравьева, посланного в эти страны для переговоров. Ч. I, II. – М.: Август Семен, 1822; Мейендорф Е.К. Путешествие из Оренбурга в Бухару. – М.: Наука, 1975; Ханыков Н. Описание Бухарского ханства. – СПб., 1843; Игнатъев Н. Миссия в Хиву и Бухару в 1858 году флигель-адъютанта полковника Н.Игнатъева. – СПб., 1897; Небольсин П.И. Очерки торговли России с Средней Азией // Записки ИРГО. Кн. X. – СПб., 1855.

<sup>6</sup> Маев Н.А. Очерки Бухарского ханства // Материалы для статистики Туркестанского края. Вып. V. – СПб., 1879; Капитан Быков. Очерк переправ через реку Амударью (рекогносцировка 3- Западно-Сибирского Линейного батальона Штабс-капитана Быкова). – Ташкент, 1879; Ўша муаллиф. Очерк долины Амударьи // Сб. геог., топог. и стат. мат. по Азии. Вып. IX. – СПб., 1884; Капитан Архипов. Военная рекогносцировка равнинной части Бухарского ханства, произведенная в 1883 г. // Сб. геог., топог. и стат. мат. по Азии. Вып. X. – СПб., 1884; Капитан Гинтылло. Сведения по интендантской части, собранные в Бухаре // Сб. геог., топог. и стат. мат. по Азии. Вып. XXI. – СПб., 1886; Грулев М.В. Аму-Дарья (Очерк среднего течения). – Ташкент: ШТВО, 1900; Ўша муаллиф. Некоторые географико – статистические данные, относящиеся к участкам Аму-Дарьи между Чорджуем и Патта-Киссаром // Известия Туркестанского отдела русского географического общества. Том II, Вып. I. – СПб., 1900; Сведения, касающиеся стран, сопредельных с Туркестанским военным округом. Вып. 2 / Сост.: подполковник М.В. Грулев, Штаб Туркестанского военного округа. – Ташкент, 1898; Соперничество России и Англии в Средней Азии. – СПб.: В.Березовский, 1909; Логофет Д.Н. Переправы на Аму-Дарье и Пяндже // Туркестанские ведомости. – 1906. № 106; Ўша муаллиф. Хлебная торговля и запасы Восточной Бухары // Туркестанский сборник. Том 417. – Ташкент, 1907; Русско-афганская торговля // Туркестанские ведомости. – 1908. № 203; Страна безправия. Бухарское ханство и его современное состояние. – СПб.: В.Березовский, 1909; На границах Средней Азии. Путевые очерки в 3 книгах. Книга 2. Русско-афганская граница. – СПб.: В.Березовский, 1909; На границах Средней Азии. Путевые очерки в 3 книгах. Книга 3. Бухарско-афганская граница. – СПб.: В.Березовский, 1909; Бухарское ханство под русским протекторатом. Том I, II. – СПб.: В.Березовский, 1911; В забытой стране. Путевые очерки по Средней Азии. – М.: печатня А.И.Снегирева 1912; Снесарев А.Е. Восточная Бухара (военно-географический очерк). – СПб.: Воен.-стат. отд. Гл. упр. Ген. Штаба, 1906; Третеский В. Аму-Дарья и ее флотилия. – Чарджуй, тип. Х.М.Баранова, 1906;

ҳамда бошқарув маъмурияти, ҳарбий идораларнинг амалдорлари томонидан эълон қилинган хотира эсдаликлари, ҳисобот тўпламлар, рисола асарлари, даврий нашрлардаги мақолаларни ўз ичига олади. Уларда Амударё сув йўли, кечувлар, дарёдаги кемасозлик ҳолати, дарё орқали олиб борилган савдо ва транзит алоқаларига оид маълумотлар қайд этилган. Аммо ушбу даврда чоп этилган асарларнинг аксарияти Россия империяси мустамлакачилик манфаати нуқтаи-назари асосида ёндашилиб, уларда сув йўлларининг савдо муносабатларидаги ўрнига ҳолисона баҳо берилмаган.

*Иккинчи гуруҳ* – совет даврига оид адабиётлар ҳисобланади. Бу гуруҳга оид И.А.Ремез, В.В.Цинзерлинг, А.Андроновларнинг асарларида Амударё гидрогеографияси, ундаги сув транспорт воситалари ва кечувларнинг савдо муносабатларидаги ўрни ҳамда дарёнинг ирригацион имкониятларига доир масалалар баён этилган<sup>7</sup>. XX асрнинг иккинчи ярмида А.Р.Муҳаммаджонов, Т.Неъматов, В.Я.Нелюбин, М.Ю.Юлдашев, А.С.Содиқов, М.А.Бобоҳўжаев, Б.И.Искандаров, Ҳ.Зиёев, Т.Г.Тўхтаметовлар томонидан ёзилган асарларда қисман бўлса-да Амударё сув йўли ва кечувлари орқали амалга оширилган алоқалар ҳамда ундаги кемасозликка оид маълумотларни учратиш мумкин<sup>8</sup>. Совет ҳуқмронлиги йилларида яратилган асарларда совет мафкуравий таъсирининг кучли эканлиги сезилиб туради.

*Учинчи гуруҳ* адабиётларига мустақиллик йилларида яратилган илмий асарлар ва тадқиқотларни киритиш мумкин. Марказий Осиё коммуникацияси тизимида Амударё сув йўлининг ўрни масаласи Э.В.Ртвеладзе, Ў.М.Мавлонов, Т.Т.Сафаров, С.А.Сулаймонов, Я.А.Каримовларнинг диссертацион

---

Губаревич-Радобильский А.Ф. Экономический очерк Бухары и Туниса. Опыт сравнительного исследования двух систем протектората. – СПб.: тип. В.Киршбаума, 1905; Ўша муаллиф. Значение Туркестана в торговле России с сопредельными странами Азии // Главное управление землеустройства и земледелия. Хлопковый комитет. Материалы для изучения хлопководства. Вып. II. – СПб.: тип. В.Ф.Киршбаума, 1912; Михайлов А. Каючный промысел на Амударье // Туркестанские ведомости. – 1908. № 212, 213, 219, 220, 221; Гейциг Н.И. Казенное судоходство по реке Амударье и нужды сельского хозяйства в путях сообщения // Туркестанские ведомости. – 1908. № 206, 207; Ананьев А.Г. Орошение «Шерабадской долины» водами реки Сурхана. – Ташкент: тип. Канц. Турк. Ген.-Губ., 1911; Ўша муаллиф. Шерабадская долина. – СПб., 1914; Бенцелевич Н.А. Водные пути Туркестана. Материалы для описания русских рек и истории улучшения их судоходных условий. Вып. LV. – СПб.: М-во путей сообщения, 1914.

<sup>7</sup> Ремез И.А. Внешняя торговля Бухары до мировой войны. – Ташкент: ЦСУ Туркеспублики, 1922; Андронов А. Каючный транспорт в Средней Азии // Народное хозяйство Средней Азии. – Ташкент: Госиздат, 1926. № 8-9; Цинзерлинг В.В. Орошение на Аму-Дарье. – М.: Упр. вод. хоз. Средней Азии, 1927.

<sup>8</sup> Муҳаммаджонов А.Р., Неъматов Т. Бухоро ва Хиванинг Россия билан муносабатлари тарихига доир баъзи манбалар (XIX асрнинг 20-50 йиллари). – Тошкент: ЎзССР ФА, 1957; Нелюбин В.Я. Из опыта работы судоводителей Аму-Дарья. – М.: Морской транспорт, 1958; Ўша муаллиф. Аму-Дарья. – М.: Морской транспорт, 1963; Юлдашев М.Ю. К истории Аральской флотилии // Общественные науки в Узбекистане. – 1961. № 12; Бабаходжаев М.А. Русско-афганские торговые отношения через Среднюю Азию в 80-90 годах XIX в. // Взаимоотношения народов Средней Азии и сопредельных стран Востока в XVIII – начале XX в. – Ташкент: АН УзССР, 1963; Ўша муаллиф. Русско-афганские торгово-экономические отношения во второй половине XVIII – начале XIX в. – Ташкент: Наука, 1965; Искандаров Б.И. Восточная Бухара и Памир во второй половине XIX в. Ч. II. – Душанбе: Изд-во АН ТаджССР, 1963; Садыков А.С. Экономические связи Хивы с Россией во второй половине XIX - начале XX вв. – Ташкент: Наука, 1965; Зияев Ҳ. Ўрта Осиё ва Волга бўйлари (XVI асрнинг иккинчи ярми – XIX асрлар). – Тошкент: Фан, 1965; Ўша муаллиф. XVIII асрда Ўрта Осиё ва Урал бўйлари. – Тошкент: Фан, 1973; Тухтаметов Т.Г. Русско-бухарские отношения в конце XIX - начале XX в. Победа Бухарской народной революции. – Ташкент: Фан, 1966; Ўша муаллиф. Россия и Бухарский эмират в начале XX века. – Душанбе: Ирфон, 1977.

тадқиқотлари, монографиялари ва бир қатор мақолаларида ўз аксини топган<sup>9</sup>. Шунингдек, С.Н.Турсунов, Р.Э.Холиқова, Э.А.Қобулов, Р.Р.Алимова, Ш.Ж.Саидов, Д.Х.Разоқов, Ф.Б.Очилдиев, Н.Н.Турсунов, Х.Ж.Хидиров ва Ф.Б.Жуманиёзовларнинг тадқиқот ишларида ҳам ушбу мавзу учун керакли маълумотлар келтириб ўтилган<sup>10</sup>.

*Тўртинчи гуруҳ* – хориж адабиётларидир. XIX-XX аср бошларида минтақага турли мақсадларда ташриф буюрган хорижлик сайёҳлар, хусусан,

<sup>9</sup> Ртвеладзе Э.В. Древний Термез в системе Амударьинских переправ // Общественные науки в Узбекистане. – 2002. № 2; Александр Македонский в Бактрии и Согдиане. – Ташкент: MEDIA LAND, 2002; Переправы и дороги Бактрии // Мозийдан садо. – 2003. № 3,4; Великий индийский путь: из истории важнейших торговых дорог Евразии. – СПб.: Нестор-История, 2012; Мавлонов Ў., Маҳкамova Д. Маданий алоқалар ва савдо йўллари. – Тошкент: Akademiya, 2004; Мавлонов Ў.М. Марказий Осиёнинг қадимги йўллари: шаклланиши ва ривожланиши босқичлари. – Тошкент: Akademiya, 2008; Ўша муаллиф. Ўрта Осиёнинг алоқа ва савдо йўллари: шаклланиши ва ривожланиши босқичлари. Тарих фанлари доктори ... дисс. – Тошкент: ДБА, 2009; Мавлонов Ў.М., Каримов Я.А. Амударё сув йўлининг Марказий Осиё коммуникация тизимида туганган ўрни // Хоразм Ма'мун Akademiyasi axborotnomasi. – 2017. № 2/2017; Мавлонов У.М., Каримов Я.А., Артиков Х. Место Амударьинских переправ в коммуникационной системе Центральной Азии // The Newman in Foreign policy. – 2017. №38 (82). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/mesto-amudarinskih-pereprav-v-kommunikatsionnoy-sisteme-sentralnoy-azii> [Мурожаат қилинган сана: 12.03.2022]; Сафаров Т.Т. XIX асрнинг иккинчи ярми – XX аср бошларида Ўрта Осиё савдо йўллари. Тарих фанлари номзоди ... дисс. – Тошкент: 2009; Ўша муаллиф. Амударёда кемачилик ва юк ташиш // Жамият ва бошқарув. – 2008. №2; Сулайманов С.А. История Аральской и Амударьинской флотилий (1847-1920 гг.). Дис. ... канд. ист. наук. – Нукус, 2010; Ўша муаллиф. Орол ва Амударё флотилияси тарихи (1847-1920). Тарих фан. номз... дисс. афтореф. – Нукус: ЎзФА ҚБ, 2010; Из истории Амударьинской флотилии // Материалы международной конференции «Устойчивое развитие южного Приаралья». – Нукус: Изд.«Илим» ККО АН РУ, 2011; Амударё флотилиясининг ташкил топиши ва фаолияти // «Ўзбекистонда ижтимоий-иқтисодий ва этномаданий ҳаёт: тарих ва таҳлил» мавзусидаги Республика илмий анжумани мақолалар тўплами. – Термиз, 2014; Каримов Я.А. Марказий Осиё коммуникация тизимида сув йўлларининг туганган ўрни (қадимги давр ва ўрта асрларда Амударё ва Сирдарё мисолида). Тарих фан. бўй. фалс. докт. (PhD) ... дисс. афтореф. – Нукус, 2020; Karimov Y.A. Military strategic significance of the Amu Darya waterway in ancient period and middle ages // Central Asian Problems of Modern Science and Education. – 2019. Vol.3. Iss. 4.

<sup>10</sup> Турсунов С., Қобилоv Э., Пардаев Т. ва бошқ. Сурхондарё тарих кўзгусида. – Тошкент: Шарқ, 2001; Турсунов С., Кичкилов Х. Термиз йилномаси. – Тошкент: Шарқ, 2001; Турсунов С., Қобилоv Э., Муртазоев Б. ва бошқ. Сурхондарё тарихи. – Тошкент: Шарқ, 2004; Холиқова Р. Россия-Бухоро: тарих чорраҳасида (XIX аср иккинчи ярми – XX аср бошлари). – Тошкент: O'qituvchi, 2005; Қобулов Э.А. Сурхон воҳаси хўжалиги. – Тошкент: Akademnashr, 2012; Ўша муаллиф. Место долины Сурхан в торговых сношениях России с восточными странами // Universum: Общественные науки: ЭНЖ. – 2015. № 1-2 (12); Шарқ давлатлари билан савдо алоқаларида Амударё кечувларининг ўрни // Илмий таҳлилий ахборот (Тошкент Ислom университети). – 2016. № 4; XVIII асрнинг иккинчи ярми ва XX аср бошларида Сурхон воҳаси хўжалиги. Тарих фанлари доктори (DSc) ... дисс. – Тошкент, 2019; Алимова Р.Р. Ўрта Осиё хонликларининг қўшни давлатлар билан дипломатик ва савдо-иқтисодий муносабатлари (XVI-XX аср бошлари рус тарихшунослиги ва манбалари асосида). – Тошкент: ТДШИ, 2017; Ўша муаллиф. XIX – XX аср бошларида Бухоро амирлиги билан Афғонистон ўртасидаги савдо-иқтисодий алоқалар тарихшунослигига доир // Sharqshunoslik / Востоковедение / Oriental Studies. 2019. № 3; Саидов Ш. XIX – XX асрнинг биринчи чорагида Хоразм – Россия муносабатлари. – Тошкент: ТДШИ, 2019; Разоқов Д.Х. Бухоро хонлигининг ташки савдо алоқалари (XIX асрнинг 60-90 йиллари). Тарих фанлари номзоди ... дисс. – Тошкент, 1994; Очилдиев Ф.Б. XIX-XX аср бошларида Жанубий Ўзбекистонда ижтимоий-иқтисодий ҳаёт (Сурхон воҳаси мисолида): Тарих фан. номз... дисс. – Тошкент, 2007; Ўша муаллиф. Сурхон воҳаси бекликларидаги ижтимоий-сиёсий ва иқтисодий ўзгаришлар (XIX асрнинг иккинчи ярми – XX аср бошлари). – Тошкент: ABU MATBUOT-KONSALT, 2008; The creation of the Amudarya Fleet // Theoretical & Applied Science. – 2019. Iss.10, Vol. 78. URL: <http://www.t-science.org/axivDOI/2019/10-78/PDF/10-78-105.pdf> [Мурожаат қилинган сана: 12.03.2022]; Trade relations between Bukhara and Russia in the second half of the XIX century the beginning of the XX century // Social Sciences: Achievements and Prospects Journal. 3(11), - 2019; Турсунов Н. Амударё флотилияси тарихидан // Маънавий ҳаёт. – 2018. № 2; Ўша муаллиф. The history of Amudarya flotilla // Theoretical & Applied Science. – 2019. Iss.11, Vol. 79. URL: <https://dx.doi.org/10.15863/TAS.2019.11.79.24> [Мурожаат қилинган сана: 12.03.2022]; Хидиров Х.Ж. Ўзбекистонда транспорт соҳаси: натижалар ва муаммолар (XX асрда Сурхон воҳаси мисолида). Тарих фан. бўй. фалс. докт. (PhD) ... дисс. – Термиз, 2021; Ўша муаллиф. Ўзбекистонда транспорт соҳаси: натижалар ва муаммолар (XX асрда Сурхон воҳаси мисолида). – Тошкент: Тафаккур авлоди, 2021; Жуманиёзов Ф.Б. Хоразм транспорти: шаклланиши, тараққиёти, муаммолари. Тарих фан. бўй. фалс. докт. (PhD) ... дисс. – Бухоро, 2021.

А.Борнс, Ҳ.Вамбери ва О.Олуфсенларнинг эсдалик асарларида Амударёнинг гидрогеографик ҳолати, сув йўллари ва йўналишлари, дарёдаги кема қатнови ҳамда кемасозлик аҳволи тўғрисидаги муҳим маълумотлар келтирилган<sup>11</sup>. Шунингдек, А.Гамильтон, М.Ҳолдсворт, С.Бекер, А.Д.Васильев, А.В.Кочнев, Ю.Шодипур, Н.М.Назаршоевларнинг тадқиқотларида ҳам мавзунинг айрим жиҳатлари ёритилган<sup>12</sup>.

Мавзунинг тарихшунослигига доир адабиётлар ва материалларнинг таҳлили натижаси шуни кўрсатадики, Амударё сув йўли, кечувлари орқали савдо-транзит алоқалари маълум бир даврий чегараларда, коммуникация алоқалари тарихи билан боғлиқ равишда умумий ёритилган бўлиб, масала моҳияти яхлит, атрофлича ҳамда ўзаро боғлиқликда ўрганилмаган. Бу эса мазкур мавзуни диссертация сифатида тадқиқ қилишни тақозо этади.

**Диссертация мавзусининг диссертация бажарилган олий таълим муассасаси илмий-тадқиқот ишлари билан боғлиқлиги.** Диссертация иши Термиз давлат университети илмий-тадқиқот ишлари режасига мувофиқ №АТД-1 «Ўзбекистон давлатчилиги тарихи: муносабатлар ва қарашлар» (2015-2021 йй.) мавзусидаги тадқиқот доирасида бажарилган.

**Тадқиқотнинг мақсади XIX-XX аср бошларида Марказий Осиё коммуникацияси, савдо-транзит алоқаларида Амударё сув йўли ва кечувларининг ўрнини очиқ беришдан иборат.**

**Тадқиқотнинг вазифалари:**

Амударёнинг сув йўли ва кечувларини табиий-географик ҳамда тарихий жиҳатдан ўрганиш;

Россия империясининг Амударёдаги сиёсий-иқтисодий ва ҳарбий-стратегик мақсадларини ёритиш;

Амударёдаги маҳаллий кема ва қайиқлар ҳақида XIX-XX аср бошларига оид ёзма ва архив манбаларида келтирилган маълумотларни қиёсий таҳлил этиб, кема-қайиқларнинг тузилишини солиштириш;

---

<sup>11</sup> Борнс А. Путешествие в Бухару: рассказ о плавание по Инду от моря до Лагара с подарками Великобританского короля и отчет о путешествии из Индии в Кабул, Татарию и 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.3. – М.: Издание П.В. Голубкова, 1849; Вамбери А. Путешествие по Средней Азии. Описание поездки из Тегерана через Туркменскую степь по восточному берегу Каспийского моря в Хиву, Бухару и Самаркандь, совершенной в 1863 году Арминием Вамбери, членом Венгерской Академии. – СПб., 1865; Вамбери А. Путешествие по Средней Азии / Пер. с нем. З.Д. Голубевой под ред. В.А. Ромодина; Предисл. В.А. Ромодина; Коммент. В.А. Ромодина, С.Г.Агаджанова. – М.: Восточная литература, 2003; Olufsen O. The Emir of Bokhara and his country (Journeys and studies in Bokhara: with a chapter on my voyage on the Amu Darya to Khiva). – London: William Heinemann, 1911.

<sup>12</sup> Hamilton A. Afghanistan. – London: William Heinemann, 1906; Гамильтон А. Афганистан. (Гератская и Кандагарская провинции) / Перевод с английского. – Ташкент: Элек.-пар. типо-лит. Штаба Турк. воен. округа, 1911; Holdsworth M. Turkestan in the nineteenth century. A Brief History of the khanates of Bukhara, Kokand and Khiva. – Oxford, 1959; Becker S. Russia's Protectorates in Central Asia: Bukhara and Khiva, 1865–1924. – London; – New York: Routledge Curzon, 2004; Васильев А.Д. Амударьинская флотилия и её роль в истории Центральной Азии (вторая половина XIX - начало XX в.) // Восточный архив. №2 (32), 2015; Кочнев А.В. Политика России в отношении Хивинского ханства в начале XVIII – второй половине XIX в. Дис. на соиск. ... к.и.н. – Екатеринбург, 2018; Ю.Шодипур. История путей сообщения и транспорта Таджикистана во второй половине XIX – начале XX в. Автореф. дис. ... канд. ист. наук. – Душанбе, 1992; Назаршоев Н.М. На южном рубеже. Российские пограничники в Таджикистане XIX–XXI вв. – М.: Яуза-каталог, 2017.

XIX асрнинг иккинчи ярми - XX аср бошларида дарёдаги маҳаллий кемалар қатнови ва юк транзити тартибларида рўй берган ўзгаришларни тадқиқ этиш;

Амударёда рус флотилияси ва кемачилигининг шаклланиши, шунингдек, флотилия пароходлари навигациясини ёритиш ҳамда уларнинг фаолиятини таҳлил этиш;

Амударё кечувлари орқали Афғонистон ва Ҳиндистон билан олиб борилган ташқи савдо ҳамда транзит алоқаларининг ривожини очиб бериш;

XIX асрнинг иккинчи ярми - XX аср бошларида рус флотилияси ва кемачилигининг минтақа транзитидаги аҳамиятини илмий жиҳатдан кўрсатиб бериш.

**Тадқиқотнинг объекти** сифатида Марказий Осиёнинг XIX-XX аср бошларидаги коммуникацияси ва савдо-транзит алоқаларини Амударё сув йўли, кечувлари ҳамда ундаги сув транспорти тарихи мисолида ёритиш белгиланган.

**Тадқиқотнинг предмети**ни Амударёнинг XIX-XX аср бошларида минтақа коммуникацияси, ижтимоий-иқтисодий жараёнлар ва савдо-транзит алоқаларидаги аҳамиятини ўрганиш ташкил этади.

**Тадқиқотнинг усуллари.** Тадқиқотни амалга оширишда холислик, даврий ва ҳудудий-географик, қиёсий таҳлил, статистик, илмий изчиллик усулларидан фойдаланилган.

**Тадқиқотнинг илмий янгилиги** қуйидагилардан иборат:

иқтисодий-сиёсий аҳамиятга эга бўлган Амударё (Панж билан бирга)да 70 дан ортиқ кечувлар бўлганлиги аниқланиб, улар минтақадаги қуруқлик ҳамда сув йўллариининг ўзаро кесишган ҳудудларини боғловчи кўприк сифатида қадимдан халқларни бирлаштирувчи восита эканлиги далилланган;

XIX-XX аср бошларида Амударёдаги маҳаллий ва рус кемачилиги ҳолати, сув транспорти воситалари навигацияси, юк транзитидаги ўзгаришлар очиб берилиб, кемалардан ҳарбий-стратегик мақсадларда фойдаланилганлиги, уларнинг транзит алоқаларида манзилларга тез ҳамда камхарж етказиб бериш воситаси эканлиги далилланган;

дастлаб ҳарбий-стратегик мақсадлар учун ташкил этилган Амударё флотилияси кейинчалик Бухоро амирлиги, Хива хонлиги ва Амударё бўлимининг дарё бўйидаги аҳоли манзиллари, ҳарбий гарнизонлар, божхона-чегара пунктларини боғловчи муҳим аҳамиятга эга транзит ҳамда коммуникация тармоғига айланганлиги аниқланган;

Амударё орқали нафақат унинг атрофида яшовчи халқлар маҳсулотлари айирбошлаганлиги, балки сув йўли ва унга яқин савдо йўллари орқали бутун минтақа давлатлари билан фаол савдо-сотик ҳамда транзит алоқалари амалга оширилганлиги далилланган.

**Тадқиқотнинг амалий натижалари** қуйидагилардан иборат:

XIX-XX аср бошларида Амударё сув йўли ва кечувларининг минтақа коммуникацияси, савдо-транзит алоқаларидаги аҳамияти билан боғлиқ тарихий манбалар ва архив ҳужжатларидаги янги маълумотлар ҳамда материаллар бир тизимга солиниб, умумлаштирилган;

тадқиқот жараёнида қўлга киритилган маълумотлар асосида тегишли хулосалар берилиб, улардан илмий тадқиқотларда, ўқув жараёнида фойдаланиш бўйича таклиф ва тавсиялар ишлаб чиқилган.

**Тадқиқот натижаларининг ишончлилиги.** Тадқиқотда тарих фанидаги замонавий ёндошув ва усулларнинг қўлланилганлиги, кўплаб ёзма манбалар, архив хужжатлари, илмий адабиётлар, даврий матбуот материалларидан фойдаланилганлиги, келтирилган маълумотлар бирламчи манбаларга асосланганлиги, қўлга киритилган натижалар, хулосалар, ишлаб чиқилган таклиф ва тавсияларнинг амалиётга жорий этилгани, олинган натижаларнинг ваколатли тузилмалар томонидан тасдиқлангани билан изоҳланади.

**Тадқиқот натижаларининг илмий ва амалий аҳамияти.** Тадқиқот натижаларининг илмий аҳамияти минтақа коммуникацияси, савдо-транзит алоқалари ривожига муҳим ўрин тутган Амударё сув йўли, кечувлари, ундаги кемачилик тарихига оид илмий-назарий билимларни янада кенгайтириб, олинган натижалар ижтимоий-гуманитар фанларни янги маълумотлар билан бойитишга хизмат қилиши билан белгиланади.

Тадқиқот натижаларининг амалий аҳамияти шундаки, ундан олий ўқув юртлири талабалари учун Марказий Осиё дипломатик ва савдо муносабатлари тарихи бўйича махсус курслар ташкил қилишда, Ўзбекистон тарихининг тегишли бўлимлари, дарсликлар ва ўқув қўлланмаларни ёзишда, туристик йўналишлар билан боғлиқ ёрдамчи қўлланма – маълумотномаларни тайёрлашда фойдаланиш мумкин.

**Тадқиқот натижаларининг жорий қилиниши.** Мавзуга доир олиб борилган тадқиқотлар юзасидан ишлаб чиқилган илмий хулосалар ва таклифлар асосида:

Амударё сув йўли, кечувлари, ундаги маҳаллий ва рус кемачилиги орқали минтақа коммуникацияси, савдо-транзит алоқалари ривожига тарихига оид маълумотлар Термиз давлат университети, Термиз давлат педагогика институти ва Денов тадбиркорлик ва педагогика институтларининг Тарих бакалавриат таълим йўналишидаги “Сурхондарё тарихи” номли ўқув қўлланмаси мазмунига сингдирилган (Ўзбекистон Республикаси Олий ва ўрта махсус таълим вазирлигининг 2022 йил 18 майдаги 89-01-373-сон маълумотномаси). Олинган натижалар танлов фани ўқув дастури ва қўлланмасини янги маълумотлар билан бойитишга хизмат қилган;

Амударёнинг минтақадаги қуруқлик ва сув йўллариининг ўзаро кесишган ҳудудларини боғловчи кўприк сифатида азалдан халқларни бирлаштирувчи восита эканлиги, дарёдаги кечувлар, улар яқинида барпо этилган шаҳарлар сув йўлини назорат қилганлиги ҳақидаги маълумотлардан Сурхондарё вилоят транспорт бошқармасининг ижтимоий тармоқ (саҳифа)ларидаги дарё транспортига оид материалларни кенг тарғиб қилишда фойдаланилган (Ўзбекистон Республикаси Транспорт вазирлигининг 2022 йил 26 апрелдаги 2/2419-3372-сон маълумотномаси). Натижалар Амударё сув йўли ва унда ҳаракатланган дарё транспорти воситаларининг шаклланиши ҳақидаги маълумотларни бойитиб, транспорт соҳаси ходимларининг билимларини оширишга хизмат қилган;

XIX-XX аср бошларида Амударё сув йўли, кечувлари ҳолати, ундаги маҳаллий ва рус тижорий кемачилиги тартиблари, пароходлар навигацияси ҳамда юк транзитидаги ўзгаришлар тўғрисидаги илмий-тарихий маълумотлардан “O‘zbekiston tarixi” телеканалининг “Тақдимот” кўрсатуви сценарийсини шакллантиришда фойдаланилган (Ўзбекистон миллий телерадиокомпаниясининг 2022 йил 25 апрелдаги 02-31-772-сон маълумотномаси). Тақдим этилган маълумотлар Амударё ва минтақадаги сув йўллари ҳақида “O‘zbekiston tarixi” телеканалда туркум телекўрсатувларни тайёрлашда муҳим манба бўлиб хизмат қилган.

**Тадқиқот натижаларининг апробацияси.** Ушбу тадқиқот натижалари жами 9 та илмий-амалий конференцияларда, шу жумладан, 3 та халқаро ва 6 та республика анжуманларида муҳокамадан ўтган.

**Тадқиқот натижаларининг эълон қилинганлиги.** Диссертация мавзуси бўйича жами 16 та илмий иш чоп этилган. Жумладан, Ўзбекистон Республикаси Олий Аттестация комиссиясининг докторлик диссертациялари асосий илмий натижаларини чоп этиш тавсия этилган илмий нашрларда 7 та (улардан 5 таси республика ва 2 таси хориж журналларида) мақола, 9 та (улардан 3 таси халқаро ва 6 таси республика) илмий-амалий анжуманларда тезислар эълон қилинган.

**Диссертациянинг умумий ҳажми.** Диссертация кириш, учта боб, хулоса, фойдаланилган манба ва адабиётлар рўйхати ҳамда иловадан иборат. Диссертациянинг умумий ҳажми 140 бетни ташкил этади.

## ДИССЕРТАЦИЯНИНГ АСОСИЙ МАЗМУНИ

**Кириш** қисмида тадқиқотнинг долзарблиги ва зарурати асосланган, мақсади, вазифалари, объект ва предметлари тавсифланган, республика фан ва технологиялари ривожланишининг устувор йўналишларига мослиги кўрсатилган ҳамда тадқиқотнинг илмий янгилиги, амалий натижалари баён қилинган, олинган натижаларнинг назарий ва амалий аҳамияти очиқ берилган, тадқиқот натижаларини амалиётга жорий қилиш, нашр этилган ишлар ва диссертация тузилиши бўйича маълумотлар келтирилган.

Диссертациянинг биринчи боби “**Амударё сув йўли ва кечувларининг тавсифи ва стратегик аҳамияти**” деб номланиб, мазкур боб иккита параграфдан ташкил топган. Бобнинг биринчи параграфи “*Амударё сув йўли, кечувларининг табиий-географик ва тарихий тавсифи*”га бағишланган.

Қадимги даврлардан бошлаб Амударё Марказий Осиё халқларининг хўжалик турмуш тарзи ва ҳамкорлик алоқаларида бешик ролини бажарган. Тарихга назар солсак, дарёлар ҳамиша бирлаштирувчи восита бўлиб, ҳеч қачон икки соҳилдаги халқларни ажратувчи тўсиқ ҳисобланмаган<sup>13</sup>. Шу сабабли, Амударёнинг ҳам ҳар икки соҳилида битта халқ яшаб, улар ўртасида тўхтовсиз алоқалар амалга оширилган. Амударё минтақанинг бошқа катта дарёлари каби учламчи даврнинг иккинчи ярмида, тахминан 22 минг йил олдин, яъни Голоцен

<sup>13</sup> Дьяконов М.М. Сложение классового общества в Северной Бактрии // Советская археология. XIX. – М., 1954. – С.123.

даврининг охирларида шакллана бошлаган. Тахминан биринчи минг йилликнинг бошларида Амударёнинг ҳозирги ҳавзаси шаклланиши яқунланган<sup>14</sup>.

Амударё қирғоқлари ва туби барқарор бўлмай, қирғоқ қумли бўлгани учун дарё ўзани тез-тез ўзгариб турган. Белгиланган махсус талаблар бўйича ясалган кемалар Кўкча дарёсининг Амударёга қуйилишидан то Орол денгизигача бўлган тахминан 1400 верст (Орол денгизи шимолий қисмигача ҳисобланса 1750 верст)ли масофада қатнай олган<sup>15</sup>. Бухоро амирлигидан оқиб ўтувчи Амударёнинг 402 верстли масофасида пароход қатнови йўлга қўйилган<sup>16</sup>.

Дарёдаги кечув жойларни танлаш дарёнинг тор ва қулай табиий ўтиш жойлари, яқин аҳоли манзиллари ёки воҳалар бўйлаб келувчи яқин транзит савдо йўлларига боғлиқ бўлган. Амударёнинг юқори қисмидан (Панж дарёси билан бирга) то қуйи оқимига қадар жойлашган 70 дан ортиқ кечувларнинг рўйхати ва улар ҳақидаги қисқача тавсифи ҳам диссертациянинг ушбу параграфида келтирилган.

Биринчи бобнинг иккинчи параграфи *“Россия империясининг Амударёдаги сиёсий-иқтисодий ва ҳарбий-стратегик мақсадлари”* деб номланиб, унда Россия империясининг Марказий Осиё сув йўлларини ўрганишдан асосий мақсади, ўлкага савдогар, элчи, жосуслар юборилиши ва уларга Амударё сув йўлидан фойдаланиш имкониятлари ўрганиш вазифасининг юклатилиши, XIX асрнинг 20-30 йилларидан Ўрта Осиёда инглиз-рус рақобати кучайиши натижасида Амударёнинг ҳарбий-стратегик мавқеининг ошиши масалалари ёритиб берилган.

1819 йил Хивада бўлган рус элчиси Н.Муравьев Амударё сув йўлининг муҳим стратегик ўрнини таъкидлаб, ўз мулоҳазаларида Хива хонлигини босиб олиш режасини илгари суради: “Агар Хива бизнинг қўлимизда бўлса, у вақтда Амударё орқали Россия билан Ҳинд савдоси вужудга келган бўларди. Ўрта ва Шарқий Осиёнинг бутун бойликлари Россия қўлига ўтиб, Пётр I нинг васияти амалга ошган бўлар эди”<sup>17</sup>. XIX асрнинг 20-30 йилларидан Ўрта Осиёда инглиз-рус рақобати сабабли Буюк Британия ҳам Ҳиндистон орқали махсус миссия ва экспедицияларини юбора бошлаган. Дастлаб, 1831-1833 йилларда Қобул ва Бухорога юборилган А.Борнс бошчилигидаги инглиз миссиясига Ҳинд дарёси бўйлаб Ҳиндистондан Ўрта Осиёга борадиган янги савдо йўлини очиш ва дарёлар орқали инглиз молларини келтириш вазифаси берилган эди<sup>18</sup>. А.Борнснинг Амударё сув йўли ҳақидаги қуйидаги фикрлари ўша давр учун муҳим маълумот саналган: “Маҳаллий аҳоли Амударёдан ўз имкониятларидан анча паст даражада фойдаланаяпти, дарёда бор йўғи 200 га яқин кемалар бор, дарё орқали савдо

<sup>14</sup> Кесь А.С. Аральское море в голоцене // Этнография и археология Средней Азии. – М., 1979. – С.19-23.

<sup>15</sup> Цинзерлинг В.В. Орошение на Аму-Дарье. – М.: Упр. вод. хоз. Средней Азии, 1927. – С. 596.

<sup>16</sup> Логофет Д.Н. Бухарское ханство под русским протекторатом. Том I. – СПб.: В.Березовский, 1911. – С.228.

<sup>17</sup> Муравьев Н. Путешествие в Туркмению и Хиву в 1819 и 1820 годах ... – С.102; Халфин Н.А. Россия и ханства Средней Азии (первая половина XIX в.). – М.: Наука, 1974. –С.127; Кочнев А.В. Политика России в отношении Хивинского ханства в начале XVIII – второй половине XIX в. Дис. на соиск. ... к.и.н. – Екатеринбург, 2018. – С.107.

<sup>18</sup> Мухаммаджонов А.Р., Неъматов Т. Бухоро ва Хиванинг Россия билан муносабатлари тарихига доир баъзи манбалар (XIX асрнинг 20-50 йиллари). – Тошкент: ЎзССР ФА, 1957. – Б.63.

имкониятларини ошириш учун бутун бошли флот барпо қилиш имкони мавжуд ва дарёдан тижорат, кўпроқ ҳарбий мақсадда фойдаланиш мумкин”<sup>19</sup>. Бу маълумотлар, албатта, Амударёнинг минтақадаги иқтисодий ва геостратегик аҳамиятини янада ошириб, унга рус ҳукмрон доираларининг қизиқишини янада ортган.

XIX асрнинг 40-50 йилларида Амударёнинг минтақадаги сиёсий ва иқтисодий жиҳатдан аҳамияти янада ошиб, унда ҳукмронлик рус доиралари учун асосий масалалардан бирига айланди. Бу мақсад 1858 йилда Хива ва Бухорога юборилган полковник Н.Игнатъев бошлиқ дипломатик миссиянинг ҳам диққат марказида турган<sup>20</sup>.

Марказий Осиёда ички ва ташқи алоқаларнинг ривож, карвонларнинг узлуксиз ҳаракати бевосита Амударё ва у орқали ўтувчи савдо йўлларига боғлиқ бўлган. Россия империяси ҳарбийлари Бухоро амирлиги орқали нафақат Афғонистонда, балки Ҳиндистонда ҳам ишлаб чиқарилган инглиз товарлари кўплаб келаётганлига эътибор қаратиб, унга қарши зарур чоралар кўрган. Хусусан, савдо йўллари яхшилашга эътибор қаратилди<sup>21</sup>. Бундан ташқари, Ўрта Осиёда Россия империяси ҳукмронлиги ўрнатилгач, саноат эҳтиёжи учун муҳим хомашё ҳисобланган пахтага талаб ортди. Шу боисдан савдо йўллари кенгайтириш ва жадалаштиришга эътибор кучайди. Аввало, сув йўлларида имкон борича кўпроқ фойдаланишга интилишди. Биринчидан, сув йўлларида талончилик қуруқлик йўлларига нисбатан камроқ эди. Иккинчидан, сув йўли билан товарларни ташиш нисбатан арзонга тушарди<sup>22</sup>. Юқоридаги омиллар сабаб Россия империяси ўлкадаги сув йўлларига жиддий эътибор қаратган.

Рус ҳарбийси А.И.Глуховскийнинг “Бутун Амударё ҳавзасини Англия таъсиридан узоқда сақлаш ва пахта хомашёсининг муҳим манбаи сифатида бу ҳудудларни Россия таъсири остига олиш зарур”<sup>23</sup> – деган фикри орқали Россия мустамлакачилик империясини минтақада олиб борган сиёсатининг асл мақсадини баён қилган эди. Россия империяси Бухоро амирлиги ва Хива хонлиги устидан ўз протекторатини ўрнатгандан сўнг улар билан имзоланган (1873 йилдаги) шартномаларда амалда рус кемачилигининг Амударёдан фойдаланиш ваколатларини ҳуқуқий жиҳатдан мустаҳкамлаб қўйди.

Минтақа хонликлари Россия империяси вассалига айланганидан кейин Амударёни ўрганиш ишлари ҳам анча жонланган. Жумладан, Амударё бўйлаб кема қатновини ўрганиш ишлари олиб борилган. Амударёдан сув алоқаси воситаси сифатида фойдаланиш бўйича якуний ижобий қарор Россия Император флоти адмирали Батурин экспедицияси билан боғлиқдир. Батурин Амударёнинг юқори оқими ва қуйи Панж дарёларидаги гидрографик

<sup>19</sup> Борнс А. Путешествие в Бухару: рассказ о плавание по Инду ... – С. 283-286; Халфин Н.А. Присоединение Средней Азии к России (60-90-е годы XIX в.). – М.: Наука, 1965. – С. 103.

<sup>20</sup> Игнатъев Н. Миссия в Хиву и Бухару в 1858 году флигель-адъютанта полковника Н.Игнатъева. – СПб., 1897. – С. 30, 135, 214.

<sup>21</sup> Мазов С. Восточная Бухара, Бадахшан и северный Афганистан // Туркестанский сборник. Том 404. – СПб., 1883. – С.12-13.

<sup>22</sup> Қобулов Э. Сурхон воҳаси хўжалиги. – Тошкент: Akademnashr, 2012. – Б.331.

<sup>23</sup> Becker S. Russia's Protectorates in Central Asia: Bukhara and Khiva, 1865–1924. – London; New York: Routledge Curzon, 2004. – P.27.

кузатувлари натижасида қуйидаги хулоса келди: “Амударё ва Панж дарёлари 1 апрелдан то ноябрь ойигача сувга кам ботувчи ясси тагли кемалар қатнови учун тўлиқ яроқли. Агар ноябрь – март ойлари (беш ой)да сув сатҳи 2,5 футдан ошиқ бўлса, Каркидан Файзободқалъагача йил давомида кема қатнаши мумкин”<sup>24</sup>. Бу экспедиция Амударё ва Қуйи Панждан тўлиқ сув алоқаси воситаси сифатида фойдаланиш мумкинлигини тасдиқлади.

Россия мустамлакачилик империясининг минтақада олиб борган сиёсатининг асл мақсадларидан бири Амударёда ўз манфаатлари устунлигини таъминлаш эди. 1894 йил 6 июлда қабул қилинган Қонунга мувофиқ, Амударё кечувларида рус божхона пунктларининг ташкил этилиши билан минтақанинг Афғонистон, Эрон ва Ҳиндистон билан олиб бориладиган савдо-транзит алоқалари империя ҳукмрон доираларининг манфаатларига бўйсундирилди.

Диссертациянинг иккинчи боби “**Амударёдаги коммуникация тизими ривожда маҳаллий ва рус кемачилигининг ўрни**” деб номланиб, мазкур бобда Амударё кемасозлигининг тарихи, дарёдаги маҳаллий кемачилик ва транзит қатнови тартиблари ҳамда Амударё флотилияси фаолияти тўғрисидаги маълумотлар ёритилган.

Диссертация иккинчи бобининг биринчи параграфи “*XIX-XX аср бошларида Амударё кемасозлигининг ривож*” деб номланиб, унда кемасозлик ҳолати, дарёда ҳаракатланган қайиқлар ва кемалар ҳақида маълумотлар келтириб ўтилган.

Амударё ўз оқим қирғоқларининг тез-тез ўзгариб туриши, лойқалиги сабаб ўтиш йўлларида қум, грунтларнинг тўпланиб қолиши кема ҳамда қайиқларнинг ҳаракатига сезиларли таъсир кўрсатган. Шунинг учун маҳаллий кема ва қайиқлар сувга чуқур ботмаслиги учун ясси тагли, кучли оқимга қарши сузиш учун тор бортли қилиб ёғочдан ясалган<sup>25</sup>. Бу даврда Амударёда бир хил ўлчамли кема ва қайиқларни топиш қийин эди, яъни улар турли ўлчамларда ясаларди. Чунки маҳаллий кема ва қайиқлар аниқ бир физик, техник ва кемачилик қоидалари бўйича эмас, балки маҳаллий усталар тажрибаларига асосланган ҳолда ясалган. Бундан ташқари, кемасозликда ишлатиладиган ёғочлар ўлчами турли хил бўлгани учун қайиқлар ўлчами ҳар хил узунлик ва қалинликда бўлиб, уларнинг сувга ботиши ҳам турлича эди. Шунинг учун ҳам манбалардаги кема - қайиқларнинг тузилиши, ўлчами ва юк ташиш ҳажми ҳақидаги маълумотларни умумлаштириб, уларни катта, ўрта ҳамда кичик қайиқларга ажратиш мумкин: 2000-5000 пуд юк кўтарувчи – катта қайиқлар, 100-500 пуд юк кўтарувчи – ўртача қайиқлар, 100 пудгача юк кўтарувчи – кичик қайиқлар. Бухоро қайиқлари эса асосан 2 хил ўлчамда бўлган: катта қайиқлар (1500 пудгача юк кўтарадиган) ва ўртача қайиқлар (300-400 пуд юк кўтарувчи). Бундан ташқари 100 пудгача юк кўтарувчи кичик қайиқлар ҳақида маълумотлар кам эди<sup>26</sup>.

<sup>24</sup> Контр - адмирал Батулин. Отчёт об экспедиции в верховье р. Аму-Дарьи (1894 г.) // Сб. геог., топог. и стат. мат. по Азии. Вып. LXIV. – СПб., 1896. – С. 246-277.

<sup>25</sup> Логофет Д.Н. Бухарское ханство под русским протекторатом ... – С. 210.

<sup>26</sup> Михайлов А. Каючный промысел на Амударье // Туркестанские ведомости. – 1908. № 212.

XIX – XX аср бошларида Хива хонлигининг Питнак, Хонқа, Гурлан, Хазорасп, Тошховуз бекликлари ҳамда Қорамаз ва Жаланди қишлоқлари аҳолиси қайиқсозлик билан шуғулланган<sup>27</sup>. Хоразмда хунармандлар хон рухсатисиз, буюртма эвазига кема ва қайиқлар ясаб бериши мумкин эди. Хивадан фарқли тарзда Бухоро амирлигида кема ва қайиқлар фақат амир рухсати билан тайёрланиб, кечувлардаги кема ва қайиқлар ҳам доимий назоратда бўлган. Амирликнинг Чоржўй, Бурдалиқ, Наразим, Карки, Калиф, Шеробод, Қободиён, Қарши бекликлари ва Қабокли, Башир, Макан, Қоракўл, Какайди қишлоқлари ҳамда Вахш, Сурхондарё ва Кофирниҳон дарёлари бўйида турли хил ўлчамдаги кема, қайиқлар ясалган. Бу даврдаги маҳаллий кемалар ясалишида, асосан, қаттиқ ва сувга чидамли дарахтлардан фойдаланилган. Хусусан, тол (қоратол ва оқтол), терак (“патта”), тўрангил – ёввойи тўқай тераги, қайрағоч, тут, арча, жийда, гужум дарахтлари кемачиликда асосий хомашё бўлган<sup>28</sup>. Хивада кемалар учун қора терак, терак, сариқ тол ёғочларидан ясалган<sup>29</sup>. Капитан Быковнинг ёзишича, кема ва қайиқ яшаш учун энг яхши тол нави бу – қоратол бўлган<sup>30</sup>. М.В.Грулевнинг таъкидлашича, кемалар тол ва маҳаллий аҳоли орасида “патта” номи билан машхур бўлган терак навидан тайёрланган<sup>31</sup>. Бундан кўриш мумкинки, аҳолида сув йўлларига бўлган талабнинг ошиши бевосита маҳаллий кемасозлик ривожига ҳам туртки бўлган.

Янги ясалган қайиқ ҳеч қандай таъмирсиз икки йил хизмат қила олган. Одатда қайиқлар катта дарёларда 4-5 йил хизмат қилгандан кейин бирлаштирилган ёғоч деворлари оралиғи очилиб, тирқишлар пайдо бўлган. Буларни таъмирласа қайиқ яна икки йилгача иш бериши мумкин эди<sup>32</sup>.

XX аср бошларидан минтақага Сибирнинг нинабаргли ўрмонларидан ёғочлар келтирилиши натижасида ўлкада рус хунармандлари ундан енгил ва пишиқ байдар қайиқлари ясай бошлади. Маълум ҳисоб-китоб меъёрлари асосида ясалган бундай байдар қайиқлари 15 йилгача хизмат қилган<sup>33</sup>. Булар

<sup>27</sup> Капитан Гинтылло. Сведения по интендантския части, собранные в Бухаре // Сб. геог., топог. и стат. мат. по Азии. Вып. XXI. – СПб., 1886. – С. 2-53; Михайлов А. Каючный промысел на Амударье ... № 212; Россия. Полное географическое описание нашего отечества: настольная и дорожная книга. Том 19. Туркестанский край / под ред. В.П. Семенова-Тянь-Шанского. сост. князь В.И. Масальский. – СПб.: Изд. А.Ф.Девриена, 1913. – С.571.

<sup>28</sup> Ўзбекистон Миллий архиви (кейинги ўринларда Ўз МА), И-1-фонд, 22-рўйхат, 832-иш, 17,24-варақлар; Капитан Быков. Очерк переправ через реку Аму-Дарью ... – С.3-4; Ўша муаллиф. Очерк долины Аму-Дарьи ... – С. 64-66; Капитан Гинтылло. Сведения по интендантския части, собранные в Бухаре ... – С. 17-28; Капитан Архипов. Военная рекогносцировка равнинной части Бухарского ханства ... – С.195; Грулев М. В. Аму-Дарья (Очерк среднего течения) ... – С. 61-63; Михайлов А. Каючный промысел на Амударье ... № 212; Покотило Н.Н. Отчёт о поездке в пределы Центральной и Восточной Бухары в 1886 г. –Ташкент, 1888. – С. 37; Мавлонов Ў. Марказий Осиёнинг қадимги йўллари ... – Б.223; Қобулов Э. Сурхон воҳаси хўжалиги ... – Б.274-275.

<sup>29</sup> Зияев Ҳ. Ўрта Осиё ва Волга бўйлари (XVI асрнинг иккинчи ярми – XIX асрлар). – Тошкент: Фан, 1965. – Б.215.

<sup>30</sup> Быков. Очерк долины Аму-Дарьи ... – С. 66.

<sup>31</sup> Грулев М. В. Аму-Дарья (Очерк среднего течения) ... – С. 61; Ўша муаллиф. Некоторые географико – статистические данные ... – С.58.

<sup>32</sup> Михайлов А. Каючный промысел на Амударье ... № 213; Андронов А. Каючный транспорт в Средней Азии // Народное хозяйство Средней Азии. – Ташкент: Госиздат, 1926. № 8-9. – С. 108-112.

<sup>33</sup> Андронов А. Каючный транспорт в Средней Азии ... – С. 108-112.

кейинчалик маҳаллий аҳоли томонидан “ўрис кемалари” деб аталган<sup>34</sup>. Бу энгил қайиқлар кўпайиши натижасида маҳаллий тол қайиқлар аста-секин истеъмолдан сиқиб чиқарила бошланган.

Мазкур бобнинг иккинчи параграфи “Амударёда маҳаллий кемачилик ва транзит қатнови тартиблари” деб номланиб, унда Хива ва Бухоро кема - қайиқларнинг дарёда қатнови, сузиш қоидалари, юк ташиши тартиблари ва нархлари ҳақида маълумотлар келтирилган.

Амударёда рус флотилияси ташкил қилинганга қадар Хива, Бухоро ва Афғон қайиқлари ҳаракат қилган<sup>35</sup>. Бу қайиқларда савдо юклари ва йўловчилар ташилган. Шу сабабдан Амударё бўйлаб асосан юк ташувчи қайиқлар сузган. Қайиқлар сони аниқ қайд қилинмаган, уларнинг сони доимий ўзгариб турган. Д.Н.Логофетнинг ҳисоби бўйича, XX аср бошларида Бухоро амирлиги ва Хива хонлиги ўртасидаги ўзаро савдо алоқаларида 420 та Хива қайиқлари, 80 та Бухоро қайиқлари бўлган<sup>36</sup>. XX аср бошларида Амударё бўйлаб жами 1,5 млн. рублга нархланган, жами 1 млн. пудгача юк кўтарувчи 1,5 мингга яқин Хива қайиқлари сузган<sup>37</sup>. Кўплаб миқдордаги юкларни ташиш, юк ташишнинг яхшигина сердаромадлиги ва юкларни тез ҳамда арзон етказиб бериш зарурати маҳаллий кема эгаларининг қайиқлар сонини кўпайтиришга ундаган.

Кемалар сони, уларнинг қатнови мавсумга қараб ўзгариб турган. Амударёда ноябрь, декабрь, январь, февраль, март ойлари сузиш даври учун энг ноқулай пайт эди. Чунки бу вақтда дарёда сув сатҳи пасайган, шамоллар кўп бўлиши қатновни қийинлаштирган. Дарё ўзанининг бундай ўзгариши туфайли қатнов кундуз кунлари амалга оширилган. Амударёда сув оқими ҳолатига қараб кемани бошқарувчи дарға (лоцман) дейилган. Одатда кемаларда дарғадан ташқари яна 6-10 тагача кемачи хизмат қилган. XX аср бошларида эса кема-қайиқлар катталиги ва ортилган юк ҳажмига қараб катта қайиқлар – кемаларда 17-21 киши, ўртача қайиқ – кемаларда 12-15 киши ва кичик қайиқларда 9-12 киши хизмат қилган<sup>38</sup>. Шундай қилиб, ўртача ҳисобда Амударё бўйлаб 18-20 минг киши кемачилик ва қайиқчилик соҳасида банд бўлган<sup>39</sup>.

Тартибга кўра, кема ёки қайиқлар бортининг 1/4 қисми сувга ботишигача унга юк ортилган. Кемалар оқим бўйича қуйига кўпроқ юк оларди. Кема ва қайиқлар турли фавқулудда ҳолатлардан сақланиш ва хавфсиз бошқариш учун бир қатор қоидаларга риоя этиш талаб қилинган<sup>40</sup>.

<sup>34</sup> Нелюбин В.Я. Из опыта работы судоводителей Аму-Дарьи. – М.: Морской транспорт, 1958. – С.8; Ўша муаллиф. Аму-Дарья. – М.: Морской транспорт, 1963. – С.12-13; Турсунов С., Қобилов Э., Муртазоев Б. ва бошқ. Сурхондарё тарихи. – Тошкент: Шарк, 2004. – Б. 214.

<sup>35</sup> Кабулов Э.А. Место долины Сурхан в торговых сношениях России с восточными странами // Universum: Общественные науки: ЭНЖ. 2015. № 1-2 (12). <http://7universum.com/ru/social/archive/item/1969>

<sup>36</sup> Логофет Д.Н. Бухарское ханство под русским протекторатом ... – С.212-213.

<sup>37</sup> Бенцелевич Н.А. Водные пути Туркестана. Материалы для описания русских рек и истории улучшения их судоходных условий. Вып. LV. – СПб.: М-во путей сообщения, 1914. – С.75-76.

<sup>38</sup> Досумов Я.М. Очерки истории Кара-калпакской АССР 1917-1927. – Ташкент: Фан, 1960. – С. 34.

<sup>39</sup> Бенцелевич Н.А. Водные пути Туркестана ... – С.76.

<sup>40</sup> Михайлов А. Каючный промысел на Амударье ... № 220; Сафаров Т. Амударёда кемачилик ва юк ташиш // Жамият ва бошқарув. – Т.: 2008, № 2. – Б.117-119.

Бу даврда Амударё флотилияси пароходларининг дарёда ҳаракатланишидаги қийинчиликлар, флотилиянинг зарар билан ишлаши туфайли миллионлаб пуд юклар ҳамон маҳаллий кема ва қайиқлар орқали ташилаверган.

Диссертация иккинчи бобининг учинчи параграфи “Амударё флотилияси фаолияти ва пароходлар навигацияси” деб номланиб, ушбу параграфда флотилиянинг ташкил этишдан мақсад, флотилиянинг сузувчи воситалари таркиби, дарё бўйлаб флотилия пароходларининг навигацияси ҳамда унинг фаолиятидаги ўзгаришлар таҳлили ёритилган.

1887 йил 13 ноябрда Термиз, Каркидаги гарнизонларнинг ҳаётий эҳтиёжларини ва Амударё бўйидаги Петро-Александровск (ҳозирги Тўрткўл шаҳри), Термиз, Карки, Чоржўй оралиғида қўшин, давлат, шахсий юкларни ташиш ҳамда йўловчи алоқаларини олиб бориш учун Амударё ҳарбий флотилияси ташкил этилган<sup>41</sup>. Флотилияга Амударё бўйидаги божхона чегараларини назорат қилиш орқали ноқонуний контрабанда товарларининг кириб келишидан ҳимоялаш ва Афғонистон билан чегара чизиғини ўрганиш вазифалари ҳам топширилган эди<sup>42</sup>.

Ҳарбий флотилия фаолиятини бошлаган даврдаги “Царь” ва “Царица” номли пароходлар ва баржалар йилига 600 минг пудгача юк ташиган<sup>43</sup>. 1887-1899 йилларда флотилия анча кенгайиб, Амударёда катта-кичик кемалар ва пароходлар қатнай бошлади. Бу ҳам ҳарбий мақсадлар ва ҳам савдо-сотикнинг ривожланишини кўзлаб амалга оширилган эди. 1895 йилга келиб флотилия таркибига “Цесаревич” пароходи<sup>44</sup>, 1897 йилда “Великий Князь”, 1899 йилда “Великая княжна Ольга”, 1901 йилда “Император Николай II” пароходлари қўшилган<sup>45</sup>. 1904-1905 йилларда флотилия таркиби 6 та пароход 13 та темир баржа, 1 та буғли баркас ва 2 та темир қайиқдан иборат бўлиб, уларнинг умумий нархи 1 342 039 рубль 45 копеек эди<sup>46</sup>.

XX аср бошларида Амударёда зарарсиз, тезкор кемачиликни тартибли йўлга қўйиш учун пароходларнинг фақат конструктив тузилишига эътибор қаратилмай, балки дарёда сузиш тартиблари ҳам қайта кўриб чиқилди. Кенглиги 30 футгача бўлган пароходлар 300 тонна юк билан 2 футгача сувга ботиши мумкин эди. Бу пароходларнинг буғ машиналари иссиқлик двигателларига алмаштирилиб, ёқилғи учун нефтни алоҳида баржада олиб юриладиган бўлди. Пароходлар ёқилғини дарёнинг ҳар хил жойларида сақланган нефт омборларидан олган<sup>47</sup>. Натижада пароход ва баржанинг нефт

<sup>41</sup> Третеский В. Аму-Дарья и ея флотилия. – Чарджуй, тип. Х.М.Баранова, 1906. – С.5; Логофет Д.Н. Бухарское ханство под русским протекторатом ... – С.218; Россия. Полное географическое описание нашего отечества ... – С.570

<sup>42</sup> Михайлов А. Каючный промысел на Амударье ... № 221.

<sup>43</sup> Ремез И. А. Внешняя торговля Бухары до мировой войны. – Ташкент: ЦСУ Туркеспублики, 1922. – С. 7.

<sup>44</sup> Ўз МА, Р-2740-фонд, 2-рўйхат, 50-иш, 23-варақ.

<sup>45</sup> Ўз МА, Р-2740-фонд, 2-рўйхат, 50-иш, 24-25-варақлар; Третеский В. Аму-Дарья и ея флотилия ... – С.6-7; Логофет Д.Н. Бухарское ханство под русским протекторатом ... – С.218.

<sup>46</sup> Третеский В. Аму-Дарья и ея флотилия ... – С.10; Гейциг Н.И. Казенное судоходство по реке Амударье и нужды сельского хозяйства в путях сообщения // Туркестанские ведомости. – 1908. № 206; Логофет Д.Н. Бухарское ханство под русским протекторатом ... – С. 219.

<sup>47</sup> Логофет Д.Н. Бухарское ханство под русским протекторатом ... – С. 224.

заҳираси юки қисқариши ҳисобига сувга ботиши камайган. Бу эса унинг ҳаракатланишини анча осонлаштирган.

Флотилия ҳарбий маҳкаманинг бутун эҳтиёжларини қондириб, асосан, ҳукумат юклари ва ҳарбий амалдорлар, уларнинг шахсий юklarини ташиш улуши катта рақамларда эди, йўловчиларни ташиш улуши эса унча катта бўлмаган. 1910 йилда флотилиянинг йўловчилар ва юк ташиш даромади чегирмаси билан йиллик таъминоти 450 минг рубль бўлган. Бундай фаолияти билан флотилия йилига ғазна учун 300 минг рубль атрофида, 23 йиллик навигация даврида жами 10 млн. рублгача зиён билан ишлаган<sup>48</sup>. Агар бу зарарни ҳисоблашда ҳукумат юклари ва ҳарбий йўловчилар учун жуда паст таърифларда ташиш суммалари, шунингдек, флотилия томонидан шахсий қайиқлар орқали ташишдаги фойда ҳамда афғон чегарасидаги кўриқлаш хизматидаги фаолияти пулга чақилса, шубҳасиз флотилия ўз харажатларини тўлиқ қоплаган бўларди.

Ҳарбий мақсадни кўзлаб Амударё флотилияси ташкил қилинган бўлса-да, унинг минтақа транзити ҳамда савдо ишларининг ривожига аҳамиятини ҳам инкор этиб бўлмайди. Масалан, Чоржўй – Петро-Александровск, Петро-Александровск – Хива – Чоржўй – Термиз, Чоржўй – Карки – Термиз – Сарой йўналишларида пароходлар навигацияси минтақа алоқалари фаоллашувига ижобий таъсир этган.

Диссертациянинг учинчи боби **“XIX-XX аср бошларида Амударё сув йўли ва кечувларининг минтақа савдо-транзит алоқаларидаги аҳамияти”** деб номланиб, мазкур бобда Амударё кечувлари орқали савдо муносабатлари, Амударё флотилияси ва рус кемачилигининг минтақа транзитидаги ўрни ҳамда сув йўли бўйлаб минтақа давлатларининг савдо-транзит алоқалари тўғрисидаги маълумотлар қайд этиб ўтилган.

Мазкур бобнинг биринчи параграфи *“Амударё кечувлари орқали савдо муносабатларининг ривожу”* деб номланиб, ушбу параграфда кечувлардаги бож ва йиғимлар, бухоро – афғон чегарасидаги 9 та кечув (Боғорак, Чубук, Сарой, Айванж, Паттакесар, Чўчкагузар, Калиф, Боссаг, Карки) орқали Бухоро, Россия империясининг Афғонистон ҳамда Ҳиндистон билан олиб борган савдо-транзит алоқалари ҳақида маълумотлар берилган.

Кечувлар доимо давлат томонидан назоратда бўлган. Бухоро амирлигининг жанубидаги, яъни Амударёнинг юқори ва ўрта оқимидаги барча кечувлар (Хожа Салордан Шарқдаги Қалъаи-Рухаргача), хаттоки, афғон қирғоқларидаги кечувлар ҳам амирлик ихтиёрида бўлган<sup>49</sup>. Амирлик умумий божхона тизимига киритулгунга қадар Амударёда кечувлар сони кўп бўлган, улардан фойдаланиш беклар ихтиёрида бўлиб, кечувлардан ўз фойдасига тўловлар ундиришган. Тўловлар, йиғимлар ҳамма жойда ҳар хил бўлиб, улар аввалги тартиблар ёки беклар хоҳишига қараб белгиланган.

Бухоро амирлиги ва Афғонистон чегарасида Амударё бўйлаб ягона божхона тизими (чизиғи) ўрнатилиши натижасида фақат божхона пунктлари

---

<sup>48</sup> Ўша манба. – С. 220-226.

<sup>49</sup> Капитан Быков. Очерк переправ через реку Амударью ... – С. 5.

ёки чегара постларида кечувлар фаолият юритиши белгиланди. 1908 йилда Амударё кечувларидаги божхоналар орқали Афғонистонга 2 млн. рублдан ортиқ бўлган 98 135 пуд рус товарлари олиб ўтилган бўлса, у ердан жами тахминан 2,3 млн. рублга тенг 300 минг пуд товар ва 1,4 млн. рубль бўлган 200 минг бош чорва моллари олиб келинган<sup>50</sup>. Умумий ҳисобда Афғонистон билан Амударё кечувлари орқали жами товар айирбошлаш ҳажми йилига тахминан 400 минг пудга яқин эди.

XIX аср иккинчи ярми - XX асрнинг бошларида Амударё кечувлари ўзининг оддий фойдаланиш тартибларига қарамай минтақанинг ички ва ташқи давлатлар билан бўладиган алоқаларида муҳим аҳамият касб этган. Сабаби минтақада йилдан-йилга ўсиб бораётган ички ва ташқи савдо алоқаларини назоратга олиш, дарё бўйи ҳудудларидан бой хомашёни ташиб кетиш, шунингдек, Афғонистон билан чегараларни муҳофаза қилиш бевосита Амударё сув йўли ҳамда кечувларига боғлиқ бўлган.

Учинчи бобнинг иккинчи параграфи “*Рус флотилияси ва кемачилигининг минтақа транзитидаги ўрни*” деб номланиб, унда Амударё флотилияси орқали ҳарбий ва тижорат юklarининг ташилиши, дарёда хусусий рус кемачилик ширкатларининг шаклланиши ва уларнинг минтақа транзитидаги ўрни тўғрисидаги маълумотлар ёритилган.

Амударё флотилияси Термиз, Карки, Петро-Александровскда жойлашган рус гарнизонлари учун асосий алоқа воситаси бўлиб, ҳарбий маҳкамага катта фойда келтирган. Ушбу пунктларда жойлашган ҳарбий қисмларни ҳар йили тўлдириш учун келаётган 15 мингга яқин ҳарбийларни, бундан ташқари ҳарбий хизматдан бўшаган, зобитлар ва уларнинг оилаларини флотилия ўз пароходларида ташиган. Флотилия ҳар йили бир неча миллион рубль миқдоридидаги 200 минг пуд давлат юklarини Термиз, Каркига ташиган<sup>51</sup>. Натижада бу шаҳарлар Ўрта Осиё темир йўли бош бекати бўлган Чоржўй шаҳри билан боғланиб, рус капиталининг кириб келишини таъминлаган<sup>52</sup>. Бу эса Карки, Термиз ва бутун Амударё бўйи ҳудудларида савдо-сотик ва транзит ривожига имкон яратган. Флотилия Бухоро ва Хива савдо алоқаларига ҳамда Афғонистон билан юк алмашинувини оширишга ҳам хизмат қилди.

Амударё флотилияси 1904 йилдан бошлаб қисман хусусий ва савдо аҳамиятига эга бўлган юklarни ҳам таший бошлаган. Флотилия томонидан 1908 йилда Термиз ва Чоржўй ўртасида ташилган юкнинг қиймати 443 минг рублни ташкил қилган<sup>53</sup>. Амударёнинг умумий юк айланмаси 1907 йилда 3,3 млн. пудни ташкил қилиб, шундан 850 минг пуд юк бевосита Амударё флотилияси пароходлари орқали ташилган<sup>54</sup>. Бундан келиб чиқадики, Флотилия томонидан ташилган хусусий тижорат юklари Амударёнинг умумий юк айланмасида 25 фоизни ташкил қилган.

<sup>50</sup> Ўз МА, И-1396-фонд, 2-рўйхат, 515-2-иш, 82-83-варақлар.

<sup>51</sup> Логофет Д.Н. Бухарское ханство под русским протекторатом ... – С. 221.

<sup>52</sup> Тухтаматов Т.Г. Русско-бухарские отношения в конце XIX - начале XX в. Победа Бухарской народной революции. – Ташкент: Фан, 1966. – С. 59-60.

<sup>53</sup> Очилдиев Ф. Сурхон воҳаси бекликларидаги ижтимоий-сиёсий ва иқтисодий ўзгаришлар (XIX асрнинг иккинчи ярми – XX аср бошлари). – Т.: АБУ МАТБУОТ-KONSALT, 2008. – Б. 147.

<sup>54</sup> Михайлов А. Каючный промысел на Амударье ... № 220.

Россия капиталининг минтақа бозорига кириб келиши натижасида савдо-сотик ишлари авж олиб, транзит ҳажми ва талабини оширган. Бу эса Амударёда тезроқ шахсий тижорат кема қатновини ташкил этишга эҳтиёжни оширган. Булардан дастлабкиси “Хива” акционерлик жамияти бўлиб, у 1909 йилда Орол денгизи, Амударёда юк ва йўловчиларни ташиш мақсадида қайта ташкил этилган<sup>55</sup>. 1911 йилда яна битта хусусий “Оксус” транспорт жамияти тузилди. “Оксус” транспорт жамияти томонидан Амударёда Чоржўйдан Каркигача тезюар қатнов, Петро-Александровскдан Термизгача одатий қатновни амалга оширган<sup>56</sup>.

Амударё флотилияси ва рус хусусий тижорат кемачилик жамиятларининг тузилиши минтақада кемасозлик ишларининг тараққий этишига ҳамда дарёда навигация ва транзит ишларини замонавий ташкил этишга имкон яратди. Улар Марказий Осиё давлатлари ўртасида ички ва ташқи савдо ҳамда транзит алоқаларининг ривожланишига ўз ҳиссасини қўшди.

Мазкур бобнинг учинчи параграфи “Амударё сув йўли бўйлаб минтақа давлатларининг савдо ва транзит алоқалари” деб номланиб, унда Амударё бўйлаб минтақа давлатлари – Бухоро, Хива, Афғонистон ва уларнинг Туркистон орқали Россия империяси билан савдо-транзит муносабатлари тўғрисидаги маълумотлар келтирилган.

Шарқий ва ғарбий Бухорони боғловчи Зарафшон ва Ҳисор тоғлари орқали ўтувчи тоғ йўллари ҳамда Бухородан Хивага сувсиз саҳро, чўллар орқали борувчи йўллардаги қийинчиқ сабабли Амударё табиий сув йўлидан фойдаланиш эҳтиёжини оширган. XIX аср охири – XX аср бошларига келиб, Бухоро амирлиги аҳолисининг 85 фоизи қишлоқ хўжалиги билан банд бўлиши<sup>57</sup> табиий равишда савдо муносабатлари айрбошлови ва транзит алоқаларида қишлоқ хўжалик маҳсулотларининг устунлигини таъминлаган. Тахминий ҳисоб китобларга кўра, Бухоро амирлигида Амударёнинг қуйи ва юқори оқими бўйлаб жами 1 млн. 440 минг пуд юк ва товарлар жўнатилган. Чоржўйдан Амударёнинг юқори оқими бўйлаб Бухоронинг чекка ўлкаларига Амударё флотилияси кемалари билан йилига тахминан 300-400 минг пуд товар юклари жўнатилган<sup>58</sup>. Юқорида келтирилган маълумотлардаги рақамлар қўшиб ҳисобланганда Бухоронинг Амударё бўйлаб юк айланмаси йилига камида 1 млн. 840 минг пуд деб тахмин қилиш мумкин.

Афғонистон билан савдо муносабатларида ҳам Амударё қулай ва арзон йўл эди. Афғонистондан юборилган юклар асосан Термизгача қайиқларда ташиб келинган ва бу ердан юкларнинг бир қисми Амударё бўйлаб амирликнинг ғарбига етказилган<sup>59</sup>.

Бухоро билан Хива ўртасидаги асосий савдо Амударёнинг Чоржўй ва Қўнғирот оралиғидаги сув йўли орқали амалга оширилган<sup>60</sup>. Хиваликлар

<sup>55</sup> Ўз МА, И-1-фонд, 12-рўйхат, 1630-иш, 17-варақ.

<sup>56</sup> Ўша манба, 5-варақ.

<sup>57</sup> Холиқова Р. Россия-Бухоро: тарих чорраҳасида (XIX аср иккинчи ярми – XX аср бошлари). – Тошкент: О‘қитuvchi, 2005. – Б. 84-85.

<sup>58</sup> Ўз МА, И-1396-фонд, 2-рўйхат, 515-2-иш, 78-варақ.

<sup>59</sup> Кобулов Э. Сурхон воҳаси хўжалиги ... – Б. 329-330.

<sup>60</sup> Вамбери А. Путешествие по Средней Азии / Пер. с нем. З.Д. Голубевой ... – С. 116.

Амударё бўйлаб Урганч ва Чоржўй оралиғидаги савдо-сотик алоқаларини олиб бориб, улар елканли, текис ясси тагли кема ва қайиқларда йилига 2,5-3 млн. пудгача юк ташигани тўғрисида маълумотлар мавжуд<sup>61</sup>. 1914 йилда Хоразм воҳасидаги жами юкларнинг 58 фоизи, шундан, пахтанинг 55 фоизи кема ва қайиқларда, 3 фоизи эса пароходлар орқали ташилган<sup>62</sup>.

XX аср бошларида Амударё сув йўли орқали Бухоро, Афғонистон, Хива ва Амударё бўлимидан Чоржўйга жўнатилган ва тескари йўналиш – Чоржўйдан Бухоро, Афғонистон, Хива ва Амударё бўлимига юборилган умумий юк ҳамда товар айланмаси миқдори йилдан йилга ўсиб борган. В.В.Цинзерлинг Амударёда энг яхши катнов йилларида юк транзити айланмаси тахминан 3-4 млн. пуддан зиёд бўлганлигини таъкидлаган<sup>63</sup>.

1910 йилга келиб эса Амударёда Саройдан Орол денгизигача бўлган масофада жами 40 млн. рубль бўлган 5 млн. пудлик товар юклари қайиқ, кема, пароход ва соллар томонидан ташилган<sup>64</sup>. Бу рақамлар асосан транспорт идоралари орқали ташилган юклар ҳисобидан келтириб ўтилган.

Шундай қилиб, XIX-XX аср бошларида Амударё сув йўли бўйлаб Бухоро, Хива, Афғонистон ва Амударё бўлими ўртасида тинимсиз савдо ва транзит алоқалари амалга оширилган. Амударё бўйлаб савдо ва транзит алоқаларининг фаоллашуви бевосита Марказий Осиё мамлакатларининг иқтисодийётига таъсир этиб, ўлка товарларининг ҳатто жаҳон бозорларига сотилишига олиб келган.

## ХУЛОСА

“Марказий Осиё коммуникацияси ва савдо-транзит тизимида Амударёнинг ўрни (XIX-XX аср бошлари)” мавзусини ўрганиш асосида куйидаги хулосаларга келинди:

1. Амударё минтақанинг бош сув йўли артерияси бўлиб, азалдан у халқларни бирлаштирувчи фактор бўлиб келган. Дарёнинг ҳар иккала соҳиллари ёки шимоли ва жанубида яшаган халқлар маданияти муштарак бўлиб, буни яшаш тарзи, хўжалик фаолияти ва менталитети каби моддий маданияти ҳамда умумий турмуш тарзи тасдиқлайди.

2. Амударё кечувлари XIX-XX аср бошларида нафақат магистрал йўлларни боғловчи восита эди, балки сув йўли катновидаги бекат, бандаргоҳлар ҳисобланган. Кечувлар яқинида барпо этилган аҳоли манзиллари ва шаҳарлар эса кечувлар ҳамда сув йўлларини назорат қилувчи марказлар бўлган.

3. Россия империясининг сув йўлларини ўрганишдан кўзлаган асосий мақсади Шарқ давлатлари билан савдо алоқаларини кенгайтириш, Марказий Осиё сув йўллари орқали Ҳинд океанига чиқиш ва хонликлардаги ер ости ва ер усти бойликларини, хусусан, пахта хомашёсини эгаллаш бўлган. Шунинг учун Амударё сув йўллари рус тадқиқотчилари томонидан чуқур тадқиқ қилинган.

4. Амударёда сув ҳажми кўп бўлишига қарамадан, унинг сув йўли ўзани

<sup>61</sup> Holdsworth M. Turkestan in the nineteenth century. A Briet History of the khanates of Bukhara, Kokand and Khiva. – Oxford, 1959. – P. 24.

<sup>62</sup> Досумов Я.М. Очерки истории Кара-калпакской АССР 1917-1927 ... – С. 33.

<sup>63</sup> Цинзерлинг В.В. Орошение на Аму-Дарье ... – С. 597.

<sup>64</sup> Ўз МА, И-1-фонд, 12-рўйхат, 1630-иш, 16-варақ орқа томони.

тез ўзгарувчанлиги сабабли унда фақат сувга кам ботадиган ва тез оқимга қарши оз қаршиликка учрайдиган ясси тагли ҳамда тор кема-қайиқлар суза олган. Кемачиликнинг ривожланишига Амударё бўйларидаги шаҳарлар, қишлоқлар ва кечувлар муҳим ўрин тутиб, айнан улар кемасозлик марказлари ҳисобланган.

5. Амударёда кўплаб кемалар ва қайиқлар сузган. Натижада ўртача ҳисобда Амударё бўйлаб бир неча ўн минг киши кемачилик ва қайиқчилик соҳасида банд бўлган. Бундан эса минтақада кемачилик аҳолининг муҳим ҳўжалик тармоқларидан бирига айланган.

6. Россия капиталининг минтақа бозорига кириб келиши натижасида савдо-сотиқ ишлари ривожланиб, дарё орқали йирик миқдордаги юкларни тез ҳамда арзон етказиш зарурати туғилган. Бу маҳаллий кема, қайиқлар сонининг кўпайишига олиб келган. Бундай вазиятда флотилия пароходлари ва маҳаллий кема-қайиқлар ўсиб бораётган талабни қондира олмаган. Бу эса кейинчалик Амударёда рус тижорий кемачилик қатновининг йўлга қўйиш, кемалар навигациясида ўзгаришларга олиб келган.

7. Россия империяси ҳукумати томонидан Амударё сув йўлларида юк ташишнинг янгидан-янги усуллари кўллашга ҳаракат қилинган. Амударё флотилиясининг доимий жадвал асосида давлат ва хусусий юкларни ташиш ишлари замон талаби даражасига кўтарила бошлаган. Юкларни ташиш учун ягона тариф асосида пул тўлашга ўтилган, хилма-хил товарларни сақлайдиган фактория, омборхоналар ташкил этилган, кема-пароходлар тўхтаб, юкларни туширадиган ва юклайдиган пристанлар барпо этилган. Шу билан бирга сувда ҳаракат қилувчи транспорт воситаларини техник кўриқдан ўтказиш ва ҳаракатни назорат этиш учун махсус техник станциялар йўлга қўйилган.

8. Амударё орқали ўтувчи Бухоро – Афғонистон чегарасининг Россия – Афғонистон чегарасига айлантирилиши, кечувларда рус божхона пунктлари орқали Россия империяси назоратининг ўрнатилиши натижасида минтақанинг Афғонистон, Эрон ва Ҳиндистон билан олиб бориладиган ташқи савдо-транзит алоқалари империя манфаатларига бўйсундирилди.

9. Ҳарбий мақсадни кўзлаб Амударё флотилияси ташкил қилинган бўлса-да, у минтақа транзити ҳамда савдо ишларининг ривожидидаги муҳим ўрин эгаллаган. Амударё флотилияси дарё бўйидаги ҳарбий гарнизонлар, божхона-чегара пунктлари, аҳоли манзиллари учун қулай алоқа воситаси бўлиб, флотилия кемалари томонидан ташилган юклар Амударёнинг умумий юк айланмасида 1/4 қисмини ташкил қилган.

10. XIX-XX аср бошларида Амударё сув йўли бўйлаб Бухоро, Афғонистон, Хива ва Амударё бўлими ўртасида мунтазам савдо ва транзит алоқалари амалга оширилиши туфайли Марказий Осиё мамлакатларининг ўзаро иқтисодий боғлиқлиги ва яқинлиги кучайган.

Диссертацияда умумлаштирилган тарихий маълумотлар асосида қуйидаги **таклиф ва амалий тавсиялар** ишлаб чиқилди:

1. Қўшни Республикаларнинг илмий тадқиқот-институтлари ва марказлари билан ҳамкорликда Амударё сув йўли, кечувлари тарихини мукамал ўрганиш бўйича илмий тадқиқотлар (лойиҳалар, экспедициялар) ни

ташқил қилиш, Марказий Осиё сув йўллари тарихини чуқур тадқиқ этган ҳолда тўпланган материаллар асосида илмий монографиялар чоп этиш;

2. XIX-XX аср бошларидаги минтақанинг ички, ташқи савдо йўлларини боғловчи Амударё кечувлари ва сув йўли, шунингдек, дарё бўйидаги ёдгорликлар, аҳоли манзилларини акс эттирувчи мукамал тарихий-географик хариталарни яратиш ҳамда уларни ўқув адабиётларига тегишли давр ёки мавзулари мазмунини ёритувчи материал сифатида киритиш;

3. Мамлакатимиздаги марказий ва вилоят ўлкашунослик музейларидаги экспонатларни Амударё сув йўли тарихини очиб берувчи моддий артефактлар, тарихий харита, сураатлар ҳамда дарё гидрогеографиясига оид материаллар билан бойитиш;

4. Амударё бўйидаги тарихий ёдгорликлар, қадимий шаҳарлар, уларга олиб борувчи қарвон, сув йўллари бўйлаб янги туристик маршрутлар ташқил қилиш ва уларни тавсифловчи турли тилларда махсус сайёҳлик хариталари, буклетлар, маълумот кўрсаткичлар ҳамда альбомларни тайёрлаш мақсадга мувофиқдир.

**НАУЧНЫЙ СОВЕТ PhD. 03/30.12.2019. Таг.78.02  
ПО ПРИСУЖДЕНИЮ УЧЕНЫХ СТЕПЕНЕЙ ПРИ ТЕРМЕЗСКОМ  
ГОСУДАРСТВЕННОМ УНИВЕРСИТЕТЕ**

---

**ТЕРМЕЗСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ**

**АЛЛАМУРАТОВ ШУХРАТ АШУРОВИЧ**

**РОЛЬ АМУ-ДАРЬИ В ТОРГОВО-ТРАНЗИТНОЙ СИСТЕМЕ И  
КОММУНИКАЦИИ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ (XIX - начало XX вв.)**

**07.00.01 – История Узбекистана**

**АВТОРЕФЕРАТ**

**диссертации доктора философии (PhD) по ИСТОРИЧЕСКИМ НАУКАМ**

**Термез - 2022**

Тема диссертации доктора философии (PhD) зарегистрирована в Высшей аттестационной комиссией при Кабинете Министров Республики Узбекистан за B2022.2.PhD/Tar.795.

Диссертация выполнена в Термезском государственном университете.

Автореферат диссертации на трёх языках (узбекском, русском и английском (резюме)) размещен на веб-странице ([www.terstu.uz](http://www.terstu.uz)) и на Информационно-образовательном портале «ZiyoNET» ([www.ziyo.net](http://www.ziyo.net)).

Научный руководитель:

Кабулов Эшболта Атамуратович  
доктор исторических наук, профессор

Официальные оппоненты:

Халикова Рахбар Эргашевна  
доктор исторических наук, профессор

Мавланов Уктам Махмасабирович  
доктор исторических наук, профессор

Ведущая организация:

Каршинский инженерно-экономический институт

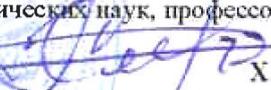
Защита диссертации состоится «22» 11 2022 г. в 16<sup>00</sup> часов на заседании Научного совета PhD.03/30.12.2019. Tar.78.02 по присуждению ученой степени доктора философии (PhD) по историческим наукам при Термезском государственном университете (Адрес: город Термез, улица Баркамол авлод, дом 43). Тел.: (99876) 221-74-55. факс: (376) 221-71-17, e-mail: [termizdu@umail.uz](mailto:termizdu@umail.uz)

С диссертацией можно ознакомиться в Информационно-ресурсном центре Термезского государственного университета (зарегистрирована за №85). (Адрес: город Термез, улица Баркамол авлод, дом 43). Тел.: (99876) 224-15-82, факс: (376) 221-74-55, 221-71-17, e-mail: [termizdu@umail.uz](mailto:termizdu@umail.uz)

Автореферат диссертации разослан «10» 11 2022 года (реестра протокола рассылки № 13 от «10» 11 2022 года).



  
С. Н. Турсунов  
Председатель Научного совета по присуждению учёных степеней, доктор исторических наук, профессор

  
Х. Э. Холмуминов  
Учёный секретарь Научного совета по присуждению учёных степеней, кандидат исторических наук, доцент

  
Т. Р. Пардаев  
Заместитель председателя научного семинара при Научном совете по присуждению учёных степеней, доктор исторических наук, доцент

## **ВВЕДЕНИЕ (аннотация диссертации доктора философии (PhD))**

**Актуальность и востребованность темы диссертации.** В современной эпохе глобализации интеграцию регионов и стран невозможно представить без сетей транспортно-коммуникационных систем, торговых и транзитных<sup>1</sup> связей. Для таких торговых и транзитных связей водные пути считаются недорогим направлением, в связи с чем, международными организациями, разрабатываются и внедряются в жизнь меры по дальнейшему совершенствованию путей связи по оказанию безопасных и качественных услуг в мире и созданию его современной инфраструктуры, которая предполагает необходимость обращения внимания на водные пути в торговых и транзитных отношениях.

В таких развитых странах мира как США, Англии, Испании, Нидерландии, Италии, Турции, Японии, Китае, России ведущими научными центрами проводятся компетентные научные исследования по изучению водных коммуникаций и связанные с ними торгово-транзитных отношений. В частности, по развитию региональных и международных коммуникационных сетей, дальнейшему совершенствованию в них объектов инфраструктуры, широкому внедрению передовых инноваций в сферу, совершенствованию правовых основ использования внутренних водных объектов в торгово-транзитной системе, в процессе осуществления речных перевозок грузов реализованы работы, направленные на снижение негативного воздействия на экологию и окружающую среду.

По эффективности проектов, осуществляемых в Новом Узбекистане, водные пути и переправы Амударьи, имеющие важное стратегическое значение для региона, не только в истории Центральной Азии, но и в истории Узбекистана является основным средством связи между народами, а также важным вопросом особого значения по изучению проблем в торгово-транзитных отношениях. Особенно «... с давних пор Великий шёлковый путь, согласно геостратегическому размещению Центральной Азии, расположенных на Великих Индийских торговых путях, на протяжении тысячелетий оставался в центре важных процессов в мировом масштабе. Наш регион служил своеобразным мостом, соединяющим Европу, Ближний Восток, Южную и Восточную Азию»<sup>2</sup>. В этом отношении в начале XIX-XX века изучение судостроения, навигации<sup>3</sup> средств водного транспорта, логистических и сервисных услуг, а также внутренних и внешних торгово-транзитных связей в Амударье остаётся одной из самых актуальных проблем в истории региона.

---

<sup>1</sup> Транзит (лат. *Transitus* — пересечение) — перевозка пассажиров и грузов из одного пункта в другой через промежуточные пункты. Перевозка или переправление грузов может осуществляться следующим образом: по суше, по воде и по воздуху / Материал из Википедии - свободной энциклопедии. [электронный ресурс] <https://uz.wikipedia.org/wiki/Tranzit> [Дата обращения: 11.03.2022]

<sup>2</sup> Мирзиёев Ш.М. Янги Ўзбекистон стратегияси. – Тошкент: “O‘zbekiston”, 2021. – Б. 38.

<sup>3</sup> Навигация (лат. *navigo* - плыву на корабле) - 1) плавание на судах и движение судов; 2) сезон, допускающий плавание в море, реках и других водоёмах с учетом местных климатических условий (*Подробнее: Навигация //* Онлайн энциклопедия QOMUS.INFO [электронный ресурс]. <https://qomus.info/encyclopedia/cat-n/navigatsiya-uz/>) [Дата обращения: 10.03.2022]

Данная диссертационная работа в определённой степени послужит реализации задач, установленных в Указах Президента Республики Узбекистан №УП-4861 «О мерах по обеспечению ускоренного развития туристической отрасли Республики Узбекистан» от 2 декабря 2016 года, №УП-5647 «О мерах по коренному совершенствованию системы государственного управления в сфере транспорта» от 1 февраля 2019 года, №УП-60 «О стратегии развития нового Узбекистана на 2022-2026 годы» от 28 января 2022 года, Постановлении «Об утверждении правил использования водных путей плавания судов Республики Узбекистан» от 12 апреля 2010 года<sup>4</sup>, а также изложенных в других нормативно-правовых актах, связанные с данной деятельностью.

**Соответствие исследования приоритетным направлениям развития науки и технологий Республики.** Данное исследование выполнено в рамках приоритетного направления развития науки и технологий Республики. I.«Формирование системы инновационных идей и пути их осуществления в социальном, правовом, культурном, духовно-просветительском развитии информационного общества и демократического государства».

**Степень изученности проблемы.** Литературу по данной теме можно разделить на четыре группы:

*Первая группа* литературы вбирает в себя памятные воспоминания, дневники, сборники отчётов, брошюры, статьи периодических изданий о вторжении Российской империи (А.Муравьёв, Е.К.Мейендорф, Н.В.Ханыков, Н.П.Игнатъев, П.И.Небольсин и другие<sup>5</sup>), о пришедших в край послов, путешественников, управленческой администрации, чиновниках военных ведомств, к которым относятся (Н.А.Маев, Быков, Архипов, Гинтылло, М.В.Грулёв, Д.Н.Логофет, А.Е.Снесарёв, В.Третеский, А.Ф.Губаревич-Радобыльский, А.М.Михайлов, Н.И.Гейциг, Н.А.Бенцелевич и другие<sup>6</sup>). В них

---

<sup>4</sup> Национальная база данных законодательства Республики Узбекистан / <https://lex.uz/ru/>

<sup>5</sup> Муравьёв Н. Путешествие в Туркмению и Хиву в 1819 и 1820 годах, гвардейского генерального штаба капитана Николая Муравьева, посланного в сии страны для переговоров. Ч. I, II. – М.: Август Семен, 1822; Мейендорф Е.К. Путешествие из Оренбурга в Бухару. – М.: Наука, 1975; Ханыков Н. Описание Бухарского ханства. – СПб., 1843; Игнатъев Н. Миссия в Хиву и Бухару в 1858 году флигель-адъютанта полковника Н.Игнатъева. – СПб., 1897; Небольсин П.И. Очерки торговли России с Средней Азией // Записки ИРГО. Кн. X. – СПб., 1855.

<sup>6</sup> Маев Н.А. Очерки Бухарского ханства // Материалы для статистики Туркестанского края. Вып. V. – СПб., 1879; Капитан Быков. Очерк переправ через реку Амударья (рекогносцировка 3- Западно-Сибирского Линейного батальона Штабс-капитана Быкова). – Ташкент, 1879; Тот автор. Очерк долины Амударья // Сб. геог., топог. и стат. мат. по Азии. Вып. IX. – СПб., 1884; Капитан Архипов. Военная рекогносцировка равнинной части Бухарского ханства, произведённая в 1883 г. // Сб. геог., топог. и стат. мат. по Азии. Вып. X. – СПб., 1884; Капитан Гинтылло. Сведения по интендантския части, собранные в Бухаре // Сб. геог., топог. и стат. мат. по Азии. Вып. XXI. – СПб., 1886; Грулев М.В. Аму-Дарья (Очерк среднего течения). –Ташкент: ШТВО, 1900; Тот автор. Некоторые географико – статистические данные, относящиеся к участкам Аму-Дарья между Чорджуем и Пагга-Киссаром // Известия Туркестанского отдела русского географического общества. Том II, Вып. I. – СПб., 1900; Сведения, касающиеся стран, сопредельных с Туркестанским военным округом. Вып. 2 / Сост.: подполковник М.В. Грулев, Штаб Туркестанского военного округа. – Ташкент, 1898; Соперничество России и Англии в Средней Азии. – СПб.: В.Березовский, 1909; Логофет Д.Н. Переправы на Аму-Дарье и Пяндже // Туркестанские ведомости. – 1906. № 106; Тот автор. Хлебная торговля и запасы Восточной Бухары // Туркестанский сборник. Том 417. – Ташкент, 1907; Русско-афганская торговля // Туркестанские ведомости. – 1908. № 203; Страна безправия. Бухарское ханство и его современное состояние. – СПб.: В.Березовский, 1909; На границах Средней Азии. Путевые очерки в 3 книгах. Книга 2. Русско-афганская граница. – СПб.: В.Березовский, 1909; На границах Средней Азии. Путевые очерки в 3 книгах. Книга 3. Бухарско-афганская граница. – СПб.: В.Березовский, 1909; Бухарское ханство под русским протекторатом. Том

отмечаются сведения, связанные с водными путями, о переправах, состояния речного судостроения, а также данные о торговых и транзитных связях, осуществляемые на реке. Однако, в большинстве произведений, изданных в этот период, отражаются подходы с точки зрения колониальных интересов Российской империи, где о торговых отношениях водных путей не дана объективная оценка.

*Вторая группа* – эта литература советского периода. В произведениях этой группы – И.А.Ремеза, В.В.Цинзерлинга, А.Андропова излагаются вопросы гидрогеографии Амударьи, её роль в торговых отношениях водных транспортных средств и переправ, а также вопросы, связанные с ирригационными возможностями реки<sup>7</sup>. Во второй половине XX века в произведениях, написанных А.Р.Мухаммаджановым, Т.Неъматовым, В.Я.Нелюбиным, М.Ю.Юлдашевым, А.С.Садыковым, М.А.Бабаходжаевым, Б.И.Искандаровым, Х.Зияевым, Т.Г.Тухтаметовым, пусть частично, можно встретить осуществлённые связи через водных путей и переправ Амударьи, а также информации о судостроении<sup>8</sup>. В произведениях, созданных в годы советского господства, ощущается сильное влияние советской идеологии.

К литературе *третьей группы* можно отнести научные труды и исследования, созданные в годы независимости. В системе коммуникаций Центральной Азии вопросы роли водного пути Амударьи отражены в диссертационных исследованиях, монографиях и ряде статей Э.В.Ртвеладзе,

---

I, II. – СПб.: В.Березовский, 1911; В забытой стране. Путевые очерки по Средней Азии. – М.: печатня А.И.Снегирева 1912; Снесарев А.Е. Восточная Бухара (военно-географический очерк). – СПб.: Воен.-стат. отд. Гл. упр. Ген. Штаба, 1906; Третеский В. Аму-Дарья и ея флотилия. – Чарджуй, тип. Х.М.Баранова, 1906; Губаревич-Радобильский А.Ф. Экономический очерк Бухары и Туниса. Опыт сравнительного исследования двух систем протектората. – СПб.: тип. В.Киришбаума, 1905; Тот автор. Значение Туркестана в торговле России с сопредельными странами Азии // Главное управление землеустройства и земледелия. Хлопковый комитет. Материалы для изучения хлопководства. Вып. II. – СПб: тип. В.Ф.Киришбаума, 1912; Михайлов А. Каючный промысел на Амударье // Туркестанские ведомости. – 1908. № 212, 213, 219, 220, 221; Гейциг Н.И. Казенное судоходство по реке Амударье и нужды сельского хозяйства в путях сообщения // Туркестанские ведомости. – 1908. № 206, 207; Ананьев А.Г. Орошение «Шерабадской долины» водами реки Сурхана. – Ташкент: тип. Канц. Турк. Ген.-Губ., 1911; Тот автор. Шерабадская долина. – СПб., 1914; Бенцелевич Н.А. Водные пути Туркестана. Материалы для описания русских рек и истории улучшения их судоходных условий. Вып. LV. – СПб.: М-во путей сообщения, 1914.

<sup>7</sup> Ремез И.А. Внешняя торговля Бухары до мировой войны. – Ташкент: ЦСУ Туркеспублики, 1922; Андронов А. Каючный транспорт в Средней Азии // Народное хозяйство Средней Азии. – Ташкент: Госиздат, 1926. № 8-9; Цинзерлинг В.В. Орошение на Аму-Дарье. – М.: Упр. вод. хоз. Средней Азии, 1927.

<sup>8</sup> Мухаммаджанов А.Р., Неъматов Т. Бухоро ва Хиванинг Россия билан муносабатлари тарихига доир баъзи манбалар (XIX асрнинг 20-50 йиллари). – Тошкент: ЎзССР ФА, 1957; Нелюбин В.Я. Из опыта работы судоводителей Аму-Дарьи. – М.: Морской транспорт, 1958; Тот автор. Аму-Дарья. – М.: Морской транспорт, 1963; Юлдашев М.Ю. К истории Аральской флотилии // Общественные науки в Узбекистане. – 1961. № 12; Бабаходжаев М.А. Русско-афганские торговые отношения через Среднюю Азию в 80-90 годах XIX в. // Взаимоотношения народов Средней Азии и сопредельных стран Востока в XVIII – начале XX в. – Ташкент: АН УзССР, 1963; Тот автор. Русско-афганские торгово-экономические отношения во второй половине XVIII – начале XIX в. – Ташкент: Наука, 1965; Искандаров Б.И. Восточная Бухара и Памир во второй половине XIX в. Ч. II. – Душанбе: Изд-во АН ТаджССР, 1963; Садыков А.С. Экономические связи Хивы с Россией во второй половине XIX - начале XX вв. – Ташкент: Наука, 1965; Зияев Х. Ўрта Осиё ва Волга бўйлари (XVI асрнинг иккинчи ярми – XIX асрлар). – Тошкент: Фан, 1965; Тот автор. XVIII асрда Ўрта Осиё ва Урал бўйлари. – Тошкент: Фан, 1973; Тухтаметов Т.Г. Русско-бухарские отношения в конце XIX - начале XX в. Победа Бухарской народной революции. – Ташкент: Фан, 1966; Тот автор. Россия и Бухарский эмират в начале XX века. – Душанбе: Ирфон, 1977.

У.М.Мавланова, Т.Т.Сафарова, С.А.Сулайманова, Я.А.Каримова<sup>9</sup>. В исследованиях С.Н.Турсунова, Р.Э.Холикова, Э.А.Кабулова, Р.Р.Алимова, Ш.Ж.Саидова, Д.Х.Разакова, Ф.Б.Очилдиева, Н.Н.Турсунова, Х.Ж.Хидирова, Ф.Б.Жуманиёзова приводится необходимая информация по этой теме<sup>10</sup>.

К *четвёртой группе* относится зарубежная литература. В дневниках зарубежных учёных – путешественников, в частности, А.Борнса, Г.Вамбери и О.Олуфсена, посетившие этот регион в начале XIX-XX века приводятся важные

<sup>9</sup> Ртвеладзе Э.В. Александр Македонский в Бактрии и Согдиане. – Ташкент: MEDIA LAND, 2002; Древний Термез в системе Амударьинских переправ // Общественные науки в Узбекистане. – 2002. № 2; Переправы и дороги Бактрии // Мозийдан садо. – 2003. № 3,4; Великий индийский путь: из истории важнейших торговых дорог Евразии. – СПб.: Нестор-История, 2012; Мавлонов Ў., Маҳкамова Д. Маданий алоқалар ва савдо йўллари. – Тошкент: Akademiya, 2004; Мавлонов Ў.М. Марказий Осиёнинг қадимги йўллари: шаклланиши ва ривожланиши босқичлари. – Тошкент: Akademiya, 2008; Тот автор. Ўрта Осиёнинг алоқа ва савдо йўллари: шаклланиши ва ривожланиши босқичлари. Тарих фанлари доктори ... дисс. – Тошкент: ДБА, 2009; Мавлонов Ў.М., Каримов Я.А. Амударё сув йўлининг Марказий Осиё коммуникация тизимида туганган ўрни // Хоразм Ма'мун Akademiyasi axborotnomasi. – 2017. № 2/2017; Мавлонов У.М., Каримов Я.А., Артиков Х. Место Амударьинских переправ в коммуникационной системе Центральной Азии // The Newman in Foreign policy. – 2017. №38 (82). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/mesto-amudarinских-pereprav-v-kommunikatsionnoy-sisteme-sentralnoy-azii> [Мурожаат қилинган сана: 12.03.2022]; Сафаров Т.Т. XIX асрнинг иккинчи ярми – XX аср бошларида Ўрта Осиё савдо йўллари. Тарих фанлари номзоди ... дисс. – Тошкент: 2009; Тот автор. Амударёда кемачилик ва юк ташиш // Жамият ва бошқарув. – 2008. №2; Сулайманов С.А. История Аральской и Амударьинской флотилий (1847-1920 гг.). Дис. ... канд. ист. наук. – Нукус, 2010; Тот автор. Орол ва Амударё флотилияси тарихи (1847-1920). Тарих фан. номзод... дисс. афтореф. – Нукус: ЎзФА ҚБ, 2010; Из истории Амударьинской флотилии // Материалы международной конференции «Устойчивое развитие южного Приаралья». – Нукус: Изд.«Илим» ККО АН РУ, 2011; Амударё флотилиясининг ташкил топиши ва фаолияти // “Ўзбекистонда ижтимоий-иқтисодий ва этномаданий ҳаёт: тарих ва таҳлил” мавзусидаги Республика илмий анжумани мақолалар тўплами. – Термиз, 2014; Каримов Я.А. Марказий Осиё коммуникация тизимида сув йўлларининг туганган ўрни (қадимги давр ва ўрта асрларда Амударё ва Сирдарё мисолида). Тарих фан. бўй. фалс. докт. (PhD) ... дисс. афтореф. – Нукус, 2020; Karimov Y.A. Military strategic significance of the Amu Darya waterway in ancient period and middle ages // Central Asian Problems of Modern Science and Education. – 2019. Vol.3. Iss. 4.

<sup>10</sup> Турсунов С., Қобилов Э., Пардаев Т. ва бошқ. Сурхондарё тарих кўзгусида. – Тошкент: Шарқ, 2001; Турсунов С., Кичкилов Х. Термиз йилномаси. – Тошкент, Шарқ, 2001; Турсунов С., Қобилов Э., Муртазоев Б. ва бошқ. Сурхондарё тарихи. – Тошкент: Шарқ, 2004; Холикова Р. Россия-Бухоро: тарих чорраҳасида (XIX аср иккинчи ярми – XX аср бошлари). – Тошкент: O'qituvchi, 2005; Қобулов Э.А. Сурхон воҳаси хўжалиги. – Тошкент: Akademnashr, 2012; Тот автор. Место долины Сурхан в торговых сношениях России с восточными странами // Universum: Общественные науки: ЭНЖ. – 2015. № 1-2 (12); Шарқ давлатлари билан савдо алоқаларида Амударё кечувларининг ўрни // Илмий таҳлилий ахборот (Тошкент Ислон университети). – 2016. № 4; XVIII асрнинг иккинчи ярми ва XX аср бошларида Сурхон воҳаси хўжалиги. Тарих фанлари доктори (DSc) ... дисс. – Тошкент, 2019; Алимова Р.Р. Ўрта Осиё хонликларининг қўшни давлатлар билан дипломатик ва савдо-иқтисодий муносабатлари (XVI-XX аср бошлари рус тарихшунослиги ва манбалари асосида). – Тошкент: ТДШИ, 2017; Тот автор. XIX – XX аср бошларида Бухоро амирлиги билан Афғонистон ўртасидаги савдо-иқтисодий алоқалар тарихшунослигига доир // Sharqshunoslik / Востоковедение / Oriental Studies. 2019. № 3; Саидов Ш. XIX – XX асрнинг биринчи чорагида Хоразм – Россия муносабатлари. – Тошкент: ТДШИ, 2019; Разоқов Д.Х. Бухоро хонлигининг ташқи савдо алоқалари (XIX асрнинг 60-90 йиллари). Тарих фанлари номзоди ... дисс. – Тошкент, 1994; Очилдиев Ф.Б. XIX-XX аср бошларида Жанубий Ўзбекистонда ижтимоий-иқтисодий ҳаёт (Сурхон воҳаси мисолида): Тарих фан. номзод... дисс. – Тошкент, 2007; Тот автор. Сурхон воҳаси бекликларидаги ижтимоий-сиёсий ва иқтисодий ўзгаришлар (XIX асрнинг иккинчи ярми – XX аср бошлари). – Тошкент: ABU MATBUOT-KONSALT, 2008; The creation of the Amudarya Fleet // Theoretical & Applied Science. – 2019. Iss.10, Vol. 78. URL: <http://www.t-science.org/архivDOI/2019/10-78/PDF/10-78-105.pdf> [Мурожаат қилинган сана: 12.03.2022]; Trade relations between Bukhara and Russia in the second half of the XIX century the beginning of the XX century // Social Sciences: Achievements and Prospects Journal. 3(11), - 2019; Турсунов Н. Амударё флотилияси тарихидан // Маънавий ҳаёт. – 2018. № 2; Тот автор. The history of Amudarya flotilla // Theoretical & Applied Science. – 2019. Iss.11, Vol. 79. URL: <https://dx.doi.org/10.15863/TAS.2019.11.79.24> [Мурожаат қилинган сана: 12.03.2022]; Хидиров Х.Ж. Ўзбекистонда транспорт соҳаси: натижалар ва муаммолар (XX асрда Сурхон воҳаси мисолида). Тарих фан. бўй. фалс. докт. (PhD) ... дисс. – Термиз, 2021; Тот автор. Ўзбекистонда транспорт соҳаси: натижалар ва муаммолар (XX асрда Сурхон воҳаси мисолида). – Тошкент: Тафаккур авлоди, 2021; Жуманиёзов Ф.Б. Хоразм транспорти: шаклланиши, тараққиёти, муаммолари. Тарих фан. бўй. фалс. докт. (PhD) ... дисс. – Бухоро, 2021.

сведения о гидрогеографическом положении Амударьи, направлении водных путей, судоходном движении и судостроительной обстановке<sup>11</sup>. Также некоторые особенности темы отражены в трудах А.Гамильтона, М.Холдсворта, С.Бекера, А.Д.Васильева, А.В.Кочнева, Ю.Шодипура, Н.М.Назаршоева<sup>12</sup>.

Литература по теме историографии и результаты анализа материалов показывают, что торгово-транзитные связи посредством водных путей, переправы Амударьи в определённых периодических границах освещаются в общих чертах, которые связаны с историей, а суть вопроса не изучена целостно, всесторонне и взаимосвязано, что требует изучения данной темы в качестве диссертации.

**Связь диссертационного исследования с планами научно-исследовательских работ вуза, где выполнено исследование.** Диссертационная работа выполнена в соответствии научно-исследовательского плана Термезского государственного университета в рамках научного проекта № АТД-1 «История узбекской государственности: отношения и взгляды» (2015-2021 гг.).

**Цель исследования** состоит из раскрытия роли водных путей и переправ Амударьи в Центрально-азиатских коммуникациях, торгово-транзитных отношениях в начале XIX-XX веков.

**Задачи исследования:**

историко-географическое изучение водных путей и переправ Амударьи; освещение политико-экономических и военно-стратегических целей Российской империи на Амударье;

сравнительный анализ данных, приведённых в письменных и архивных источниках начала XIX-XX веков о местных судах и лодках, сопоставление структуры судов и лодок Амударьи;

исследование изменений, произошедших в графике движения местных судов и транзитных грузов по реке во второй половине XIX- начале XX века;

---

<sup>11</sup> Борнс А. Путешествие в Бухару: рассказ о плавании по Инду от моря до Лагара с подарками Великобританского короля и отчёт о путешествии из Индии в Кабул, Татарию и 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.3. – М.: Издание П.В. Голубкова, 1849; Вамбери А. Путешествие по Средней Азии. Описание поездки из Тегерана через Туркменскую степь по восточному берегу Каспийского моря в Хиву, Бухару и Самаркандь, совершенной в 1863 году Арминием Вамбери, членом Венгерской Академии. – СПб., 1865; Вамбери А. Путешествие по Средней Азии / Пер. с нем. З.Д. Голубевой под ред. В.А. Ромодина; Предисл. В.А. Ромодина; Коммент. В.А. Ромодина, С.Г.Агаджанова. – М.: Восточная литература, 2003; Olufsen O. The Emir of Bokhara and his country (Journeys and studies in Bokhara: with a chapter on my voyage on the Amu Darya to Khiva). – London: William Heinemann, 1911.

<sup>12</sup> Hamilton A. Afghanistan. – London: William Heinemann, 1906; Гамильтон А. Афганистан. (Гератская и Кандагарская провинции) / Перевод с английского. – Ташкент: Элек.-пар. типо-лит. Штаба Турк. воен. округа, 1911; Holdsworth M. Turkestan in the nineteenth century. A Brief History of the khanates of Bukhara, Kokand and Khiva. – Oxford, 1959; Becker S. Russia's Protectorates in Central Asia: Bukhara and Khiva, 1865–1924. – London; – New York: Routledge Curzon, 2004; Васильев А.Д. Амударьинская флотилия и её роль в истории Центральной Азии (вторая половина XIX - начало XX в.) // Восточный архив. №2 (32), 2015; Кочнев А.В. Политика России в отношении Хивинского ханства в начале XVIII – второй половине XIX в. Дис. на соиск. ... к.и.н. – Екатеринбург, 2018; Ю.Шодипур. История путей сообщения и транспорта Таджикистана во второй половине XIX – начале XX в. Автореф. дис. ... канд. ист. наук. – Душанбе, 1992; Назаршоев Н.М. На южном рубеже. Российские пограничники в Таджикистане XIX–XXI вв. – М.: Яуза-каталог, 2017.

формирование русской флотилии и судоходства в Амударье, освещение навигации пароходов и анализ их деятельности;

описание развития внешне торговых и транзитных связей с Афганистаном и Индией, через переправы Амударьи;

показать с научной точки зрения роли Российской флотилии и судоходства в транзите региона во второй половине XIX-начале XX века.

**Объектом исследования** определено, на примере водных путей, переправ, а также истории в нём водного транспорта освещение коммуникаций, торгово-транзитных отношений Центральной Азии в начале XIX-XX веков.

**Предметом исследования** является изучение значений коммуникаций, социально-экономических процессов и торгово-транзитных связей в регионе Амударьи в начале XIX-XX века.

**Методы исследования.** В процессе исследования были использованы такие методы как объективность, периодичность, территориально-географические, методы сравнительного анализа, статистический, научная последовательность.

**Научная новизна исследования** состоит из следующих:

выявлено что в Амударье, имелись более 70 переправ (вместе с Пянджем) экономического-политического значения, доказано, что эти переправы с давних пор считались объединяющим средством народов в качестве моста, которая связывает сушу в регионе и водные пути на пересечённых территориях;

в начале XIX-XX века положение местного и русского судоходства а Амударье, навигация водных транспортных средств, изменения в грузовом транзите раскрыта на основе письменных и архивных источников, выявлено, что суда и лодки являются средством использования в военно-стратегических целях, а также как мало расходуемые средства в доставке грузов на места, транзитных отношений;

выявлено, что первоначально в военно-стратегических целях Амударьинская флотилия преобразована в важную транзитную и коммуникационную сеть, связывающую населённые пункты, военные гарнизоны, таможенные пункты границы Бухарского эмирата, Хивинского ханства и Амударьинское подразделение, расположенное вдоль реки;

доказано, что через Амударью проводился не только обмен продукций, народами, проживающими вдоль реки, но и реализовывались активные торговые и транзитные связи с государством водных путей и близлежащих торговыми путями.

**Практические результаты исследования** состоят из следующих:

водные пути Амударьи и переправы, коммуникативные территории, исторические источники и архивные документы, связанные с важностью торгово-транспортных связей, новые данные, а также материалы в начале XIX-XX века были систематизированы и обобщены;

на основе данных, полученных в процессе исследования, сделаны соответствующие выводы, разработаны предложения и рекомендации по использованию в научных исследованиях и в учебном процессе.

**Достоверность результатов исследования.** Достоверность результатов исследования объясняется применением современных подходов и методов в истории исследования, использованием множества письменных источников, архивных документов, научной литературы, материалов периодической печати, обоснованностью приведённых материалов первичным источникам, заключения внедрением разработанных предложений и рекомендаций в практику, подтверждением полученных результатов компетентными структурами.

**Научная и практическая значимость результатов исследований.** Научная значимость результатов исследования объясняется тем, что коммуникация региона, водные пути, переправы Амударьи, которые играют важную роль в развитии торгово-транзитной связи, научно-теоритические знания по истории пароходства послужит дальнейшему расширению и обогащению социально-гуманитарных предметов новыми сведениями.

Практическая значимость результатов исследования определяется организацией для студентов высших учебных заведений специальных курсов о дипломатических и торговых отношениях по истории Центральной Азии, подготовке дополнительных пособий-справочников, связанных с написанием соответствующих разделов учебников, учебных пособий, туристических дорожек истории Узбекистана.

**Внедрение результатов исследования.** На основе разработанных научных выводов и предложений по теме:

информации по истории развития коммуникации региона, торгово-транзитных связей через водные пути, переправ, местного и русского пароходства внедрены в содержание и учебных пособий и программы предмета «История Сурхандарьи» образовательного направления бакалавриата истории Термезского государственного университета, Термезского государственного педагогического института и Денауского института предпринимательства и педагогики (Справка №89-01-373 Министерства высшего и среднего специального образования Республики Узбекистан от 18 мая 2022 года). Полученные результаты послужили обогащению новыми данными учебной программы и пособия выборочного предмета новыми сведениями;

информация о том, что Амударья с давних времён является средством и объединяющим мостом, сухопутных и водных путей в районах пересечения, контроль переправы через реку и города построенные в близи их использованы в широкой пропаганде материалов речного порта социальных сетях транспортного управления Сурхандарьинской области (Справка № 2/2419-3372 Министерства Транспорта Республики Узбекистан от 26 апреля 2022 года). Результаты исследования послужили повышению знаний сотрудников транспортной отрасли, обогащению данных о формировании водных путей Амударьи и плавающих в ней транспортных средств;

научно-исторические информации о водном пути Амударьи, состоянии его переправ, местных и русских коммерческих (торговых) судоходных порядков, навигаций пароходов, а также изменения в грузовых транзитах, использованы в формировании сценария «Презентация» телеканала «История Узбекистана»

(Справка № 02-31-772 национальной телерадиокомпании Узбекистана от 25 апреля 2022 года). Представленные информации послужили в подготовке сериала телепередач в телеканале «История Узбекистана» о водных путях в Амударье и регионе.

**Апробация результатов исследования:** Результаты исследования обсуждались на 9 научно-практических конференциях, в частности, 3 на международных и 6 республиканских научных конференциях.

**Опубликованность результатов исследования.** Всего по теме диссертации опубликовано 16 научных работ. В частности, 7 статей в научных журналах, рекомендованных ВАК Республики Узбекистан для публикации основных научных результатов диссертаций (из них 5 статей в республиканских и 2 статьи в зарубежных журналах), 9 статей (из которых 3 статьи в международных и 6 в республиканских) научно-практических конференциях.

**Структура и объём диссертации.** Диссертация состоит из введения, трёх глав, заключения и рекомендаций, списка использованной литературы и приложений. Общий объём диссертации составляет 140 страницы.

## ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

**Во вводной** части диссертации обоснованы её актуальность, изложены степень изученности проблемы, определены цели и задачи, объект и предмет исследования, указано соответствие приоритетам науки и техники, также внесены информации по структуре работ теоретической и практической значимости исследования, научной новизне, о внедрении результатов исследования в практику.

Первая глава диссертации озаглавлена **«Характеристика и стратегическое значение водных путей и переправ Амударьи»**, которая и состоит из двух параграфов. Первый параграф данной главы посвящен *«Природно-географическая и историческая характеристика водных путей и переправ Амударьи»*.

Издrevле река Амударья выполняла роль колыбели в хозяйственном образе жизни и совместных отношениях народов Центральной Азии, из истории видно, что реки издавна считались объединяющим средством, и никогда не считались препятствием, разделяющим народы двух берегов<sup>13</sup>. Поэтому по обеим берегам Амударьи проживали один народ, между которыми были постоянные связи. Амударья, как и другие крупные реки региона, формировалась во второй половине третичного периода, приблизительно 22 тысяч лет назад, то есть в конце Голоценового периода. Приблизительно в начале первого тысячелетия завершилось формирование нынешнего бассейна Амударьи<sup>14</sup>.

---

<sup>13</sup> Дьяконов М.М. Сложение классового общества в Северной Бактрии // Советская археология. XIX. – М., 1954. – С.123.

<sup>14</sup> Кесь А.С. Аральское море в голоцене // Этнография и археология Средней Азии. – М., 1979. – С.19-23.

Берега и дно Амударьи были нестабильны, из-за чего берег был песчаным, русло реки часто менялось. Судна, построенные по определённым требованиям, могли совершать плавания на расстояние 1400 вёрст, это приблизительно впадение реки Кукча – место впадины в Амударью до Аральского моря (если подсчитать до северной части Аральского моря – это составляло 1750 вёрст)<sup>15</sup>. На расстоянии 402 вёрст Амударьи, протекающий через Бухарский Эмират было налажено пароходное движение<sup>16</sup>.

Выбор переправ через реку зависел от узких и удобных естественных переправ через реку, от ближайших населённых пунктов, транзитных торговых путей, проходящих вдоль оазиса. Список из более чем 70 переправ и их краткое описание, расположенных от верхней части Амударьи (вместе с рекой Пяндж) до низовьев представлены в этом параграфе диссертации.

Второй параграф первой главы называется «*Политико-экономические и военно-стратегические цели Российской империи на Амударье*», в нём освещены вопросы изучения водных путей Центральной Азии Российской империи, отправление в край торговцев, послов, шпионов, которым поручалось изучение возможности использования водных путей Амударьи, усиления русско-английской конкуренции в Средней Азии в 20-30 годы XIX века, а также вопросы повышения военно-стратегического статуса Амударьи.

Посетивший Хиву в 1819 году русский посол Н.Муравьёв, отличая стратегическое значение водного пути Амударьи в своих размышлениях выдвигая идею о завоевании Хивинского ханства комментировал: «Если Хива была бы в наших руках, то благодаря Амударьи появились бы торговые связи между Россией и Индией. Все богатства Центральной и Восточной Азии перешли бы в руки России, осуществилось бы завещание Петра I-го»<sup>17</sup>. Начиная с 20-30 годов XIX века, из-за англо-русского соперничества, Велико Британия также начала отправлять специальные миссии и экспедиции через Индию. Первоначально, перед английской миссией под руководством А.Борнса, направленная в 1831-33 годы в Кабул и Бухару была поставлена задача: открытие из Индии нового торгового пути вдоль реки Индии в Центральную Азию, чтобы доставить английские товары по реке<sup>18</sup>. Мысли А.Борнса о водном пути Амударьи считались важной информацией для того времени: «Местное население использует Амударью гораздо меньше своих возможностей, на реке имеются всего 200 судов, для повышения торговых возможностей через реку. Необходимо построить целую флотилию, реку можно использовать в коммерческих, больше всего в военных целях»<sup>19</sup>. Эти данные в дальнейшем повысят экономическое и геостратегическое значение в регионе,

<sup>15</sup> Цинзерлинг В.В. Орошение на Аму-Дарье. – М.: Упр. вод. хоз. Средней Азии, 1927. – С. 596.

<sup>16</sup> Логофет Д.Н. Бухарское ханство под русским протекторатом. Том I. – СПб.: В.Березовский, 1911. – С.228.

<sup>17</sup> Муравьев Н. Путешествие в Туркмению и Хиву в 1819 и 1820 годах ... – С.102; Халфин Н.А. Россия и ханства Средней Азии (первая половина XIX в.). – М.: Наука, 1974. –С.127; Кочнев А.В. Политика России в отношении Хивинского ханства в начале XVIII – второй половине XIX в. Дис. на соиск. ... к.и.н. – Екатеринбург, 2018. – С. 107.

<sup>18</sup> Мухаммаджонов А.Р., Неъматов Т. Бухоро ва Хиванинг Россия билан муносабатлари тарихига доир баъзи манбалар (XIX асрнинг 20-50 йиллари). – Тошкент: ЎзССР ФА, 1957. – Б. 63.

<sup>19</sup> Борнс А. Путешествие в Бухару: рассказ о плавании по Инду ... – С. 283-286; Халфин Н.А. Присоединение Средней Азии к России (60-90-е годы XIX в.). – М.: Наука, 1965. – С. 103.

тем самым ещё больше увеличится интерес к Амударье русских правящих кругов.

В 40-50 годы XIX века политическое и экономическое значение Амударьи в регионе ещё больше возросло, а для господствующих кругов России это стало одним из главнейших задач. Эта цель стояла и в центре внимания руководителя дипломатической миссии полковника Н. Игнатьева, который был отправлен в Хиву и Бухару в 1858 году<sup>20</sup>.

Развитие внутренних и внешних отношений в Центральной Азии, непрерывное движение караванов, были непосредственно связаны с Амударьёй и торговыми путями, которые проходили через неё. Военные Российской империи, обратив внимание на то, что через Бухарский Эмират поступают много английских товаров, произведённые не только в Афганистане, но и в Индии стали принимать антимеры. В частности, особое внимание уделено на улучшение торговых путей<sup>21</sup>. Кроме этого, после установления Российской империи в Средней Азии возрос спрос на хлопок, который считался важным сырьём для промышленных нужд. Поэтому усиливается внимание расширению и ускорению торговых путей. Прежде всего, они старались как можно больше использовать водные пути. Во-первых, грабежи на водных путях происходили реже, чем на суше. Во-вторых, перевозка товаров водными путями было относительно дешёвой<sup>22</sup>. Из-за вышеприведённых факторов Российская империя уделяла серьёзное внимание водным путям в оазисе.

Русский военный А.И.Глуховский своим высказанным мнением «Весь бассейн Амударьи необходимо держать от влияния Англии, а хлопковое сырьё, как важный источник необходимо взять эти территории под Российский контроль»<sup>23</sup>, что излагает истинную цель политики Российской империи в регионе. После того как Российская империя установила протекторат над Бухарским эмиратом и Хивинским ханством, в подписанных (в 1873 году) договорах, практически с правовой точки зрения укреплены полномочия использования Амударьи Российским судоходством.

После того, как ханства региона превратились в вассалы Российской империи работы по изучению Амударьи несколько были оживлены. В частности, проводились работы по изучению судоходного движения по Амударье. Конечное положительное решение об использовании Амударьи в качестве средства водного сообщения связано с экспедицией адмирала Российского Императорского флота Батурина. В результате гидрогеографических наблюдений за верховьями Амударьи и низовьями рек Пянджа Батурин сделал следующий вывод: «Реки Амударьи и Пянджа полностью пригодны для плоскодонных судов с 1 апреля до ноября месяца. Если в ноябре-марте месяце (за пять месяцев) уровень воды будет более 2,5

<sup>20</sup> Игнатьев Н. Миссия в Хиву и Бухару в 1858 году флигель-адъютанта полковника Н.Игнатьева. – СПб., 1897. – С. 30, 135, 214.

<sup>21</sup> Мазов С. Восточная Бухара, Бадахшан и северный Афганистан // Туркестанский сборник. Том 404. – СПб., 1883. – С. 12-13.

<sup>22</sup> Кобулов Э. Сурхон воҳаси хўжалиги. – Тошкент: Akademnashr, 2012. – Б. 331.

<sup>23</sup> Becker S. Russia's Protectorates in Central Asia: Bukhara and Khiva, 1865–1924. – London; New York: Routledge Curzon, 2004. – P. 27.

футов, то в течение года судно может проплыть от Керки до Файзабад-кала»<sup>24</sup>. Это экспедиция подтверждает то, что Амударья и нижний Пяндж может быть использован в качестве средства полной водной связи.

Одной из истинных целей политики, проводимой Российской захватнической империи это установление верховенства своих интересов в Амударье. В соответствии с законом, принятым 6 июля 1894 года, с установлением российских таможенных пунктов на переправах Амударьи торгово-транзитные связи региона с Афганистаном, Ираном, Индией были подчинены интересам правящих кругов империи.

Вторая глава диссертация называется **«Роль местного и русского судоходства в развитии системы коммуникации в Амударье»**, в данной главе освещены данные о деятельности флотилии Амударьи, история судостроительства, порядок местного судоходства и транзитные маршруты в Амударье.

Первый параграф второй главы диссертации называется *«Развитие Амударьинского судостроительства в начале XIX-XX веков»*, в котором приводятся информация о судостроительной ситуации, лодках и судах, движущихся по реке.

Из-за частых изменений побережья и мутности воды, скопления песка и грунтов, чувствуется ощутимое влияние на движение пароходов и лодок. Поэтому местные суда и лодки сделаны из дерева, дно плоское, чтобы они не садились на мель<sup>25</sup>. В этот период в Амударье было трудно найти суда и лодки одинакового размера, то есть их изготавливали в разных размерах. Потому что местные суда и лодки строились не по определённым физическим, техническим и судостроительным правилам, а на основе опыта местных мастеров. Кроме того, размеры древесины, используемые в судостроении, были разными, а поскольку размеры лодок были разными и в толщине, и по длине, их погружение в воду также были разными. Следовательно, обобщив данные о размере, объёме суда и лодки можно разделить по грузоподъёмности на большие, средние, и малые: грузоподъёмность 2000-5000 пудов – это большие лодки, от 100 до 500 пудов – средние лодки, а грузоподъёмность до 100 пудов – это малые лодки. Бухарские лодки в основном были двух размерные это: грузоподъёмность лодок до 1500 пудов – большие, от 300 до 400 пудов – это лодки средней грузоподъёмности. О лодках с грузоподъёмностью до 100 пудов сведений очень мало<sup>26</sup>.

В начале XIX-XX века судостроительством занимались бекства Питнак, Хонка, Гурлан, Хазорасп, Ташховуз, а также жители посёлков Карамаз и Жаланди Хивинского ханства<sup>27</sup>. В Хорезме ремесленники без разрешения Хана

<sup>24</sup> Контр - адмирал Батулин. Отчёт об экспедиции в верховья р. Аму-Дарья (1894 г.) // Сб. геог., топог. и стат. мат. по Азии. Вып. LXIV. – СПб., 1896. – С. 246-277.

<sup>25</sup> Логофет Д.Н. Бухарское ханство под русским протекторатом ... – С. 210.

<sup>26</sup> Михайлов А. Каючный промысел на Амударье // Туркестанские ведомости. – 1908. № 212.

<sup>27</sup> Капитан Гинтылло. Сведения по интендантской части, собранные в Бухаре // Сб. геог., топог. и стат. мат. по Азии. Вып. XXI. – СПб., 1886. – С. 2-53; Михайлов А. Каючный промысел на Амударье ... № 212; Россия. Полное географическое описание нашего отечества: настольная и дорожная книга. Том 19. Туркестанский край

могли строить по заказу суда и лодки. В отличие от Хивы в Бухарском эмирате лодки и суда изготовляли с разрешения эмира, а суда и лодки на переправах находились под постоянным контролем. Суда и лодки различных размеров и объёма строились в Чарджоу, Бурдаликском, Наразимском, Керки, Келиф, Шерабадском, Кабадиянском, Каршинском бекствах, в кишлаках Кабоккли, Башир, Макан, Коракул, Какайты, а также на побережьях Вахша, Сурхана и Кофирнигана. При изготовлении местных лодок использовалась прочная и твёрдая и водостойкая древесина. В частности, сирьём для изготовления лодок были деревья тол (ива) – (коратол и октол – ива южная, белая ива), тополь («патта»), турангил (тополь сизолистый) – дикий камышовый тополь, карагач, шелковица (тутовое дерево), можжевельник, джида (лох восточный), гужум (вяз Андросова, вид карагача с крепкой древесиной)<sup>28</sup>. В Хиве для судостроительства использовались кора терак – чёрный тополь, тополь, ива жёлтая<sup>29</sup>. Как пишет капитан Быков для лодок самым лучшим и надёжным был коратол (чёрная ива)<sup>30</sup>. Как отличал М.В.Грулёв лодки изготовлялись из популярной ивы, среди населения тополя, который известен среди населения как «патта»<sup>31</sup>. Отсюда видно, что увеличение спроса на водных транспортах у населения послужило толчком для развития местного судостроения.

Построенная новая лодка смогла прослужить два года без какого-либо ремонта. Обычно после того, как лодки плавали 4-5 лет на больших реках зазоры между деревянными стенками открывались, появлялись цели, трещины. После ремонта лодки могли прослужить до двух лет<sup>32</sup>.

С начала XX века, в результате ввоза из Сибири древесины из хвойных лесов русские ремесленники стали изготавливать лёгкие, но прочные байдарочные лодки. Известно, что изготовленные на основе нормативных подсчётов такие байдарочные лодки могли служить до 15 лет<sup>33</sup>. Позже эти лодки местными жителями назывались «лодки уриса»<sup>34</sup>. В результате увеличения количества лёгких лодок местные лодки, изготовленные из ивы, постепенно стали вытесняться из употребления.

---

/ под ред. В.П. Семенова-Тянь-Шанского. сост. князь В.И. Масальский. – СПб.: Изд. А.Ф.Девриена, 1913. – С.571.

<sup>28</sup> Национальный архив Узбекистана (далее – НА Уз), Ф. И-1, Оп. 22, Д. 832, Л. 17,24; Капитан Быков. Очерк переправ через реку Аму-Дарью ... – С.3-4; Тот автор. Очерк долины Аму-Дарьи ... – С. 64-66; Капитан Гинтылло. Сведения по интендантския части, собранные в Бухаре ... – С. 17-28; Капитан Архипов. Военная рекогносцировка равнинной части Бухарского ханства ... – С.195; Грулев М. В. Аму-Дарья (Очерк среднего течения) ... – С. 61-63; Михайлов А. Каючный промысел на Амударье ... № 212; Покотило Н.Н. Отчёт о поездке в пределы Центральной и Восточной Бухары в 1886 г. –Ташкент, 1888. – С. 37; Мавлонов Ў. Марказий Осиёнинг қадимги йўллари ... – Б. 223; Қобулов Э. Сурхон воҳаси хўжалиги ... – Б. 274-275.

<sup>29</sup> Зияев Х. Ўрта Осиё ва Волга бўйлари (XVI асрнинг иккинчи ярми – XIX асрлар). – Тошкент: Фан, 1965. – Б. 215.

<sup>30</sup> Быков. Очерк долины Аму-Дарьи ... – С. 66.

<sup>31</sup> Грулев М. В. Аму-Дарья (Очерк среднего течения) ... – С. 61; Тот автор. Некоторые географико – статистические данные ... – С. 58.

<sup>32</sup> Михайлов А. Каючный промысел на Амударье ... № 213; Андронов А. Каючный транспорт в Средней Азии // Народное хозяйство Средней Азии. – Ташкент: Госиздат, 1926. № 8-9. – С. 108-112.

<sup>33</sup> Андронов А. Каючный транспорт в Средней Азии ... – С. 108-112.

<sup>34</sup> Нелюбин В.Я. Из опыта работы судоводителей Аму-Дарьи. – М.: Морской транспорт, 1958. – С.8; Ўша муаллиф. Аму-Дарья. – М.: Морской транспорт, 1963. – С.12-13; Турсунов С., Қобилов Э., Муртазов Б. ва бошқ. Сурхондарё тарихи. – Тошкент: Шарқ, 2004. – Б. 214.

Второй параграф данной главы называется «*Порядок местного судоходства и транзитных рейсов*» в котором приводится информация о речных рейсах Хивинских и Бухарских судов и лодок, правила их плавания, порядок перевозки грузов и цены на перевозки.

До создания русской флотилии по Амударье двигались Хивинские, Бухарские и Афганские лодки<sup>35</sup>. На этих лодках перевозили торговые грузы и пассажиры, и по этой причине по Амударье передвигались в основном грузовые лодки. Количество лодок не регистрировали, так как их количество постоянно менялось. По подсчётам Д.Н.Логофета в начале XX века в торговых связях между Бухарским Эмиратом и Хивинском ханом насчитывалось 420 хивинских лодок и 80 бухарских судов<sup>36</sup>. Также в начале XX века по Амударье плавали в общей сложности около 1,5 тысяч Хивинских лодок, грузоподъёмностью до 1 млн. пудов и оценённые в 1,5 млн. рублей<sup>37</sup>. Необходимость в перевозке грузов большого объёма, доходность и прибыльность при перевозке, а также быстрая и недорогая доставка грузов способствовали к увеличению количества лодок местных судовладельцев.

Количество судов, их движение изменялось в зависимости от сезона. В Амударье ноябрь, декабрь, январь, февраль, март месяцы были самыми неблагоприятными временами для плавания. Потому что, в этот период уровень воды в реке понижался, а частые сильные ветра затрудняли движение судов. Из-за изменения русла реки движения судов осуществлялись днём. В зависимости от состояния течения воды в Амударье управляющего судном называли лоцманом. Обычно на лодках кроме лоцманов служили ещё 6-10 матросов. В начале XX века в зависимости от величины лодок и объёма, загружаемого груза на них на больших лодках служили 17-21 человек, а в средних служили 12-15, в малых лодках 9-12 человек<sup>38</sup>. Таким образом в среднем в Амударьинской флотилии, к судоходству были привлечены 18-20 тысяч человек<sup>39</sup>.

Согласно правилам, на судно и лодки загружали грузом до 1/4 части погружения борта судна в воду. Когда судна плыли по течению груза брали больше. А для безопасного плавания и сохранения из-за чрезвычайных ситуаций суда и лодки соблюдали ряд правил<sup>40</sup>.

В период, когда были трудности в передвижении судов по реке и ущерб в работе во флотилии миллионы пудов груза всё ещё перевозились местными судами и лодками.

Третий параграф второй главы диссертации озаглавлен «*Деятельность флотилии Амударьи и навигация пароходов*». В данном параграфе освещены

<sup>35</sup> Кабулов Э.А. Место долины Сурхан в торговых сношениях России с восточными странами // *Universum: Общественные науки: ЭНЖ*. 2015. № 1-2 (12). <http://7universum.com/ru/social/archive/item/1969>

<sup>36</sup> Логофет Д.Н. Бухарское ханство под русским протекторатом ... – С.212-213.

<sup>37</sup> Бенцелевич Н.А. Водные пути Туркестана. Материалы для описания русских рек и истории улучшения их судоходных условий. Вып. LV. – СПб.: М-во путей сообщения, 1914. – С.75-76.

<sup>38</sup> Досумов Я.М. Очерки истории Кара-калпакской АССР 1917-1927. – Ташкент: Фан, 1960. – С. 34.

<sup>39</sup> Бенцелевич Н.А. Водные пути Туркестана ... – С.76.

<sup>40</sup> Михайлов А. Каючный промысел на Амударье ... № 220; Сафаров Т. Амударёда кемачилик ва юк ташиш // *Жамият ва бошқарув*. – Т.: 2008, № 2. – Б.117-119.

цель организации флотилии, состав плавающих средств флотилии, анализ навигации пароходов флотилии по реке, а также происходящие изменения в данной деятельности.

13 ноября 1887 года для удовлетворения жизненных потребностей гарнизонов в Термезе и Керки, для перевозки войск, государственных и личных грузов и пассажиров между Петро-Александровском (нынешний город Турткуль), Термезом, Керки, Чарджоум была создана Амударьинская военная флотилия<sup>41</sup>. В связи с этим в целях предотвращения поступления контрабанды через контрольные таможенные посты Амударьи перед флотилией была поставлена задача изучение контрольной полосы с Афганистаном<sup>42</sup>.

В период начала военной флотилией своей деятельности пароходы и баржи под названием «Царь» и «Царица» каждый год перевозили грузы до 600 тысяч пудов<sup>43</sup>. В 1887-1899 годы флотилия несколько расширилась, в Амударье стали двигаться большие и малые пароходы, и лодки. Это тоже было осуществлено с военной целью и для развития торговли. К 1895 году в состав русской флотилии Амударьи вошли пароход «Цесаревич»<sup>44</sup>, в 1897 году – «Великий князь», 1899 году – «Великая княжна Ольга», 1901 году добавился пароход «Император Николай II»<sup>45</sup>. В 1904-1905 годы в составе флотилии действовали 6 пароходов, 13 железных барж, 1 паровой баркас и 2 железных лодок, общая цена которых составляла 1 342 039 рублей 45 копеек<sup>46</sup>.

В начале XX века было уделено внимание не только конструктурному строению пароходов и налаживанию безопасного и скоростному судоходству по Амударье, но рассматривались вопросы порядок движения судов по реке. По тем временам пароходы шириной до 30 футов погружались в воду до 2 футов с грузом до 300 тонн. Паровые двигатели этих судов были заменены на тепловые двигатели, а нефть в качестве топлива перевозили в отдельных баржах. Суда получали топливо в различных складах нефтяных хранилищ<sup>47</sup>. В результате уменьшения груза нефтяных запасов парохода и баржи уменьшилось и оседание их на грунт реки. А это значительно облегчало передвижение судов по реке.

Флотилия удовлетворяла потребности военного учреждения, в котором доля их перевозок была в больших цифрах, когда как доля пассажирских перевозок была не очень велика. В 1910 году доходы пассажирских и грузовых перевозок с удержками годовое обеспечение составляло 450 тысяч рублей. При такой деятельности флотилия работала во вред казне 300 тыс. рублей в год, а за

---

<sup>41</sup> Третеский В. Аму-Дарья и ея флотилия. – Чарджуй, тип. Х.М.Баранова, 1906. – С.5; Логофет Д.Н. Бухарское ханство под русским протекторатом ... – С.218; Россия. Полное географическое описание нашего отечества ... – С.570

<sup>42</sup> Михайлов А. Каючный промысел на Амударье ... № 221.

<sup>43</sup> Ремез И. А. Внешняя торговля Бухары до мировой войны. – Ташкент: ЦСУ Туркеспублики, 1922. – С. 7.

<sup>44</sup> НА Уз, Ф. Р-2740, Оп. 2, Д. 50, Л. 23.

<sup>45</sup> НА Уз, Ф. Р-2740, Оп. 2, Д. 50, Л. 24-25; Третеский В. Аму-Дарья и ея флотилия ... – С.6-7; Логофет Д.Н. Бухарское ханство под русским протекторатом ... – С.218.

<sup>46</sup> Третеский В. Аму-Дарья и ея флотилия ... – С.10; Гейциг Н.И. Казенное судоходство по реке Амударье и нужды сельского хозяйства в путях сообщения // Туркестанские ведомости. – 1908. № 206; Логофет Д.Н. Бухарское ханство под русским протекторатом ... – С. 219.

<sup>47</sup> Логофет Д.Н. Бухарское ханство под русским протекторатом ... – С. 224.

23-летний навигационный период этот убыток составлял в общей сложности 10 млн. рублей<sup>48</sup>. Но при покрытии этого ущерба суммы перевозок государственных грузов и военных пассажиров, а также выгоды от перевозок на личных лодках флотилии и от деятельности службы охраны на афганской границе перевести на деньги, то несомненно флотилия полностью покрыла бы свои расходы.

Несмотря на то, что Амударьинская флотилия была создана с военной целью, нельзя отрицать её значимость в развитии региональных транзитных и торговых отношениях. Например, в направлениях Чарджоу – Петро-Александровск, Петро-Александровск – Хива – Чарджоу – Термез, Чарджоу-Керки – Термез – Сарай оказала положительное влияние на развитие региональных связей в навигации пароходов.

Третья глава диссертации озаглавлена **«Значение водных путей и переправ Амударьи в торгово-транзитных связях региона в начале XIX-XX века»**. В данной главе отличаются торговые связи посредством переправ на Амударье, роль Амударьинской флотилии и российского судоходства в транзите региона, а также сведения о торгово-транзитных связях государств посредством водных путей в регионе.

Первый параграф данной главы называется *«Развитие торговых отношений посредством Амударьинских переправ»*. В данном параграфе приводятся сведения о налогах и сборах на переправах, торгово-транзитных отношениях Бухары, Российской империи с Афганистаном и Индией через 9 переправ (Багаряк, Чубук, Сарай, Айвадж, Паттакесар, Чучкагузар, Келиф, Боссаг, Керки) на афгано-бухарской границе.

Переправы всегда были под контролем государства. Все переправы на юге Бухарского эмирата, находящиеся на верхнем и среднем течении Амударьи (от Ходжа Салора до Калъаи-Рухар на Востоке) переправы, даже переправы на побережье Афганистана были в распоряжении эмирата<sup>49</sup>. До введения эмирата в общую таможенную систему количество переправ в Амударье было много, использование же их находилось в распоряжении бекств, от переправ в свою пользу взимали платежи. Платежи, сборы везде были разные, они определялись по прежнему порядку и усмотрениям беков.

В результате установления единой таможенной системы вдоль Амударьи на границе, между Бухарским эмиратом и Афганистаном были определены деятельность переправ на таможенных пунктах и пограничных постах. Если в 1908 году через таможни на переправах Амударьи в Афганистан были переправлены 98 135 пудов русских товаров на более 2 млн. рублей, то из Афганистана было привезено 300 тысяч пудов товаров на 2,3 млн. рублей, также 200 тысяч голов крупного рогатого скота на 1,4 млн. рублей<sup>50</sup>. В общем подсчёте товарооборот с Афганистаном через переправы Амударьи составлял около 400 тысяч пудов в год.

---

<sup>48</sup> Там же, – С. 220-226.

<sup>49</sup> Капитан Быков. Очерк переправ через реку Амударьи ... – С. 5.

<sup>50</sup> НА Уз, Ф. И-1396, Оп. 2, Д. 515-2, Л. 82-83.

Во второй половине XIX - начале XX века Амударьинские переправы несмотря на правила простоты их использования, сыграли важную роль в отношениях с внутренними и внешними странами. Причиной этому был контроль за внутренними и внешними торговыми отношениями, которая развивалась из года в год, богатое сырье, увозимое из побережья, охрана границы с Афганистаном, связанные с водными путями Амударьи.

Второй параграф третьей главы называется «*Русская флотилия и роль судоходства в транзите региона*», в нём освещаются сведения о перевозке военных и торговых грузов через Амударьинскую флотилию, формировании ширкатов чайного русского судоходства о роли транзита в регионе.

Амударьинская флотилия была основным средством связи для российских гарнизонов, расположенных в Термезе, Керки, Петро-Александровске, которая приносила большую прибыль военному ведомству. Для пополнения воинских частей 15 тысяч военнослужащих, отслуживших, а также офицеров и их семей флотилия перевозила на своих пароходах. Ежегодно флотилия более 200 тысяч пудов груза на несколько миллионов перевозила в Термез и Керки<sup>51</sup>. В результате эти города были соединены с городом Чарджоу, который был главной железнодорожной станцией средней Азии, обеспечивающее поступление русского капитала<sup>52</sup>. Это в свою очередь создавала возможность развитию торговых и транзитных отношений на территориях вдоль Амударьи, Керки и Термезе. Кроме это флотилия служила в обмене грузов и товаров между Бухарой, Хивой и Афганистаном.

Амударьинская флотилия с началом 1904 года частично перевозила частные и торгового значения грузы. Стоимость груза, перевезённого флотилией между Термезом и Чарджоу в 1908 году, составила 443 тысяч рублей<sup>53</sup>. Общий грузооборот в Амударье в 1907 году составил 3,3 млн. пудов, из которых 850 тысяч пудов груза перевозились непосредственно пароходами Амударьинской флотилией<sup>54</sup>. Отсюда можно сделать вывод, что частные грузы, перевозимые флотилией в грузообороте Амударьи, составлял 25 процентов.

В результате проникновения русского капитала на рынок региона усилилась торговая деятельность, увеличился объём транзита и спрос на него, что способствовало повышению потребности в организации быстроходных рейсов и личных коммерческих судов. Одним из первых таких было акционерное общество «Хива», которое было создано вновь, для перевозки грузов и людей по Аральскому морю и Амударье в 1909 году<sup>55</sup>. А в 1911 году было организовано ещё одно частное транспортное общество «Оксус». Также транспортным обществом «Оксус» пущен в строй скоростной рейс от Чарджоу до Керки, осуществлены обычные рейсы Петро-Александровск – Термез<sup>56</sup>.

<sup>51</sup> Логофет Д.Н. Бухарское ханство под русским протекторатом ... – С. 221.

<sup>52</sup> Тухтаматов Т.Г. Русско-бухарские отношения в конце XIX - начале XX в. Победа Бухарской народной революции. – Ташкент: Фан, 1966. – С. 59-60.

<sup>53</sup> Очилдиев Ф. Сурхон воҳаси бекликларидаги ижтимоий-сиёсий ва иқтисодий ўзгаришлар (XIX асрнинг иккинчи ярми – XX аср бошлари). – Т.: ABU MATBUOT-KONSALT, 2008. – Б. 147.

<sup>54</sup> Михайлов А. Каючный промысел на Амударье ... № 220.

<sup>55</sup> НА Уз, Ф. И-1, Оп. 12, Д. 1630, Л. 17.

<sup>56</sup> Там же, Л. 5.

Несомненно, организация структуры Амударьинской флотилии способствовала развитию судостроения в регионе, а также организации навигации и транзитных работ на реке на современном уровне. Они же в свою очередь внесли свою лепту в развитие внутренних, внешних торговых и транзитных отношений среди государств Центральной Азии.

Третий параграф данной главы озаглавлен «*Торговые и транзитные отношения государств региона вдоль водного пути Амударьи*», где приводятся сведения о торговых отношениях государств региона вдоль Амударьи – Бухары, Хивы, Афганистана и их торгово-транзитных отношениях с Российской империей через Туркестан.

Горные дороги, проходящие через Зарафшанские и Гиссарские горы, которые связывают Восточную и Западную Бухару, а также трудности на дорогах из Бухары в Хиву, ведущие через безводную пустыню и степь повысила потребность в использовании естественного водного пути Амударьи. К концу XIX - началу XX века 85 процентов населения Бухарского эмирата было занято сельским хозяйством<sup>57</sup>, что в свою очередь обеспечивало преобладание сельскохозяйственной продукции в области торговых и транзитных отношений. По приблизительным подсчётам, в Бухарском эмирате по низовьям и верховьям Амударьи было отправлено в общей сложности 1 440 000 пудов грузов и товаров. По верхнему течению Амударьи из Чарджоу в дальние края Бухары пароходами Амударьинской флотилии в год приблизительно отправлено 300-400 тысяч пудов грузовых товаров<sup>58</sup>. Если вышеприведённые цифры подсчитать вместе, то грузооборот Бухары по Амударье в год составлял не менее 1 840 000 пудов в год.

В торговых отношениях с Афганистаном Амударья тоже была удобным и недорогим водным путём для грузов, а отправленные из Афганистана до Термеза доставлялись на лодках, и часть грузов здесь по Амударье отправлялась на запад эмиратства<sup>59</sup>.

Торговля между Бухарой и Хивой осуществлялась через водный путь между Чарджоу и Кунградом<sup>60</sup>. Есть сведения о том, что хивинцы торговые отношения между Ургенчем и Чарджоу, где грузы перевозились на парусных с плоским дном судах и лодках, грузооборот которых составлял 2,5-3 млн пудов в год<sup>61</sup>. В 1914 году в Хорезмском оазисе 58 процентов груза перевозили по Амударье, из которых 55 процентов на лодках, 3 процента на пароходах<sup>62</sup>.

В начале XX века общий объём грузов и грузооборота по Амударье отправлялись водным путём в Бухару, Афганистан и Хиву, из Амударьинского отдела в Чарджоу и по обратному пути из Чарджоу отправлялись в Бухару, Афганистан, Хиву и отделение Амударьи, при котором общий объём

<sup>57</sup> Холиқова Р. Россия-Бухоро: тарих чоррахасида (XIX аср иккинчи ярми – XX аср бошлари). – Тошкент: O'qituvchi, 2005. – Б. 84-85.

<sup>58</sup> НА Уз, Ф. И-1396, Оп. 2, Д. 515-2, Л. 78.

<sup>59</sup> Кобулов Э. Сурхон воҳаси хўжалиги ... – Б. 329-330.

<sup>60</sup> Вамбери А. Путешествие по Средней Азии / Пер. с нем. З.Д. Голубевой ... – С. 116.

<sup>61</sup> Holdsworth M. Turkestan in the nineteenth century. A Brief History of the khanates of Bukhara, Kokand and Khiva. – Oxford, 1959. – P. 24.

<sup>62</sup> Досумов Я.М. Очерки истории Кара-калпакской АССР 1917-1927 ... – С. 33.

грузооборота увеличивался от года в год. В.В.Цинзерлинг отмечал, что в самых лучших годах передвижения в Амударье транзитный грузооборот составлял более 3-4 млн. пудов<sup>63</sup>.

К 1910 году в Амударье на расстоянии от Сарая до Аральского моря товар на 5 млн. пудов в 40 млн. рублей перевозились на лодках, судах, пароходах и плотах<sup>64</sup>. Эти цифры в основном приведены из счётов товаров, перевезённых транспортными учреждениями.

Таким образом, в начале XIX-XX веков по Амударьинскому водному пути между Бухарой, Хивой, Афганистаном непрерывно осуществлялись торговые и транзитные отношения. Активные действия в торговых и транзитных отношениях по Амударье непосредственно повлияли на развитие экономики стран Центральной Азии, что привело на выход товаров даже на мировые рынки.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

На основе изучения темы «Роль Амударьи в центрально азиатских коммуникациях и торгово-транзитной системе (начало XIX-XX вв.)» представлены следующие **выводы**:

1. Амударья, являясь главной водной артерией региона, с давних пор была объединяющим фактором народов. Обе стороны реки, то есть культура народов, проживающих на северном и южном берегу, отличались образом жизни, материальной культурой, хозяйственной деятельностью и менталитетом.

2. В XIX - в начале XX века Амударьинские переправы были не только средством соединения магистральных дорог, но и считались остановкой и портами для водного сообщения. Поселения и города, построенные вблизи переправ, были центрами, контролировавшими переправами и водные пути.

3. Основной целью изучения водных путей Российской империи расширение торговых отношений с Восточными государствами, выход к Индийскому океану через водные пути Центральной Азии, овладение подземными и наземными богатствами в ханствах, в частности, установление хлопковой монополии. Вот и поэтому водные пути Амударьи глубоко исследовались русскими учёными.

4. Несмотря на то, что в Амударье воды было много, из-за быстрой изменчивости по водному пути могли плавать только плоскодонные и узкие суда и лодки, которые мало погружались в воду и оказывали сопротивление быстрому течению. В развитии судоходства большую роль сыграли города, деревни и переправы, которые служили центрами судостроения.

5. По Амударье плавало достаточное количество пароходов и лодок. В результате, в среднем в Амударье в области судоходства и судостроения были заняты несколько десятков тысяч человек. Отсюда ясно, что судоходство в регионе превратилось в одну из важных хозяйственных отраслей населения.

<sup>63</sup> Цинзерлинг В.В. Орошение на Аму-Дарье ... – С. 597.

<sup>64</sup> НА Уз, Ф. И-1, Оп. 12, Д. 1630, Л. 16 об.

6. В результате проникновения Российского капитала на рынок региона торговая деятельность стала развиваться, возникла необходимость быстрой и дешёвой доставки грузов больших объёмов по реке, что привело к увеличению количества местных судов и лодок. В такой ситуации пароходы флотилии и местные лодки не могли удовлетворить растущие потребности. Позже это способствовало изменению навигации, налаживанию рейсов коммерческих судов в Амударье.

7. Правительство Российской империи на водных путях Амударьи старались применять всё новые и новые методы перевозки грузов. На основе постоянного графика Амударьинской флотилии и перевозка частных грузов была поднята до уровня современных требований. Для перевозки грузов флотилия перешла на оплату по единому тарифу, созданы фактории для хранения различных товаров, построены склады, возведены пристани для погрузки и разгрузки грузов. Наряду с этим для технического осмотра транспортных средств и контроля за движением их в воде были построены специальные технические станции.

8. В результате преобразования Бухарско-Афганской границы в Российско-Афганскую границу, а также установления контроля Российской империей русских таможенных постов на переправах внешние торгово-транзитные связи, проводимые с Афганистаном, Ираном, Индией были подчинены интересам империи.

9. Созданная с военной целью Амударьинская флотилия сыграла важную роль в развитии транзитных и торговых отношений. Амударьинская флотилия считается удобным средством связи, военные гарнизоны, таможенно-пограничные пункты, грузы, перевозимые лодками, составлял 1/4 часть от общего грузооборота Амударьи.

10. В начале XIX-XX века регулярные торгово-транзитные отношения между Бухарой, Афганистаном, Хивой и отделением Амударьи способствовали экономическому сближению и связи стран Центральной Азии.

На основе обобщённых исторических информации в диссертации были разработаны следующие **предложения и рекомендации**:

1. В сотрудничестве с соседними научно - исследовательскими институтами и центрами Республики для подробного изучения водного пути, историй переправ были организованы научные исследования (проекты, экспедиции), намечено издание научных монографий на основе собранных материалов;

2. Организация переправ, водных путей, соединяющие внутренние и внешние торговые пути в начале XIX-XX века, создание памятников, населённых пунктов, историко-географических карт и внесение их в учебную литературу, в котором будут освещены содержание соответствующего периода;

3. Обогащение центрального, областного краеведческого музея экспонатами, раскрывающие историю водного пути, обогащение их материальными артефактами, материалами, относящиеся к речной гидрогеографии;

4. Организация новых туристических маршрутов, восстановление построение караванных, водных путей, ведущих к историческим памятникам, древним городам, подготовка специальных туристических карт, буклетов, информационных указателей, альбомов на разных языках с их описанием.

**SCIENTIFIC COUNCIL AWARDING  
SCIENTIFIC DEGREES PhD.03/30.12.2019. Tar.78.02  
AT TERMIZ STATE UNIVERSITY**

---

**TERMEZ STATE UNIVERSITY**

**ALLAMURATOV SHUKHRAT ASHUROVICH**

**THE ROLE OF THE AMU DARYA IN THE TRADE-TRANSIT SYSTEM  
AND COMMUNICATIONS OF CENTRAL ASIA (XIX - EARLY XX  
CENTURIES) (XIX - early XX centuries)**

**07.00.01 – History of Uzbekistan**

**ABSTRACT  
of dissertation of the doctor of philosophy (PhD) on HISTORICAL SCIENCES**

**Termez – 2022**

The topic of the dissertation of the Doctor of Philosophy (PhD) on historical sciences was of Uzbekistan for № B2022.2.PhD/Tar.795.

Doctoral dissertation has been prepared in the Termez State University.

The abstract of dissertation is posted in three languages (Uzbek, Russian, English (resume)) on the website of Scientific Council ([www.tersu.uz](http://www.tersu.uz)) and Informational-educational portal «ZiyoNET» ([www.ziyo.net](http://www.ziyo.net)).

**Scientific supervisor:** **Kabulov Eshbolta Atamuratovich**  
Doctor of historical sciences, professor

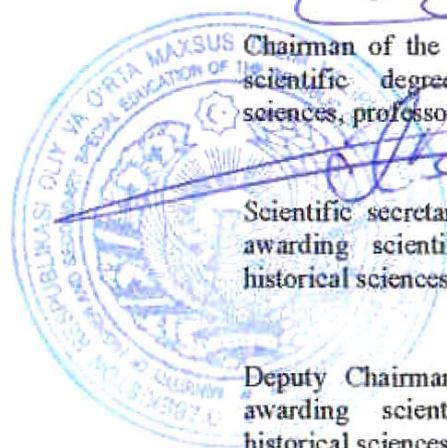
**Official opponents:** **Khalikova Rakhbar Ergashevna**  
Doctor of historical sciences, professor  
**Mavlanov Uktam Makhmasabirovich**  
Doctor of historical sciences, professor

**Leading organization** **Karshi engineering economic institute**

The defense of the dissertation will be held on “8.12” 11 2022 at 16<sup>00</sup> at the meeting of the Scientific Council number PhD.03/30.12.2019.Tar.78.02 on award of scientific degrees of Doctor of Philosophy (PhD) at Termez State University. (Address: Termez city, Barkamol avlod street, house number 43). Tel.: (99876) 221-74-55, fax: (376) 221-71-17, e-mail: [termizdu@umail.uz](mailto:termizdu@umail.uz) Termez State University.

The doctoral dissertation (PhD) can be reviewed in the Information Resource Center of Termez State University (registered under No. 85). (Address: 190111, Termez city, TerSU, Barkamol avlod street, house number 43). Tel.: (99876) 224-15-82, fax: (376) 221-74-55, 221-71-17 e-mail: [termizdu@umail.uz](mailto:termizdu@umail.uz).

The abstract of the dissertation was disturbed on “10” 11 2022. (registry of the distribution protocol No. 13 dated “10” 11 2022).

  
**S.N. Tursunov**  
Chairman of the scientific council awarding scientific degrees, doctor of historical sciences, professor

**X.E. Xolmuminov**  
Scientific secretary of the scientific council awarding scientific degrees, candidate of historical sciences, associate professor

**T.R. Pardayev**  
Deputy Chairman of the scientific council awarding scientific degrees, doctor of historical sciences, associate professor

## **INTRODUCTION (Abstract of dissertation of the doctor of philosophy (PhD))**

**The aim of the research** is to reveal the role of the Amu Darya River waterways and crossings in the Central Asian communications, trade and transit relations in the XIX - early XX centuries.

**The object of the research** is to cover the issues of waterways, crossings of the Amu Darya River, as well as the history of water transport in it, the coverage of communications, trade and transit relations in Central Asia in the XIX - early XX centuries.

**The subject of the research** is the study of the significance of communications, socio-economic processes and trade and transit ties in the Amu Darya River region in the XIX - early XX centuries.

**Research methods.** In the process of research, such methods as objectivity, periodicity, territorial-geographical, methods of comparative analysis, statistical, scientific sequence were used.

**The scientific novelty of the research** consists of the followings:

it was revealed that in the Amu Darya, there were more than 70 crossings (together with Pyanj River) of economic and political significance, it was proved that these crossings have long been considered a means of uniting peoples as a bridge that connects the land in the region and waterways in the crossed territories;

at the beginning of the 19th-20th centuries, the situation of local and Russian shipping in the Amu Darya, navigation of water vehicles, changes in cargo transit were revealed on the basis of written and archival sources, it was revealed that ships and boats are a means of use for military-strategic purposes, and also how little expendable funds in the delivery of goods to places, transit relations;

it was revealed that initially, for military-strategic purposes, the Amu Darya flotilla was transformed into an important transit and communication network connecting settlements, military garrisons, customs points of the border of the Bukhara Emirate, the Khiva Khanate and the Amu Darya division located along the river;

It has been proved that not only the exchange of products by the peoples living along the river was carried out through the Amu Darya, but also active trade and transit relations with the state of waterways and nearby trade routes were realized.

**Implementation of the research results.** Based on the developed scientific conclusions and proposals on the topic:

information on the history of the development of communication in the region, trade and transit links through waterways, crossings, local and Russian shipping companies are introduced into the content of both teaching aids and programs of the subject "History of Surkhandarya" of the educational direction of the bachelor's degree in history of Termez State University, Termez State Pedagogical Institute and Denau Institute of Entrepreneurship and Pedagogy (Reference No. 89-01-373 of the Ministry of Higher and Secondary Specialized Education of the Republic of Uzbekistan dated May 18, 2022). The results obtained served to enrich the new data of the curriculum and manual of the selective subject with new information;

information that the Amu Darya has long been a means and a unifying bridge, land and waterways in the areas of intersection, control of the crossing of the river and cities built near them were used in the wide promotion of the materials of the river port in the social networks of the transport department of the Surkhandarya region (Reference No. 2 /2419-3372 of the Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan dated April 26, 2022). The results of the study served to increase the knowledge of employees of the transport industry, enrich the data on the formation of the Amu Darya waterways and vehicles floating in it;

scientific and historical information about the Amu Darya waterway, the state of its crossings, local and Russian commercial (trade) shipping procedures, navigation of steamships, as well as changes in cargo transits, were used in the formation of the scenario "Presentation" of the TV channel "History of Uzbekistan" (Reference No. 02- 31-772 of the national television and radio company of Uzbekistan dated April 25, 2022). The information provided served in the preparation of a TV series on the History of Uzbekistan TV channel about waterways in the Amu Darya and the region.

**The structure and scope of the dissertation.** The dissertation consists of an introduction, three chapters, a conclusion and recommendations, a list of references and applications. The total volume of the dissertation is 140 pages.

**ЭЪЛОН ҚИЛИНГАН ИШЛАР РЎЙХАТИ**  
**СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ**  
**LIST OF PUBLISHED WORKS**

**I бўлим (I часть; I part)**

1. Алламуратов Ш.А. XIX аср охири – XX аср бошларида Бухоро амирлиги иқтисодий ҳаётида Амударё флотилиясининг ўрни // Ўтмишга назар журнали. 21(2)-сон. – Тошкент, 2019. – Б. 65-71. (07.00.00 № 41)
2. Алламуратов Ш.А. Марказий Осиё маданий-диний алоқаларида Амударё сув йўлининг ўрни // Ўтмишга назар журнали. 24(2)-сон. – Тошкент, 2019. – Б. 23-29. (07.00.00 № 41)
3. Алламуратов Ш.А. Амударё бўйлаб кемасозликнинг ривожланиши ва унинг сув йўлларидаги ахамияти // Ўзбекистон Миллий университети хабарлари. 1/6/1-сон. – Тошкент, 2020. – Б. 10-16. (07.00.00 № 22)
4. Allamurarov Sh.A. The role of the Amudarya waterway and the Surkhan oasis crossings in trade relations of the Emirate of Bukhara // Zamonaviy fan, ta'lim va tarbiyaning dolzarb muammolari (Elektron ilmiy to'plam). October, 2020-V. – Урганч, 2020. – Б. 241-251. (07.00.00 № 28)
5. Алламуратов Ш.А. Бухоро амирлигининг Амударё сув йўли ва кечувлари орқали савдо муносабатлари // Ўтмишга назар журнали. 4(4)-сон. – Тошкент, 2021. – Б. 21-27. (07.00.00 № 41)
6. Алламуратов Ш.А. История Амударьинского судостроения. // Бюллетень науки и практики. 2020. Т. 6. №10. С. 422-429. URL: <https://doi.org/10.33619/2414-2948/59/38> (№17. Open Academic Journals Index (ОАЖИ) - 0,350.)
7. Allamurarov Sh.A. Craft and trade relations in eastern beks of the Bukhara Emirate // ACADEMICIA: An International Multidisciplinary Research Journal. – 2021. – Т. 11. – №. 2. – PP. 1392-1396. URL: <https://www.indianjournals.com/ijor.aspx?target=ijor:aca&volume=11&issue=2&article=226> (№ 23. Scientific Journal Impact Factor (SJIF Impact Factor 2021: 7.492)).
8. Қобулов Э.А., Алламуратов Ш.А. Вахш – Амударё гидроними сифатида // Актуальные проблемы общественно-гуманитарных и естественных наук в условиях глобализации и пандемии COVID-19. Материалы международной конференции. – Пенджикент (Таджикистан), 2020. – С. 583-588.
9. Алламуратов Ш.А. Характеристика переправы Амударьи, соединяющих торговые дороги // Общественные науки в современном мире: политология, социология, философия, история. сб. ст. по материалам LVII Международной научно-практической конференции. – № 4(48). – М.: Интернаука, 2022. – С. 23-27.
10. Алламуратов Ш.А. Амударё кечувлари савдо йўллари бoғловчи восита // “Бақтрия - Тохаристон Буюк Ипак йўлида” мавзусида Халқаро миқёсдаги илмий-амалий конференция материаллари. – Термиз, 2022. – Б. 141-143.

## II бўлим (II часть; II part)

11. Алламурастов Ш.А. Амударёнинг қадимги гидронимлари тарихи // “Ўзбекистонда моддий маданият ва этномаданий жараёнлар: замонавийлик ва анъаналар” мавзусидаги Республика илмий-амалий анжумани мақолалари тўплами. – Термиз, 2011. – Б. 28-30.
12. Алламурастов Ш.А. Амударё: шаклланиш босқичлари ва табиий оқими йўналишлари // “Ўзбекистонда ижтимоий-иқтисодий ва этномаданий ҳаёт: тарих ва таҳлил” мавзусидаги Республика илмий анжумани мақолалар тўплами. – Термиз, 2014. – Б. 273-276.
13. Алламурастов Ш.А. Амударё оқими йўналиши ва Ўзбой муаммоси // “Ўзбекистонда ижтимоий-иқтисодий ва этномаданий ҳаёт: тарих ва таҳлил” мавзусидаги Республика илмий анжумани мақолалар тўплами. – Термиз, 2014. – Б. 276-280.
14. Алламурастов Ш.А. Бухоро амирлиги савдо муносабатларини Амударё сув йўли орқали ёритишда архив ҳужжатларининг ўрни // Мустақил юрт архивлари: муаммо ва ечимлар. Республика илмий анжумани мақолалар тўплами. – Тошкент, 2020. – Б. 94-101.
15. Алламурастов Ш.А. Амударё бўйлаб Бухоро амирлиги қишлоқ хўжалик маҳсулотларининг ташилиши // “Бухоро тарихи масалалари” (энг қадимги замонлардан ҳозирги давргача). Республика илмий-амалий (онлайн) конференцияси материаллари. – Бухоро, 2021. – Б. 72-76.
16. Алламурастов Ш.А. Паттакесар – Амударёнинг муҳим кечуви сифатида // Тарихий манбашунослик, тарихнавислик, тарих тадқиқотлари методлари ва методологиясининг долзарб масалалари. Республика XIII илмий-амалий конференцияси материаллари. – Тошкент, 2021. – Б. 514-518.







