

**TERMIZ DAVLAT UNIVERSITETI**  
**HUZURIDAGI ILMIY DARAJALAR BERUVCHI**  
**PhD.03/30.12.2019.Tar.78.02 RAQAMLI ILMIY KENGASH**

---

**TERMIZ DAVLAT UNIVERSITETI**

**DJURAYEVA ULMAS CHORIYEVNA**

**TERMIZ DARYO PORTI TARIXI**

**07.00.01 – O‘zbekiston tarixi**

**Tarix fanlari bo‘yicha falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi**  
**AVTOREFERATI**

**Termiz – 2023**

**Falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi avtoreferati mundarijasi**

**Оглавление автореферата доктора философии (PhD)**

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

**Djurayeva Ulmas Choriyevna**  
**Termiz daryo porti tarixi.....5**

**Джураева Улмас Чориевна**  
**История Термезского речного порта .....23**

**Djurayeva Ulmas Choriyevna**  
**History of Termez river port.....45**

**Эълон қилинган ишлар рўйхати**  
**Список опубликованных работ**  
**List of published works .....48**

**TERMIZ DAVLAT UNIVERSITETI**  
**HUZURIDAGI ILMIY DARAJALAR BERUVCHI**  
**PhD.03/30.12.2019.Tar.78.02 RAQAMLI ILMIY KENGASH**

---

**TERMIZ DAVLAT UNIVERSITETI**

**DJURAYEVA ULMAS CHORIYEVNA**

**TERMIZ DARYO PORTI TARIXI**

**07.00.01 – O‘zbekiston tarixi**

**Tarix fanlari bo‘yicha falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi**  
**AVTOREFERATI**

**Termiz – 2023**

**Falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi mavzusi O'zbekiston Respublikasi Oliy Attestatsiya Komissiyasida B2021.2.PhD/Tar904 raqami bilan ro'yxatga olingan.**

Dissertatsiya Termiz davlat universitetida bajarilgan.  
Dissertatsiya avtoreferati uch tilda (o'zbek, rus va ingliz (rezyume)) Ilmiy kengash veb-sahifasida ([www.tersu.uz](http://www.tersu.uz)) hamda «ZiyoNET» axborot-ta'lim portal ([www.ziynet.uz](http://www.ziynet.uz)) manzillariga joylashtirilgan.

**Ilmiy rahbar:**

**Qobulov Eshbolta Otamurodovich**  
tarix fanlari doktori, professor.

**Rasmiy opponentlar:**

**Xalikova Raxbar Ergashevna**  
tarix fanlari doktori, professor.

**Jumaniyozov Fazliddin Bobojonovich**  
tarix fanlari bo'yicha falsafa doktori  
(PhD), dostent.

**Yetakchi tashkilot:**

**Buxoro davlat universiteti**

Dissertatsiya himoyasi Termiz davlat universiteti huzuridagi tarix fanlari bo'yicha falsafa doktori (PhD) ilmiy darajasini beruvchi PhD.03/30.12.2019. Tar.78.02 raqamli Ilmiy kengashning 2023 yil 13.12 kuni soat 10:00 dagi majlisida bo'lib o'tadi. (Manzil: Termiz shahri, Barkamol avlod ko'chasi, 43-uy. TerDU, 2-bino 4-qavat, Majlislar zali). Tel.:(99876) 223-13-11; e-mail: [termizdu@umail.uz](mailto:termizdu@umail.uz)

Dissertatsiya bilan Termiz davlat universiteti Axborot-resurs markazida tanishish mumkin (233 raqam bilan ro'yxatga olingan) (Manzil: Termiz shahri, Barkamol avlod ko'chasi, 43-uy).Tel/faks: 03762217690

Dissertatsiya avtoreferati 2023 yil «15» 12 kuni tarqatildi.  
(2023 yil «15» 12 dagi 233 raqamli reyestr bayonnomasi bilan).



**S.N.Tursunov**

Ilmiy darajalar beruvchi ilmiy kengash  
raisi, t.f., professor.

**H. E. Xolmo'minov**

Ilmiy darajalar beruvchi ilmiy kengash  
kotibi, t.f.d., (DsC) dotsent

**T.R.Pardayev**

Ilmiy darajalar beruvchi ilmiy kengash  
huzuridagi ilmiy sekretar rasi, t.f.d., (DsC) dotsent

## KIRISH (Falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi annotatsiyasi)

**Dissertatsiya mavzusining dolzarbligi va zaruriyati.** Jahonda yuz berayotgan globallashuv davrida mintaqalar va mamlakatlarning integratsiyalashuv jarayonini transport-kommunikatsiya tarmoqlari, savdo va tranzit aloqalarisiz tasavvur qilib bo'lmaydi. Ayniqsa, bugungi kunda suv yo'lining roli ortib, xalqaro savdoning rivojlanishida muhim ahamiyat kasb etmoqda. Shuni hisobga olib, yuksak taraqqiy etgan davlatlar tomonidan daryo, dengiz va okeanlar orqali o'tuvchi savdo yo'llari infratuzilmasini modernizatsiya qilish, yangi kemalar va portlarni qurish, ishlab turgan dengiz obyektlarini zamonaviylashtirishga juda katta mablag'lar ajratilmoqda. Bularning barchasi daryo va dengiz tranzit yo'llari rolining nechog'lik darajada ortib borayotganligidan dalolat beradi.

Dunyoni AQSh, Buyuk Britaniya, Fransiya, Niderlandiya, Italiya, Rossiya, Xitoy, Yaponiya singari rivojlangan mamlakatlarning yetakchi ilmiy tadqiqot institutlari tomonidan daryo portlari kommunikatsiyalari va ular bilan bog'liq savdo-tranzit aloqalari tarixini o'rganish bo'yicha yirik ilmiy tadqiqot ishlari olib borilmoqda. Xususan, O'rta Osiyoda mintaqaviy va xalqaro kommunikatsiya tarmoqlariga xizmat qiluvchi daryo portlaridan foydalanish bo'yicha huquqiy asoslarni takomillashtirish, daryo portlari orqali yuk tashuvini amalga oshirish jarayonida uning ekologiya hamda atrof-muhitga salbiy ta'sirini kamaytirishga qaratilgan ishlar amalga oshirilmoqda.

Yangi O'zbekistonda amalga oshirilayotgan islohotlar Termiz daryo portining mamlakatimizning savdo-tranzit munosabatlaridagi roli juda katta ekanligini ko'rsatmoqda. Zero, Buyuk ipak yo'li ustida joylashgan Markaziy Osiyo ming yillar davomida muhim jarayonlar markazida bo'lib kelgan. Bizning mintaqamiz Yevropa, Yaqin Sharq, Janubiy va Sharqiy Osiyoni bog'laydigan o'ziga xos ko'priklar bo'lib xizmat qilgan<sup>1</sup>. Shu jihatdan olib qaralganda XIX — XXI asr boshlarida Termiz daryo portidagi kemasozlik, suv transporti vositalarining navigatsiyasi, logistika-servis xizmatlari, ichki va tashqi savdo-tranzit aloqalarini o'rganish mintaqa tarixidagi dolzarb muammolardan biri bo'lib qolmoqda.

O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2016-yil 2-dekabrda PF-4861-son «O'zbekiston Respublikasining turizm sohasini jadal rivojlantirishni ta'minlash chora-tadbirlari to'g'risida»gi, 2019-yil 1-fevraldagi PF-5647-son «Transport sohasida davlat boshqaruvi tizimini tubdan takomillashtirish chora-tadbirlari to'g'risida»gi, 2022-yil 28-yanvardagi PF-60-son «2022-2026-yillarga mo'ljallangan Yangi O'zbekistonning taraqqiyot strategiyasi to'g'risida»gi Farmonlari, shuningdek, 2019-yil 1-fevraldagi PQ-4143-son «O'zbekiston Respublikasi Transport vazirligi faoliyatini tashkil etish to'g'risida» qarori hamda sohaga doir boshqa me'yoriy-huquqiy hujjatlarda belgilangan vazifalarni amalga oshirishda mazkur dissertatsiya tadqiqoti muayyan darajada xizmat qiladi.

**Tadqiqotning respublika fan va texnologiyalar rivojlanishining ustuvor yo'nalishlariga bog'liqligi.** Dissertatsiya respublika fan va texnologiyalar rivojlanishining I. «Axborotlashgan jamiyat va demokratik davlatni ijtimoiy, huquqiy,

---

<sup>1</sup> Mirziyoyev Sh.M. Yangi O'zbekiston strategiyasi. – Toshkent: O'zbekiston, 2021. – B. 38

iqtisodiy innovatsion g'oyalar tizimini shakllantirish va ularni amalga oshirish yo'llari» ustuvor yo'nalishi doirasida bajarilgan.

**Muammoning o'rganilganlik darajasi.** Mavzuga oid adabiyotlarni to'rt guruhga bo'lib o'rganish mumkin:

**Birinchi guruhga** oid adabiyotlar Rossiya imperiyasi mustamlakachiligi davrlarida o'lkaga kelgan rus elchilari, sayyohlari hamda boshqaruv ma'muriyati, harbiy idoralarning amaldorlari tomonidan e'lon qilingan xotira esdaliklari, hisobot to'plamlar, risola asarlari, davriy nashrlardagi maqolalarni o'z ichiga oladi<sup>2</sup>. Ularda Termiz daryo porti, undagi kemachilik holati, daryo orqali olib borilgan savdo va tranzit aloqalariga oid ma'lumotlar qayd etilgan. Ammo ushbu davrda chop etilgan asarlarning aksariyati Rossiya imperiyasi mustamlakachilik manfaati nuqtai-nazari asosida yondashilib, Termiz daryo porti bilan bog'langan suv yo'llarining savdo munosabatlaridagi o'rniga xolisona baho berilmagan.

**Ikkinchi guruh** – sovet davriga oid adabiyotlar hisoblanadi. Sovet olimlaridan V.Romanenko, A.Andronov va V.V.Sinzerlinglarning maqola, asarlarida Amudaryo suv yo'li, Termiz daryo porti, undagi suv transport vositalarining savdo munosabatlaridagi o'rni hamda daryoning irrigatsion imkoniyatlariga doir masalalar bayon etilgan<sup>3</sup>. XX asrning ikkinchi yarmida V.Ya.Nelyubin, M.Yu.Yuldashev, B.I.Karlov, V.A.Pevzner, P.P.Slepenkov, A.T.Abramsev, A.A.Grachev, N.G.Morozov, B.P.Suvorovlar tomonidan yozilgan asarlarda qisman bo'lsa-da Amudaryo suv yo'li, undagi pristanlar orqali amalga oshirilgan aloqalar hamda Termiz daryo bandargohiga oid ma'lumotlarni uchratish mumkin<sup>4</sup>. Sovet hukmronligi yillarida yaratilgan asarlarda kommunistik mafkura ta'siri kuchli ekanligi sezilib turadi.

---

<sup>2</sup> Капитан Быков. Очерк переправ через реку Амударья (рекогносцировка 3- Западно-Сибирского Линейного батальона Штабс-капитана Быкова). – Ташкент, 1879; Капитан Быков. Очерк долины Амударья // Сб. геог., топог. и стат. мат. по Азии. Вып. IX. – СПб., 1884; Грулев М.В. Аму-Дарья (Очерк среднего течения). –Ташкент: ШТВО, 1900; Ўша муаллиф. Некоторые географико – статистические данные, относящиеся к участкам Аму-Дарья 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 Амударье // Туркестанские ведомости. – 1906. № 106; Логофет Д.Н. Хлебная торговля и запасы Восточной Бухары // Туркестанский сборник. Том 417. – Ташкент, 1907; Логофет Д.Н. Русско-афганская торговля // Туркестанские ведомости. – 1908. № 203; Логофет Д.Н. Страна безправия. Бухарское ханство и его современное состояние. – СПб.: В.Березовский, 1909; Логофет Д.Н. На границах Средней Азии. Путевые очерки в 3 книгах. Книга 2. Русско-афганская граница. – СПб.: В.Березовский, 1909; Логофет Д.Н. На границах Средней Азии. Путевые очерки в 3 книгах. Книга 3. Бухарско-афганская граница. – СПб.: В.Березовский, 1909; Логофет Д.Н. Бухарское ханство под русским протекторатом. Том I, II. – СПб.: В.Березовский, 1911; Логофет Д.Н. В забытой стране. Путевые очерки по Средней Азии. – М.: 1912; Третеский В. Аму-Дарья и ея флотилия. – Чарджуй, тип. Х.М.Баранова, 1906; 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; Ананьев А.Г. Шерабадская долина. – СПб., 1914.

<sup>3</sup> Романенко В. К вопросу о рационализации судоходства на река Аму-дарье // // Народное хозяйство Средней Азии. – Ташкент: Госиздат, 1926. № 8-9. – С. 98-107; Андронов А. Каючный транспорт в Средней Азии // Народное хозяйство Средней Азии. – Ташкент: Госиздат, 1926. № 8-9. – С. 108-112; Цинзерлинг В.В. Орошение на Аму-Дарье. – М.: Упр. вод. хоз. Средней Азии, 1927.

<sup>4</sup> Нелюбин В.Я. Из опыта работы судоводителей Аму-Дарья. – М.: Морской транспорт, 1958; Нелюбин В.Я. Аму-Дарья. – М.: Морской транспорт, 1963; Юлдашев М.Ю. К истории Аральской флотилии // Общественные науки в Узбекистане. – 1961. № 12; Карлов Б.И., Певзнер В.А., Слепенков П.П. Учебник судоводителя-любителя

**Uchinchi guruh** adabiyotlariga mustaqillik yillarida yaratilgan ilmiy asarlar va tadqiqotlarni kiritish mumkin. O‘rta Osiyo kommunikatsiyasi tizimida Amudaryo va Termiz daryo bandargohining o‘rni masalasi E.V.Rtveladze, O‘.M.Mavlonov, T.T.Safarov, S.A.Sulaymonov, Y.A.Karimov, F.B.Jumaniyozov, Sh.Allamuratovlarning dissertatsion tadqiqotlari, monografiyalari va bir qator maqolalarida o‘z aksini topgan<sup>5</sup>. Shuningdek, S.N.Tursunov, E.A.Qobulov, F.B.Ochildiyev, N.N.Tursunov, X.J.Xidirovlarning tadqiqot ishlarida ushbu mavzu uchun kerakli ma’lumotlar keltirib o‘tilgan<sup>6</sup>.

**To‘rtinchi guruh** – chet el adabiyotlaridir. Xoldsvort, S.Beker, A.D.Vasilyev, Yu.Shodipur, N.M.Nazarshoyev, N.N.Kazakovlarning tadqiqotlarida mavzuga doir ma’lumotlar mavjud<sup>7</sup>.

---

(управление маломерными судами). – М.: DOSAAФ, 1976; Абрамцев А.Т., Грачев А.А., Морозов Н.Г., Суворов Б.П. Магистраль дружбы. Из истории. Среднеазиатского пароходства. Ашхабад: Ёлым, 1983.

<sup>5</sup> Ртвеладзе Э.В. Древний Термез в системе Амударьинских переправ // *Общественные науки в Узбекистане*. – 2002. № 2; Ртвеладзе Э.В. Переправы и дороги Бактрии // *Мозийдан садо*. – 2003. № 3,4; Ртвеладзе Э.В. Великий индийский путь: из истории важнейших торговых дорог Евразии. – СПб.: Нестор-История, 2012; Mavlonov O‘., Mahkamova D. Madaniy aloqalar va savdo yo‘llari. – Toshkent: Akademiya, 2004; Mavlonov O‘.M. Markaziy Osiyoning qadimgi yo‘llari: shakllanishi va rivojlanish bosqichlari. – Toshkent: Akademiya, 2008; Mavlonov O‘.M. O‘rta Osiyoning aloqa va savdo yo‘llari: shakllanishi va rivojlanish bosqichlari. Tarix fanlari doktori dissertatsiyasi. – Toshkent, 2009; Mavlonov O‘.M., Karimov Y.A. Amudaryo suv yo‘lining Markaziy Osiyo kommunikatsiya tizimida tutgan o‘rni // *Xorazm Ma’mun 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); Safarov T.T. XIX asrning ikkinchi yarmi – XX asr boshlarida O‘rta Osiyo savdo yo‘llari. Tarix fanlari nomzodi dissertatsiyasi. – Toshkent: 2009; Safarov T.T. Amudaryoda kemachilik va yuk tashish // *Jamiyat va boshqaruv*. – 2008. №2; Сулайманов С.А. История Аральской и Амударьинской флотилий (1847-1920 гг.). Диссертация кандидата исторических наук. – Нукус, 2010; Sulaymanov S.A. Orol va Amudaryo flotiliyasi tarixi (1847-1920). Tarix fanlari nomzodi dissertatsiyasi Avtoreferati. – Nukus: O‘zFA QB, 2010; Сулайманов С.А. Из истории Амударьинской флотилии // *Материалы международной конференции «Устойчивое развитие южного Приаралья»*. – Нукус: Изд.«Илим» ККО АН РУ, 2011; Sulaymanov S.A. Amudaryo flotiliyasining tashkil topishi va faoliyati // “O‘zbekistonda ijtimoiy-iqtisodiy va etnomadaniy hayot: tarix va tahlil” mavzusidagi Respublika ilmiy anjumani maqolalar to‘plami. – Termiz, 2014; Sulaymanov S.A. Orol dengizi va Amudaryo suv yo‘llari tarixi (XIX asrning 70-yillari — XX asrning 80-yillarining birinchi yarmi). Tarix fanlari doktori (DSc) dissertatsiyasi avtoreferati. – Nukus, 2023; Алламуратов Ш.А. Сурхон воҳасининг Амударё сув йўли ва кечувлари орқали ташқи савдо муносабатлари (XIX аср охири — XX аср бошлари) // “Сурхондарёда илм ва фан” журнали. №1 (01), 2020. – Термиз, 2021. – Б.52-59; Алламуратов Ш.А. Марказий Осиё коммуникацияси ва савдо транзит тизимида Амударёнинг ўрни (XIX-XX аср бошлари). Тарих фан. бўй. фалс. докт. (PhD) ... дисс. – Термиз, 2022; Алламуратов Ш.А. Амударё сув йўли ва кечувлари тарихи (XIX-XX аср бошлари). Монография. – Тошкент: – “Innovatsiya-Ziyo”.

<sup>6</sup> Tursunov S., Qobilov E., Pardayev T. va boshq. Surxondaryo tarix ko‘zgasida. – Toshkent: Sharq, 2001; Tursunov S., Kichkilov H. Termiz yilnomasi. – Toshkent, Sharq, 2001; Tursunov S., Qobilov E., Murtazoyev B. va boshq. Surxondaryo tarixi. – Toshkent: Sharq, 2004; Qobulov E.A. Surxon vohasi xo‘jaligi. – Toshkent: Akademiya, 2012; Кобулов Э.А. Место долины Сурхан в торговых сношениях России с восточными странами // *Universum: Общественные науки: ЭНЖ*. – 2015. № 1-2 (12); Qobulov E.A. XVIII asrning ikkinchi yarmi va XX asr boshlarida Surxon vohasi xo‘jaligi. Tarix fanlari doktori (DSc) dissertatsiyasi. – Toshkent, 2019; Ochildiyev F.B. XIX-XX asr boshlarida Janubiy O‘zbekistonda ijtimoiy-iqtisodiy hayot (Surxon vohasi misolida): Tarix fanlari nomzodi dissertatsiyasi. – Toshkent, 2007; Ochildiyev F.B. Surxon vohasi beklklaridagi ijtimoiy-siyosiy va iqtisodiy o‘zgarishlar (XIX asrning ikkinchi yarmi – XX asr boshlari). – Toshkent: ABU MATBUOT-KONSALT, 2008; Ochildiyev F.B. The creation of the Amudarya Fleet // *Theoretical & Applied Science*. – 2019. Iss.10, Vol. 78. Xidirov X.J. O‘zbekistonda transport sohasi: natijalar va muammolar (XX asrda Surxon vohasi misolida). Tarix fanlari bo‘yicha falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi. – Termiz, 2021; Xidirov X.J. O‘zbekistonda transport sohasi: natijalar va muammolar (XX asrda Surxon vohasi misolida). – Toshkent: Tafakkur avlodi, 2021.

<sup>7</sup> 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; 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; Казаков Н. Н. Организация работы речного флота: учеб. Пособие. – Гомель: БелГУТ, 2012.

Mavzuning tarixshunosligiga doir adabiyotlar va materiallarning tahlili natijasi shuni ko'rsatadiki, Termiz daryo porti orqali savdo-tranzit aloqalari ma'lum bir davriy chegaralarda, kommunikatsiya aloqalari tarixi bilan bog'liq ravishda umumiy yoritilgan bo'lib, masala mohiyati yaxlit, atroflicha hamda o'zaro bog'liqlikda o'rganilmagan. Bu esa mazkur mavzuni dissertatsiya sifatida tadqiq qilishni taqozo etadi.

**Dissertatsiya mavzusining dissertatsiya bajarilgan oliy ta'lim muassasasi ilmiy-tadqiqot ishlari bilan bog'liqligi.** Dissertatsiya ishi Termiz davlat universiteti ilmiy-tadqiqot ishlari rejasiga muvofiq №ATD-1 «O'zbekiston davlatchiligi tarixi: munosabatlar va qarashlar» (2015-2021 yy.) mavzusidagi tadqiqot doirasida bajarilgan.

**Tadqiqotning maqsadi:** Termiz daryo porti tarixi va uning savdo-tranzit aloqalaridagi o'rnini ochib berishdan iborat.

**Tadqiqotning vazifalari:**

Termizning tabiiy-geografik o'rni va tarixiy tavsifini yoritib berish;

Termiz daryo portining Rossiya imperiyasi harbiy-strategik siyosatida tutgan o'rnini ochib berish;

Rossiya imperiyasi davrida Termiz daryo portining savdo-iqtisodiy aloqalardagi ahamiyatini o'rganish;

1918-1945 yillarda Termiz daryo portining faoliyatini tahlil etish;

Ikkinchi jahon urushidan keyingi yillarda Termiz daryo portining O'zbekiston iqtisodiy-siyosiy hayotidagi o'rnini aniqlash;

Mustaqillik yillarida Termiz daryo portining xalqaro savdo va tranzit aloqalarini yoritish.

**Tadqiqotning obyekti** sifatida Termiz daryo portining tarixini yoritish belgilangan.

**Tadqiqotning predmetini** Termiz daryo portining vujudga kelishi, faoliyati, uning mintaqa savdo-tranzit aloqalaridagi ishtirokini o'rganish tashkil etadi.

**Tadqiqotning usullari.** Tadqiqotni amalga oshirishda xolislik, davriy va hududiy-geografik, qiyosiy tahlil, statistik, ilmiy izchillik usullaridan foydalanilgan.

**Tadqiqotning ilmiy yangiligi** quyidagilardan iborat:

Rossiya mustamlakachilik imperiyasi siyosiy jihatdan Amudaryodan harbiy-strategik (tabiiy chegara, harbiy qism), transchegaraviy, bufer zona kabi maqsadlarda foydalangan bo'lsa, iqtisodiy jihatdan savdo, tovar-xom ashyo va qishloq xo'jaligi mahsulotlarini tashish uchun foydalanganligi asoslangan;

Termiz daryo portining mintaqadagi quruqlik hamda suv yo'llari o'zaro kesishgan O'zbekiston, Tojikiston, Turkmanistonning daryo bo'yi tumanlari hududlarni bog'lovchi bandargoh ekanligi hamda uning tijorat va o'zaro tovar ayirboshlashda tezkor, arzon suv yo'li bo'lganligi sababli Amudaryoning muhim tarkibiy strategik ahamiyatga ega qismi ekanligi dalillangan;

Rossiya imperiyasi uchun Termiz daryo porti orqali O'rta Osiyoga Afg'oniston, Hindistondan kirib kelayotgan ingliz tovarlarini to'xtatish orqali Buxoro amirligida asosiy savdo bozori yetakchisi bo'lganligi, shuningdek, Amudaryo rus to'qimachilik

sanoati uchun zarur xom ashyo hisoblangan paxta mahsulotini tashuvchi savdo yo'li ekanligi ko'rsatilgan;

Mustaqillikning dastlabki yillarida Termiz daryo portidagi yuk tashiydigan zamonaviy kemalar Rossiya, Turkiya, Koreya va Xitoydan olib keltirilgan bo'lsa, so'nggi o'n yillikda, barja, teploxod kabi suv transport vositalarining mahalliy ishlab chiqarilishi, ularni moddiy-texnik jihozlar bilan ta'minlash hamda mutaxassislar tayyorlash yo'lga qo'yilganligini ko'rsatish orqali xizmat sifati yaqqol oshganligi ko'rsatilgan.

**Tadqiqotning amaliy natijalari** quyidagilardan iborat:

Termiz daryo portining mintaqa kommunikatsiyasi, savdo-tranzit aloqalari bilan bog'liq tarixiy manbalar va arxiv hujjatlari bir tizimga solinib, umumlashtirilgan;

tadqiqot jarayonida qo'lga kiritilgan ma'lumotlar asosida tegishli xulosalar berilib, ulardan ilmiy tadqiqotlarda, o'quv jarayonida foydalanish bo'yicha taklif va tavsiyalar ishlab chiqilgan.

**Tadqiqot natijalarining ishonchliligi** ko'plab arxiv hujjatlari, tarixiy manbalar va ilmiy adabiyotlardan foydalanilganligi, shuningdek, dissertatsiya mavzusi bo'yicha asosiy natijalar Respublika va xalqaro ilmiy anjumanlarda keng muhokama qilinganligi, amaliy natijalarning esa vakolatli tashkilotlar tomonidan tasdiqlanganligi bilan izohlanadi.

**Tadqiqot natijalarining ilmiy va amaliy ahamiyati.** Tadqiqot natijalarining ilmiy ahamiyati mintaqa kommunikatsiyasi, savdo-tranzit aloqalari rivojida muhim o'rin tutgan Termiz daryo porti tarixiga oid oid ilmiy-nazariy bilimlarni yanada kengaytirib, olingan natijalar ijtimoiy-gumanitar fanlarni yangi ma'lumotlar bilan boyitishga xizmat qilishi bilan belgilanadi.

Tadqiqot natijalarining amaliy ahamiyati shundaki, undan oliy o'quv yurtlari talabalari uchun O'rta Osiyo diplomatik va savdo munosabatlari tarixi bo'yicha maxsus kurslar tashkil qilishda, O'zbekiston tarixining tegishli bo'limlari, darsliklar va o'quv qo'llanmalarni yozishda, turistik yo'nalishlar bilan bog'liq yordamchi qo'llanma – ma'lumotnomalarni tayyorlashda foydalanish mumkin.

**Tadqiqot natijalarining joriy qilinishi.** Rossiya mustamlakachilik imperiyasi siyosiy jihatdan Amudaryodan harbiy-strategik (tabiiy chegara, harbiy qism), transchegaraviy, bufer zona kabi maqsadlarda foydalangan bo'lsa, iqtisodiy jihatdan savdo, tovar-xom ashyo va qishloq xo'jaligi mahsulotlarini tashish uchun foydalanganligi asoslanganligi hamda Termiz daryo portining mintaqadagi quruqlik hamda suv yo'llari o'zaro kesishgan O'zbekiston, Tojikiston, Turkmanistonning daryo bo'yi tumanlari hududlarni bog'lovchi bandargoh ekanligi hamda uning tijorat va o'zaro tovar ayirboshlashda tezkor, arzon suv yo'li bo'lganligi sababli Amudaryoning muhim tarkibiy strategik ahamiyatga ega qismi ekanligi dalillanganligiga oid ma'lumotlardan foydalanilgan (O'zbekiston Milliy teleradiokompaniyasining 2023-yil 19-apreldagi №-02-29-590-son ma'lumotnomasi). Natijada O'zbekiston tarixi fani darsliklarida Amudaryo suv yo'li taraqqiyotida Termiz daryo portining o'rni va ahamiyati aniqlangan.

Rossiya imperiyasi uchun Termiz daryo porti orqali O'rta Osiyoga Afg'oniston, Hindistondan kirib kelayotgan ingliz tovarlarini to'xtatish orqali Buxoro amirligida

asosiy savdo bozori etakchisi bo'lganligi, shuningdek, Amudaryo rus to'qimachilik sanoati uchun zarur xom ashyo hisoblangan paxta mahsulotini tashuvchi savdo yo'li ekanligi hamda mustaqillik dastlabki yillarida Termiz daryo portidagi yuk tashiydigan zamonaviy kemalar Rossiya, Turkiya, Koreya va Xitoydan olib keltirilgan bo'lsa, so'nggi o'n yillikda, barja, teploxod kabi suv transport vositalarining mahalliy ishlab chiqarilishi, ularni moddiy-texnik jihozlar bilan ta'minlash hamda mutaxassislar tayyorlash yo'lga qo'yilganligini ko'rsatish orqali xizmat sifati yaqqol oshganligi ko'rsatilganligiga oid ma'lumotlardan Termiz daryo porti ochiq muzeyi ekspozitsiyasini boyitishda foydalanilgan (O'zbekiston Respublikasi Transport vazirligining 2023-yil 22-maydagi 2/3280-3076-son ma'lumotnomasi). Natijada ochiq muzey tomoshabinlarida Termiz daryo porti rivojlanish taraqqiyoti hamda daryo transportining Respublika o'rnini haqida tasavvur hosil qilingan.

**Tadqiqot natijalarining aprotatsiyasi.** Ushbu tadqiqot natijalari jami 8 ta ilmiy-amaliy konferensiyalarda, shu jumladan, 5 ta xalqaro va 3 ta respublika anjumanlarida muhokamadan o'tgan.

**Tadqiqot natijalarining e'lon qilinganligi.** Dissertatsiya mavzusi bo'yicha jami 13 ta ilmiy ish chop etilgan. Jumladan, O'zbekiston Respublikasi Oliy Attestatsiya komissiyasining doktorlik dissertatsiyalari asosiy ilmiy natijalarini chop etish tavsiya etilgan ilmiy nashrlarda 5 ta (ulardan 3 tasi respublika va 2 tasi chet el jurnallarida) maqola, xalqaro va respublika miqyosdagi ilmiy konferensiya va to'plamlarda 8 ta tezislar e'lon qilingan.

**Dissertatsiyaning umumiy hajmi.** Dissertatsiya kirish, uchta bob, xulosa, foydalanilgan manba va adabiyotlar ro'yxati hamda ilovadan iborat. Dissertatsiyaning umumiy hajmi 138 betni tashkil etadi.

## DISSERTATSIYANING ASOSIY MAZMUNI

**Kirish** qismida tadqiqot mavzusining dolzarbligi, muammoning o'rganilganlik darajasi, maqsad va vazifalari, tadqiqot obyekti, predmeti, tadqiqotning ilmiy yangiligi, tadqiqot natijalarining ishonchliligi asoslab berilgan. Shuningdek, tadqiqotning ilmiy va amaliy ahamiyati, aprotatsiyasi, natijalarning joriy qilinishi, tarkibiy tuzilishi va hajmi tavsiflangan.

Dissertatsiyaning birinchi bobi «*Termiz daryo portining tashkil topishi va uning strategik ahamiyati*» deb nomlanadi. Unda Termizning tabiiy-geografik o'rnini va tarixiy tavsifi hamda Termiz daryo portining Rossiya imperiyasi harbiy-strategik siyosatida tutgan o'rnini tahlil qilinadi.

Amudaryoning suv yo'li sifatidagi ahamiyatini yoritib berishdan avval, uning asosiy oqimi yo'nalishlari, unga quyiluvchi daryolar haqidagi tarixiy-geografik ma'lumotlarni tahlil qilish maqsadga muvofiqdir. Pomir tog'laridan boshlanuvchi Amudaryo O'rta Osiyodagi eng sersuv, yirik daryo bo'lib, uning uzunligi 1415 km.ni, agar eng yuqori oqimidagi Vaxondaryo boshlangan joydan hisoblansa 2620 km. tashkil etadi. Ma'lumki, bu daryoning yuqori oqimi Hindikushning shimoliy yonbag'irlaridagi muzliklardan boshlanib, bir necha daryolarning qo'shilishidan hosil bo'ladi.

Qadimda Amudaryodagi eng qulay daryo kechuvi Termiz yaqinidagi Payg‘ambar oroli orqali amalga oshirilgan. Payg‘ambar orol kechuvi Eski Termiz shahri xarobalaridan Amudaryo bo‘ylab 1,5 km quyida joylashgan. Bu yerda daryo 8-10 km.li o‘zanlarga bo‘linib, orol hosil qilib oqadi. Bu orol arablar bosqini davrida Jazirat Usmon – Usmon oroli nomi bilan tanilgan<sup>8</sup>. XII-XIII asrlarda orolda Zul-Kifl maqbarasi bunyod etilgani bois, keyinchalik uni «Payg‘ambar orol» deb atashgan<sup>9</sup>.

Eski Termiz qo‘rg‘oni janubidagi jarlikda qirg‘oq bo‘ylab uzun tasmadek Termiz porti cho‘zilgan. Unga qo‘rg‘onning janubi-sharqiy va janubi-g‘arbiy burchaklaridan nishab orqali tushilgan<sup>10</sup>. Arxeologik ma‘lumotlarga ko‘ra, qirg‘oq XI asrdan oldinroq qurilgan, XV asrda esa ta‘mirlangan<sup>11</sup>. Ana shu qirg‘oqda mudofaa burjlari bilan birga qo‘rg‘onning janubiy devori tiklangan, undan faqat asosi qolgan. Bu devor, qirg‘oq singari IX-X asrlarda ham mavjud bo‘lgan, negaki, o‘sha davr tarixiy manbalarida Amudaryo suvlarining qo‘rg‘on devorlariga tegib turganligi hamda kemalar unga har tomondan kelib to‘xtaganligi qayd etiladi. Bunday holat XIII asr boshlarida ham saqlanib turgan, sababi shu davr manbalarida Termiz qo‘rg‘oni devorlarining yarmi Amudaryo suvlarining o‘rtasidan ko‘tarilib turganligi xabar qilinadi<sup>12</sup>.

Termizlik hunarmandlar yirik shohona kemalar ham yasaganlar. Bu kemalarda Termizga kelgan shohlar, sultonlar daryoda suzib hordiq chiqarishgan. X asrda yashagan Istaxriyning ma‘lumotlariga qaraganda, Termizning iqtisodiy hayotida kemasozlar alohida o‘rin tutgan. Ular yasagan kemalarning ko‘pchiligi chetga sotilgan. Bundan tashqari, kemasozlar savdogarlarning mollarini Amudaryodan o‘tkazib qo‘yish bilan ham shug‘ullanishgan va buning uchun yaxshigina foyda ham olishgan. Chunki bu davrda Termizning savdo shahri sifatida o‘rni va ahamiyati yanada oshgan. Abulfazl Bayhaqiyning, yozishicha, G‘aznaviylar sultoni Mas‘ud Termizga ov qilish uchun daryo yo‘li bilan shohona kemasida kelgan. Al-Muqaddasiyning yozishicha, o‘sha vaqtlarda Termizda juda ko‘plab kemalar yasalgan<sup>13</sup>.

Al-Muqaddasiyning xabari arxeologik tadqiqotlar bilan ham tasdiqlanadi. Eski Termiz rabodining janubi-g‘arbiy qismida, Termizning qirg‘oqbo‘yiga yaqinroq joyida qayiqsozlar va kemasozlar mahallasi joylashganligi aniqlandi<sup>14</sup>.

XIX asr ikkinchi yarmiga kelganda Pattakesar kechuvining roli orta boshlagan. Pattakesar kechuvi – Surxondaryoning Amudaryoga quyilishi qismida joylashgan. Bu yerda XIX asrning 90-yillarida Chorjo‘y bilan paroxod aloqasi bo‘lgan Pattakesar aholi punkti paydo bo‘lib rivojlana boshladi.

---

<sup>8</sup> Бартольд В.В. Термез / Статьи из «Энциклопедии ислама // Сочинения. Том 3. Работы по исторической географии. – М.: Наука, 1965. – С. 504; Камолиддинов Ш.С. Историческая география Южного Согда и Тохаристана по арабоязычным источникам IX – начала XIII вв. – Ташкент: Ўзбекистон, 1996. – С. 120-121; Mirzayev J. Termiz tarixi. – Toshkent: Sharq, 2001. – B. 23.

<sup>9</sup> Surxon davlat qo‘riqxonasi // O‘zbekiston milliy entsiklopediyasi. 8 jild. – Toshkent: O‘zbekiston milliy entsiklopediyasi, 2004. – B. 154.

<sup>10</sup> Шишкин В.А. К исторической топографии Старого Термеза. Труды Узбекстанского филиала АН СССР. Серия 1. Термезская археологическая комплексная экспедиция 1936 г. — Ташкент, 1940. –С. 131.

<sup>11</sup> Гражданкина Н. С. Набережная калы в Старом Термезе // «История материальной культуры Узбекистана», вып. 6, Ташкент, 1965. –С. 171-178.

<sup>12</sup> Рашид ад-дин. Сборник летописей. Том 1. Книга 2, М-Л. 1952. –С. 218.

<sup>13</sup> Tursunov S.N. va boshqalar. Surxondaryo tarixi. – Toshkent: Sharq, 2004. – B.56.

<sup>14</sup> Массон М. Е. Городище старого Термеза и их изучение. Труды Узбекстанского филиала АН СССР. Серия 1. Термезская археологическая комплексная экспедиция 1936 г. Ташкент, 1940. –С. 98.

Rossiya imperiyasi harbiylari Buxoro amirligi orqali O'rta Osiyoga nafaqat Afg'onistondan, balki Hindistondan ham kirib kelayotgan ingliz tovarlari cheklashga doir zarur choralarni ko'rgan. Xususan, savdo yo'llarini o'z nazoratiga olishga alohida harakat qila boshladilar<sup>15</sup>. O'rta Osiyoda Rossiya imperiyasi o'z hukmronligini o'rnatgach, rus to'qimachilik sanoati uchun zarur xom ashyo hisoblangan paxtaga talab ortib bordi. Shu boisdan savdo yo'llarini kengaytirish va rivojlantirishga e'tibor kuchaydi. Rus hukmron doiralari avvalo, suv yo'llaridan imkon boricha ko'proq foydalanishga harakat qildilar. Bunga sabab, birinchidan, suv yo'llarida talonchilik quruqlik yo'llariga qaraganda kamroq bo'lar edi. Ikkinchidan, suv yo'li bilan mollarni tashish nisbatan arzonga tushardi<sup>16</sup>.

Yuqoridagi omillar sabab Rossiya imperiyasining o'lkadagi dastlabki harakatlarida suv yo'llariga hamda ular yoqasida joylashgan aholi manzillarini o'z ta'siriga olishga alohida e'tibor qaratildi. Mana shunday suv yo'li bo'yida joylashgan muhim shaharlardan biri Termiz edi. Chor Rossiyasi O'rta Osiyoga inglizlarni kirib kelishini oldini olish hamda mintaqada o'zining siyosat, harbiy va iqtisodiy manfaatlarini mustahkamlashda Termizga egalik qilishni belgilovchi vositalardan biri sifatida qaraganligi ham bejiz emas.

Chor Rossiyasi Buxoro amirligining janubiy sarhadlari, xususan Termizni egallashni o'zining mintaqadagi muhim strategik maqsadi sifatida belgilangan. 1873-yil 28-sentyabrda Buxoro amirligi bilan Rossiya imperiyasi o'rtasida imzolangan shartnomaning 3-moddasida: Buxoroga qarashli Amudaryo qismida Buxoro kemalari va rus paroxodlari, shuningdek, boshqa flot kemalari qatorida hukumat va shaxsiy kemalarga erkin suzishga ruxsat beriladi, deyilsa, 4-moddasida Amudaryoning Buxoro qismidagi kerak va qulay bo'lgan qirg'oqlarida ruslar o'zlarining pristan va tovar omborlarini qurishga haqlidir, deyilgan edi<sup>17</sup>.

1873-yil 1-avgustda Bosh shtab polkovnigi A.V. Kaulbars Amudaryoning quyi oqimini tadqiq qilib, Amudaryo–Quvon–Jarma, Davkarin ko'llari va yuqori suvli kanali orqali Orol dengiziga kema qatnovi yo'lini topdi. Bu esa, Amudaryo bo'ylab navigatsiyaning rivojlanishiga va 1887-yilda Amudaryo harbiy flotiliyasining tashkil etilishiga sabab bo'ldi<sup>18</sup>.

Amudaryo flotiliyasining ma'muriyati va porti Chorjo'yda joylashgan edi. 1887-yilda Amudaryo bo'ylab dastlab Chorjo'ydan Kerkiga, so'ngra Termizga paroxod qatnovi ochildi. 1888-yilda Petro–Aleksandrovsdkdan Kerkigacha bo'lgan qismida «Царь», «Царица» tortuvchi-yo'lovchi paroxodlari, «Москва» va «Петербург» barjalari (yuk ko'tarish quvvati 10 ming funt) suzishni boshladi.

1907-yil navigatsiya davrida Amudaryo flotiyasining kemalari 850 ming pud yuk tashidi. Shu jumladan, 250 ming pud mazut, 138 ming pud hukumat va 462 ming pud xususiy tijorat yuklari. Mahalliy qayiqlar va tuyalarda 2,5 million pudga yaqin yuk

<sup>15</sup> Мазов С. Восточная Бухара, Бадахшан и северный Афганистан ... – С. 12-13; Qobulov E. Surxon vohasi xo'jaligi. – Toshkent: Akademyashr, 2012. – B. 329.

<sup>16</sup> Qobulov E. Surxon vohasi xo'jaligi ... – B. 331..

<sup>17</sup> O'z MA, I-1-fond, 32-ro'yxat, 398-ish, 15-varaq; I-1-fond, 22-ro'yxat, 832-ish, 9-10-varaqlar.

<sup>18</sup> Surxondaryo viloyat davlat arxivi, 33-fond, 1-ro'yxat, 12-ish, 9-varaq.

tashildi. Binobarin, Amudaryo flotiliyasi kemalarida tashiladigan xususiy tijorat yuklari uning umumiy Amudaryo yuk aylanmasining 15 foizini tashkil etdi<sup>19</sup>.

O'zining 30 yillik faoliyati davomida Amudaryo flotiliyasi daryo uchun eng yaxshi paroxod tipini ishlab chiqa olmadi. Buning sababi shundaki, kemachilik harbiylar qo'lida bo'lganligida edi. Kemachilik iqtisodiy emas, balki harbiy maqsadlarni ko'zlagan edi. Volgabo'yidagi paroxodchilikdan farqli ravishda, hatto quruqlik va temir yo'llar singari raqobatchisi bo'lmagan hamda yirik iqtisodiy manfaat mavjud bo'lgan mazkur holatda ham flotiliya yirik korxonaga aylana olmadi. Kemalarning katta qismi suv tagiga botishi natijasida korpus tubi va mashinalarning buzilishiga olib kelar hamda ortiqcha yoqilg'i sarfiga sababchi bo'lar edi.

Dissertatsiyaning ikkinchi bobi «*XIX asr so'ngi – XX asr 40-yillarida Termiz daryo portining faoliyati*» deb ataladi. Unda chor Rossiyasi davrida Termiz daryo portining savdo-iqtisodiy aloqalardagi ahamiyati hamda 1918-1945-yillardagi faoliyati ko'rib chiqiladi.

XIX asrning ikkinchi yarmida, ya'ni O'rta Osiyoda Rossiya imperiyasi hukmronligi o'rnatilgach, sanoat ehtiyoji uchun muhim xom-ashyo hisoblangan paxtaga talab ortdi. Shu boisdan savdo yo'llarini kengaytirish va jadallashtirishga e'tibor kuchaydi. Mustamlakachilar avvalo suv yo'llaridan imkon boricha ko'proq foydalanishga intilganlar. Ma'lumki, Rossiya flotiliyasi tashkil qilingunga qadar Amudaryoda Buxoro amirligi va afg'on qayiqlari harakat qilgan. Bu qayiqlarda asosan savdo yuklari va yo'lovchilar tashilgan. Qayiqlar daryo bo'ylab asosan g'alla va paxta mahsulotlari tashigan. Daryoda 600 ga yaqin qayiqlarda yuk tashilgan. Qayiqlarning yiriklari 800 puddan 1500 pudgacha yuk ko'tara olgan<sup>20</sup>. Birgina Buxoro amirligi va Afg'oniston savdo aloqalarida muhim ahamiyat kasb etuvchi Pattakesar kechuvda 4 ta qayiq bo'lib, uning 2 tasi Buxoroga, 2 tasi Afg'onistonga tegishli edi. Ularning yillik daromadi 3 ming rublni tashkil etgan<sup>21</sup>.

I.Remezning ma'lumotiga ko'ra, Afg'oniston bilan bo'lgan savdoda Pattakesar kechuvi yuk tashish bo'yicha Karki kechuvidan keyin ikkinchi o'rinda turgan. Bu kechuv orqali ikki yil ichida (1891-1892-yillar) 715 ming rubllik mollar tashilgan<sup>22</sup>. Rus flotiliyasi tashkil qilingandan so'ng Pattakesar kechuvining yuk tashishdagi ahamiyati oshib bordi. Bu yerda yangi ulgurji savdo omborxonalarining qurilishi va Afg'onistondan keladigan g'o'zani qayta ishlaydigan paxta tozalash zavodining qurilishi bunga misol bo'ladi.

Buxoro – Afg'oniston chegarasining Rossiya – Afg'oniston chegarasiga aylantirilishi, Amudaryo bo'ylab kechuv va bojxona punktlarida Rossiya imperiyasi nazoratining o'rnatilishi ham savdo yo'llarining uning manfaatlari yo'lida xizmat qilishiga olib keldi. Afg'oniston, Eron, Qoshg'ar, Hindiston bilan olib boriladigan savdo-sotiq bevosita imperiya manfaatlariga bo'ysundirildi.

O'rta Osiyoda zamonaviy kemachilikning paydo bo'lishida Amudaryo harbiy flotiliyasi muhim rol o'ynadi. U chegarani qo'riqlagan, Xiva, Buxoro va Afg'oniston

<sup>19</sup> O'zMA, I-1369- fond, 1-ro'yxat, 11-ish, 12-varaq.

<sup>20</sup> O'zMA, I-2-fond, 1-ro'yxat, 8-ish, 6-varaq.

<sup>21</sup> O'zMA, I-3-fond, 1-ro'yxat, 296-ish, 76-varaq.

<sup>22</sup> Ремез И.А. Внешняя торговля Бухары до мировой войны. — Т.: ЦСУ Туркеспублики, 1922. — С. 37.

bilan savdo-sotiq jarayonida tovarlarni tashigan. Bundan tashqari, bu yerda «Xiva» aksiyadorlik jamiyati kemalari va xususiy ishbilarmonlar yuk tashiganlar.

Birinchi jahon urushi davrida Amudaryo harbiy flotiliyasi katta zarar ko'rdi. Flotiliyaning ko'pgina kemalari ta'mirga muhtoj edi. 1917-yil noyabr oyidan e'tiboran flotiliya kemalari O'rta Osiyoda sovet hokimiyatini o'rnatish yo'lida Turkiston milliy ozodlik harakati askarlariga qarshi olib borilgan kurashda foydalanildi.

1920-yillarda Amudaryo bo'ylab suzadigan paroxodlar soni ozligi va mavjudlarining ta'mirtalabligi inobatga olinib, qayiq floti kuchidan foydalanishga qaror qilindi. Uning ahamiyati shundan iborat ediki, qayiq floti ko'p sonli bo'lib, arzonligi bilan ajralib turar edi. Lekin qayiqlar biron-bir tashkilotga uyushmaganligidan javobgarlik masalasida muayyan qiyinchiliklarga duch kelindi. Masalan, 1925-yil iyunida Amudaryoda yuk tashib turgan qayiq halokatga uchraganida unga javobgar yuridik yoki jismoniy shaxsni aniqlash imkoni bo'lmadi<sup>23</sup>. Bu holat Amudaryodagi qayiqchilar faoliyatini tartibga solishni talab qildi. Shuni hisobga olib, o'sha yilning sentyabrda «Amuqayiq» uyushmasini tashkil etishga qaror qilindi. Unga Amudaryoda suzayotgan barcha qayiqchilar birlashtirildilar.

1925-yil 29-sentyabrda Toshkent shahridagi O'rta Osiyo davlat paroxodchiligi (Госпароходство) boshqaruvchisi Aleksandr Isakievich Meyer bilan Karki rayon qayiqchilar («Amuqayiq») uyushmasi Boshqaruvi raisi Gorin Ivan Ivanovich o'rtasida bitim tuzildi. Bitimga ko'ra, Qayiqchilar uyushmasi 1925-1926-yilda Karki, Termiz, Saroykamar va Jiliko'l yo'nalishi bo'ylab yuk tashish majburiyatini oldi. «Amuqayiq» uyushmasi Boshqaruvi Karki shahrida joylashdi<sup>24</sup>.

Yuklarni tashish tartibi quyidagicha etib belgilandi:

Qayiqchilar Gosparoxodstvaning yuklarini olganidan keyin 5 kun ichida yo'lga chiqib, belgilangan pristanga qadar suzib borishlari shart edi. Agar qayiqchi yuklarni tegishli pristanga tushirish imkonini topa olmasa, pristandan 1-2 km uzoqlikda, yuk uchun xavfsiz bo'lgan joylarda to'xtashi va pristan Boshlig'iga topshirishlari lozim edi. Pristanga yetib kelishi bilan yuk darhol pristan Boshlig'iga topshirishlari belgilab qo'yildi. Qayiqchilar Uyushmasi yuklarni buzmagan holda olib borishlari shart qilindi. Mabodo tovar buzilgan yoki yaroqsiz holga keltirilsa, keltirilgan zararni qoplash Qayiqchilar uyushmasiga yuklab qo'yildi<sup>25</sup>.

Ushbu shartnoma tuzilganidan so'ng 1925-yil oktyabrda Termiz shahrida «Amuqayiq» uyushmasining idorasi tuzildi. Unga vakil etib Aliyev tayinlandi<sup>26</sup>.

1926-yil 10-fevralida Amudaryo, Vaxsh, Panj havzalaridagi barcha Qayiqchilar arteli uyushmasining umumiy yig'ilishi qarori bilan 197-sonli ishonchnoma asosida Boshqaruv Raisi etib I.I.Gorin tayinlandi. Bu ishonchnoma 1926-yil 18-fevralida Karki notarial idorasida 88-sonli raqam bilan qayd etildi<sup>27</sup>.

«Amuqayiq» uyushmasi o'z ishini to'g'ri yo'lga qo'yish va daromadni oshirish maqsadida yuk tashish narxlarini ham belgilab bordi. Masalan 1926-yil 8-avgustida Leninsk (Chorjo'y) shahrida bo'lib o'tgan uyushma yig'ilishida Boshqarma va

<sup>23</sup> Surxondaryo viloyat davlat arxivi, 86-fond, 1-ro'yxat, 25-ish, 134-135-varaqlar.

<sup>24</sup> Surxondaryo viloyat davlat arxivi, 86-fond, 1-ro'yxat, 20-ish, 10-varaq.

<sup>25</sup> Surxondaryo viloyat davlat arxivi, 86-fond, 1-ro'yxat, 20-ish, 11-varaq.

<sup>26</sup> Surxondaryo viloyat davlat arxivi, 86-fond, 1-ro'yxat, 25-ish, 135-varaq.

<sup>27</sup> Surxondaryo viloyat davlat arxivi, 86-fond, 1-ro'yxat, 26-ish, 77-varaq.

idoralarni saqlab turish uchun har tonna yukdan 2 rubl 40 kopeyka miqdorida haq olish belgilandi. Urganch va To'rtko'lgacha tashiladigan yo'lovchilar uchun yo'l haqi kishi boshiga 12 rubl etib tayinlandi. Agar qayiq yuk bilan to'lmagan taqdirda yo'l haqi to'liq tonnaj hisobiga to'lanishi belgilandi<sup>28</sup>.

Qayiqchilarning yuk tashish hajmi tobora ortib bordi. Birgina 1926-yilning 3-kvartalida Termiz portida birlashtirilgan 11 ta qayiqchilar komandasi jami 11039 rubl 70 kopeykalik yuk tashigan. Jami 6150 rubl sof daromad olingan<sup>29</sup>. Olingan daromadlar ishchilarning moddiy ahvolini yaxshilashga xizmat qilgan.

1927-yil 1-yanvar kuni «Amuqayiq» uyushmasining Termizdagi o'lka kontorasi bilan Surxondaryo oblast transport ishchilarining kasaba uyushmasi o'rtasida shartnoma tuzildi. Unga binoan, Uyushma 18 yoshga to'lmaganlarni uzoq komandirovkaga yubormaslik, og'iroyoq yoki emizikli bolasi bor xotinlarni ishdan bo'shatmaslik majburiyatini oldi. Boshqarva o'z ishchilariga maxsus kiyim-bosh, sanitariya jihozlari, sochiq, sovun, yuvgich kabilarni berilishini va'da qildi. Ishchi va xizmatchilarning oylik ish haqlari 17 ta razryad bo'yicha amalga oshiriladigan bo'ldi. Birinchi razryad uchun tarif setkasi 8 soatlik ishga 19 rubl 50 kopeyka, jismoniy mehnatga jalb etilgan o'smirlar uchun 6 soatlik ish kuniga 19 rubl 50 kopeyka, idoradagi o'smirning 6 soatlik ish kuni uchun 13 rubl 10 kopeykadan belgilandi. Bu tarif setkasi faqat Surxondaryo oblastiga nisbatan tatbiq etilgan bo'lib, 50-75% miqdorida ustama belgilash huquqiga ega edi<sup>30</sup>.

Qayiqchilarning asosiy qismi o'zbeklar va ruslardan iborat ekanligi hisobga olinib, idora ishlarini rus va o'zbek tillarida olib borishga qaror qilindi. Bu masalani hal qilish uchun 1927-yil 16-yanvarda Raykompartiya qoshida O'zbeklashtirish Komissiyasining yig'ilishi bo'lib o'tdi. Unda raykom nomidan Rahimjonov, Rayispolkomdan Ch.Berkaliyev va Muxtorov, kasaba uyushmalaridan Kuterman qatnashdilar. Yig'ilish natijasida Pattakesar rayonidagi barcha savdo, sanoat korxonalarini hamda tashkilotlarida idora ishlari rus va o'zbek tillarida olib borilishi topshirildi. Shu bilan birga, shaharga kelgan dehqonlarga oriyentirni aniqlab olish oson bo'lishi maqsadida barcha tashkilotlarga, shu jumladan, «Amuqayiq» uyushmasining Termiz bo'limi idorasining old lavhalarini rus va o'zbek tillarida osib qo'yishlari topshirildi<sup>31</sup>.

«Amuqayiq» yuklarni o'z vaqtida tashishga harakat qilishiga qaramay, ayrim holatlarda kamchiliklarga ham yo'l qo'ydi. Chunonchi, 1926-yili 11-13-oktyabrlarda o'tkazilgan tekshiruvlarga ko'ra, uyushma a'zolari tomonidan davlatga to'lanmagan soliqlari aniqlandi. Natijada, Gorindan 2837 rubl 50 kopeyka, Mamatmurodovdan 3037 rubl, Rahmonovdan 1450 rubl, Garshindan 1520 rubl, Panji Hazratqulovdan 1225 rubl undirilishi belgilandi. Bundan tashqari, uyushma a'zosi Garshin Termiz qo'rg'oniga o'tin yetkazish uchun olgan pullarini noto'g'ri ishlatishi oqibatida uyushmaga 24000 rubl zarar yetkazganligi ma'lum bo'ldi<sup>32</sup>.

<sup>28</sup> Surxondaryo viloyat davlat arxivi, 86-fond, 1-ro'yxat, 5-ish, 1-2-varaqlar.

<sup>29</sup> Surxondaryo viloyat davlat arxivi, 86-fond, 1-ro'yxat, 16-ish, 11-varaq.

<sup>30</sup> Surxondaryo viloyat davlat arxivi, 86-fond, 1-ro'yxat, 21-ish, 2-varaq.

<sup>31</sup> Surxondaryo viloyat davlat arxivi, 86-fond, 1-ro'yxat, 25-ish, 19-varaq.

<sup>32</sup> Surxondaryo viloyat davlat arxivi, 86-fond, 1-ro'yxat, 7-ish, 9-10-varaqlar.

O'zbekistonda sovet hokimiyatining mustahkamlanishi bilan Amudaryodagi paroxodlar uchun zarur bo'lgan ehtiyot qismlari keltirilishi yaxshilandi. Buning natijasida Termiz daryo portining ishi takomillashdi. 1927-yilda Termiz daryo porti rasman ro'yxatga olinib, avtokranlar bilan jihozlandi va yuqori yuk quvvatli kemalar bilan ta'minlandi. Mazkur yilda Termiz porti orqali Afg'oniston bilan savdo aylanmasi 147 tonna eksport va 215 tonna importni tashkil qildi<sup>33</sup>.

1929–1930-yillarda Amudaryo flotiliyasi hisobida 18 ta kema, 37 ta barjalar bor edi. 1930 yillarning boshida daryo porti Termiz daryo janubiy porti (paroxodstva) deb nomlanar edi. O'sha paytlarda bu yerda buksir, port-floti bo'lib, uning tarkibida 22 dona barja, 8 dona paroxodlar bor edi. Termiz pristani orqali (o'sha paytda shunday nomlanar edi) 29 ming tonna yuk, 9 ming tonna paxta, 1000 tonna metall, 1000 tonna mashina, 4 ming tonna sement, 22 ming tonna neft mahsulotlari, 19 ming tonna yog'och va o'tin tashildi. Ushbu daryo porti 276 km. masofadagi joyga xizmat ko'rsatar edi<sup>34</sup>.

Biroq bu yillarda, shuncha ishlar amalga oshirilishiga qaramasdan, tajribali kemachilarni tayyorlash yetarli darajada emas edi. Daryo floti xodimlari 1930-yili Toshkentda ochilgan Daryochilar texnikumida tayyorlanar edi. Keyinchalik ushbu texnikum Chorjo'y shahriga ko'chirildi. Negaki, O'zbekistonning Xorazm vohasi, Tojikiston, Turkmaniston, Qoraqalpog'istonning daryo bo'yi tumanlari asosan daryo yo'lida joylashgan bo'lib, Chorjo'y ularga yaqin edi. Ularning iqtisodiy rivojlanishi O'rta Osiyo kemachiligi bilan bog'liq edi. Bu tumanlarga kemalarda non, neft mahsulotlari, mineral o'g'itlar, oziq-ovqat va sanoat mollari olib kelinar, ulardan esa paxta, paxta yog'i, teri ashyosi, pilla va boshqa qishloq xo'jalik yuklari olib ketilar edi. Ana shu xalq xo'jaligini tiklash ishlarida Termiz daryo portining ahamiyati oshib bordi.

1931-yilda Vaxsh vohasi uchun irrigatsiya sug'orish kanali qurilishiga asbob-uskunalar, elektrostansiyalar, sement, yoqilg'i materiallari Termiz daryo porti kemalari orqali olib kelinib, yuklar quyi Panj pristaniga yetkazib berilgan<sup>35</sup>.

Termiz daryo portining yuk tashish hajmi yil sayin ortib bordi. Agar 1933-yilda tashilgan yuk hajmi 197,3 ming tonnani tashkil qilgan bo'lsa, 1937-yilga esa 464 ming tonna yuk tashishga erishildi<sup>36</sup>.

1938-yilda shaharda «Sovfagantorg» omborlarini qurishning texnik loyihasi tasdiqlandi. Bu paytda Termiz daryo porti orqali Afg'onistonga sanoat mahsulotlari, kiyim kechaklar, asbob-uskunalar, transport vositalari, gazlamalar jo'natilib turildi. Afg'onistondan esa subtropik mevalar, mayiz, qorako'l teri, jun kabi mahsulotlar keltirib turildi<sup>37</sup>.

1941-yilning 6-martida Surxondaryo viloyati tashkil etilganidan keyin Termiz daryo portining ham yuk o'tkazish quvvati ancha o'sdi, yuklarning turlari ham ko'paydi. Daryo orqali g'alla, ko'mir, yog'och, tuz, sement, metall, paxta urug'i va tolasi, mineral o'g'itlar, neft mahsulotlari katta hajmda tashila boshlandi.

O'rta Osiyo daryochilari va dengizchilari qatorida Termiz daryo porti xizmatchilari ham ikkinchi jahon urushi yillarida fidokorona mehnat qildilar. Kemachilar texnika va harbiylarni, harbiy yuklar va oziq-ovqatlar va paxta tashishda katta xizmat ko'rsatdilar. Ko'plab port ishchilari qo'liga qurol olib yurt himoyasi uchun frontga jo'nab ketdilar. Ularning ko'pchiligi bu urushdan qaytib kelmadi.

<sup>33</sup> Турсунов С.Н. Термиз йилномаси. Тошкент: Шарқ. 2001. –Б. 25.

<sup>34</sup> Сурхондарё тарихидан лавҳалар. -Тошкент., 1991. –Б. 21.

<sup>35</sup> O'zMA, 2085-fond, 3-ro'yxat, 32-ish, 23-varaq.

<sup>36</sup> Surxondaryo viloyat davlat arxivi, 33-fond, 1-ro'yxat, 168-ish, 23-varaq.

<sup>37</sup> Surxondaryo viloyat davlat arxivi, 33-fond, 1-ro'yxat, 23-ish, 3-varaq.

Tadqiqotning uchinchi bobi «XX asr ikkinchi yarmi va XXI asr boshlarida Termiz daryo portining mintaqa savdo-tranzit aloqalaridagi ishtiroki» deb ataladi. Unda ikkinchi jahon urushidan keyingi yillarda Termiz daryo portining O'zbekiston iqtisodiy-siyosiy hayotidagi o'rni hamda mustaqillik yillaridagi xalqaro savdo va tranzit aloqalari tahlil qilinadi.

Ikkinchi jahon urushidan keyingi yillarda O'rta Osiyo respublikalarda paxta ekilishining ko'payishi natijasida kemachilarga paxta tashish uchun ehtiyoj katta bo'ldi. Sovet hukumatining 1947-yilgi qaroriga ko'ra Termiz kemachilar floti yana qo'shimcha 70 dona g'ildirakli va vintli kemalari bilan ta'minlandi. Kemalarning texnik va ekspluatatsiya xizmatlarini oshirish uchun ularni qayta uskunalash va ta'mirlash uchun katta ishlar olib borildi. 1950-yillarda Termiz daryo portida yuk tashish hajmi 282 ming tonnaga yetdi. Portda saralashda qo'l mehnati ko'p talab qilayotgan yuklar soni kamayib, kompleks mexanizatsiya yordamida 243 ming tonna yuk kemalarga ortildi<sup>38</sup>.

1950-yillarga kelib zamonaviy daryo portini yaratish kun tartibiga qo'yildi. 1953-yilda tashkil etilgan maxsus komissiya barcha mavjud materiallar bilan tanishib chiqdi va daryo qirg'oqlarini o'rganib chiqqandan so'ng, yangi portning to'xtash joylarini mavjud bo'lgan hududda qirg'oq chelaklariga joylashtirishni maqsadga muvofiq deb topdi<sup>39</sup>. Bu vaqtga kelib, bu yerda port ma'muriyati, elektr stansiyasi, ta'mirlash ustaxonasi, turar-joy binolari, ambulatoriya, maktab, bolalar bog'chasi va boshqa binolar mavjud edi. Eski Termiz yaqinida «Востокинторг» karantin punkti va uning estakadasi bor edi.

1957-yilda Termiz daryochilari uchun muhim voqea sodir bo'ldi. SSSR Ministrlar Kengashining mehnat va ish haqi bo'yicha Davlat Qo'mitasining 1957-yil 7-martdagi 56-son buyrug'i hamda Dengiz floti Ministrlarining 1957-yil 9 martdagi 70-son buyrug'iga asosan II-razryadli Termiz pristani Dengiz floti Ministrligi O'rta Osiyo Davlat Paroxodchiligining I-razryadli portiga aylantirildi. Yuqoridagilardan kelib chiqib, Termiz porti boshlig'i I.Saparovning 1957-yil 25-martdagi 67/L-son buyrug'i bilan barcha kema kapitanlari, bo'lim boshliqlari va mas'ul xodimlarga hujjatlarni rasmiylashtirishda Termiz pristani emas, balki Termiz porti deb yozilishi topshirildi<sup>40</sup>.

Yangi portning birinchi dizayn binosi 1954-yilda «Гипроречтранс» instituti tomonidan ishlab chiqildi va 1959-yilda SSSR Dengiz floti ministrligi ko'rsatmasi bilan tuzatish kiritildi<sup>41</sup>.

Port qurilishi 1956-yilda xo'jalik usuli bilan boshlandi va vazirliklar ajratilgach, u Dengiz floti vazirligining paroxodchiligi tarkibiga kiritildi. 1957-yil o'rtalarida qurilish bosqichi yakunlandi. Katta chelak qazildi, dastlabki uchta to'shakning qirg'og'iga choyshab qo'yildi, rampaning tayanch devori qurildi va hokazo. Keyingi yillarda Termiz porti qurib bitkazildi va kengaytirildi. 1957-yildan dengiz floti vazirligi tarkibiga kirishi munosabati bilan Termiz estakadasi yuklarni qayta ishlash, tashish va

<sup>38</sup>Сурхондарё тарихидан лавҳалар. –Тошкент, 1991. –Б. 21.

<sup>39</sup>Сурхондарё viloyat davlat arxivi, 33-fond, 1-ro'yxat, 36-ish, 53-varaq.

<sup>40</sup>Сурхондарё viloyat davlat arxivi, 45-fond, 1-ro'yxat, 92-ish, 159-varaq.

<sup>41</sup>Российский государственный архив в г. Самаре, Ф. Р-212. оп. 3-4. д. 292. л. 2-5.

saqlash uchun kapital muhandislik inshootlari qurilishi bilan Termiz portiga aylantirildi<sup>42</sup>.

Afg‘onistondan SSSR hududiga (Turkmanistonning Kelif tumani orqali) Amudaryo orqali gaz olib o‘tish va gaz trubalarini Buxoro – Ural magistraliga olib borib ulashda kemachilik xizmatlariga muhim vazifa topshirildi. Termiz porti va Turkmanistonning Mukri pristani orqali qurilish uchun zarur bo‘lgan minglab tonna truba va har xil asbob-uskunalarini yetkazish bo‘yicha yuk tashish rejalari ishlab chiqildi. 1957-yilning noyabr oyi oxirida yangi yuk tashish yo‘lining start lentasini «Termiz» teploxodi ekipaji «Donetsk» barjasidan turib uzdilar. Ular Afg‘onistonga birinchi partiya trubalarni yetkazib berdilar<sup>43</sup>.

1960-1970-yillarda Termizda eksport va import yuklarini qayta ishlash uchun birinchi klassli mexanizatsiyalashgan port qurib ishga tushirildi. Xalqaro yuk tashish ishlari Termiz daryo porti orqali amalga oshirilib, sovet davlatidan Afg‘onistonga avtomashina, transportlar, texnika asbob-uskunalar olib o‘tishgan bo‘lsa, Afg‘onistondan esa sovet respublikalariga paxta, teri xom ashyosi, quruq mevalar, gilamlar, qorako‘l terilari tashib keltirilardi. O‘zaro do‘stlik aloqalarining kuchayishi natijasida 1960-yili SSSR yordamida Afg‘onistonning Sherxon porti qurildi. 1970-yilda Termiz daryo porti bilan Afg‘onistonning Sherxon porti o‘rtasida ikki tomonlama majburiyat to‘g‘risida bitim imzolandi<sup>44</sup>.

Daryo portida mahalliy millat vakillaridan: kadrlar bo‘yicha kemachilik xizmati boshlig‘i o‘rinbosari A.S.Allanazarov: kemachilik bosh muhandisi A.S.Berdiyorov, pristan boshliqlari B.Nosikboyev, B.N.Qlichev, K.D.Kazakovlar ish olib bordilar. 1971-1975-yillarda Termiz, Kerki, Chorjuy va qator daryo portlarida xalq xo‘jaligi yuklari tashilib, Afg‘oniston va qo‘shni respublikalar bilan do‘stlik aloqalari mustahkamlandi<sup>45</sup>.

Termiz daryochilari 1980-yilda barjalar va vagonlarning bekor turishini besh foizga kamaytirib, yuk ortish, tushirish ishlari darajasini to‘g‘ridan to‘g‘ri bajarishni 60 foizga yetkazish, bir tonna yukni qayta ishlash tannarxini 95 foizga kamaytirish natijasida bir yilda 5 ming so‘mdan ortiq foyda olish tashabbusi bilan chiqdilar. Bu esa 1981-yilda 100 dan ortiq port xodimlarini boshqa ishga jalb etish imkonini berdi. Yillik maosh fondidan 100 ming so‘m tejab qolinib, 1981-yilda yil yakuni bo‘yicha Termiz daryo porti yaxshi natijalarga erishdi va reja oldingi yilga qaraganda 36 foiz oshirib bajarildi<sup>46</sup>.

Afg‘onistonga sovet qo‘shinlari kiritilishi munosabati bilan sovet-afg‘on chegarasidagi vaziyat og‘irlashadi. Amudaryo bo‘ylab chegarani qo‘riqlash maqsadida SSSR hukumatining qarori bilan Termiz shahrida 45-alohida qo‘riqchi katerlar divizioni shakllantiriladi. Divizion Termiz daryo portida joylashtirildi. 1981-1988-yillarda divizionga quyidagilar komandirlik qilishgan.

2-darajali kapitani Vasilyev Yuriy Valentinovich (1981-1983).

2-darajali kapitani Petrenko Viktor Fedorovich (1983-1987).

<sup>42</sup><https://www.facebook.com/groups/414698625589364/permalink/1168019940257225/>

<sup>43</sup>Surxondaryo viloyat davlat arxivi, 45-fond, 1-ro‘yxat, 84-ish, 199-varaq.

<sup>44</sup>Surxondaryo viloyat davlat arxivi, 45-fond, 1-ro‘yxat, 92-ish, 17-varaq.

<sup>45</sup>Surxondaryo viloyat davlat arxivi, 33-fond, 1-ro‘yxat, 12-ish, 9-varaq..

<sup>46</sup>Surxondaryo viloyat davlat arxivi, 313-fond, 1-ro‘yxat, 142-ish, 61-varaq.

2-darajali kapitan Menshikov Nikolay (1987-1988).

1988-yilda 45-qo'riqchi katerlar divizioni negizida alohida qo'riqchi kemalar brigadasi vujudga keltiriladi. Unga 2-darajali kapitan Ye.Kozin boshliq etib tayinlanadi. Brigadaning shaxsiy tarkibi 500 kishidan iborat edi. Brigada Tojikistondagi Quyi Panj qishlog'idan to Turkmanistondagi Bo'sag'a qishlog'igacha bo'lgan 300 kilometrli hududni qo'riqlagan<sup>47</sup>.

Mustaqillik yillarida Termiz daryo porti ishchilarining soni va sifat tizimida muhim o'zgarishlar ro'y berdi. Yangi daryo kemalari kelib qo'shildi, daryo porti korxonalarining qurilishi, transportda yangi tarmoqlarning vujudga keltirilishi, eski daryo portini kengayishi, ishlab chiqarish jarayonlariga zamonaviy texnika va texnologiyalarning joriy etilishi muhim o'zgarishlar sodir bo'lishiga olib keldi. Buning natijasida Termiz daryo porti 1995-yilda 727 million so'm foyda ko'rildi<sup>48</sup>.

1997-yilda Afg'onistondagi vaziyatning yaxshilanishi munosabati bilan yuk tashish hajmi ortib, joriy yilda 80 ming tonna yuk qayta ishlanib, 44,3 ming tonna yuk tashildi. 1997-yil oxirida BMT tomonidan Afg'oniston Islom Respublikasidan tojik qochqinlari olib chiqilgach, insonparvarlik yordami tufayli portning yuk aylanmasi keskin oshdi.

Termiz daryo portida 1992-2000-yillarda 30 nafardan ortiq yosh ishchi-texniklar yangi kasbni egallab, ular ish bilan ta'minlandi, shulardan 15 nafari kasb-hunar kollejarini tugatgan yosh mutaxassislarni tashkil etdi<sup>49</sup>.

Ishlab chiqarishda fan-texnika taraqqiyotining jadallashuvi bilan bir qatorda, inson omilini faollashtirishning muhim yo'nalishlaridan biri bo'lgan daryo porti ishchilar malakasini oshirish alohida ahamiyatga egadir. Termiz daryo porti ishchilarning yuqori malakasi yangi mashina va mexanizmlarning tuzilishi va ishlash prinsipini tez o'zlashtirish, asbob va moslamalarni bilib o'rnatish, talab qilinadigan rejimga moslab sozlash va ishlatish imkonini berdi. Xususan, 1995-2010-yillarda Termiz daryo porti tarmoqlari ko'plab yangi jihozlar bilan qurollantirildi. Shu sababli ishchilar malakasini oshirishga alohida e'tibor qaratildi<sup>50</sup>.

Termiz daryo portida 2010-yildan boshlab mas'uliyati cheklangan jamiyat o'ziga tegishli kemasozlik uchastkasida kema qurish faoliyatini boshlab, 2020-yilga qadar jami 4 dona: uchta yuk ko'tarish qobiliyati 500 tonna bo'lgan barja, asosiy dvigatellarining umumiy quvvati 800 ot kuchiga ega bo'lgan bitta shataklovchi teploxodni qurib foydalanishga tushirdi. Qurilgan kemalar quyidagilardir:

- 2013-yilda yuk ko'tarish quvvati 500 tonna bo'lgan «Toshkent» quruq yuk barjasi qurildi;

- 2014-yilda yuk ko'tarish quvvati 500 tonna bo'lgan «Samarqand» quruq yuk barjasi qurildi;

- 2018-yilda yuk ko'tarish quvvati 500 tonna bo'lgan «Jizzax» quruq yuk barjasi qurildi;

2019-yilda Surxondaryo viloyatidagi DXX Chegara qo'shinlari huzuridagi «Termiz Daryo Porti» kompaniyasining kemalarni ta'mirlash ustaxonasida

<sup>47</sup> <https://morchasti-afgan.ucoz.ru/>

<sup>48</sup> Surxondaryo viloyat davlat arxivi, 45-fond, 1-ro'yxat, 10-ish, 6-varaq.

<sup>49</sup> Surxondaryo viloyat davlat arxivi, 361-fond, 1-ro'yxat, 98-ish, 25-varaq.

<sup>50</sup> Surxondaryo viloyat davlat arxivi, 95-fond, 12-ro'yxat, 27-ish, 46-varaq.

O‘zbekiston tarixida birinchi marta TD-600 rusumli shatakchi kema qurilib, foydalanishga topshirildi. Bu kemaga ulug‘ muhaddis olim «At-Termiziy» nomi berilgan bo‘lib, bir yo‘la 800 tonna yukni tashish quvvatiga ega. Kema qariyb 11 oyda qurib bitkazilgan. Korroziya suvdagi kema qobig‘ini yemirmasligi uchun maxsus bo‘yoq ishlatilgan. Yangi qurilgan shatakchi kema Termiz daryo portida hozir foydalanilayotgan suv transportlaridan ikki baravar kuchliligi bilan ajralib turadi.

«Termiz Daryo Porti» kemalarni ta‘mirlash ustaxonasi nafaqat daryo portida mavjud daryo transporti, balki harbiy qismning suzish vositalari va jangovar texnikalarini sifatli ta‘mirlab, suzish vositalarining hamisha soz holatda bo‘lishini ta‘minlamoqda, chegarachilarning jangovar tayyorgarligini qo‘llab-quvvatlamoda<sup>51</sup>.

Termiz daryo portini o‘rta bo‘g‘indagi texnik xodimlar bilan tayyorlashda o‘rta maxsus kasb-hunar kollejarining o‘rni katta bo‘ldi. Xususan, Termiz oziq-ovqat sanoati kolleji 2010-yil 6-iyulda O‘rta maxsus, kasb-hunar markazining 170-sonli buyrug‘iga ko‘ra, Termiz sanoat va transport kasb-hunar kollejiga aylantiriladi. Ushbu kollej negizida 2012-yildan boshlab Termiz daryo porti uchun mutaxassislar tayyorlash boshlandi. 2019-yilda kollej kasb-hunar maktabiga aylantirilgach, unda kichik hajmli kema mexanigi-yordamchisi bo‘yicha mutaxassislar tayyorlash yo‘lga qo‘yildi.

Bugungi kunda mazkur Termiz daryo portining xo‘jalik faoliyatini yanada rivojlantirish uchun quyidagilarni amalga oshirish lozim:

- daryo flotini zamonaviy va quvvatli transport kemalari bilan ta‘minlash;
- port terminalini zamonaviy yuklash – tushirish va port kranlari bilan jihozlash;
- turli xil yuklarga ishlov berish uchun qirg‘oq inshootlarini uzaytirish va jihozlash;
- O‘zbekiston Respublikasi va Tojikiston Respublikasi o‘rtasida yuklarni daryo transportida tashish ishlarini huquqiy jihatdan tartibga keltiruvchi va xavfsizlikni ta‘minlovchi Hukumatlararo bitim ishlab chiqish;
- Afg‘onistonning Hayraton va Sherxon portlari orasida yuk tashishni tashkil etish;
- Sohani rivojlantirish va portni modernizatsiya qilish uchun investitsiyalarni jalb etish;
- boshqa transport turlari bilan o‘zaro harakatlarni kengaytirish va aralash (intermodal) yuk tashishlarni tashkil etish;
- logistika markazini tashkil etish.

Tadqiq qilingan yillarda Termiz daryo porti ishchi va xizmatchilarining moddiy-ma‘naviy turmush darajasini yaxshilash borasida ancha chora-tadbirlar amalga oshirilib, ishchilarning yashash sharoitlari yaxshilanib, zamonaviy uy-joylar, dam olish maskanlari yaratildi. Termiz daryo portida xizmat qiluvchi ayollarning bolalarini bog‘cha bilan ta‘minlash hamda uy-joy bunyod etish borasida anchagina amaliy ishlar bajarildi.

---

<sup>51</sup> <https://daryo.uz/k/2019/08/03/ozbekistonda-birinchi-shatakli-kema-qurildi/>

## XULOSA

«Termiz daryo porti tarixi» mavzusini oʻrganish asosida quyidagi xulosalarga kelindi:

1. Qadimiy Termiz Amudaryoning oʻng qirgʻogʻida, qirgʻoqlarini suv yuvmaydigan, eng qulay kechuv yaqinida vujudga kelgan. Kechuv negizida daryo porti shakllangan. Amudaryo suv yoʻli tez oʻzgarganligi sababli unda faqat suvga kam botadigan va tez oqimga chidamli yassi tagli hamda tor kema-qayiqlar suza olgan. Bu esa, Termizning kemasozlik markazlaridan biriga aylanishiga olib kelgan. Oʻtmishda Termizda kemalar qurilgan va shaharda kemasozlarning mahallalari mavjud boʻlgan. Daryoda koʻplab kemalar va qayiqlar suzib yurishi natijasida bir necha ming kishi kemachilik sohasida band boʻlgan. Shu boisdan kemachilik aholining muhim xoʻjalik tarmoqlaridan biriga aylangan.

2. Amudaryo havzasida oʻz nazoratini oʻrnatar ekan, Rossiya imperiyasi Sharq davlatlari bilan savdo aloqalarini kengaytirish, xonliklardagi yer osti va yer usti boyliklarini egallash, paxta plantatsiyalarini kengaytirishni maqsad qilib qoʻygan. Shuning uchun Amudaryo suv yoʻllari rus tadqiqotchilari tomonidan chuqur tadqiq qilingan. Afgʻoniston bilan boʻladigan savdoni nazorat qilish maqsadida Amudaryo boʻyida rus bojxona punktlari hamda harbiy qoʻrgʻonlar qurilgan. Harbiy bazalar taʼminotini amalga oshirish uchun Amudaryo flotiliyasi tashkil etilgan.

3. Rossiya kapitalining mintaqa bozoriga kirib kelishi natijasida savdo-sotiq ishlari rivojlanib, daryo orqali yirik miqdordagi yuklarni tez hamda arzon yetkazish zarurati tugʻilgan. Yuzaga kelgan vaziyatda flotiliya paroxodlari va mahalliy kema-qayiqlar oʻsib borayotgan talabni qondira olmagan. Bu esa keyinchalik Amudaryoda rus savdo kemalari qatnovini yoʻlga qoʻyish, kemalar navigatsiyasida oʻzgarishlarga olib kelgan. Yuklarni tashish uchun yagona tarif asosida pul toʻlashga oʻtilgan, xilma-xil tovarlarni saqlaydigan faktoriya, omborxonalar tashkil etilgan, kema-paroxodlar toʻxtab, yuklarni tushiradigan va yuklaydigan pristanlar barpo etilgan. Shu bilan birga suvda harakat qiluvchi transport vositalarini texnik koʻrikdan oʻtkazish va harakatni nazorat etish uchun maxsus texnik stansiyalar qurilgan.

4. Sovet hokimiyatining ilk yillarida Amudaryo flotiliyasiga qarashli kemalar oʻsib borayotgan talab va ehtiyojlarni qondira olmaganliklari sabab mahalliy qayiqchilar xizmatidan foydalanish boshlandi. Shu maqsadda «Amuqayiq» uyushmasi tashkil etildi. Unga minglab kishilar aʼzo boʻldilar. Uyushma oʻz faoliyati davomida millionlab pud tovarlarni mamlakat ichkarisi va qoʻshni Afgʻonistonga tashib berdi. Shu bilan birga, mamlakatning iqtisodiy ahvoli yaxshilanishi bilan daryoda paroxod qatnovi yaxshilandi. Termiz porti rasman davlat roʻyxatiga olindi.

5. Ikkinchi jahon urushidan keyingi yillarda Termiz daryo portining ishi yanada rivojlangan. Portga yangi uskunalar va koʻtarma kranlar keltirilgan. Yuk tashishning yangidan-yangi usullarini koʻllashga harakat qilingan. Termiz daryo porti Oʻzbekiston, Afgʻoniston, Turkmaniston va Tojikistonni bir-biri bilan bogʻlovchi yirik maskanga aylangan. Ular oʻrtasida muntazam savdo va tranzit aloqalarining amalga oshirilishi Oʻrta Osiyo mamlakatlarining oʻzaro iqtisodiy bogʻliqligi va yaqinligi kuchaygan.

6. Mustaqillik yillarida Termiz daryo porti zamon talablari asosida rivojlantirishga alohida eʼtibor qaratilgan. Termiz daryo porti doimiy jadval asosida

davlat va xususiy yuklarni tashish ishlari xalqaro talablar darajasiga ko'tara boshlagan. Bu davrda Termiz porti orqali tojikistonlik qochoqlar Afg'onistondan o'z yurtlariga qaytarildilar. Portda tarixda birinchi marta yangi turdagi kemalar va barjalarni qurish o'zlashtirildi. Termiz shahridagi kasb-hunar maktabida port uchun o'rta bo'g'indagi kadrlarni tayyorlash amalga oshirildi.

Dissertatsiyada umumlashtirilgan tarixiy ma'lumotlar asosida quyidagi **taklif va amaliy tavsiyalar ishlab chiqildi:**

Termiz daryo porti tarixini mukammal o'rganish bo'yicha ilmiy tadqiqotlar (loyihalar, ekspeditsiyalar) ni tashkil qilish, O'rta Osiyo suv yo'llari tarixini chuqur tadqiq etgan holda ilmiy monografiyalar chop etish;

Termiz daryo porti tarixi bo'yicha oliy o'quv yurtlarining tarix fakulteti talabalariga maxsus kurs va maxsus seminarlar tashkil etish, o'quv qo'llanmalar chop etish;

Mamlakatimizdagi markaziy va viloyat o'lkashunoslik muzeylarini Termiz daryo porti tarixini ochib beruvchi moddiy buyumlar, tarixiy xaritalar, suratlar hamda daryo gidrogeografiyasiga oid materiallar bilan boyitish;

Termiz daryo porti bo'yidagi tarixiy yodgorliklar, qadimiy shaharlar va ularga olib boruvchi karvonlar hamda suv yo'llari bo'ylab yangi turistik marshrutlar tashkil qilish, ularni tavsiflovchi maxsus sayyohlik xaritalari, bukletlar, ma'lumot ko'rsatgichlar va albomlarni turli tillarda tayyorlash lozim.

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

---

**ТЕРМЕЗСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ**

**ДЖУРАЕВА УЛМАС ЧОРИЕВНА**

**ИСТОРИЯ ТЕРМЕЗСКОГО РЕЧНОГО ПОРТА**

**07.00.01. – История Узбекистана**

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

**Термез – 2023**

Тема диссертации доктора философии (PhD) зарегистрирована Высшей аттестационной комиссией Республики Узбекистан за номером B2021.2.PhD/Tar904

Диссертация выполнена в Термезском государственном университете.

Автореферат диссертации размещен на трех языках (узбекский, русский, английский (резюме)) на веб-странице Научного совета (termizdu@umail.uz) и на веб-странице Информационно-образовательного портала Ziyonet (www.ziyonet.uz).

Научный руководитель:

Кобулов Эшболта Атамуратович  
доктор исторических наук, профессор

Официальные оппоненты:

Халикова Рахбар Эргашевна  
доктор исторических наук, профессор  
Джуманиязов Фазлиддин Бобожонович  
доктор философии по истории (PhD) доцент

Ведущая организация:

Бухарский государственный университет

Защита диссертации состоится «23» 12 2023 г. в 10<sup>00</sup> часов на заседании ученого совета PhD. 03/30.12. 2019. Tar.78.02 при Термезском государственном университете. (Адрес: 190111, г. Термез, улица Баркамол авлод, 43. Тел.: (99876) 221-74-55, факс: (376) 221-71-17, e-mail: termizdu@umail.uz.

С диссертацией можно ознакомиться в Информационно-ресурсном центре Термезского государственного университета (зарегистрирована под № 233). Адрес: 190111, г. Термез, Тер ГУ, улица Баркамол авлод №43.) Тел.: (99876) 224-15-82, факс: (376) 221-74-55, 221-71-17 e-mail: termizdu@umail.uz.

Автореферат диссертации разослан «16» 12 2023 года (протокол реестра № 233 от «15» 12 2023 года).

  
С.Н. Турсунов  
Председатель Научного совета по присуждению ученых степеней, д.и.н., профессор.  
Х.Э. Холмунинов  
Ученый секретарь Научного совета по присуждению ученых степеней, д.и.н. (Dsc), доцент.  
Т.Р. Пардаев  
Председатель Научного семинара при научном совете по присуждению ученых степеней, д.и.н. (Dsc), доцент.

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

**Актуальность и востребованность темы диссертации.** В эпоху глобализации в мире интеграционный процесс регионов и стран невозможно представить без транспортно-коммуникационных сетей, торговых и транзитных связей. Особенно сегодня роль водного пути возрастает и приобретает все большее значение в развитии международной торговли. Принимая это во внимание, высокоразвитые страны вкладывают огромные средства в модернизацию инфраструктуры торговых путей, проходящих через реки, моря и океаны, строительство новых судов и портов, модернизацию существующих морских сооружений. Все это свидетельствует о возрастании роли речных и морских транзитных путей.

Ведущие научно-исследовательские институты развитых стран, таких как США, Великобритания, Франция, Нидерланды, Италия, Россия, Китай и Япония проводят масштабные исследования по истории речных портовых сообщений и связанных с ними торгово-транзитных отношений. В частности, предпринимаются усилия по совершенствованию правовой базы использования речных портов, обслуживающих региональные и международные сети сообщения в Средней Азии, снижению негативного воздействия грузоперевозок через речные порты на экологию и окружающую среду.

Реформы, проводимые в новом Узбекистане, показывают, что роль речного порта Термез в торгово-транзитных связях нашей страны очень велика. Так как, речной порт Термез, расположенный на Великом шелковом пути, на протяжении тысячелетий находился в центре важных процессов. Наш регион служил уникальным мостом, соединяющим Европу, Ближний Восток, Южную и Восточную Азию<sup>52</sup>. С этой точки зрения изучение судостроения, навигации водных транспортных средств, логистических услуг, внутренних и внешних торгово-транзитных связей в начале XIX-XXI вв. в речном порту Термеза остается одной из актуальных проблем в история края.

Данное диссертационное исследование в определенной степени способствует реализации задач, предусмотренных в Указах и Постановлениях Президента Республики Узбекистан, в частности «О мерах по обеспечению ускоренного развития туристской отрасли Республики Узбекистан» от 2 декабря 2016 года за № УП-4861, «О мерах по коренному совершенствованию системы государственного управления в сфере транспорта» от 1 февраля 2019 года за № УП-5647, «О стратегии развития нового Узбекистана на 2022 — 2026 годы» от 28 января 2022 года за № УП-60, «Об организации деятельности министерства транспорта Республики Узбекистан» от 1 февраля 2019 года за № ПП-4143, а также в других нормативно-правовых документах, относительно исследуемого вопроса.

**Соответствие исследования приоритетам развития науки и техники республики.** Диссертация выполнена в рамках приоритетного направления развития республиканской науки и техники «Формирование системы

---

<sup>52</sup> Mirziyoyev Sh.M. Yangi O'zbekiston strategiyasi. – Toshkent: O'zbekiston, 2021. – B. 38.

социальных, правовых, экономических инновационных идей информационного общества и демократического государства и пути их реализации».

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

**К литературе первой группы** относятся мемуары, сборники отчетов, брошюры и периодические статьи, издаваемые русскими послами, туристами, приехавшими в страну в колониальный период Российской империи, а также должностными лицами администрации, военных ведомств. В них содержится информация о Термезском речном порту, состоянии судоходства в нем, торговых и транзитных связях, осуществляемых по реке<sup>53</sup>. Однако большинство работ, опубликованных в этот период, подходили с точки зрения колониальных интересов Российской империи, а роль водных путей, связанных с речным портом Термез, в торговых отношениях не оценивалась объективно.

**Вторая группа** – это литература советского периода. В статьях и трудах советских ученых В. Романенко, А. Андропова, В. В. Цинзерлинга освещены вопросы, связанные с Амударьинским водным путем, Термезским речным портом, ролью водных транспортных средств в торговых отношениях, ирригационным потенциалом реки<sup>54</sup>. Во второй половине XX века Я.Нелюбин, М.Ю.Юлдашев, Б.И.Карлов, В.А.Певзнер, П.П.Слепенков, А.Т.Абрамцев, А.А.Грачев, Н.Г.Морозов, Б.П. В произведениях, написанных Суворовыми, можно найти сведения об Амударьинском водном пути, сообщениях, осуществляемых через пристани, и речной гавани Термез, хотя и частично<sup>55</sup>. В

---

<sup>53</sup> Капитан Быков. Очерк переправ через реку Амударья (рекогносцировка 3- Западно-Сибирского Линейного батальона Штабс-капитана Быкова). – Ташкент, 1879; Капитан Быков. Очерк долины Амударья // Сб. геог., топог. и стат. мат. по Азии. Вып. IX. – СПб., 1884; Грулев М.В. Аму-Дарья (Очерк среднего течения). – Ташкент: ШТВО, 1900; Ёша муаллиф. Некоторые географико – статистические данные, относящиеся к участкам Аму-Дарья 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-Дарья и Пяндже Амударье // Туркестанские ведомости. – 1906. № 106; Логофет Д.Н. Хлебная торговля и запасы Восточной Бухары // Туркестанский сборник. Том 417. – Ташкент, 1907; Логофет Д.Н. Русско-афганская торговля // Туркестанские ведомости. – 1908. № 203; Логофет Д.Н. Страна безправия. Бухарское ханство и его современное состояние. – СПб.: В.Березовский, 1909; Логофет Д.Н. На границах Средней Азии. Путевые очерки в 3 книгах. Книга 2. Русско-афганская граница. – СПб.: В.Березовский, 1909; Логофет Д.Н. На границах Средней Азии. Путевые очерки в 3 книгах. Книга 3. Бухарско-афганская граница. – СПб.: В.Березовский, 1909; Логофет Д.Н. Бухарское ханство под русским протекторатом. Том I, II. – СПб.: В.Березовский, 1911; Логофет Д.Н. В забытой стране. Путевые очерки по Средней Азии. – М.: 1912; Третеский В. Аму-Дарья и ея флотилия. – Чарджуй, тип. Х.М.Баранова, 1906; 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; Ананьев А.Г. Шерабадская долина. – СПб., 1914.

<sup>54</sup> Романенко В. К вопросу о рационализации судоходства на река Аму-дарье // // Народное хозяйство Средней Азии. – Ташкент: Госиздат, 1926. № 8-9. – С. 98-107; Андронов А. Каючный транспорт в Средней Азии // Народное хозяйство Средней Азии. – Ташкент: Госиздат, 1926. № 8-9. – С. 108-112; Цинзерлинг В.В. Орошение на Аму-Дарье. – М.: Упр. вод. хоз. Средней Азии, 1927.

<sup>55</sup> Нелюбин В.Я. Из опыта работы судоводителей Аму-Дарья. – М.: Морской транспорт, 1958; Нелюбин В.Я. Аму-Дарья. – М.: Морской транспорт, 1963; Юлдашев М.Ю. К истории Аральской флотилии // Общественные науки в Узбекистане. – 1961. № 12; Карлов Б.И., Певзнер В.А., Слепенков П.П. Учебник судоводителя-любителя (управление маломерными судами). – М.: ДОСААФ, 1976; Абрамцев А.Т., Грачев А.А., Морозов Н.Г., Суворов Б.П. Магистраль дружбы. Из истории. Среднеазиатского пароходства. Ашхабад: Ылым, 1983.

произведениях, созданных в годы советской власти, заметно сильно влияние коммунистической идеологии.

К третьей группе литературы можно отнести научные работы и исследования, созданные за годы независимости. Вопрос о месте речных портов Амударья и Термез в системе сообщений Центральной Азии обсуждается в диссертационных исследованиях, монографиях и ряде статей Э. В. Ртвеладзе, О. М. Мавлонова, Т. Т. Сафарова, С. А. Сулаймонова, Ю. А. Каримова, Джуманиязова Ф.Б., Алламуратова Ш<sup>56</sup>. Также в исследованиях С.Н.Турсунова, Э.А.Кобулова, Ф.Б.Очилдиева, Н.Н.Турсунова, Х.Ж.Хидирова дана необходимая информация по данной теме<sup>57</sup>.

---

<sup>56</sup> Ртвеладзе Э.В. Древний Термез в системе Амударьинских переправ // *Общественные науки в Узбекистане*. – 2002. № 2; Ртвеладзе Э.В. Переправы и дороги Бактрии // *Мозийдан садо*. – 2003. № 3,4; Ртвеладзе Э.В. Великий индийский путь: из истории важнейших торговых дорог Евразии. – СПб.: Нестор-История, 2012; Mavlonov O‘., Mahkamova D. Madaniy aloqalar va savdo yo‘llari. – Toshkent: Akademiya, 2004; Mavlonov O‘.M. Markaziy Osiyoning qadimgi yo‘llari: shakllanishi va rivojlanish bosqichlari. – Toshkent: Akademiya, 2008; Mavlonov O‘.M. O‘rta Osiyoning aloqa va savdo yo‘llari: shakllanishi va rivojlanish bosqichlari. Tarix fanlari doktori dissertatsiyasi. – Toshkent, 2009; Mavlonov O‘.M., Karimov Y.A. Amudaryo suv yo‘lining Markaziy Osiyo kommunikatsiya tizimida tutgan o‘rni // *Xorazm Ma‘mun 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); Safarov T.T. XIX asrning ikkinchi yarmi – XX asr boshlarida O‘rta Osiyo savdo yo‘llari. Tarix fanlari nomzodi dissertatsiyasi. – Toshkent: 2009; Safarov T.T. Amudaryoda kemachilik va yuk tashish // *Jamiyat va boshqaruv*. – 2008. №2; Сулайманов С.А. История Аральской и Амударьинской флотилий (1847-1920 гг.). Диссертация кандидата исторических наук. – Нукус, 2010; Sulaymanov S.A. Orol va Amudaryo flotiliyasi tarixi (1847-1920). Tarix fanlari nomzodi dissertatsiyasi Avtoreferati. – Nukus: O‘zFA QB, 2010; Сулайманов С.А. Из истории Амударьинской флотилии // *Материалы международной конференции «Устойчивое развитие южного Приаралья»*. – Нукус: Изд.«Илим» ККО АН РУ, 2011; Sulaymanov S.A. Amudaryo flotiliyasining tashkil topishi va faoliyati // “O‘zbekistonda ijtimoiy-iqtisodiy va etnomadaniy hayot: tarix va tahlil” mavzusidagi Respublika ilmiy anjumani maqolalar to‘plami. – Termiz, 2014; Sulaymanov S.A. Orol dengizi va Amudaryo suv yo‘llari tarixi (XIX asrning 70-yillari — XX asrning 80-yillarining birinchi yarmi). Tarix fanlari doktori (DSc) dissertatsiyasi avtoreferati. – Nukus, 2023; Karimov Ya.A. Markaziy Osiyo kommunikatsiya tizimida suv yo‘llarining tutgan o‘rni (qadimgi davr va o‘rta asrlarda Amudaryo va Sirdaryo misolida). Tarix fanlari bo‘yicha falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi avtoreferati. – Nukus, 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.; Jumaniyozov F.B. Xorazm transporti: shakllanishi, taraqqiyoti, muammolari. Tarix fanlari bo‘yicha falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi. – Vuxoro, 2021; Алламуратов Ш.А. Сурхон воҳасининг Амударё сув йўли ва кечувлари орқали ташки саъдо муносабатлари (XIX аср охири — XX аср бошлари) // “Сурхондарёда илм ва фан” журнали. №1 (01), 2020. – Термиз, 2021. – Б.52-59; Алламуратов Ш.А. Марказий Осиё коммуникацияси ва саъдо транзит тизимида Амударёнинг ўрни (XIX- XX аср бошлари). Тарих фан. бўй. фалс. докт. (PhD) ... дисс. – Термиз, 2022; Алламуратов Ш.А. Амударё сув йўли ва кечувлари тарихи (XIX-XX аср бошлари). Монография. – Тошкент: – “Innovatsiya-Ziyo”, 2023; Allamuratov Sh.A. Surxon vohasining tashqi savdo munosabatlari (Amudaryo suv yo‘li misolida) // *TISU ilmiy tadqiqotlari xabarnomasi*. № 1/2023. – Б.58-68.

<sup>57</sup>Tursunov S., Qobilov E., Pardayev T. va boshq. Surxondaryo tarix ko‘zgisida. – Toshkent: Sharq, 2001; Tursunov S., Kichkilov H. Termiz yilnomasi. – Toshkent, Sharq, 2001; Tursunov S., Qobilov E., Murtazoyev B. va boshq. Surxondaryo tarixi. – Toshkent: Sharq, 2004; Qobulov E.A. Surxon vohasi xo‘jaligi. – Toshkent: Akademiya, 2012; Кобулов Э.А. Место долины Сурхан в торговых сношениях России с восточными странами // *Universum: Общественные науки: ЭНЖ*. – 2015. № 1-2 (12); Qobulov E.A. XVIII asrning ikkinchi yarmi va XX asr boshlarida Surxon vohasi xo‘jaligi. Tarix fanlari doktori (DSc) dissertatsiyasi. – Toshkent, 2019; Ochildiyev F.B. XIX-XX asr boshlarida Janubiy O‘zbekistonda ijtimoiy-iqtisodiy hayot (Surxon vohasi misolida): Tarix fanlari nomzodi dissertatsiyasi. – Toshkent, 2007; Ochildiyev F.B. Surxon vohasi beklklaridagi ijtimoiy-siyosiy va iqtisodiy o‘zgarishlar (XIX asrning ikkinchi yarmi – XX asr boshlari). – Toshkent: ABU MATBUOT-KONSALT, 2008; Ochildiyev F.B. The creation of the Amudarya Fleet // *Theoretical & Applied Science*. – 2019. Iss.10, Vol. 78. Xidirov X.J. O‘zbekistonda transport sohasi: natijalar va muammolar (XX asrda Surxon vohasi misolida). Tarix fanlari bo‘yicha falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi. – Termiz, 2021; Xidirov X.J. O‘zbekistonda transport sohasi: natijalar va muammolar (XX asrda Surxon vohasi misolida). – Toshkent: Tafakkur avlodi, 2021.

**Четвертая группа** – зарубежная литература. Информация по теме содержится в исследованиях М. Холдсворта, С. Беккера, А. Д. Васильева, Ю. Шодипура, Н. М. Назаршоева, Н. Н. Казакова<sup>58</sup>.

Результат анализа литературы и материалов, относящихся к историографии предмета, показывает, что торгово-транзитные отношения через речной порт Термез в основном освещаются в определенных периодических пределах, в связи с историей коммуникационных отношений, не изученных в корреляции. Это требует исследования этой темы в качестве диссертации.

**Связь темы диссертации с научно-исследовательской работой вуза, в котором выполнена диссертация.** Диссертационная работа выполнена в соответствии с планом НИР Термезского государственного университета № АТД-1 «История государственности Узбекистана: отношения и взгляды» (2015-2021 гг.).

**Цель исследования** – раскрыть историю речного порта Термез и его место в торгово-транзитных отношениях.

**Задачи исследования:**

Объяснить природно-географическое положение и историческое описание Термеза;

Выявление места речного порта Термез в военно-стратегической политике Российской империи;

Изучение значения речного порта Термез в торгово-экономических отношениях в период Российской империи;

Анализ деятельности Термезского речного порта в 1918-1945 гг.;

Определение места речного порта Термез в экономической и политической жизни Узбекистана в годы после Второй мировой войны;

Освещение международной торговли и транзитных связей речного порта Термез за годы независимости.

**Объектом исследования** является освещение истории речного порта Термез.

**Предметом исследования** является изучение возникновения и деятельности Термезского речного порта, его участия в торгово-транзитных связях региона.

**Методы исследования.** В исследовании использовались методы объективности, периодичности и территориально-географического, сравнительного анализа, статистической, научной системности.

**Научная новизна исследования** заключается в следующем:

Оно основано на том, что Российская колониальная империя политически использовала Амударью в военно-стратегических целях (естественная граница,

---

<sup>58</sup> 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; 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; Казаков Н. Н. Организация работы речного флота: учеб. Пособие. – Гомель: БелГУТ, 2012.

военный участок), трансграничной, буферной зоны, а также в экономическом отношении для транспортировки торговли, сырья и сельскохозяйственной продукции;

Дело в том, что речной порт Термез – это порт, соединяющий регионы Узбекистана, Таджикистана, Туркменистана, где пересекаются сухопутные и водные пути региона, и это быстрый и дешевый водный путь для коммерческой и взаимной торговли. Доказано, что Амударья является важной структурно-стратегической частью благодаря своему

Для Российской империи она была лидером главного торгового рынка в Бухарском эмирате, останавливая попадание британских товаров в Среднюю Азию из Афганистана и Индии через речной порт Термез, а Амударья была также перевозчиком хлопчатобумажной продукции, которая считалась необходимым сырьем для российской текстильной промышленности. Показано, что это торговый путь;

В первые годы независимости современные грузовые суда в речной порт Термез импортировались из России, Турции, Кореи и Китая, но в последнее десятилетие отечественное производство водных транспортных средств, таких как баржи, теплоходы, и материалов для их изготовления и технического оснащения показано, что качество обслуживания явно возросло, показывая, что налажено обеспечение и подготовка специалистов.

#### **Практические результаты исследования следующие:**

Исторические источники и архивные документы, касающиеся регионального сообщения, торгово-транзитных связей речного порта Термез, сведены в единую систему и обобщены;

на основе сведений, полученной в процессе исследования, даны соответствующие выводы, а также выработаны предложения и рекомендации по их использованию в научных исследованиях и в учебном процессе.

**Достоверность результатов исследования** объясняется использованием множества архивных документов, исторических источников и научной литературы, а также тем, что основные результаты по теме диссертации широко обсуждались на Республиканских и международных научных конференциях, а практических результатов исследования подтверждением компетентными органами.

#### **Научная и практическая значимость результатов исследования:**

Научная значимость результатов исследования определяется дальнейшим расширением научно-теоретических знаний об истории Термезского речного порта, сыгравшего важную роль в развитии региональных коммуникаций, торговых и транзитных связей, а полученные результаты служат обогащению социальных и гуманитарных наук новой информацией.

Практическая значимость результатов исследования заключается в том, что они могут быть использованы при организации спецкурсов по истории дипломатических и торговых отношений Средней Азии для студентов высших учебных заведений, при написании соответствующих разделов истории

Узбекистана, в учебниках и учебных пособиях, при подготовке вспомогательных руководств и справочников, связанных с туристскими направлениями.

**Внедрение результатов исследований.** По результатам, выводам и предложениям изучения истории среднеазиатского сообщения и торгово-транзитных связей через речной порт Термез:

Российская колониальная империя политически использовала Амударью для военно-стратегических (естественная граница, военный участок), трансграничных, буферных зон и т. д. целей, а экономически – для транспортировки торговли, сырья и сельскохозяйственной продукции, а порт реки Термиз. В связи с тем, что прибрежные районы Узбекистана, Таджикистана, Туркменистана, где пересекаются сухопутные и водные пути региона, являются портами, соединяющими регионы, а также потому, что это быстрый и дешевый водный путь для коммерческого и взаимного товарообмена, информация о том, что Амударья оказалась частью стратегического значения, была использована для обогащения учебника истории Узбекистана справка Национальной телерадиокомпании Узбекистана № 02.29-590 от 19 апреля 2023 года). В результате в учебниках истории Узбекистана была определена роль и значение речного порта Термез в развитии водного пути Амударьи.

Для Российской империи она была лидером главного торгового рынка в Бухарском эмирате, останавливая попадание британских товаров в Среднюю Азию из Афганистана и Индии через речной порт Термез, а Амударья была также перевозчиком хлопчатобумажной продукции, которая считалась необходимым сырьем для российской текстильной промышленности. Это торговый путь, и в первые годы независимости современные грузовые суда в речной порт Термез импортировались из России, Турции, Кореи и Китая, но в последнее десятилетие началось местное производство водных транспортных средств, таких как баржи, паровые локомотивы, а их материал - информация о том, что качество обслуживания явно возросло, показывая, что налажено техническое оснащение и подготовка специалистов, была использована для обогащения экспозиции музея под открытым небом речного порта. г. Термез (Постановление Министерства транспорта Республики Узбекистан № 2/3280-3076 от 22 мая 2023 года). В результате посетители открытого музея имеют представление о развитии речного порта Термез и роли речного транспорта в республике.

**Апробация результатов исследования.** Результаты исследования обсуждались на 8 научно-практических конференциях, в том числе на 3-х международных и 5-ти республиканских.

**Публикация результатов исследования.** Всего по теме диссертации опубликовано 13 научных работ. В частности, в научных изданиях, рекомендованных к публикации основных научных результатов докторских диссертаций Высшей аттестационной комиссией Республики Узбекистан опубликовано 5 статей (из них 3 в республиканских и 2 зарубежных журналах), 8 тезисов в международных и республиканских научных конференциях и сборников.

**Структура и объем диссертации.** Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованных источников и литературы и приложений. Объем диссертации составляет 138 страниц.

## **ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ**

Во **вводной** части обосновываются актуальность темы исследования, степень изученности проблемы, цели и задачи, объект, предмет, научная новизна исследования, достоверность результатов исследования. Также описываются научная и практическая значимость, апробация, внедрение результатов, структура и объем диссертации.

Первая глава диссертации называется **«Создание Термезского речного порта и его стратегическое значение»**. Анализируются природно-географическое положение и историческое описание Термеза, а также роль речного порта Термез в военно-стратегической политике Российской империи.

Прежде чем разъяснить значение Амударьи как водной артерии, уместно проанализировать историко-географические сведения о ее основных направлениях течения и впадающих в нее реках. Амударья, берущая начало с гор Памира, самая крупная и бурная река Средней Азии, ее длина 1415 км, если считать от места, где начинается Вахондарья в ее верхнем течении, составляет 2620 км. Как известно, верховья этой реки берут начало от ледников на северных склонах Индийского Куша и образованы слиянием нескольких рек.

В древности самая удобная переправа через Амударью была через остров Пророка близ Термеза. Переправа через остров Пророка расположена в 1,5 км вниз по реке Амударья от руин старого города Термеза. Здесь река разделяется на русла длиной 8-10 км и образует остров. Этот остров был известен как Джазират Осман — остров Османа во время арабского вторжения<sup>59</sup>. Так как мавзолей Зул-Кифл был построен на острове в XII-XIII веках, его впоследствии стали называть «Пайгамбар ороли» «Островом Пророка»<sup>60</sup>.

Порт Термеза вытянулся длинной полосой вдоль берега в овраге к югу от старой термезской крепости. Он спускается с юго-восточного и юго-западного углов крепости по склону<sup>61</sup>. Согласно археологическим данным, набережная была построена раньше XI века, а отремонтирована в XV веке<sup>62</sup>. Была восстановлена южная стена крепости вместе с оборонительными башнями на этом берегу, от которых осталось только основание. Эта стена, как и берег, тоже существовала в IX-X веках, потому что в исторических источниках того времени отмечается, что воды Амударьи касались стен крепости, и у нее со всех сторон

---

<sup>59</sup> Бартольд В.В. Термез / Статьи из «Энциклопедии ислама // Сочинения. Том 3. Работы по исторической географии. – М.: Наука, 1965. – С. 504; Камолиддинов Ш.С. Историческая география Южного Согда и Тохаристана по арабоязычным источникам IX – начала XIII вв. – Ташкент: Ўзбекистон, 1996. – С. 120-121; Mirzayev J. Termiz tarixi. – Toshkent: Sharq, 2001. – В. 23.

<sup>60</sup> Сурхон давлат кўрикхонаси // Ўзбекистон миллий энциклопедияси. 8 жилд. – Тошкент: Ўзбекистон миллий энциклопедияси, 2004. – Б. 154.

<sup>61</sup> Шишкин В.А. К исторической топографии Старого Термеза. Труды Узбекстанского филиала АН СССР. Серия 1. Термезская археологическая комплексная экспедиция 1936 г. — Ташкент, 1940. –С. 131.

<sup>62</sup> Гражданкина Н. С. Набережная калы в Старом Термезе // «История материальной культуры Узбекистана», вып. 6, Ташкент, 1965. –С. 171-178.

останавливались корабли. Такое положение сохранялось даже в начале XIII века, поскольку в источниках этого периода сообщается, что половина стен термезской крепости возвышалась из середины амударьинских вод<sup>63</sup>.

Термезские мастера строили и большие царские корабли. На этих кораблях плавали и отдыхали цари и султаны, приезжавшие в Термез. По свидетельству Истахри, жившего в X веке, корабельщики занимали особое место в хозяйственной жизни Термеза. Большинство построенных ими кораблей продавались за границу. Кроме того, корабельщики занимались еще и перевозкой через Амударью товаров купцов, и за это получали хорошую прибыль. Потому что в этот период еще более возросло место и значение Термеза как торгового города. Согласно Абульфазлу Байхаки, султан Газневидов Масуд прибыл в Термез на царском корабле по реке для охоты. По словам Аль-Мукаддаси, в то время в Термезе было построено много кораблей<sup>64</sup>.

Сообщение аль-Мукаддаси также подтверждается археологическими исследованиями. В юго-западной части старого Термезского рабада, у берегов Термеза, было установлено, что здесь находился квартал каючников и кораблестроителей<sup>65</sup>.

Во второй половине XIX века роль Паттакесарской переправы стала возрастать. Паттакесарская переправа расположена при впадении Сурхандарьи в Амударью. В 90-х годах XIX века здесь возникло и начало развиваться поселение Паттакесар, имевшее паровое сообщение с Чарджуем.

Военными Российской империи были приняты необходимые меры для ограничения поступления британских товаров в Среднюю Азию не только из Афганистана, но и из Индии через Бухарский эмират. В частности, они начали прилагать отдельные усилия, чтобы взять под контроль торговые пути<sup>66</sup>. После того, как Российская империя установила свое господство в Средней Азии, возрос спрос на хлопок, считавшийся необходимым сырьем для русской текстильной промышленности. Поэтому возросло внимание к расширению и развитию торговых путей. Прежде всего российские правящие круги стремились максимально использовать водные пути. Это потому, что, во-первых, на водных путях было бы меньше грабежа, чем на суше. Во-вторых, перевозить товары по воде было относительно дешево<sup>67</sup>.

В силу вышеперечисленных факторов в первоначальных действиях Российской империи в стране особое внимание уделялось влиянию на водные пути и поселения населения, расположенные на их берегах. Термез был одним из важных городов, расположенных вдоль такого водного пути. Недаром царская Россия рассматривала владение Термезом как одно из средств предотвращения проникновения англичан в Среднюю Азию и укрепления своих политических, военных и экономических интересов в регионе.

<sup>63</sup> Рашид ад-дин. Сборник летописей. Том 1. Книга 2, М.-Л. 1952. –С. 218.

<sup>64</sup>Турсунов С.Н. ва бошқалар. Сурхондарё тарихи. – Тошкент: Шарқ, 2004. – Б.56.

<sup>65</sup> Массон М. Е. Городище старого Термеза и их изучение. Труды Узбекстанского филиала АН СССР. Серия 1. Термезская археологическая комплексная экспедиция 1936 г. Ташкент, 1940. –С. 98.

<sup>66</sup> Мазов С. Восточная Бухара, Бадахшан и северный Афганистан ... – С. 12-13; Кобулов Э. Сурхон воҳаси хўжалиги. – Тошкент: Академнашр, 2012. – Б. 329.

<sup>67</sup> Кобулов Э. Сурхон воҳаси хўжалиги ... – Б. 331.

Царская Россия определяла захват южных рубежей Бухарского эмирата, в частности Термеза, важной стратегической целью в регионе. В статье 3 договора, подписанного между Бухарским эмиратом и Российской империей 28 сентября 1873 года, говорится, что: Бухарским кораблям и русским пароходам, а также правительственным и частным судам, наряду с другими кораблями флота, разрешается свободное плавание в Амударьинская часть, принадлежащая Бухаре, то в статье 4 утверждается, что в Бухаре часть Амударьи и сказано, что русские имели право строить свои пристани и склады на удобных берегах<sup>68</sup>.

1 августа 1873 г. полковник Генерального штаба А.В. Каульбарс исследовал низовья Амударьи и нашел судоходный путь к Аральскому морю через Амударьинско-Кувон-Джарминское, Давкаринское озера и паводковое русло. Это привело к развитию судоходства по Амударье и созданию в 1887 году Амударьинской военной флотилии<sup>69</sup>.

В Чарджуе располагались администрация и порт Амударьинской флотилии. В 1887 году было открыто пароходное сообщение по Амударье сначала из Чарджоя в Керку, а затем в Термез. В 1888 г. на участке от Петро-Александровска до Керки начали ходить буксирно-пассажирские пароходы «Царь», «Царица», баржи «Москва» и «Петербург» (грузоподъемностью 10 тысяч пудов).

За навигацию 1907 года суда Амударьинской флотилии перевезли 850 000 пудов грузов. В том числе 250 000 фунтов мазута, 138 000 фунтов государственных и 462 000 фунтов частных коммерческих грузов. На местных лодках и верблюдах было перевезено около 2,5 млн. пудов. Таким образом, частные коммерческие грузы, перевозимые судами Амударьинской флотилии, составили 15% всего ее грузооборота по Амударье<sup>70</sup>.

Амударьинская флотилия за 30 лет своего существования не смогла разработать лучший тип парохода для реки. Причиной этого было то, что судоходство находилось в руках военных. Судостроение предназначалось не для хозяйственных, а для военных целей. В отличие от пароходов на Волге даже в этом случае, где не было конкуренции со стороны суши и железных дорог и большого экономического интереса, флотилия не могла стать крупным предприятием. Затопление большинства кораблей приведет к повреждению корпуса и механизмов, а также к чрезмерному расходу топлива.

Вторая глава диссертации называется **«Деятельность Термезского речного порта в конце XIX века — в 40-х годах XX века»**. В ней рассматривается значение Термезского речного порта в торгово-экономических отношениях в период царской России и его деятельность в 1918-1945 гг.

Во второй половине XIX века, когда в Средней Азии утвердилась Российская империя, возросла потребность в хлопке, считавшемся важным сырьем для промышленных нужд. По этой причине большое внимание уделялось расширению и ускорению торговых путей. Колонизаторы сначала стремились максимально использовать водные пути. Известно, что до создания русской

<sup>68</sup> ЎзМА, ф.-И-1, оп. 32, д. 398, л.15; ф.-И-1, оп.22, д.832, лл. 9-10.

<sup>69</sup> Сурхандарьинский областной государственный архив, ф. 33, оп. 1, д.12, л.9.

<sup>70</sup> ЎзМА, ф. I-1369, оп.1, д.11, л.12.

флотилии на Амударье действовали каюки Бухарского эмирата и афганцев. Эти лодки в основном перевозили торговые грузы и пассажиров. Каюки в основном перевозили по реке зерно и хлопчатобумажные изделия. Около 600 каюков перевозили грузы по реке. Самые большие каюки могли перевозить грузы от 800 до 1500 пудов<sup>71</sup>. В Паттакесарской переправе, имеющей важное значение в торговых отношениях между Бухарским эмиратом и Афганистаном, находилось 4 каюка, 2 из которых принадлежали Бухаре и 2 Афганистану. Их годовой доход составлял 3 тысячи рублей<sup>72</sup>.

По данным И.Ремеза, в торговле с Афганистаном переправа Паттакесар уступала по грузоперевозкам только Каркинской переправе. За два года (1891-1892) по этому пути было перевезено товаров на 715 тысяч рублей<sup>73</sup>. После создания русской флотилии значение Паттакесарского прохода в грузоперевозках возросло. Примеры включают строительство новых оптовых складов и хлопкоочистительного завода для переработки хлопка из Афганистана.

Превращение бухарско-афганской границы в русско-афганскую границу, установление контроля Российской империи в перевалочных и таможенных пунктах по Амударье также привели к использованию торговых путей в ее интересах. Торговля с Афганистаном, Ираном, Кашгаром, Индией была непосредственно подчинена интересам империи.

Амударьинская военная флотилия сыграла важную роль в зарождении современного судоходства в Средней Азии. Он охранял границу, перевозил товары во время торговли с Хивой, Бухарой и Афганистаном. Кроме того, сюда перевозили грузы суда акционерного общества «Хива» и частных предпринимателей.

В годы Первой мировой войны Амударьинская военная флотилия сильно пострадала. Многие корабли флотилии нуждались в ремонте. С ноября 1917 года корабли флотилии использовались в борьбе с воинами Туркестанского национально-освободительного движения за установление Советской власти в Средней Азии.

В 1920-е годы, учитывая малочисленность пароходов, плывущих по Амударье, и отсутствие ремонта имеющихся, было принято решение об использовании мощности каючного флота. Его значение заключалось в том, что каючный флот был многочисленным и отличался дешевизной. Но так как каюки не были аффилированы ни с одной организацией, то в вопросе ответственности возникали определенные сложности. Например, в июне 1925 года, когда в Амударье потерпело крушение грузовое судно, установить ответственное за это юридическое или физическое лицо не удалось. Эта ситуация требовала регулирования деятельности каючников на Амударье. Учитывая это, в сентябре того же года было принято решение о создании союза «Амукаюк». К нему присоединялись все каючники, плывшие по Амударье<sup>74</sup>.

<sup>71</sup> ЎзМА, ф. И-2, оп. 1, д.8, л. 6.

<sup>72</sup> ЎзМА, ф. И-3, оп.1, д. 296, л.76.

<sup>73</sup> Ремез И.А. Внешняя торговля Бухары до мировой войны. — Т.: ЦСУ Туркеспублики, 1922. — С. 37.

<sup>74</sup> Сурхандарьинский областной государственный архив, ф.86, оп.1, д.25, лл. 134-135.

29 сентября 1925 года был заключен договор между Александром Исакиевичем Мейером, управляющим Среднеазиатского государственного пароходства (Госпароходства) в Ташкенте, и Гориным Иваном Ивановичем, председателем правления Каркинского районного союза каючников («Амукаюк»). Согласно договору, в 1925-1926 годах Союз каючников обязывался перевозить грузы по маршруту Карки, Термез, Сарайкамар и Джиликул. Руководство союза «Амукаюк» расположился в Карки<sup>75</sup>.

Порядок перевозки груза определялся следующим образом:

Каючники были обязаны в 5-дневный срок после получения товаров Госпароходства выйти в плавание и отплыть к назначенному причалу. Если каючник не мог найти возможности выгрузить груз на соответствующей пристани, он должен был остановиться в безопасных для груза местах в 1-2 километрах от пристани и сдать их начальнику пристани. По прибытии на пристань нужно было немедленно передать груз начальнику пристани. Союз каючников был обязан нести груз в целости. Если товар доставлен поврежденным или непригодным для использования, союз каючников не несет ответственность за причиненный ущерб<sup>76</sup>.

После заключения этого договора в октябре 1925 года в городе Термезе была открыта контора союза «Амукаюк». Алиев был назначен его представителем<sup>77</sup>.

10 февраля 1926 г. решением общего собрания Союза каючников бассейнов Амударьи, Вахша и Пянджа председателем Правления на основании доверенности № 197 был назначен И.И.Горин. Эта доверенность зарегистрирована 18 февраля 1926 года в нотариальной конторе Карки за номером 88<sup>78</sup>.

Союз «Амукаюк» также определяла цены на грузоперевозки, чтобы правильно организовать свою работу и увеличить доход. Например, 8 августа 1926 г. на собрании союза, проходившем в Ленинске (Чарджуй), была определена плата в размере 2 рубля 40 копеек с тонны груза на содержание Правления и контор. Стоимость проезда для пассажиров, следующих в Ургенч и Туртколь, была установлена в размере 12 рублей с человека. Было установлено, что если судно не заполнено грузом, то оплата проезда будет производиться за счет полного тоннажа<sup>79</sup>.

Увеличился объем грузов, перевозимых каючниками. Только в 3-м квартале 1926 года 11 команд каючников, прикомандированных к Термезскому порту, перевезли в общей сложности грузов на 11 039 рублей 70 копеек. Всего получено 6150 рублей чистого дохода<sup>80</sup>. Полученный доход послужил для улучшения материального состояния рабочих.

---

<sup>75</sup> Сурхандарьинский областной государственный архив, ф.86, оп.1, д.20, л.10.

<sup>76</sup> Сурхандарьинский областной государственный архив, ф.86, оп.1, д.20, л.11.

<sup>77</sup> Сурхандарьинский областной государственный архив, ф.86, оп.1, д.25, л.135.

<sup>78</sup> Сурхандарьинский областной государственный архив, ф.86, оп.1, д.26, л.77.

<sup>79</sup> Сурхандарьинский областной государственный архив, ф.86, оп.1, д.5, лл.1-2.

<sup>80</sup> Сурхандарьинский областной государственный архив, ф.86, оп.1, д.16, л.11.

1 января 1927 года был подписан договор между краевой конторой «Амукаюк» в Термезе и профсоюзом транспортников Сурхандарьинской области. Согласно ему, Союз обязался не отправлять в длительную командировку лиц моложе 18 лет, а также не увольнять беременных или женщин с кормящими детьми. Руководство пообещало, что его работникам будет предоставлена спецодежда, сантехника, полотенца, мыло, умывальники. Ежемесячная заработная плата рабочих и служащих выплачивалась по 17 разрядам. Тарифная ставка для первого разряда составил 19 рублей 50 копеек за 8 часов работы, 19 рублей 50 копеек за 6 часов работы для подростков, занятых физическим трудом, и 13 рублей 10 копеек за 6 часов работы для подростка в конторе. Этот тарифный набор применялся только к Сурхандарьинской области, и она имела право устанавливать надбавку в размере 50-75%<sup>81</sup>.

Учитывая, что большинство каючников составляли узбеки и русские, было принято решение вести делопроизводство на русском и узбекском языках. Для решения данного вопроса 16 января 1927 года было проведено заседание Комиссии по Узбекизации при Райкомпартии. В нем приняли участие Рахимжонов от райкома, Ч. Беркалиев и Мухторов от райисполкома, Кутерман от профсоюзов. По итогам совещания предписано вести делопроизводство на русском и узбекском языках во всех торговых, промышленных предприятиях и организациях Паттакесарского района. Вместе с тем, чтобы облегчить приехавшим в город дехканам найти адрес, всем организациям, в том числе и отделению Термезского филиала объединения «Амукаюк», было предписано повесить вывески на русском и узбекском языках<sup>82</sup>.

Несмотря на то, что «Амукаюк» старался перевозить груз вовремя, в некоторых случаях допускал и ошибки. Например, по проверкам, проведенным 11-13 октября 1926 г., у членов объединения была выявлена неуплата налогов государству. В итоге с Горина должно было быть взыскано 2837 рублей 50 копеек, с Маматмуродова 3037 рублей, с Рахмонова 1450 рублей, с Гаршина 1520 рублей, с Панджи Хазраткулова 1225 рублей. Кроме того, было выявлено, что Гаршин, член объединения, причинил союзу убытки в размере 24 000 рублей в связи с нецелевым использованием денег, полученных им за доставку дров в Термезскую крепость<sup>83</sup>.

С укреплением Советской власти в Узбекистане улучшилось снабжение запасными частями амударьинских пароходов. В результате улучшилась работа Термезского речного порта. В 1927 году был официально зарегистрирован Термезский речной порт, оснащенный кранами и оснащенный судами большой грузоподъемности. В этом году товарооборот с Афганистаном через порт Термез составил 147 тонн экспорта и 215 тонн импорта<sup>84</sup>.

В 1929-1930 годах в составе Амударьинской флотилии было 18 кораблей и 37 барж. В начале 1930-х годов речной порт Термеза назывался южным речным портом (пароходства). В то время имелся буксирный, портовый флот, в который

<sup>81</sup> Сурхандарьинский областной государственный архив, ф.86, оп.1, д. 21, л.2.

<sup>82</sup> Сурхандарьинский областной государственный архив, ф.86, оп.1, д.25, л. 19.

<sup>83</sup> Сурхандарьинский областной государственный архив, ф.86, оп.1, д. 7, лл.9-10.

<sup>84</sup> Турсунов С.Н. Термиз йилномаси. Тошкент: Шарқ. 2001. –Б. 25.

входило 22 баржи и 8 пароходов. Через термезскую пристань (так она называлась в то время) было перевезено 29 тысяч тонн грузов, 9 тысяч тонн хлопка, 1 тысяча тонн металла, 1 тысяча тонн машин, 4 тысячи тонн цемента, 22 тысячи тонн нефтепродуктов, 19 тысяч тонн древесины и дров. Этот речной порт обслуживал расстояние 276 км<sup>85</sup>.

Однако в эти годы, несмотря на то, что было проделано столько работы, подготовки опытных моряков было недостаточно. Работники речного флота обучались в Речном техникуме, который был открыт в Ташкенте в 1930 году. Позднее этот техникум был переведен в Чарджуй. Так как, Хорезмский оазис Узбекистана, Таджикистан, Туркменистан, приречные районы Каракалпакстана в основном располагались вдоль реки, а Чарджуй был близок к ним. Их экономическое развитие было связано со среднеазиатским судоходством. В эти районы на кораблях привозили хлеб, нефтепродукты, минеральные удобрения, продовольственные и промышленные товары, из них вывозили хлопок, хлопковое масло, кожгалантерею, коконы и другие сельскохозяйственные товары. Возросло значение речного порта Термеза в восстановлении народного хозяйства.

В 1931 году оборудование, электростанции, цемент, топливные материалы для строительства оросительного канала для Вахшского оазиса были доставлены кораблями из Термезского речного порта, а товары доставлялись на пристань нижнего Пянджа<sup>86</sup>.

Грузооборот речного порта Термез с каждым годом увеличивался. Если в 1933 г. объем перевезенных грузов составил 197,3 тысяч тонн, то в 1937 г. было перевезено 464 тысячи тонн грузов<sup>87</sup>.

В 1938 году был утвержден технический проект строительства складов «Совафганторг» в городе. В это время через речной порт Термез в Афганистан отправлялись промышленные товары, одежда, оборудование, автомобили, газ. Из Афганистана привозили субтропические фрукты, изюм, черную кожу, шерсть<sup>88</sup>.

После образования 6 марта 1941 года Сурхандарьинской области пропускная способность Термезского речного порта значительно увеличилась, а также увеличились виды грузов. По реке стали перевозить в больших количествах зерно, уголь, лес, соль, цемент, металл, семена и волокна хлопчатника, минеральные удобрения, нефтепродукты.

Наряду с речниками и матросами Средней Азии в годы Великой Отечественной войны самоотверженно трудились служащие речного порта Термез. Корабельщики оказали большую услугу в перевозке снаряжения и военного имущества, военных товаров и продовольствия, хлопка. Многие портовики взяли оружие и отправились на фронт защищать страну. Большинство из них не вернулись с этой войны.

---

<sup>85</sup> Сурхондарё тарихидан лавҳалар. –Тошкент, 1991. –Б. 21.

<sup>86</sup> ЎзМА, ф.2085, оп.3, д.32, л. 23.

<sup>87</sup> Сурхандарьинский областной государственный архив, ф. 33, оп.1, д.168, л.23.

<sup>88</sup> Сурхандарьинский областной государственный архив, ф. 33, оп.1, д.23, л.3.

Третья глава исследования называется «Участие Термезского речного порта в региональных торгово-транзитных связях во второй половине XX века и начале XXI века». В ней анализируется роль Термезского речного порта в экономической и политической жизни Узбекистана в годы после Второй мировой войны, а также международные торговые и транзитные связи в годы независимости.

В годы после Второй мировой войны, в связи с увеличением выращивания хлопка в республиках Средней Азии, возникла большая потребность в грузоотправителях для перевозки хлопка. По решению Советского правительства в 1947 году флот термезских кораблей был дополнительно обеспечен 70 единицами колесных и винтовых кораблей. В целях повышения технического и эксплуатационного обслуживания кораблей были проведены крупные работы по их переоборудованию и ремонту. В 1950-е годы объем грузоперевозок в Термезском речном порту достиг 282 тысяч тонн. Количество грузов, требующих много ручного труда при сортировке в порту, уменьшилось, а 243 000 тонн грузов были добавлены на суда с помощью комплексной механизации<sup>89</sup>.

К 1950-м годам на повестке дня стояло создание современного речного порта. Специальная комиссия, организованная в 1953 году познакомилась со всеми имеющимися материалами и осмотрев берега реки, признала целесообразным расположить причалы нового порта в ковшах берега в районе существующей пристани<sup>90</sup>. К этому времени здесь располагались администрация порта, электростанция, ремонтная мастерская, жилые дома, поликлиника, школа, детский сад и другие постройки. Карантинная станция «Востокинторг» и ее путепровод находились недалеко от Старого Термеза.

В 1957 году для речников Термеза произошло важное событие. В соответствии приказу Государственного Комитета Совета Министров СССР по труду и заработной плате от 7 марта 1957 года № 56 и приказу Министра Морского Флота от 9 марта 1957 года № 70 пристань Термез II разряда переведена в порт 1 разряда Средне-Азиатского Государственного пароходства Министерство Морского флота. Исходя из выше изложенного приказом начальника Термезского порта И.Сапарова от 25 марта 1957 года № 67/Л было поручено всем капитанов судов, начальников отделов и ответственных работников в оформлении документации вести именован не пристань Термез, а порт Термез<sup>91</sup>.

Первый проект здания нового порта был разработан в 1954 году Московским институтом «Гипроречтранс» и изменен по указанию Министерством морского флота СССР в 1959 году<sup>92</sup>.

Строительство порта было начато в 1956 г. хозспособом и при разделении министерств он был причислен в состав пароходства в ММФ. К середине 1957 года была выполнена стадия строительства. Вырыт большой ковш, забит шпунт

<sup>89</sup> Сурхондарё тарихидан лавҳалар. –Тошкент, 1991. –Б. 21.

<sup>90</sup> Сурхандарьинский областной государственный архив, ф. 33, оп.1, д. 36, л.53.

<sup>91</sup> Сурхандарьинский областной государственный архив, ф. 45, оп. 1, д. 92, л. 159.

<sup>92</sup> Российский государственный архив в г. Самаре, Ф. Р-212. оп. 3-4. д. 292. л. 2-5.

набережной первых трёх причалов, построена подпорная стенка рампы и другие. В последующие годы порт достраивался и расширялся. С 1957 года в связи с вхождением пароходства в Минморфлот пристань Термез преобразован в порт Термез с постройками капитальных инженерных сооружений по обработке перевозке-ремонту и хранению грузов<sup>93</sup>.

На судоходным службам была возложена важная задача по транспортировке газа из Афганистана на территорию СССР (через Келифский район Туркмении) по реке Амударья и подсоединение газопроводов к магистрали Бухара-Урал. Разработаны планы отгрузки для доставки тысяч тонн труб и различного оборудования, необходимого для строительства, через порт Термез и пристань Мукри в Туркменистане. В конце ноября 1957 года экипаж теплохода «Термез» перерезал стартовую ленточку для перевозки нового груза с баржи «Донецк». Они поставили первую партию труб в Афганистан<sup>94</sup>.

В 1960-1970 годах в Термезе был построен и сдан в эксплуатацию первоклассный механизированный порт по обработке экспортных и импортных грузов. Через речной порт Термез осуществлялись международные грузоперевозки, из Советского государства в Афганистан переправлялись автомобили, транспортные средства и техника, а из Афганистан советским республикам хлопок, кожевенное сырье, сухофрукты, ковры, каракулевые шкуры. В результате укрепления взаимных дружеских отношений в 1960 году с помощью СССР был построен Шерханский порт Афганистана. В 1970 году между речным портом Термез и портом Шерхан в Афганистане было подписано соглашение о двусторонних обязательствах<sup>95</sup>.

В речном порту работали представители местного населения: заместитель начальника службы судоходства по кадровому составу А.С.Алланазаров, главный инженер судостроения А.С.Бердиёров, начальники пристани Б.Носикбоев, Б.Н.Клычев, К.Д.Казаков. В 1971-1975 годах в Термезе, Карки, Чорджуе и ряде речных портов перевозились товары народного хозяйства, укреплялись дружественные отношения с Афганистаном и соседними республиками<sup>96</sup>.

В 1980 году речники Термеза выступили с инициативой сократить время простоя барж и вагонов на 5 %, повысить уровень непосредственной погрузки и разгрузки до 60 %, снизить себестоимость обработки одной тонны груза на 95 %, сделать прибыль более 5 тысяч сумов за один год. Это позволило в 1981 году привлечь на другие работы более 100 работников порта. Из годового фонда заработной платы было сэкономлено 100 тысяч сумов, и к концу 1981 года Термезский речной порт добился хороших результатов, и план был выполнен на 36 процентов больше, чем в предыдущем году<sup>97</sup>.

В связи с вводом советских войск в Афганистан обострилась обстановка на советско-афганской границе. Для охраны границы по Амударье решением

---

<sup>93</sup> <https://www.facebook.com/groups/414698625589364/permalink/1168019940257225/>

<sup>94</sup> Сурхандарьинский областной государственный архив, ф. 45, оп. 1, д.84, л.199.

<sup>95</sup> Сурхандарьинский областной государственный архив, ф. 45, оп. 1, д. 92, л. 17.

<sup>96</sup> Сурхандарьинский областной государственный архив, ф. 33, оп.1, д.12, л. 9.

<sup>97</sup> Сурхандарьинский областной государственный архив, ф. 313, оп.1, д.142, л.61.

правительства СССР в городе Термез была сформирована 45-й отдельный дивизион сторожевых катеров. Дивизион дислоцировалась в речном порту Термеза. В 1981-1988 годах дивизионом командовали следующие командиры:

Капитан 2 ранга Васильев Юрий Валентинович (1981-1983).

Капитан 2 ранга Петренко Виктор Федорович (1983-1987).

Капитан 2 ранга Меньшиков Николай (1987-1988).

В 1988 году на базе 45-й дивизиона сторожевых катеров была создана отдельная бригада сторожевых кораблей. Его начальником будет назначен капитан 2 ранга Е.В. Козин. Личный состав бригады насчитывал 500 человек. Бригада охраняла 300-километровую территорию от кишлака Нижнего Пянджа в Таджикистане до кишлака Боссага в Туркменистане<sup>98</sup>.

За годы независимости произошли важные изменения в системе численности и качества работников Термезского речного порта. Приход новых речных судов, строительство предприятий речного порта, создание новых транспортных сетей, расширение старого речного порта, внедрение в производственные процессы современной техники и технологий привели к важным изменениям. В результате в 1995 году Термезский речной порт получил прибыль в размере 727 млн. сумов<sup>99</sup>.

В период 1992-2000 гг. более 30 молодых рабочих-техников приобрели новую профессию и были трудоустроены в Термезском речном порту, 15 из них стали молодыми специалистами, окончившими профессиональные колледжи<sup>100</sup>.

Помимо ускорения научно-технического развития в производстве, особое значение имеет повышение квалификации работников речного порта, что является одним из важных направлений активизации человеческого фактора. Высокая квалификация работников Термезского речного порта позволила быстро освоить устройство и принцип работы новых машин и механизмов, уметь устанавливать инструменты и приспособления, настраивать и использовать их по требуемому режиму. В частности, в 1995-2010 годах сети речного порта Термез получили на вооружение множество новой техники. Поэтому особое внимание уделялось повышению квалификации рабочих<sup>101</sup>.

В 1997 году в связи с улучшением ситуации в Афганистане объем грузоперевозок увеличился, и в этом году было обработано 80 000 тонн грузов, а перевезено 44 300 тонн грузов. После эвакуации ООН таджикских беженцев из Исламской Республики Афганистан в конце 1997 года грузооборот порта резко увеличился за счет гуманитарной помощи.

С 2010 года общество с ограниченной ответственностью начало судостроительную деятельность на собственной верфи в порту реки Термез, а к 2020 году построило и сдало в эксплуатацию в общей сложности 4 единицы: три баржи грузоподъемностью 500 тонн и один паровоз с суммарной мощностью главных двигателей 800 лошадиных сил. Были построены следующие корабли:

---

<sup>98</sup> <https://morchasti-afgan.ucoz.ru/>

<sup>99</sup> Сурхандарьинский областной государственный архив, ф. 45, оп. 1, д. 10, л.6.

<sup>100</sup> Сурхандарьинский областной государственный архив, ф. 361, оп.1, д. 98, л.25.

<sup>101</sup> Сурхандарьинский областной государственный архив, ф. 95, оп. 12, д.27, л.46.

- В 2013 году построена сухогрузная баржа «Ташкент» грузоподъемностью 500 тонн;

- В 2014 году построена сухогрузная баржа «Самарканд» грузоподъемностью 500 тонн;

- В 2018 году построена сухогрузная баржа «Джиззак» грузоподъемностью 500 тонн;

В 2019 году впервые в истории Узбекистана на судоремонтной мастерской компании «Порт Термез Дарья» Пограничных войск Сурхандарьинской области построен и сдан в эксплуатацию шатак «ТД-600». Этот корабль назван в честь великого ученого-мухаддиса «Ат-Тирмизи» и способен перевозить за один раз 800 тонн груза. Корабль был построен примерно за 11 месяцев. Была использована специальная краска, чтобы коррозия не разъедала корпус корабля в воде. Вновь построенный шатак в два раза мощнее водного транспорта, используемого в настоящее время в речном порту Термез.

Судоремонтная мастерская «Термез-Дарё Порт» не только ремонтирует имеющийся в речном порту речной транспорт, но и качественно ремонтирует военную технику и военную технику, следит за тем, чтобы техника всегда была в исправном состоянии, поддерживает боеготовность пограничников охранники<sup>102</sup>.

Средние специальные профессиональные колледжи сыграли значительную роль в подготовке Термезского речного порта технических кадров среднего звена. В частности, 6 июля 2010 года Термезский колледж пищевой промышленности был преобразован в Термезский промышленно-транспортный профессиональный колледж согласно приказу №170 Центра среднего специального профессионального образования. На базе этого колледжа с 2012 года началась подготовка специалистов для речного порта Термез. В 2019 году, после преобразования колледжа в профессионально-техническое школу, начата подготовка специалистов помощников механиков малых судов.

Сегодня для дальнейшего развития хозяйственной деятельности Термезского речного порта необходимо реализовать:

обеспечение речного флота современными и мощными транспортными судами;

оснащение портового терминала современными погрузочно-разгрузочными и портовыми кранами;

расширение и оснащение береговых сооружений для обработки различных грузов;

Разработка межправительственного соглашения между Республикой Узбекистан и Республикой Таджикистан, которое законодательно урегулирует речные перевозки грузов и обеспечит их безопасность;

Организация грузоперевозок между портами Хайратон и Шерхан в Афганистане;

Привлечение инвестиций для развития отрасли и модернизации портов;

---

<sup>102</sup> <https://daryo.uz/k/2019/08/03/ozbekistonda-birinchi-shatakli-kema-qurildi/>

расширение взаимодействия с другими видами транспорта и организация смешанных (интермодальных) грузоперевозок;

создание логистического центра.

В изучаемые годы было проведено много мероприятий по улучшению материального и духовного быта рабочих и служащих Термезского речного порта, улучшены бытовые условия трудящихся, созданы современные жилые дома и базы отдыха. Была проделана большая практическая работа по организации детского сада для детей женщин, служащих в Термезском речном порту, строительству жилого дома.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

На основе изучения темы «История Термезского речного порта» были сделаны следующие выводы:

1. Древний Термез возник на правом берегу Амударьи, близ наиболее удобной переправы, берега которого не омываются водой. На базе переправы был образован речной порт. Из-за быстрых изменений водного пути Амударьи по нему могли плыть только плоскодонные и узкие лодки, менее погруженные в воду и устойчивые к быстрым течениям. Это привело к тому, что Термез стал одним из центров кораблестроения. В прошлом в Термезе строили корабли, в городе существовали кварталы кораблестроителей. В результате плавания по реке множества кораблей и лодок в судостроительной сфере было занято несколько тысяч человек. Поэтому судостроение стало одной из важных отраслей хозяйства населения.

2. Устанавливая свой контроль над бассейном Амударьи, Российская империя стремилась расширить торговые отношения со странами Востока, овладеть подземными и наземными ресурсами в ханствах, расширить хлопковые плантации. Поэтому водные пути Амударьи тщательно изучены российскими исследователями. Для контроля над торговлей с Афганистаном вдоль Амударьи были построены русские таможенные посты и военные укрепления. Для снабжения военных баз была создана Амударьинская флотилия.

3. В результате выхода русского капитала на региональный рынок развивалась торговля, возникла потребность в быстрой и дешевой доставке больших партий товаров по реке. В сложившейся ситуации пароходы флотилии и местные суда не могли удовлетворить растущий спрос. Позднее это привело к появлению в Амударье русских торговых судов и изменению судоходства. Плата за грузоперевозки производилась на основе единого тарифа, учреждались фабрики и склады для хранения различных товаров, строились пристани, где останавливались корабли и пароходы, разгружались и грузились грузы. В то же время были построены специальные технические станции для технического осмотра водных транспортных средств и управления движением.

4. В первые годы Советской власти стали прибегать к услугам местных лодочников, поскольку корабли, принадлежавшие Амударьинской флотилии, не могли удовлетворить растущий спрос и потребности. С этой целью была создана ассоциация «Амукаюк». К ней присоединились тысячи людей. За время своей деятельности ассоциация перевезла товары на миллионы пудов внутри страны и в соседний Афганистан. В то же время, с улучшением экономического положения страны, улучшилось пароходное движение по реке. Термезский порт был официально зарегистрирован государством.

5. В послевоенные годы работа Термезского речного порта получила дальнейшее развитие. В порт доставлено новое оборудование и грузоподъемные краны. Были предприняты попытки использовать новые способы перевозки грузов. Термезский речной порт стал важным пунктом, соединяющим Узбекистан, Афганистан, Туркменистан и Таджикистан. Осуществление

регулярных торговых и транзитных связей между ними повысило экономическую взаимозависимость и близость стран Средней Азии.

6. В годы независимости особое внимание уделялось развитию Термезского речного порта исходя из требований времени. Перевозка государственных и частных грузов в Термезском речном порту начала выходить на уровень международных требований по регулярному графику. В этот период беженцы из Таджикистана были возвращены в свою страну из Афганистана через Термезский порт. Впервые в истории порт освоил строительство новых типов судов и барж. Осуществляется подготовка кадров среднего звена для порта в профессиональной школе в Термезе.

На основе обобщенных в диссертации исторических данных были разработаны следующие предложения и практические рекомендации:

Организовать научных исследований (проектов, экспедиций) по совершенному изучению истории речного порта Термез, издание научных монографий с углубленным изучением истории среднеазиатских водных путей;

Организовать спецкурсов и спецсеминаров для студентов исторических факультетов высших учебных заведений по истории речного порта Термез, издание учебных пособий;

Обогатить центральных и региональных краеведческих музеев нашей страны материальными предметами, историческими картами, фотографиями и материалами, связанными с речной гидрогеографией, раскрывающими историю Термезского речного порта;

Необходимо организовать новые туристические маршруты по историческим памятникам, древним городам и ведущим к ним караванам, по водным путям и подготовить специальные туристические карты, буклеты, информационные справочники и альбомы с их описанием на разных языках.

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

---

**TERMIZ STATE UNIVERSITY**

**DJURAEVA ULMAS CHORIEVNA**

**HISTORY OF TERMEZ RIVER PORT**

**07.00.01 – – History of Uzbekistan**

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

**Termez – 2023**

The theme of dissertation was registered B2021.2.PhD/Tar904 at the Supreme Attestation Commission of the Republic of Uzbekistan.

The dissertation has been conducted at Termez state university. The abstract of dissertation was posted in three languages (uzbek, russian, english) (resume)) on the website of Scientific Council ([www.samdu.uz](http://www.samdu.uz)) and Information-educational portal Ziyonet ([www.ziyonet.uz](http://www.ziyonet.uz)).

Scientific supervisor:

**Qobulov Eshbolta Atamuradovich**  
Doctor of historical sciences, professor

Official opponents:

**Xalikova Raxbar Ergashevna**  
Doctor of historical sciences, professor

**Jumaniyozov Fazliddin Bobojonovich**  
Doctor of Philosophy in History (PhD), docent.

Leading organization:

**Bukhara State University**

Dissertation defense PhD.03 / 30.12.2019, awarding academic degrees at Termez State University. Tar. 78.02 Scientific Council will be held at the meeting of the Academic Council in 2023 at "23" 12 hours 10<sup>00</sup> (Address: 190111, Termez city, Barkamol Avlod street, 43. Tel : (99876) 221-74-55, fax: (376) 221-71-17, e-mail: [termizdu@umail.uz](mailto:termizdu@umail.uz)).

The dissertation is available at the Information Resource Center of Termez State University. (registered with the number 233). (Address: 190111, Termez city, Ter.DU Barkamol Avlod street, № 43. Tel.: (99876) 224-15-82, fax: (376) 221-74-55, 221-71-17 e-mail: [termizdu@umail.uz](mailto:termizdu@umail.uz)).

Abstract of the dissertation is delivered "15" 12 2023  
(Register of certificate of delivered № "233" of 15.12.2023).



**S.N.Tursunov**  
Chairman of the Scientific Council  
on awarding the scientific degrees,  
Doctor of historical science, professor.

**H.E.Kholmominov**  
Scientific Secretary of the Scientific  
Council on awarding the scientific  
degrees, doktor of historical  
sciences, (Dsc), docent.

**T.R.Pardaev**  
Chairman of Scientific seminar under  
of Scientific Council on awarding the  
scientific degrees, candidate of  
historical sciences, (Dsc), docent.

## INTRODUCTION

(annotation of the dissertation of Doctor of philosophy (PhD))

**The purpose of the study is** to reveal the history of the Termez river port and its place in trade and transit relations.

**The object of the study is** to highlight the history of the river port of Termez.

**The subject of the research is** the study of the emergence and activity of the Termez river port, its participation in the trade and transit relations of the region.

**The scientific novelty of the research is:**

It is substantiated that the port of Termez is a link between peoples as a bridge connecting land and water routes in the region and is of strategic importance in crossing the Amu Darya;

It is substantiated that the Amu Darya flotilla focused on the transportation of military cargo, and therefore did not play a significant role in the development of the economy and transport communications of the country;

It was revealed that the union «Amukayuk» played an important role in the development of the Termez river port, in 1925 the hawkers transported 400 thousand poods of grain to the starving regions, and delivered 1.5 million poods of cargo for the national economy;

It was established that in the years of independence, for the first time in the Termez river port, ships of a new type were built, designed for the conditions of the Amu Darya, and mid-level specialists for the river port are being trained at the Termez vocational school.

**Implementation of research results:** According to the results, conclusions and proposals of studying the history of the Central Asian message, trade and transit relations through the Termez river port:

The information that the «Amukayuk» union played an important role in the development of the Termez river port, during the years of independence in the Termez river port, for the first time, new-type ships were built, designed for the conditions of the Amu Darya, and specialists for a medium-level river port are being trained in the Termez vocational school used in the wide promotion of materials related to river transport in social networks of the Surkhandarya Regional Department of Transport (Reference No. 2/3280-3670 of the Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan dated May 22, 2023). The results of the study enriched the information on the formation of the movement of river transport vehicles in the river port of Termez and served to increase the knowledge of transport industry workers.

In the formation of the scenario "Presentation" of the TV channel "History of Uzbekistan" (Reference No. 02- 29-590 of the national television and radio company of Uzbekistan dated April 19, 2023). The information provided served in the preparation of a TV series on the History of Uzbekistan TV channel about the Termez river port.

**The structure and volume of the dissertation.** The research consists of an introduction, three chapters, a conclusion, a list of sources and references used, and appendices. The research part of the dissertation is 138 pages.

**E'LON QILINGAN ISHLAR RO'YXATI**  
**СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ**  
**LIST OF PUBLISHED WORKS**

**I bo'lim (I часть; part I)**

1. Djurayeva U.Ch. Termiz daryo porti tarixi // Jamiyat va innovatsiyalar. OAK ilmiy jurnali. – Toshkent, 2021. №5. – B. 443-449.
2. Djurayeva U.Ch. Handicraft and trade relations in the bekliks of eastern Bukhara at the end of the 19<sup>th</sup> century-the beginning of the 20<sup>th</sup> century // Jamiyat va innovatsiyalar. OAK ilmiy jurnali. – Toshkent, 2021. April. – P. 105-110.
3. Djurayeva U.Ch. Surxon vohasida suv transportining shakllanishi va ahamiyati // Surxondaryo: ilm va tafakkur. OAK ilmiy jurnali. – Toshkent, 2022. №1. – B.143-146.
4. Djurayeva U.Ch. The Role of the Termiz River Port in the Socio-Economic Development of Surkhandarya Region // International Journal of Development and Public Policy. November, 2021. ISSN: 2792-3991. – P. 169-173.
5. Djurayeva U.Ch. Irrigation and reclamation works in the Surkhan oasis // Emergent: journal of educational discoveries and lifelong learning (EJEDL). May, 2021. ISSN: 2776-6995. Volume 2, Issue 5. – P. 88-95.
6. Djurayeva U.Ch. Surxon vohasi Amudaryo suv yo'lining muhim kechuvlari savdo aloqalaridagi o'rni// "O'zbek xalqi og'zaki ijodiyotida baxshichilik san'atining jahon miqyosidagi o'rni" Xalqaro ilmiy-amaliy konferensiya. – Toshkent, 2022. – B. 767-769.
7. Djurayeva U.Ch. Amudaryo qirg'oqlaridagi bojxona maskanlari // "Boysun – bahori xalqaro festivali: turizm salohiyati" Xalqaro ilmiy-amaliy konferensiya. – Toshkent, 2022. – B. 715-719.

**II bo'lim (II часть; part II)**

8. Djurayeva U.Ch. Mamlakatimizda yirik iqtisodiy salohiyatga ega Termiz daryo porti va uning ijtimoiy-siyosiy hayotga ta'siri // Boysun – bahori xalqaro festivali: turizm salohiyati" Xalqaro ilmiy-amaliy konferensiya. – Toshkent, 2022. – B. 205-207.
9. Djurayeva U.Ch. Termiz daryo porti xodimlari boshqa transport tashkilotlari bilan hamkorlikdagi ish uslubi // "Davr, zamon, shaxs": "Jahon sivilizatsiyasida baxshichilik san'atining o'rni" Xalqaro ilmiy-amaliy konferensiya. – Toshkent, 2019. –B. 235-237.
10. Djurayeva U.Ch. Termiz daryo portida zamonaviy tipdagi kemachilikning rivojlanishi // "Davr, zamon, shaxs": "Jahon sivilizatsiyasida baxshichilik san'atining o'rni" Xalqaro ilmiy-amaliy konferensiya. – Toshkent, 2019. – B. 238-241.
11. Djurayeva U.Ch. Termiz daryo portida mahalliy kadrlar faoliyati // "Davr, zamon, shaxs": "Yangi O'zbekiston – ijtimoiy-iqtisodiy va madaniy hayot: fan-texnika – tarix va tahlillar" mavzusidagi respublika ilmiy maqolalar to'plami. – Toshkent, 2021. – B. 212-214.
12. Djurayeva U.Ch. Surxon vohasida suv transportining shakllanishida Amudaryoning o'rni // "Davr, zamon, shaxs": "O'zbekistonning moddiy va ma'naviy

madaniyati: tarixiy-etnologik tahlillar” mavzusidagi Respublika ilmiy-amaliy anjumani materiallari. – Toshkent, 2022. – B. 178-180.

13. Djurayeva U.Ch. Termiz daryo porti kemasozligida moddiy-texnik bazaning mustahkamlanishi // “Davr, zamon, shaxs”: “O‘zbekistonning ijtimoiy-iqtisodiy va madaniyati: tarixiy-etnologik tahlillar” mavzusidagi Respublika ilmiy-amaliy anjumani materiallari. – Toshkent, 2020. – B. 381-384.



Avtoreferatning o‘zbek, rus va ingliz tili (rezyume) tillaridagi nusxalari  
"Surxondaryo ilm va fan" tahririyatida tahrirdan o‘tkazildi. (12.12.2023)

Bosishga ruxsat etildi. 12.12.2023-yil.  
Ofset bosma qog‘ozi. Qog‘oz bichimi 60×84 1/16.  
“Times NewRoman” garniturasini. Ofset bosma usuli.  
Shartli bosma t/b. 3,25. Adadi 50 nusxa. Buyurtma №122.

---

Termiz davlat universiteti nashr-matbaa markazdan chop etildi.  
Manzil: Termiz shahri, Barkamol avlod ko‘chasi, 43-uy.

