

BERDAX NOMIDAGI QORAQALPOQ DAVLAT UNIVERSITETI
HUZURIDAGI ILMIY DARAJALAR BERUVCHI
PhD.03/30.07.2024.A.20.11 RAQAMLI ILMIY KENGASH

BERDAX NOMIDAGI QORAQALPOQ DAVLAT UNIVERSITETI

DJOLDASOV AKBAR BATIROVICH

QUYI AMUDARYO MINTAQASI KARVON YO'LLARIDAGI
INSHOOTLAR TIPOLOGIYASI

18.00.01 – Arxitektura nazariyasi va tarixi.
Arxitektura yodgorliklarini ta'mirlash va tiklash

Arxitektura bo'yicha falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi
AVTOREFERATI

**Arxitektura bo'yicha falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi
avtoreferati mundariyasi**

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

**Contents of dissertation abstract of doctor of philosophy
(PhD) on architecture**

Djoldasov Akbar Batirovich

Quy Amudaryo mintaqasi karvon yo'llaridagi inshootlar

Tipologiyasi..... 3

Джолдасов Акбар Батырович

Типология сооружений на караванных путях

Нижнеамударьинского региона..... 21

Djoldasov Akbar Batirovich

Typology of structures along the caravan routes of the Lower Amu

Darya region 41

E'lon qilingan ishlar ro'uxati

Список опубликованных работ

List of published works 45

BERDAX NOMIDAGI QORAQALPOQ DAVLAT UNIVERSITETI
HUZURIDAGI ILMIY DARAJALAR BERUVCHI
PhD.03/30.07.2024.A.20.11 RAQAMLI ILMIY KENGASH

BERDAX NOMIDAGI QORAQALPOQ DAVLAT UNIVERSITETI

DJOLDASOV AKBAR BATIROVICH

QUYI AMUDARYO MINTAQASI KARVON YO'LLARIDAGI
INSHOOTLAR TIPOLOGIYASI

18.00.01 – Arxitektura nazariyasi va tarixi.
Arxitektura yodgorliklarini ta'mirlash va tiklash

Arxitektura bo'yicha falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi
AVTOREFERATI

Falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi mavzusi O‘zbekiston Respublikasi Oliy ta’lim, fan va innovatsiyalar vazirligi huzuridagi Oliy attestatsiya komissiyasida B2025.2.PhD/A191 -raqam bilan ro‘yxatga olingan.

Dissertatsiya Qoraqalpoq davlat universitetida bajarilgan.

Dissertatsiya avtoreferati uch tilda (o‘zbek, rus, ingliz (rezyume)) Ilmiy kengashning veb-sahifasida (<http://www.karsu.uz>) hamda «ZiyoNet» Axborot-ta’lim portalida (www.ziynet.uz) joylashtirilgan.

Ilmiy rahbar:

Shnekeev Jumabay Kalimbetovich
arxitektura fanlari doktori (DSc), dotsent

Rasmiy opponentlar:

Durdieva Gavhar Salayevna
arxitektura fanlari doktori (DSc), professor

Masharipov Oybek Abduraximovich
arxitektura fanlari bo‘yicha falsafa doktori (PhD)

Yetakchi tashkilot:

Urganch davlat universiteti

Dissertatsiya himoyasi Qoraqalpoq davlat universiteti huzuridagi PhD.03/30.07.2024.A.20.11 raqamli Ilmiy kengashning 2025-yil “27” sentabr, soat 11:00 dagi majlisida bo‘lib o‘tadi. (Manzil: 230100, Nukus shahri, Sh. Abdirov ko‘chasi, 1-uy Axborot resurs markazi majlislar zali. tel.: +998612236078 e-mail: karsu_info@edu.uz)

Dissertatsiya bilan Qoraqalpoq davlat universiteti Axborot-resurs markazida tanishish mumkin (362- raqam bilan ro‘yxatga olingan). (Manzil: 230101, Nukus shahri, Sh.Abdirov ko‘chasi, 1-uy. tel.: +998612236078)

Dissertatsiya avtoreferati 2025 yil «10» sentabr kuni tarqatildi.

(2025 yil «10» sentabrdagi 2-raqamli reestr bayonnomasi).

A.S. Uralov

Ilmiy darajalar beruvchi ilmiy kengash raisi o‘rinbosari, arxitektura fanlari doktori, professor.

B.Yu. Kidirbayev

Ilmiy darajalar beruvchi ilmiy kengash ilmiy kotibi, arxitektura fanlari bo‘yicha falsafa doktori (PhD), dotsent.

A.T. Ilyasov

Ilmiy darajalar beruvchi ilmiy kengash qoshidagi Ilmiy seminar raisi, texnika fanlari doktori (DSc), professor.

KIRISH (falsafa doktori (PhD) Dissertatsiyasi annotatsiyasi)

Tadqiqot mavzusining dolzarbligi va zaruriyati. Jahonda turli mintaqalarning ichki va tashqi iqtisodiy-madaniy aloqalari, karvon yo'llarida xizmat ko'rsatish tizimi va u bilan bog'liq infratuzilmalarning rivojlanish tarixi, tarixiy-madaniy meros, me'moriy obyektlarni muhofaza qilish asosida zamonaviy turizmni rivojlantirishga jiddiy e'tibor qaratilmoqda. Xususan, Buyuk Ipak yo'lining chorrahasida joylashgan Markaziy Osiyo sivilizatsiyasining taraqqiyotida iqtisodiy-madaniy aloqalar muhim xalqaro ahamiyat kasb etadi. Bu borada tarixiy karvon yo'llarining bugungi kundagi holati, ularda joylashgan yodgorliklar arxitekturasi, ulardan zamonaviy maqsadlarda foydalanish yo'llari dolzarb ahamiyatga egadir.

Dunyoda qadimdan shakllangan Buyuk Ipak yo'li taraqqiyoti, uning bo'ylarida shakllangan me'moriy yodgorliklar me'morligi, tipologiyasi, funksiyasini aniqlash, ularni turistik manzillarga kiritish, ilmiy asosli grafik rekonstruksiya qilish yuzasidan ko'plab ilmiy tadqiqot ishlari olib borilmoqda. Ularda asosan Buyuk Ipak yo'lining bugungi kundagi holati, yo'l infratuzilmasini jonlantirish masalalari, Ipak yo'li atrofida hozirda ham saqlanib qolgan arxitektura yodgorliklarini tipologik jihatdan o'rganish masalalari dolzarb ahamiyat kasb etmoqda.

Mamlakatimizda so'nggi yillarda Orolbo'yi mintaqasining o'ziga xos boy tarixi, urf-odatları, folklor va milliy-ba'diiy xususiyatlari, arxitekturaviy obyektlarini asrash yuzasidan ko'plab ishlar amalga oshirilmoqda. "...Turizmni iqtisodiyotning strategik tarmog'iga aylantirish biz uchun ustuvor vazifa bo'lib qoladi. Hukumat oldidagi eng muhim vazifalardan biri – joriy yilda yurtimizga keladigan sayyohlar sonini 7,5 millionga etkazishdan iborat"¹. Bu borada mamlakatimizdagi tarixiy shaharlar va me'moriy obyektlarni ta'mirlash va qayta qurish takliflarini ishlab chiqish, turizm salohiyatini oshirish uchun qulay shart-sharoitlarni yaratish, shuningdek samarador turistik marshrut yo'nalishlarini ishlab chiqish dolzarb masala hisoblanadi.

O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2017 yil 1 maydagi PF-5030-son "O'zbekiston Respublikasi Davlat arxitektura va qurilish qo'mitasi faoliyatini tubdan takomillashtirish chora-tadbirlari to'g'risida", 2018 yil 16 yanvardagi PF-5181-son "Moddiy, madaniy va arxeologik meros obyektlaridan foydalanishni va muhofazasini takomillashtirish to'g'risida", 2021 yil 9 fevraldagi PF-6165-son «O'zbekiston Respublikasida ichki va ziyorat turizmini yanada rivojlantirish chora-tadbirlari to'g'risida»gi farmonlari, 2014 yil 21 iyuldagi PQ-200-son "Madaniy meros obyektlarini muhofaza qilish va ulardan foydalanish sohasini yanada takomillashtirish bo'yicha qo'shimcha chora-tadbirlar dasturi to'g'risida", 2017 yil 18 yanvardagi PQ-2731-son "2017-2021 yillarda Orolbo'yi mintaqasini rivojlantirish davlat dasturi to'g'risida"gi qarorlari hamda boshqa me'yoriy-

¹ Uzbekiston Respublikasi Prezidenti Shavkat Mirziyoevning 2020 yil 24 yanvardagi Oliy Majlisga Murojaatnomasi// <https://president.uz/oz/lists/view/4057>

huquqiy hujjatlarda belgilangan vazifalarni amalga oshirishda mazkur tadqiqot ishi muayyan darajada xizmat qiladi.

Tadqiqotning respublika fan va texnologiyalari rivojlanishining ustuvor yo'nalishlariga mosligi. Tadqiqot respublika fan va texnologiyalar rivojlanishining

I. "Axborotlashgan jamiyat va demokratik davlatni ijtimoiy, huquqiy, iqtisodiy, madaniy-ma'rifiy rivojlantirish, innovatsion g'oyalar tizimi shakllantirish va ularni amalga oshirish yo'llari" ustuvor yo'nalishi doirasida bajarilgan.

Muammoning o'rganilganlik darajasi. Orolbo'yi Quyi Amudaryo mintaqasida me'moriy-madaniy meroslarni va ularning badiiy qiymatlarini aniqlashga qaratilgan dastlabki ilmiy tadqiqot ishlari Yevropalik va Osiyolik olimlar, jumladan sayyohlardan H.Vamberi, F.I.Baziner², Ibn Fadlan³, Ibn-Battuta⁴ tomonidan olib borilgan. Keyinchalik A.Yu.Yakubovskiy⁵, S.P.Tolstov⁶, T.A.Jdanko⁷, V.Bartold⁸, G.A.Pugachenkova⁹lar e'tiborini jalb qilib kelgan.

Quyi Amudaryo mintaqasidagi karvon yo'llari va ularga bog'liq inshootlarning o'rganilishi arxeologiya, tarix, arxitektura va etnografiya sohalarida turli tadqiqotchilar tomonidan alohida nazarda tutilgan bo'lsa-da, bu masalaning kompleks tarzda tahlili hali to'liq amalga oshirilmagan. Mavzuga oid ilmiy manbalarni arxeologik yodgorliklar (rabotlar, saroylar, majmualar) haqidagi ilk ma'lumotlar XX asr boshlarida O.A. Shishkin, S.P. Tolstov kabi sovet arxeologlari tomonidan "Xorazm arxeologiya-etnografik ekspeditsiyasi" doirasida olib borilgan.

Tarixiy manbalar va geografik ma'lumotlar bo'yicha karvon yo'llarining tarixi, ularning yo'nalishlari va iqtisodiy-ijtimoiy ahamiyati Ibn Battuta, Makdisiy, al-Istaxriy, Q.Masharipov kabi islom geograflari va sayyohlarining asarlarida Quyi Amudaryo mintaqasi Ipak yo'li tarkibida muhim o'rin tutgan, bu yerdagi karvonsaroylar savdo-sotiq, himoya va madaniy aloqalar markazi bo'lib xizmat qilgan.

Karvon yo'llariga bog'liq inshootlar - jumladan, ro'bot, saroy, majmua, suv inshootlari kabi arxitektura yodgorliklarining tipologik o'ziga xosligi H. Hasanov, Yu. Bobobekov, A. Qayumov tomonidan mahalliy hususiyatlar va umumislomiy me'morchilik an'analari asosida qisman tahlil qilingan. Ular inshootlarning qurilish texnikasi, himoyaviy va xizmat vazifalari, shakliy yechimlarini o'rganib chiqishgan.

Shuni ta'kidlash joizki, hududdagi karvon yo'llari va inshootlarining to'liq tipologik tasnifi, ularning xronologiyasi va madaniy-funksional ahamiyati borasida

² F.I. Baziner «Wissenschaftliche Reise durch die Kirgisensteppes nach Chiwa» (v «Beitrage zur Kenntniss des Russ. Reichs», izd. pri Akademii Nauk Berom i Gelmersenom, t. XV, SPb., 1848).

³ Ibn Fadlan Puteshestvie Ibn-Fadlana na Volgu, perevod i kommentariy pod red. akad. I. I. Krachkovskogo. – M.-L., 1939. – S. 166, 180.

⁴ Ibn Battuta Ibn Battuta Travels in Asia and Africa, 1325-1354

⁵ Якубовский А.Ю. Городище Миздахкон. Записки коллегии востоковедов при азиатском музее Академии Наук. СССР. – Ленинград. 1930.

⁶ Толстов С.П., Неразик Е.Е., Полевые исследования Хорезмской экспедиции. – М., 1963.

⁷ Жданко Т.А. Очерки исторической этнографии каракалпаков. – М.: Изд-во АН СССР, 1950. – 172 с.

⁸ Бартолд В. К истории орошения Туркестана. Соч., т. I. – М., 1965.

⁹ Пугаченкова Г.А., Ремпел Л.И. Выдающиеся памятники архитектуры Узбекистана. – Ташкент, 1958.

hanuzgacha yakdil ilmiy xulosa mavjud emas. Shu sababli, mavzu bo'yicha kompleks tahlillar, umumlashtiruvchi tipologiyalar va hududiy hususiyatlarni hisobga olgan holda ilmiy asoslangan natijalarga ehtiyoj katta.

Hozirgi kungacha Mizdaxqon, Devkesgan, Chilpiq, Tuproqqal'a, Ichan Qal'ada ilmiy tadqiqotlar amalga oshirilgan va risolalar chop qilingan. Ya.G'ulomov¹⁰, I.I.Notkin¹¹, V.A.Bulatova¹², Ye.Ye.Nerazik, V.Bartold, M.S.Bulatovlar¹³ obidalarining tiklash uslubi, me'moriy tuzilishi va amaliy san'atini, Amudaryo quyi qismi Xorazm vohasi me'moriy yodgorliklarni V.N.Yagodin¹⁴, M-Sh.Qidirniyazov¹⁵, M.Mambetullaev, G'.Xodjaniyazov, Alison Betts, Mikel Minardi, Xelms, Sneddok, Kolin, G.Durdieva, T.Sh.Mamatmusaev, Sh.Nurmuhamedova kabi olimlar izlanishlar olib borgan.

Me'moriy yodgorliklarni qurilish materiallarini va konstruktiv tuzilishini o'rganishga doir ilmiy tadqiqot ishlari S.A.Masharipova, Sh.S.Reyimbayev, J.K.Shnekeev, O.A.Masharipov, N.M.Kaliev va boshqa mualliflar tomonidan tarixiy shaharlar, qal'alar, ulardagi me'moriy yodgorliklarning paydo bo'lishi, obidalarining kompozitsiya va tipologiyasiga oid tadqiqotlar olib borilgan.

Ammo quyi Amudaryo deltalarida ichki savdo karvon yo'llari va karvon saroylar me'moriy yodgorliklarining tiplari bo'yicha ilk bor o'rganilmoqda. Ipak yo'li tarmoqlari unga doir obyektlarni ziyoratgohlar ya'ni ko'chmanchilar me'morchiligi va madaniyati bog'liqligi yoki me'morchilikdagi aksi kompleks tarzda yetarlicha o'rganilmagan.

Dissertatsiya mavzusining dissertatsiya bajarilgan oliy ta'lim muassasining ilmiy-tadqiqot ishlari rejalari bilan bog'liqligi. Dissertatsiya tadqiqoti Berdaq nomidagi Qoraqalpoq davlat universitetining ilmiy tadqiqot ishlari rejasiga muvofiq №7/6.11 «Orolbo'yi mintaqasida arxitektura va shahar qurilishini barqaror rivojlantirish» mavzusidagi ilmiy yo'nalish doirasida bajarilgan.

Tadqiqotning maqsadi Quyi Amudaryo mintaqasidagi tarixiy karvon yo'llari va ularga bog'liq inshootlarning tipologik xususiyatlarini ochib berish, karvon yo'lidagi savdo-sotiq va sivilizatsion aloqalarning tutgan o'rmini aniqlash, zamonaviy turizm salohiyatini oshirishyuzasidan loyihaviy takliflarni ishlab chiqishdan iborat.

Tadqiqotning vazifalari:

Quyi Amudaryo mintaqasidagi yodgorliklar vujudga kelishining gidrografik tarixini va iqlimning me'moriy yodgorlikga ta'sirini o'rganish;

Quyi Amudaryo arteriyasi qirg'og'ida va uning deltasida shakllangan tarixiy savdo karvon yo'llarining yo'nalishlarini ochib berish;

¹⁰ Фуломов Я. Хоразмнинг суғорилиш тарихи. – Тошкент, 1959. – Б. 131.

¹¹ Ноткин И.И. Хивинская школа зодчества конца XIX начала XX вв. – 1962. 338 с.

¹² Булатова В.А. Архитектурные памятники Хивы. – Ташкент: Узбекистан, 1965. – 78 с.

¹³ Булатов М.С. Геометрическая гармонизация в архитектуре Средней Азии IX-XV вв. – М., 1978.

¹⁴ Ягодин В.Н., Ходжаев Т.К. Некропол древнего Миздахкана. – Ташкент: ФАН, 1970.

¹⁵ Қыдырнийазов М-Ш. Материалная культура городов Хорезма в XIII-XIV веках. 1989

karvon yo'llari atrofida shakllangan inshoot ziyoratgohlarni o'rganish;
tutash inshootlar – sardoba, mayoq minoralar, rabot, saroylar xususiyatlarini tahlil qilish asosida ushbu masaladagi ilmiy bo'shliq va muammolarni aniqlab, ularni bartaraf etish bo'yicha tavsiyalar ishlab chiqish;

majmua va boshqa infratuzilmalarning arxitekturaviy va konstruktiv jihatlarini o'rganish;

mintaqada me'morchilikning o'ziga hosligini ochib berish; mintaqada ko'chmanchilar madaniyatini arxitekturaviy yodgorliklardagi an'ana va odatlar bilan bog'liq omillarni o'rganish;

tranzit orqali o'tgan savdo karvon yo'llari shimoli-sharqiy, janubi-sharqiy, shimol-janub va janubi-g'arbiy kabi asosiy to'rta yo'nalishlarida barpo qilingan yodgorliklarning me'morligini aniqlash;

arxitekturaviy yodgorliklar negizida turistik manzillar yaratishga doir istiqbolli zamonaviy texnologiyalar (GIS, aerokosmik kuzatuvlar va boshqalar)dan foydalanib loyihaviy takliflarni ishlab chiqish.

Tadqiqotning obyekti sifatida Quyi Amudaryo mintaqasidagi karvon yo'llari va inshootlar majmuasining (sardoba, rabotlar, minora mayoqlari, karvonsaroylar, qal'alar, bozorlar va ziyoratgohlar) tarixiy-geografik shakllanishi, arxitekturaviy tipologiyasi olingan.

Tadqiqotning predmetini karvon yo'llari bo'yidagi arxitekturaviy karvonsaroy yodgorliklarining hajmiy-fazoviy, tarhiy-rejaviy va tipologik hususiyatlari tashkil etadi.

Tadqiqotning usullari. Tadqiqotda kompleks va tizimli o'rganish, kuzatuv, joyida bevosita o'rganish, o'lchov chizmalari va arxiv materiallari tahlili kabi usullar qo'llanilgan.

Tadqiqotning ilmiy yangiligi quyidagilardan iborat:

Quyi Amudaryo mintaqasida savdo karvon yo'llarining shimoliy-sharqiy, janubiy-sharqiy, shimoliy-janubiy hamda janubiy-g'arbiy yo'nalishlari sxemasi aniqlanib, ularning geografik yo'nalishlari va tarixiy ahamiyati ochib berilgan;

Quyi Amudaryo mintaqasida joylashgan Beleuli, Gunjali, Puljay, Meshekli qal'a karvonsaroylari; Ko'hna Urganch, Shabbaz, Qizilqal'a, Gaur qal'a mudofaa garnizonlari; Qizilqal'a, Ayazqal'a, Topraqqal'a, Bozorqal'a mayoq minoralari va boshqa obyektlarga oid grafik loyiha takliflari ishlab chiqilgan;

yo'l bo'yi ziyoratgohlardagi maqbara, sag'ana va qulfi toshlar tiplari aniqlanib, ular ikki xil: sarkafak va toshli stella tiplariga mansubligi asoslangan;

karvon yo'llaridagi arxitekturaviy inshootlarning tipologik xususiyatlarining o'ziga xosligi va ishlatilgan ashyolarining mustahkamligi aniqlanib, tranzit orqali o'tgan savdo karvon yo'llaridagi arxitekturaviy inshootlarning uzviy bog'liqligi xususida yangilangan xarita ishlab chiqilgan.

Tadqiqotning amaliy natijalari quyidagilardan iborat:

mintaqada saqlanib qolgan yo'l bo'yi shaharlari, mudofaa va jamoat yodgorliklari me'morlik an'analariidan turizm maqsadlarida foydalanish mumkinligi asoslangan;

karvon yo'llari bo'yicha turizmni rivojlantirish uchun taklif etilgan yangi haritalardan unumli foydalanish imkoniyatlari yaratilgan;

tranzit orqali o'tgan savdo karvon yo'llari suvda va quruqlikda shakllangan shimoli-sharqiy, janubi-sharqiy, shimol-janub va janubi-g'arbiy kabi asosiy to'rtta yo'nalishli sxemasi ishlab chiqilgan.

Tadqiqot natijalarining ishonchliligi arxitektura fanida birlamchi moddiy madaniyat manbalariga bag'ishlangan adabiyotlar, arxeologik va arxiv materiallariga murojaat qilinganligi, hulosa, taklif va tavsiyalarning tegishli tashkilotlar tomonidan amaliyotga joriy etilganligi, xalqaro va respublika konferensiyalarida, ilmiy seminarlarda aprobasiyadan o'tkazilganligi hamda olingan natijalarning ilmiy ahamiyatga egaligi bilan izohlanadi.

Tadqiqot natijalarining ilmiy va amaliy ahamiyati. Tadqiqot natijalarining ilmiy ahamiyati O'zbekiston me'morchiligi tarixi va nazariyasi sohadagi bilimlarni kengaytirish va boyitish bilan birga oliy ta'lim muassasalarida arxitektura va shaharsozlik, ta'mirlash va qayta tiklash kabi fanlarni o'qitishni takomillashtirishda, Quyi Amudaryo me'morchiligida mudofaa maktabi, fuqarolik Orolbo'yi mintaqasidagi me'morchilik an'alarining o'ziga xos jihatlariga bag'ishlangan ilmiy monografiyalar va maqolalar, magistrlik dissertatsiyalarini tayyorlashda foydalanish mumkinligi bilan izohlanadi.

Tadqiqot natijalarining amaliy ahamiyati arxitektura va qurilish tashkilotlarining faoliyatida, yo'l bo'yi yodgorliklarini konservatsiya qilish, saqlash va qayta tiklashda, Orolbo'yi mintaqasi va Ustyurt platosida turizmni rivojlantirishda, shuningdek ushbu sohada faoliyat ko'rsatayotgan mutaxassislarining kasbiy saviyasini oshirishda xizmat qilishi bilan belgilanadi.

Tadqiqot natijalarining joriy qilinishi. Tarixiy yodgorliklar asosida hududlarning turizm imkoniyatlarini oshirish yo'llari (Quyi Amudaryo mintaqasi karvon yo'llaridagi inshootlar tipologiyasi) mavzusi yuzasidan olib borilgan ilmiy natijalar asosida:

Quyi Amudaryo mintaqasida savdo karvon yo'llarining geografik yo'nalishlari va tarixiy ahamiyati hamda Quyi Amudaryo mintaqasida joylashgan Beleuli, Uchquduq, Gunjali, Puljay, Meshekli qal'a karvonsaroylari; Ko'hna Urganch, Shabbaz, Qizilqal'a, Gaur qal'a mudofaa garnizonlari; Qizilqal'a, Ayazqal'a, Topraqqal'a, Bozorqal'a mayoq minoralari va boshqa obyektlarga oid grafik loyiha takliflari O'zbekiston Respublikasi Madaniy meros agentligi faoliyatida foydalanilgan (O'zbekiston Respublikasi Madaniy meros agentligining 2024 yil 29 noyabrdagi 04-07/4561-son ma'lumotnomasi). Natijalar Quyi Amudaryo mintaqasida savdo karvon yo'llarining aniq yo'nalishlarini aniqlash imkonini yaratgan;

yo'l bo'yi ziyoratgohlardagi maqbara, sag'ana va qulfi toshlar tiplari, karvon yo'llaridagi arxitekturaviy inshootlarning o'ziga xos tipologik xususiyatlari to'g'risidagi xulosalar, tranzit orqali o'tgan savdo karvon yo'llaridagi arxitekturaviy inshootlarning uzviy bog'liqligi xususida ishlab chiqilgan yangilangan xaritaga oid takliflar O'zbekiston Respublikasi Madaniy meros agentligi faoliyatida foydalanilgan (O'zbekiston Respublikasi Madaniy meros agentligining 2024 yil 29 noyabrdagi 04-07/4561-son ma'lumotnomasi). Natijalar

karvon yo'llaridagi arxitekturaviy inshootlarning tipologik xususiyatlarini aniqlash imkoniyatini yaratgan.

Tadqiqot natijalarining aprobatsiyasi. Tadqiqot natijalari 2 ta xalqaro va 2 ta respublika ilmiy-amaliy anjumanlarida muhokamadan o'tkazilgan.

Tadqiqot natijalarining e'lon qilinganligi. Tadqiqot mavzusi bo'yicha jami 17 ta ilmiy ish, jumladan, respublika va xalqaro konferensiyalarda 4 ta, O'zbekiston Respublikasi Oliy attestasiya komissiyasi tomonidan tavsiya etilgan ilmiy jurnallarida 4 ta maqola nashr etilgan.

Dissertatsiya tuzilishi va hajmi. Dissertatsiya kirish, 3 ta bob, foydalanilgan adabiyotlar ro'yxati va ilovalardan iborat bo'lib, asosiy matn 143 betni tashkil etadi.

DISSERTATSIYANING ASOSIY MAZMUNI

Dissertatsiyaning Kirish qismida tadqiqot mavzusining dolzarbligi va zarurati asoslangan, tadqiqotning maqsad va vazifalari, obykti va predmeti tavsiflangan, respublika fan va texnologiyalarni rivojlantirishning ustuvor yo'nalishlariga mosligi ko'rsatilgan, tadqiqotning ilmiy yangiligi, amaliy natijalari bayon qilingan hamda olingan natijalarning ilmiy va amaliy ahamiyati ochib berilgan, tadqiqot natijalarini amaliyotga joriy qilish, nashr etilgan ilmiy ishlar va Dissertatsiya tuzilishi bo'yicha ma'lumotlar keltirilgan.

Dissertatsiyaning birinchi bobi "**Quy i Amudaryo mintaqasida arxitekturaviy madaniyatning shakllanishi**" deb nomlanib, uch bo'limdan iborat. Ushbu bobda Orolbo'yi quyi Amudaryo mintaqasi va daryoning chap va o'ng qirg'oq yodgorliklarning vujudga kelinishida gidrografiyasi o'rganilgan.

Bobning birinchi bo'limi "Quy i Amudaryo mintaqasida arxitekturaviy madaniyatning shakllanishi" deb nomlangan. O'rta Osiyoda hech bir mintaqa shu vaqtgacha Xorazmdek boy arxeologik material bergan emas. Bu albatta, vohani muntazam va keng ko'lamda o'rganish natijasidir; biroq bu o'rinda shuni ham esdan chiqarmaslik zarurki, jonsiz sahrolar o'tmishdagi odam turmushi haqidagi dalillarni yaxshiroq va ko'proq saqlab qoladi. Shuning uchun ham O'rta Osiyo arxeologiyasi ayniqsa, Xorazm arxeologiyasi o'zining yangi yutuqlarini sahro sharoitida yodgorliklarning saqlanib qolishi tufayli qo'lga kiritdi. Bunga ishonch hosil qilmoq uchun daryoning o'ng qirg'og'i tomonidagi voha, Qizilqum chegarasiga borib taqalgan Sulton Uvays tog'ining sharqiy tizmalari bilan Tuyamo'yni o'rtasida qadimgi sug'orilgan yerlarga nazar tashlash kifoya qiladi. Bu yerda shimoldan esadigan kuchli shamol keng tekislik bo'ylab mavj uradi, u bu yerga sahro ichkarisidan sochma qumlarni haydab keltiradi, ularni tekis taqirlar ustiga olib kelib tashlaydi va ko'chma barxan tizmalarini hosil qiladi. Idish-tovoq siniqlari bilan to'lib yotgan yalang taqirlarda, qumlar quchog'ida juda ko'p qadimgi inshootlar, hom g'isht va paxsa urib ko'tarilgan qadimgi shaharlar, qal'alar, qasrlarning xarobalari qad ko'tarib turadi, suv taqsimlovchi tarmoqlari ajoyib ravishda saqlanib qolgan qadimgi sug'orish kanallarining quruq o'zanlari cho'zilib yotadi va hokazo. Bular qanday barpo etilgan va nima sababdan tashlab ketilgan, qachon va qaysi sharoitda bu yerlar sahroga aylangan.

O'rta asrlar, antik va ibtidoiy davrlarning ko'pdan-ko'p arxeologik arxitekturaviy yodgorliklari ichida ibtidoiy davr yodgorliklari alohida muhim o'rinda turadi. Chunki bu yodgorliklar xalqlarning ijtimoiy rivojlanish tarixini o'rganishda boshlang'ich bosqichdir. Quyi Amudaryo mintaqasi Xorazmda bu bosqichning juda aniq moddiy yodgorliklari topildi.

Uzoq yillar davomida Xorazm sug'orish tarixini har tomonlama o'rgangan

S.P.Tolstovning qayd qilishicha, feodalizm davri mobaynida irrigatsiya shohobchalarining qisqarib borishiga qadimgi irrigatsiya madaniyatining negizi bo'lgan jamoa, qulchilik va markazlashtirilgan istibdodning yemirilishi sabab bo'lgan. Haqiqatdan ham Xorazmda uzoq o'tmishda bunyod etilgan ulkan suv inshootlari o'rta asrga kelib feodal tarqoqlik, toju-taxt uchun bo'lgan o'zaro kurashlar va vayronagarchiliklar natijasida barbod bo'lgan. Surxondaryo, Zarafshon va boshqa daryolar bo'yidagi havzalarda bunyod etilgan va gullab-yashnagan qadimiy vohalarning cho'l biyobonga aylanishiga ham mana shu ijtimoiy va siyosiy voqealar sabab bo'lgan. Jamiyat biror talofat yoki tanglikka uchrasa, uni tabiat omillariga - daryolarning toshib ketishiga, qumlarning ko'chib yurishiga, tuproqlarning sho'r bosishiga, suv toshqinlariga va daryo o'zanlarining o'zgarishiga yo'yilar edi. Bularning hammasi dehqonchilik bilan shug'ullanuvchi aholining boshqa joylarga ko'chib ketishiga, madaniy yerlarning ko'plab dasht-biyobonlarga aylanishiga sabab bo'lardi. Sug'orish ishlari rivoj topgan davr davlatning siyosiy markazlashuvi hamda mustahkamlanishi davriga to'g'ri kelishi tasodifiy emas.

O'tmishdagi afsonaviy o'lkaga aylangan, Yevropa va Osiyo mamlakatlaridagi katta bozorlarni rang-barang mollar bilan ta'minlab turgan qudratli va boy Xorazm qanday mamlakat ekanligini bilishga, bu uzoq sirli o'lka bilan muntazam ravishda savdo-sotiq munosabatlarini o'rnatishga ko'plab yirik davlat arboblari intilib kelganlar. Ularning asosiy maqsadi o'sha davrlarda savdo uchun eng arzon va qulay suv yo'llarini topishga qaratilgan edi. O'rta Osiyo, jumladan, Xorazm bilan qadimdan beri yaqin iqtisodiy va siyosiy munosabatda bo'lib turgan yirik davlat Rossiya edi. Dastlab mazkur mamlakatlar orasidagi savdo-sotiqni mustahkamlash maqsadida ilmiy tekshirishlarga tayanib Volga daryosi va Kaspiy dengizi orqali Xorazmga suv yo'lini o'tkazish imkoniyatini topishga chor Rossiyasi tomonidan ko'p urinishlar bo'lgan. Qadimgi kanallar katta va uzun bo'lgan. Ularning rosh (ariq qazishdan chiqqan tuproq uyumi) oraligi 30-40 metrgacha yetgan bo'lib, odatda daryoning qadimgi o'zani bo'ylab bir necha o'nlab kilometrgacha cho'zilgan. Bu davrga oid eng yirik dabdabali suv inshooti Xorazmda Qal'aliqir va Ko'zaliqir xarobalari o'rtalarida joylashgan. Uning umumiy kengligi 70 metr, ikki rosh oralig'i 40 metrga yetgan. Dovdan va Qangadaryo o'zanlari bo'ylab qurilgan o'sha zamondagi kanallar ham yirik inshootlardan hisoblanadi.

Xorazmning ko'p aholi yashaydigan punktlari doira yoki to'rt burchak shaklidagi istehkom usulida qurilgan. Bunday shahar xarobalari tipiga bir qator yodgorliklarni kiritish mumkin: Bozorqal'a vohasidagi Qo'yqirilgan qal'a, Qo'ziqirilgan qal'a, Jonbosqal'a; Chirmonyopda Qavatqal'a yonida Oqtepa, Qo'narliqal'alar shular jumlasidandir. Xorazm atroflarida ham shu kabi jarayon

kuzatiladi. Agar Devkeskan qal'asiga asos solingan dastlabki vaqtdan (taxminan eramizning boshlaridan) hisoblasak, Dovdonda o'sha vaqtlarda ham suv oqqan. Devkeskanning Ustyurt qirlarida strategik jihatdan juda qulay o'rinda joylashgani ham antik davrda bu yerda qal'a mavjud bo'lganligidan darak beradi. Bu qal'a quduq suvi bilan ta'minlangan bo'lib, quduq hozirgi vaqtgacha qal'a ichida saqlanib qolgan. Dovdon Chirmonyop havzasida asta-sekin aholining ko'payishi va u yerga sun'iy kanal o'tkazilishi tufayli, bu kanal bilan bevosita bog'liq bo'lgan ilk antik, ya'ni Kanguy tipidagi mustahkamlangan qishloqlar va qal'alar vujudga keldi. Davlatning strategik tayanchi janubi-g'arbga Govurqal'a, Qal'aliqir-2 va boshqalarga qo'chishi Qal'aliqir-1 va Ko'zaliqir qal'alarining dastlabki o'z vazifalaridan butunlay mahrum bo'lishiga olib keldi. Ammo tekshirishlardan Chirmonyopda uzoq vaqtlargacha, taxminan eramizning II—III asrlarigacha hayot davom etganligini ko'ramiz.

Shunday qilib, Quyi Amudaryo mintaqasidagi sahro va ekstremal sharoitiga xos arxitekturaviy inshootlarni bunyod etishda suv yo'llari va suv inshootlari asos bo'lgan. Amudaryo va kanallar atrofida aholi soni ko'payib, 100dan ko'proq qal'alar va inshootlar shakllanib, ularni qurishda mahalliy xomashyolardan paxsa foydalanilgan. Inshoot devorlari eni bir metrgacha bo'lsa, qavatlar bostirmasi va oraliq bostirma diametri 20-40 sm bo'lgan tol daraxtlari foydalanilgan. Natijada qal'a inshootlari doira yoki to'rtburchak shaklida baland hududga qurilgan. Qal'a ichkarisida quduqlar va avtonom kanalizatsiya mavjud bo'lgan. Bino xonalarining arxitekturaviy yechimlari feodalizm davriga xos rejalashtirilgan. Inshootlarni qurishda mudofa va savdo-sotiq infratuzilmalari hisobga olinib, davlatning rivojlanishiga o'z hissasini qo'shgan.

Dissertatsiyaning **“Mintaqada shakllangan karvon yo'llar va arxitekturaviy inshootlarning tipologiyasi”** deb nomlangan ikkinchi bobi uchta bo'limdan iborat bo'lib, so'nggi o'ttiz yil ichida Markaziy Ustyurt karvonsaroylari bo'yicha asosiy tadqiqotlar o'tkazildi, bu esa faktlarning to'planishiga qarab ularni ma'lum bir tarixiy davrga bog'lash imkonini berdi.

Bu yodgorliklar haqidagi dastlabki ma'lumotlar bundan ikki yuz yil muqaddam adabiyotda paydo bo'lgan. P.I. Richkov o'zining batafsil asarida Beleuli (Beleuli) dasarida masjid va quduqli hovlini eslatib o'tadi.

XIX asr boshlariga kelib, A.I. Levshinning ulardan ikkitasi - Beleuli va Churuk haqida qisqacha ta'riflari mavjud: "Beleuli ota - Ust-Yurt o'rtasida. Bu joyda, qirg'izlarning aytishicha, avliyolardan biri masjid va madrasa qurdirgan. Siyaning tuzilishi hozirgacha butunlay buzilib ketgani yo'q. Ular g'isht gumbazli tosh plitalardan yasalgan. Ularning yonida chuqurligi 30 sarjin bo'lgan quduq bor. (taxminan 64 m.- Yu. M.). Ushbu inshootlarni o'rab turgan devor qal'a turini tashkil etadi va gumbazlar bilan qoplangan to'rtta darvozaga ega edi. Bu daryocha anchagina baland joyni tashkil etadi.

Undan uncha uzoq bo'lmagan masofada Turuq yoki Churuk dasarida imoratlar xarobalari va qabrlar bor. Qurilmalarda shu qadar katta toshlar ko'zga tashlanadiki, ularning qanday qilib o'z joylariga ko'tarilganini tushuntirish qiyin. Shu yerning o'zida qirg'izlar shifobaxsh kuchiga hayron qoladigan buloq yoki buloq otilib chiqadi."

N.P. Ivanov 1839-1840-yillarda Ustyurtga uyushtirilgan ekspeditsiya ma'lumotlarini o'rganib, "Orol dengizining quyi (janubiy) tomoni va Kaspiy dengizi o'rtasidagi yo'lda avvalgi jilosidan saqlanib qolgan me'moriy yodgorliklar" haqida ma'lumot beradi.

P.I. Nebolsin XIX asrda Rossiya bilan savdo-sotiqning ahvolini tahlil qilar ekan, Ustyurt platosi orqali o'tgan karvon yo'llari va u yerdagi xarobalar tavsifiga to'xtaladi. Uning ta'kidlashicha, Beleuli quduqlarida "uy ko'rinishidagi bino oq va qizil rangdagi ulkan toshlardan qurilgan va har biri alohida gumbazga ega bo'lgan bir nechta kichik mayitlarga bo'lingan. Hozir ularning ko'pchiligi qulagan."

V.V. Grigorev Ustyurt orqali Xiva xonligiga boradigan savdo yo'llarini tasvirlab, alohida quduqlar orasidagi masofani keltiradi va Beleuli haqida shunday deydi: Quduqlar g'isht bilan terilgan; ulardan keyin bitta minorasi bo'lgan katta eski tosh palata, balandligi uyga teng, ikki tomirli, gumbazli va ichki qismida bir nechta xonalari bo'lgan qal'a xonasi mavjud."

1950-yilda XAEning Ural-Ustyurt otryadi Ustyurtni kesib o'tgan o'rta asrlar (XI-XIII asrlar) karvon yo'lining quduqlar va karvonsaroylar bilan yaxshi jihozlangan qismida joylashgan yodgorliklarni arxeologik jihatdan o'rgandi.

Ustyurtning markaziy qismida otryad tomonidan Churuk, Beleuli, Qosbuloq va Uchquduq karvonsaroylari tekshirildi. Me'morlar M.Orlov va A.Sipko Uchquduq va Qo'sbuloq karvonsaroylarining tarh chizmalarini chizganlar. S.P.Tolstovning fikricha, "rejalashtirishning bir xilligi, ushbu binolar tuzilmalarining joylashuvi va xususiyati, ularning jihozlangan yo'lining yagona majmuasi sifatida nisbatan bir vaqtning o'zida qurilganligidan dalolat beradi".

1964-yilda E.Bijanov karvonsaroylarni tekshirishni davom ettirdi. Ulardan ikkitasiga (Buloq va Qosbuloq) kichik shurflar qo'yilgan bo'lib, ulardan XIII-XIV asrlarga oid sopol buyumlar olingan. Karvonlar savdo yullarida qiynalmasligi va xavf-xatarsiz yetib borishi uchun karvonsaroylar qurish asosan o'rta asrda keng avj olgan. Quyi Amudarya mintaqasida karvonsaroylarning joylashgan oraliq masofasi 20-30 km oraliqda qurilgan. Karvonsaroyning vazifasi karvonlarga mexmonxona vazifasini bajargan. Karvon yo'llar g'arb bilan sharq davlatlarini bog'lovchi bo'lganligi sababli Katta karvonlarga sharoit yaratilgan. Eng katta karvonlarda 100 tagacha savdo -sotiqqa mo'ljallangan yuk olib yurish ot va tuyasi bo'lib, ularga sharoit yaratishda Karvonsaroylarning arxitekturaviy tarx yechimida uzunligi o'rtacha 32-35m yeni esa 25-35m bo'lgan. Qo'yi Amudarya mintaqasida Ustyurt platosida aholi punkti kamiroq bo'lganligi tufayli karvonsaroylarga ko'proq e'tibor berilib qo'yidagi Ajigeldi, Qosbuloq, Churuk, Beleuli, Uchquduq, Kat, Kerder, karvonsaroylari savdogarlar uchun xizmat qilgan. Arxitekturaviy xususiyatlari bo'yicha tarxi kvadrat shaklida poydevorlari oxak.aralashgan qum va namlikni devorga o'tkazmaslik uchun tagiga qamish qo'llanilib, devorlari esa, Ustyurt platosida mahalliy toshdan qurilgan. Karvonsaroyning devorlari baland bo'lganligi sababli mustaxkamlikni ta'minlash maqsadida tashqi devor burchaklari aylana shaklda minora bo'lib diametri o'rtacha 3- 4m bo'lgan. Bunday savdo yullari davlatlar ekonomikasiga samarali ta'sir kursatgan. Shaharlarga yaqin joylarda qurilgan karvonsaroylar xatarsiz bulganligi uchun ularda himoya vositalari bulmagan, chul-biyobonlardagi saroylar esa dushman xavfidan quriqlanish uchun

baland devorlar bilan uralgan. Bunday ba'zi karvonsaroylarda hatto minoralar ham bulgan. Karvonsaroylar asosan ikki hovlidan iborat bo'lgan. Birinchi hovlida-qorovulxona, molxona, otxona, sayis-xona, omborxona, Ikkinchi hovlida-esa faqat dam olish xonalari, yotoqxonalar, oshxona nazarda tutilgan. Karvonsaroy katta hovliga ega bulib, uning atrofi ikki qavatli xonalar va zallar bilan uralgan. Karvonsaroylarning qay darajada salobatli arxitektura tuzilishiga ega ekanligiga ishon-hosil qilish uchun Belavli karvonsaroyi haqida tuxtalamiz. Belavli karvonsaroyi Xorazm me'morchiligi va monumental dekorativlar-arxitekturaning ajoyib yodgorligi hisoblanadi. Obida kvadrat qilib tekislangan katta-katta toshlardan bunyod etilgan. Unda karvonsaroyga xos bulgan barcha arxitektura elementlari mujassam. Binoning kirish qismi arksimon bulib, yon devorlaridan baland peshtoq bilan ajratilgan, uning ikki chekkasi minora bilan chegaralangan. Belavli-karvonsaroyining peshtoqi tepasidagi sher tasviri ham binoga tantanavor ruh baxsh etadi. Geometrik naqshli koshinlar Beleuli karvonsaroyining 4-xonadonidagi vayronalar qatlamidan topilgan. Ular to'g'ri burchakli shaklda (24x26,1x7,2 va 20,5x17,5x5,8). Ushbu plitkalar gumbazlarni chiqarish paytida ishlatilganligi sababli, tasvirlar gumbazni chiqarishdan oldin chizilgan deb ishonch bilan aytilish mumkin. Tomonlardan birida bir-biriga ichki chizilgan to'g'ri to'rtburchaklarga shaklan yaqin bo'lgan uchta shakl kesilgan. Ularning burchaklari va o'rtalari o'zaro kichik bo'laklar bilan birlashtirilgan. G'ishtlardagi shunga o'xshash tasvirlar adabiyotda "vavilonlar" deb nomlangan. Ular Yangi Saroyda, Sarkelda, Ko'hna Urganch va Selitren shaharchasida. V.L. Yegorov bu tasvirlar kvadrat uylarning reja chizmalarini hayratlanarli darajada eslatishini taxmin qilgan. Quyi Amudaryoda arxeologik tadqiqotlar keng ko'lamda olib borilganiga qaramay, Xorazmning o'rta asrlar davri tarixining ko'plab masalalari hali ham kam o'rganilgan. Ular qatoriga Xorazmning shimoliy qo'shnilari, xususan, turk-g'uzlar bilan o'zaro munosabatlarini kiritish mumkin. Ushbu masala bo'yicha yangi ma'lumotlar Sul-ton-Uvays tog' signalli minoralarini o'rganishda qo'lga kiritildi. Xorazmning shimoli-g'arbiy chegaralaridagi Ustyurtda joylashgan XXI asr boshlariga oid istehkomlar bir necha bor arxeologik tekshiruvlardan o'tkazildi. SSSR Fanlar akademiyasining Xorazm ekspeditsiyasi tomonidan 1946-yilda ko'plab signal minoralari ochilgan¹⁶. 1960-yilda ularni o'rganish V.N. Yagodin tomonidan davom ettirildi¹⁷ va E.Bijanov tomonidan 1963-yilda 1965-yilgacha davom ettirildi¹⁸

Inshoot antik g'ishtdan qurilgan bo'lsa-da, biz uni qal'a qurilgan vaqtga, ya'ni miloddan avvalgi IV asrga oid deb ayta olmaymiz. Bu yerda, ehtimol, g'ishtdan ikkilamchi foydalanish ko'zga tashlanadi. O'rta asr keramikasining ko'plab parchalari bu signal minorasi bo'lganligini ko'rsatadi. Ayoq qal'aning 1-sonli yodgorligida janubi-sharqiy burchak signal minorasiga aylantirildi. Shu maqsadda devorlararo o'qchi yo'lak antik o'lchamdagi g'ishtdan yasalgan ikkita

¹⁶ С. П. Толстов. По следам древнехорезмийской цивилизации. М.-Л., 1948, стр. 218-219, рис. 85.

¹⁷ В. Н. Ягодин. Маршрутные археологические исследования в левобережной части Приаральской дельты АмуДарьи. МХЭ, вып. 7. М., 1963, стр. 74, рас. 1.

¹⁸ Е. Бижанов. Средневековая крепость Давлет-гирей на Устюрте. «Вестник Каракалпакского филиала АН УзССР», 1965, № 4, стр. 65, рис. 3.

parallel devor bilan to'sib qo'yiladi. Qayta qurish natijasida 2,6x14 m o'lchamli kamera paydo bo'ldi.

Eshik, aftidan, shimol tomondagi qo'shimcha zinadan edi. Xonada kul, ko'mir, tosh massasini o'z ichiga olgan madaniy qatlam saqlanib qolgan. Devorlar ichkaridan qizarib ketgan. Aftidan, signal chirog' i yonib turgan xonaga vaqti-vaqti bilan xizmat ko'rsatganlar chiqib, ovqat pishirish uchun tugayotgan cho'g'dan foydalanishgan.

Xulosa qilib aytganda, mintaqada shakllangan karvon yo'llar muammosi aholi punktlari yo'q va kam bo'lgan Ustyurt tekisligida mavjud bo'lgan. Davlatlararo savdo-sotiqni, madaniyatni, qurilish jarayonlarini integratsiyalashda va davlatning rivojlanishida karvon yo'llar katta ro'l bajargan. Karvon yo'llarning rivojlanishiga karvonlarning yo'ldan adashmasligi uchun karvon yo'llar atrofida signal mayoqlar, karvondagi tuya – otlar va savdogarlarga dam olishga mehmonxona sifatida har 20-30 km masofada karvonsaroylarning mavjudligi, yanada savdogarlarning o'zlari foydalanishi va sotish uchun olib ketishga mahalliy homashyolar, hunarmand buyumlari, oziq-ovqatlar, shirin meva-sabzaboqlar, go'sht, mol terisi va hokazolar asos bo'lgan. Karvonsaroylarning arxitekturaviy yechimlari o'rganilganda karvon saroy shakli o'rtacha 33x33 m yoki umumiy maydoni 1000 m² bo'lishi va ikkita tinch va shovqinli zonaga ega hovlidan tashkil topganligini hisobga olsak, Quyi Amudaryo mintaqasida ortacha karvonda kamida 100 ta ot-tuyaga ega karvon bo'lganligini isbotlaydi. Karvonsaroylar tipologiyasi umumiy shakli to'g'ri burchakli, ot – tuyaga hamda savdogarlarga alohida hovli, tashqi devor balandligi 5 metrdan baland bo'lganligi sababli tashqi devor burchaklari aylana shaklda bo'lgan. Savdogarlar yashaydigan hovlining ichkarisida ikki qavat bo'lishi karvonsaroyni yanada mustahkam bo'lishini ta'minlagan.

“Qadimiy va o'rta asr Xorazm karvon yo'llari arxitekturasi negizida turizm istiqbollari” deb nomlangan uchinchi bobda ta'kidlanadiki, o'z vaqtida Sharq va G'arbni bog'lab turgan Buyuk Ipak yo'li orqali Turon zamini xalqlari jahon iqtisodiy va siyosiy, madaniy hayoti bilan bevosita aloqalarni amalga oshirish imkoniyatiga ega bo'lgandir. Uzunligi 12 ming kilometrdan ziyod bo'lgan qadimiy yo'lning tarixi yurtimiz o'tmishi bilan bog'liq bo'lganligi uni yanada chuqurroq o'rganish muhim ekanligini taqozo etadi. Sababi, Buyuk ipak yo'lining kattagina qismi Markaziy Osiyo, xususan yurtimiz, hozirda O'zbekiston Respublikasi hududidan o'tgan bo'lib, xalqimizning iqtisodiy hayoti, ularning savdo-sotiq va madaniy aloqalarining kengayish jarayoniga juda katta ta'sir ko'rsatgan. Buyuk Ipak yo'lida joylashgan Farg'ona, Toshkent, Samarkand, Buxoro, Poykent, Hazorasp, Xiva, Mizdakxon, Gurganch kabi shaharlar yirik savdo markazlari sifatida dunyoga mashhur.

Natijada, juda qadimdan shakllangan va yuksak qadriyatga aylanib ketgan savdo- sotiq munosabatlari yoki urf-odatlarida alohida ahamiyat kasb etgan Buyuk Ipak yo'li tarixini o'rganishimiz, bugungi kunda qayta tiklash uchun qilinayotgan sa'y- harakatlar “Bir makon bir yo'l” kabi yirik loyihalarning amalga oshirilayotganligi va shu kabi yirik xalqaro miqyosdagi loyihalarni qo'llab-quvvatlashimiz bizning ham kelajagimiz taraqqiyoti uchun o'ta muhimdir.

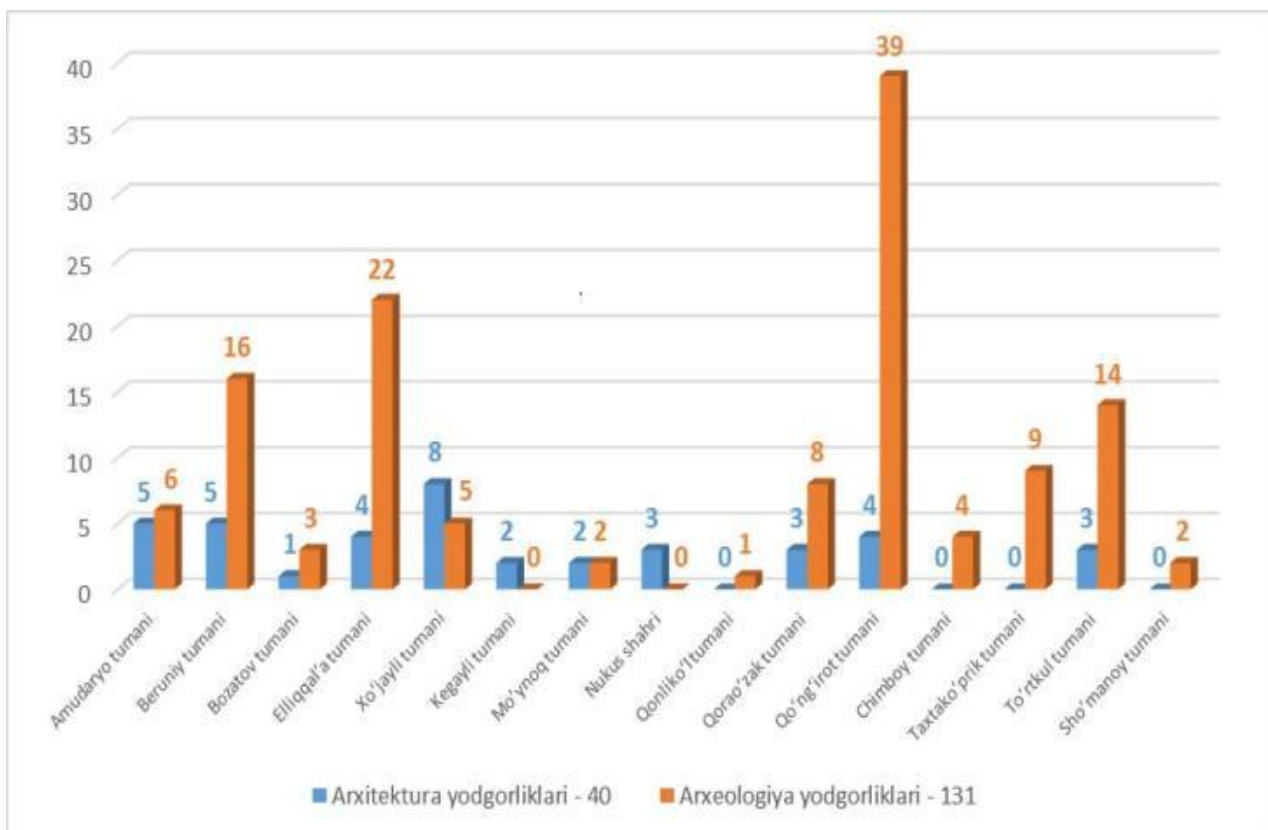
Kelgusida umumbashariy sivilizatsiyaning katta yo'liga tushib olib, dunyoning eng ilg'or davlatlaridan biriga aylanishga harakat qilayotgan O'zbekiston uchun savdo munosabatlari va shaharlarimiz yo'l bo'yi inshootlarning tarixini o'rganish katta ahamiyatga ega. Savdo munosabatlariga taaluqli savdo yo'llari va savdo shaharlari tarixini o'rganish, o'tmishda Sharq bilan G'arb xalqlari o'rtasidagi iqtisodiy va madaniy aloqalarni o'rnatgan hamda rivojlantirgan bu yo'llar va shaharlar kelajakda ham xalqlarning birodarlik, o'zaro hamkorlik va samimiy muloqot yo'liga, markazlariga aylanishiga imkon beradi. O'zbekiston xalqlari tarixiy aloqalarining rivojlanishida Xorazm vohasi Orolbo'yi mintaqasi va uning atrofidagi shaharlarning muhim o'rni va me'morchiligini yoritish, ularni guruhlariga bo'lingan holda o'rganish zarur.

Boshlang'ich nuqtasi – Amudaryoning quyi qismi, hozirda Tuyamo'yin suv xavzasidan Xorazm vohasiga kirib kelinadigan bu yo'ldagi muhim obyekt Jampiq qal'a hisoblanadi (IX-XI aa., XIII-XIV aa). Qal'asi daryo yoqasi va karvonlarning quruqlik orqali ham o'tadigan joyida joylashgan, me'moriy ko'rinishi o'rta asrlarga xos bo'lib, o'zining go'zal proporsiyalari bilan mohir ustalar tomonidan qurilganligini namoyish etadi. Qo'rg'onning janubiy tomon devorlari boshqa tomondagi devorlariga nisbatan biroz yaxshi saqlangan. Bu hududda barpo etilgan shaharlar yillar davomida qal'a vazifasini bajargan, o'rta asrlarda esa katta savdo markazlarining biri bo'lib, suv va quruqlik orqali o'tgan savdo karvonlarining bexatar o'tishlarini va shu qo'rg'onlarda qo'nib o'tishlari uchun xizmat qilgan. Savdo aloqalari kuchli bo'lganligi uchun ham bu yerlarda Hind ustalari yaratgan buyumlarning keng tarqalganligini ko'rish mumkin. Hind va Eron ustalarining toshdan yasalgan xilma-xil buyumlari, tangalar o'sha davrning jonsiz guvohi bo'la oladi. Eng qizig'i mazkur qal'ada hatto kanalizatsiya tizimlarining topilishi bu yerda qurilish madaniyatining shakllanganligidan dalolat beradi.

Qal'aning geografik o'rni Qirantog' posyolkasidan 6 km janubi-sharqda va Sultant Uvays tog' tizmalarining janubi-g'arbida Amudaryoning o'ng tomonida joylashgan. Yodgorlik 1940 yilda S.P.Tolstov tomonidan o'rganilgan. 1965 yilda yodgorlik O'zR FA QB TTAI Sultan Uvays arxeologik ekspeditsiyasi jamoasi tomonidan o'rganilgan. Shaharcha tuzilishi murakkab konfiguratsiyaga ega. Uning umumiy maydoni 12 gektar, mudofaa devorlari 9 m, paxsalar qatori archasimon tuzilishda bir-biriga qarama-qarshi yotqizib chiqilgan. Devor uzunasiga 420 m ni va eniga 288 m ni tashkil qiladi. Yodgorlikning g'arbiy qismi paxsali bloklardan terilgan. Devor qalinliklari asosidan 5,6-5,8 sm. Devorlar yuqori tomonga qisqarib borgan va qalinligi 3,4-3,6 metrga yetgan. Tepa qismi asosiga nisbatan 79 gradusda pasayib ketgan, ichkarisi 87-88 gradus. Mudofaa devorlari ustida ochiq o'q otish galereyasi bo'lgan. Uning parapeti 2,8-3,0 m bo'lib, ichki qismidan 0,6 m parapet bilan himoyalangan. O'tish galareyasiga zinapoya orqali chiqilgan. Qal'aning sharqiy qismida 12 ta zinapoya saqlangan bo'lib, eniga 0,2-0,4 metr va bo'yiga balandligi 0,3-0,4 metr. Devorlarining ayrim joylarida ta'mirlash ishlari olib borilgan. Devorlari tosh bo'laklaridan loy qorishmada ishlangan. Mudofaa devorlarida har 70 metr masofada mudofaa minoralari bo'lgan. Ulardan 6 tasi saqlangan. Minoralar konussimon ko'rinishga ega. Minoralar eniga 4,8 m uzunligi 1,25 m. Bunday kompozitsiyaga ega mudofaa minoralari Kat, qadimgi

Mizdakxon, Qizilqal'a, Shemaxaqal'a devorlarida mavjud. Taxmin qilinishicha, qo'rg'onning ikkita kirish eshigi bo'lgan bo'lishi mumkin. Ulardan biri orqa devorda bo'lib, ko'pincha bu yerdan qabristonga chiqishga mo'ljallangan bo'lishi mumkin. Ikkinchi kirish joyi janub tomonida bo'lib, Amudaryo tomonga qaragan.

Buyuk Ipak Yo'lining Orolbo'yi mintaqasidan o'tgan qismida ko'p tarmoqlarda ichki savdo yo'llari shakllanib ularning negizida muqaddas ziyoratgoh va qabristonlar ham shakllangan. Ona zaminda hayot odamzod farzandi paydo bo'lishi, shakllanib rivojlanishi tarixini o'rganish natijasida ko'plab ma'lumotlar to'plangan. Qadimgi tosh (paleoit) davridan boshlab odamzodda har-xil diniy tushunchalar paydo bo'lgan, tog'u toshlardan topilgan hayvon rasmlarini shakllantira boshlagan. Shu sabablar bir qator olimlarning dastlab kasb hunar paydo bo'ldi desa ikkinchi olimlar din va kasb hunar bir vaqtda shakllangan degan fikrda. Olimlarning fikricha, dinning eng dastlabki ko'rinishi marhumlarni ko'mish dasturining paydo bo'lishi davrlaridan boshlanadi. Orolbo'yi sharoitida yerni qazib ko'mish tosh ya'ni (neolit) davridan boshlangan. Bunga misol Qo'ng'iro't hududida joylashgan Qasqa jol qabristoni ochilgan yodgorliklar haqida to'xtalsa bo'ladi. Qabrning o'rganish natijasida marhumning yoniga qurol-aslohalari, taqinchoqlar bilan qo'shib ko'milishi Kaltaminor madaniyati nomlangan davrga to'g'ri keladi.



Quyi Amudaryo mintaqasidagi Arxitektutaviy va Arxeologik yodgorliklarning diagrammasi

Biroq, ko'chmanchilarning saqlanib qolgan yodgorlik va diniy binolarining (ularning aksariyati nisbatan kechroq) tarixiy va arxeologik manba sifatidagi

informatсион ahamiyati hali to'liq baholanmagan. Bundan tashqari, ushbu yodgorliklarning ba'zilari maxsus arxeologik tadqiqot obyekti sifatida muhim ahamiyatga arxitektura tarixidagi (hech bo'lmaganda mintaqaviy va mintaqalararo miqyosda) ushbu yodgorliklarning asl ahamiyatini etarli darajada tushunish uchun ularni to'liq hududiy o'rganish hal qiluvchi rol o'ynaydi va buning asosida ishonchli asoslanadi me'moriy inshootlarning tipologik tasnifi tashqi ko'rinishi belgilari mavjud tosh belgilarda o'yma belgilar ko'chmanchilar urug'i va erkak ayol kishiga tegishli ekanligi ramzlarda kasb etgan. Ko'chmanchi me'morchilikni o'rganish, shubhasiz, Qoraqalpog'iston tarixiy, etnologik, etnografik tadqiqotlarining muhim, ammo kam rivojlangan bo'limidir. Ushbu yodgorliklar doirasiga, birinchi navbatda, qoraqalpoqlar va ko'chmanchi Orol-Kaspiy dengizining boshqa aholisining xalq (an'anaviy) me'morchiligi va monumental gliptikasi yodgorliklari, ularning moddiy va ma'naviy madaniyatining ajralmas qismi sifatida qarash kerak. Bu haqiqiylikning noyob etnografik manbai bo'lib, u albatta ko'p qirrali, yaxlit ko'rib chiqishni talab qiladi. Mintaqadan o'tuvchi savdo karvon yo'lidagi ziyoratgohlarda me'morchiligi Sarkafak ya'ni tosh plitali konstruksiyadaligi va qulfi tosh (stella) o'yma naqshli tiplari aniqlandi.

Diniy yodgorliklar kichik me'moriy yodgorlik belgilari bir turi karvon yo'llarida qo'rg'on tipida aylana doira shaklda harsanglardan iborat. Savdo madaniy markazlarda esa qubur, sag'ana shaklda. Yo'l bo'yi ziyoratgohlarida ko'pincha ashyosi Ustyurtning negizi qum toshli plitkalaridan Sarkafak tipida. Yana biri qulfi tosh belgisi stella shaklda. Ko'chmanchilar me'morchiligi yashash tarzida qadimda yarim yer to'la (rampa) tsiklida ko'rinishi 20-asrlargacha davom etgan. Yashash tarzida ko'pincha ko'chma o'tovlardan keng foydalangan bo'lsa yo'l bo'yi ob'yektlari ham mobil ko'chma bo'lgan. Keyinchalik yo'l bo'yi va o'troqli xalqlar Amirobod madaniyati davriga tegishli loy paxsali uylarda foydalana boshlagan. Keyinchalik loyli imoratlar bilan birga ko'chma o'tovlardan keng foydalanilgan.

Quyi Amudaryo mintaqasida qadimdan shakllangan karvon yo'llari va Buyuk Ipak yo'li Turon zamini xalqlari jahon iqtisodiy va siyosiy, madaniy hayoti bilan bevosita aloqalarni amalga oshirishga xizmat qilgan. Bunga asos Buyuk Ipak yo'lining kattagina qismi Markaziy Osiyo, xususan yurtimiz, hozirda O'zbekiston Respublikasi hududidan o'tgan bo'lib, xalqimizning iqtisodiy hayoti, ularning savdo-sotiq va madaniy aloqalarining kengayishi jarayoniga juda katta ta'sir ko'rsatgan. Buyuk Ipak yo'lida joylashgan Farg'ona, Toshkent, Samarkand, Buxoro, Poykent, Hazorasp, Xiva, Mizdakxon, Qatqala, Gurganch kabi shaharlar yirik savdo markazlari sifatida dunyoga mashhur. Bugungi kunga kelib karvon va Buyuk Ipak yo'llari asosida Qo'ng'iro't-Nukus-Beruniy-Miskin-Buxoro-Navoiy-Samarkand-Toshkent xalqaro avtomagistral yo'llari bunyod etilib, yo'l atrofidagi shaharlar buyuk shaharga aylanishiga imkoniyat yaratilmoqda. Bu dissertatsiya avtomagistral yo'li infrastrukturasi shakllanishiga xizmat qiladi va Quyi Amudaryo mintaqasida arxitekturaviy yodgorliklarga sayohat qilishda ichki va tashqi turizmning rivojlanishiga katta imkoniyat yaratadi.

XULOSALAR

1. Qadimgi va o'rta asrdagi Karvon va Buyuk Ipak yo'llari atrofida shakllangan infratuzilmalarni o'rgangan natijalari bo'yicha xulosalar bugungi qurilayotgan Qo'ng'iroq-Nukus-Beruny-Miskin-Buxora-Navoiy-Samarkand-Toshkent xalqaro avtomagistral yo'llari atrofidagi shaharlarning yiriklashishiga imkon yaratadi va Quyi Amudaryo mintaqasida arxitekturaviy yodgorliklariga marshrutli sayohat qilishda ichki, tashqi turizmning rivojlanishiga katta xizmat qiladi.

2. Quyi Amudaryo mintaqasining sahro va ekstremal sharoitiga xos arxitekturaviy inshootlarni bunyod etishda karvon va Buyuk Ipak yo'lidan tashqari Termizdan Orol dengizigacha cho'zilgan Amudaryo va kanallarining suv yo'llari transportidan foydalanilgan. Lekin XX asrda suv inshootlarining ko'payishi Quyi Amudaryo mintaqasida suv yo'li transportidan foydalanish kamaygan.

3. Amudaryoning chap va o'ng qirg'oqlarida karvon yo'llar atrofida aholi soni ko'payib, 100 dan ko'proq qal'alar va inshootlar bunyod etilib, shaharsozlik rivojlangan.

4. Tadqiqotlar natijasi o'laroq X-XV asrlarda Xorazmga kelayotgan va vohadan ketayotgan karvonlar eng qulay va serqatnov savdo yo'lidan foydalanganligi, xorijiy va mahalliy savdo ahlining yuklarini saqlash va qaroqchilar hurumidan qo'riqlash uchun juda katta tadbirlar o'tkazib turilganligi aniqlandi. O'rta asrlarda o'ng qirg'oq Xorazmda shakllangan moddiy madaniyat yodgorliklari ayrim shaharlar misolida ham o'rganildi. Jampiqqal'ada saqlangan moddiy madaniyat qoldiqlarini arxeologik tadqiqotlar asosida o'rganish davomida qoraqalpoq olimi O.T.Dospanov Xorazmdagi shaharlarning o'rta asrlarga xos bo'lgan iqtisodiy-siyosiy va savdo-sotiq munosabatlarini yoritishga intilgan.

5. Karvon yo'llarida karvonsaroylarning oraliq masofasi 20-30 km ni tashkil etib, karvondagi tuya-otlarning yuk bilan bir kunlik yo'l yurish imkoniyati hisobga olingan. Karvonlarning yo'ldan adashmasligi ushun karvon yo'llar atrofida signal mayoqlar bunyod etilgan.

6. Qal'a inshootlari doira yoki to'rtburchak shaklida baland hududga qurilgan, qal'a ichkarisida quduqlar va avtonom kanalizatsiya mavjud bo'lgan. Bino xonalarining arxitekturaviy yechimlari feodalizm davriga xos rejalashtirilgan. Inshootlarni qurishda mudofaa va savdo-sotiq infratuzilmalari hisobga olinib, davlatning rivojlanishiga o'z hissasini qo'shgan.

7. Karvonsaroylarning arxitekturaviy yechimlari o'rganilganda karvon saroy shakli o'rtacha 33x33 m, yoki umumiy maydoni 1000 m² bo'lishi va ikkita tinch va shovqinli zonaga ega hovlidan tashkil topganligini hisobga olsak, Quyi Amudaryo mintaqasida o'rtacha karvonda kamida 100ta ot-tuyaga ega karvon bo'lganligini isbotlaydi.

8. Inshootlarni qurishda mahalliy xomashyolardan paxsa foydalanilgan. Inshoot devorlari eni bir metrgacha bo'lsa, qavatlar bostirmasi va oraliq bostirma uchun diametri 20-40 sm bo'lgan oq tol daraxtlari foydalanilgan.

9. Davlatlararo savdo-sotiqni, madaniyatni, qurilish jarayonlarini integratsiyalashda va davlatning rivojlanishida karvon yo'llar katta ro'l bajargan.

10. Karvonsaroylar tipologiyasi umumiy shakli to'g'ri burchakli, ot – tuyaga hamda savdogarlarga alohida hovli, tashqi devor balandligi 5 metrdan baland bo'lganligi sababli tashqi devor burchaklari aylana shaklda bo'lgan. Savdogarlar yashaydigan hovlining ichkarisida ikki qavat bo'lishi karvonsaroyni yanada mustahkam bo'lishini taminlagan.

11. Qoraqalpog'iston Respublikasi turistik yo'nalishlarni boshqarish idorasini tashkil etishda turizm yo'nalishlarini boshqarish rejasini ishlab chiqish tavsiya etiladi.

**НАУЧНЫЙ СОВЕТ PhD.03/30.07.2024.А.20.11 ПО ПРИСУЖДЕНИЮ
УЧЕНЫХ СТЕПЕНЕЙ ПРИ КАРАКАЛПАКСКИМ
ГОСУДАРСТВЕННЫМ УНИВЕРСИТЕТЕ ИМЕНИ БЕРДАХА**

**КАРАКАЛПАКСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ИМЕНИ БЕРДАХА**

ДЖОЛДАСОВ АКБАР БАТЫРОВИЧ

**ТИПОЛОГИЯ СООРУЖЕНИЙ НА КАРАВАННЫХ ПУТЯХ
НИЖНЕАМУДАРЬИНСКОГО РЕГИОНА**

18.00.01– Теория и история архитектуры.
Реставрация и реконструкция памятников архитектуры

**АВТОРЕФЕРАТ диссертации на соискание ученой степени
доктора философии (PhD) по АРХИТЕКТУРЕ**

Тема диссертационной работы доктора философии (PhD) зарегистрирована в Высшей аттестационной комиссии при Министерстве Высшего образования, науки и инноваций Республики Узбекистан за B2025.2.PhD/A191

Диссертация выполнена в Каракалпакском государственном университете

Автореферат диссертации на трёх языках (на узбекском, русском, английском (резюме)) размещен на веб-странице по адресу karsu_info@edu.uz и на информационно-образовательном портале «ZiyoNET» по адресу: <http://library.ziyo.net.uz>

Научный руководитель: **Шнекеев Жумабай Калимбетович**
доктор архитектурных наук, доцент

Официальные оппоненты: **Дурдиева Гавхар Салаевна**
архитектура фанлари доктори (DSc), профессор

Машарипов Ойбек Абдурахимовиш
архитектура фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD)

Ведущая организация: **Ургенчский государственный университет**

Защита диссертации состоится 27-сентября 2025 года в 11:00 часов на заседании Научного совета PhD.03/30.07.2024.A.20.11 при Каракалпакском государственном университете. (Адрес:230100, город Нукус, улица Ш.Абдирова, дом 1. Информационно-ресурсный центр, зал заседаний. Тел.: +998612236078, э-mail: karsu_info@edu.uz)

С диссертацией можно ознакомиться в Информационно-ресурсном центре Каракалпакском Государственном университете (зарегистрированной за № 362). (Адрес: 230101, г. Нукус, ул. Ш.Абдирова, дом 1. Тел.: +998612236078).

Автореферат диссертации разослан «10» сентября 2025 г.
(реестр протокола рассылки № 2 от «10» сентября 2025 г.)

А.С. Уралов
Заместитель председателя научного совета по присуждению ученых степеней, доктор архитектурных наук, профессор.

Б. Ю. Кидирбаев
Ученый секретарь научного совета по присуждению ученых степеней, доктор философии в архитектуре, доцент

А. Т. Илясов
Председатель Научного семинара при научном совете по присуждению ученых степеней, доктор технических наук, профессор

ВВЕДЕНИЕ (аннотация диссертации доктора философии (PhD))

Актуальность и востребованность темы исследования.

Взаимоотношения играют важную роль в интеграции стран в глобальном масштабе. На сегодняшний день в ведущих научных центрах мира серьезное внимание уделяется развитию современного туризма на основе изучения истории развития внутренних и внешних экономических и культурных связей различных регионов, системы обслуживания караванных путей и связанной с ней инфраструктуры, охраны историко-культурного наследия, архитектурных объектов. В частности, изучение значения экономических и культурных связей в развитии цивилизации Центральной Азии, расположенной на перекрестке Великого шелкового пути, относится к числу исследований международного значения.

Тот факт, что часть Шелкового пути, сформировавшегося с древних времен, особенно в средние века, проходила через этот регион, требует комплексного изучения при определении архитектуры, типологии и функции архитектурных памятников, сформировавшихся вдоль него, включения их в туристические направления в будущем, научно обоснованной графической реконструкции. В Новом Узбекистане Каракалпакстан – край, которому уделяется особое внимание. Неслучайно археологические и архитектурные памятники, свидетельствующие о прошлом, сейчас называются "Музеем под открытым небом." В настоящее время внимание к сфере туризма в регионе возросло на государственном уровне и стало одним из важных направлений экономического развития.

Растет интерес местных и иностранных путешественников к историческому и культурному наследию Приаралья с его уникальной богатой историей, традициями, фольклором и национально-художественными особенностями. ..."Превращение туризма в стратегическую отрасль экономики остается для нас приоритетной задачей. Одной из важнейших задач, стоящих перед правительством, является увеличение числа туристов, посещающих нашу страну в этом году, до 7,5 миллионов¹⁹. В связи с этим актуальным вопросом является научное исследование исторических городов и архитектурных объектов нашей страны и разработка предложений по их реставрации и реконструкции, создание благоприятных условий для повышения туристического потенциала, а также разработка эффективных туристических маршрутов.

Данное диссертационное исследование в определенной степени служит выполнению задач, предусмотренных в Указах Президента Республики Узбекистан от 1 мая 2017 года № УП-5030 "О мерах по коренному совершенствованию деятельности Государственного комитета Республики Узбекистан по архитектуре и строительству," от 16 января 2018 года №УП-5181 "О совершенствовании использования и охраны объектов

¹⁹ Послание Президента Республики Узбекистан Шавката Мирзиёева Олий Мажлису 24 января 2020 г.// <https://president.uz/ru/lists/view/4057>

материального, культурного и археологического наследия," от 9 февраля 2021 года №УП-6165 "О мерах по дальнейшему развитию внутреннего и паломнического туризма в Республике Узбекистан," Постановлении Президента Республики Узбекистан от 21 июля 2014 года №ПП-200 "О программе дополнительных мер по дальнейшему совершенствованию сферы охраны и использования объектов культурного наследия," Постановлении Президента Республики Узбекистан от января 2017 года №ПП-2731 "О Государственной программе развития региона Приаралья на 2017-2021 годы."

В частности, в Указе Президента Шавката Мирзиёева от 7 августа 2017 года №УП-5106 "О мерах по ускоренному развитию сферы туризма в Республике Узбекистан," а также в Указе от 28 января 2022 года № УП-60 "О Стратегии развития Нового Узбекистана на 2022-2026 годы" в качестве одной из актуальных задач определено формирование туристической инфраструктуры на основе объектов культурного наследия, их научно-практическое изучение и доведение до народа и мировой общественности.

Нижнеамударьинский регион – это уникальное географическое и культурное место, включающее сегодня Республику Каракалпакстан, Хорезмскую область и прилегающие к ней территории. Этот регион в древности был важным транзитным центром, соединяющим Восток и Запад через Великий шелковый путь и его маршруты. Торговые караваны, проходившие здесь, распространяли не только товарообмен, но и культуры, обычаи, архитектурные стили.

Сформированные вокруг караванных путей караван-сарай, сигнальные башни, медресе и мечети, сельские и городские культурные центры, комплексы, связанные с кочевыми племенами, отличаются архитектурным мышлением того времени, климатическими и природными архитектурными решениями. Однако большая часть этих сооружений до сих пор недостаточно научно изучена, их территориальные типологические различия, функциональные нагрузки и архитектурные особенности нуждаются в глубоком анализе с точки зрения современных исследований.

Соответствие исследования приоритетным направлениям развития науки и технологий республики. Данное исследование выполнено в соответствии с приоритетным направлением развития науки и технологий республики I. "Социальное, правовое, экономическое, культурно-просветительское развитие информационного общества и демократического государства, формирование системы инновационных идей и пути их реализации."

Степень изученности проблемы. Первые научные исследования, направленные на определение архитектурно-культурного наследия и их художественной ценности в регионе Нижней Амударьи Приаралья, были проведены европейскими и азиатскими учеными, в том числе из числа путешественников Х.Вамбери, Ф.И.Базинер²⁰, Ибн Фадлан²¹, Ибн-Баттута²².

²⁰ F.I. Baziner «Wissenschaftliche Reise durch die Kirgisiensteppe nach Chiwa» (v «Beitrage zur Kenntniss des Russ. Reichs»),

Впоследствии это привлекло внимание А.Ю.Якубовского²³, С.П.Толстова²⁴, Т.А.Жданко²⁵, В.Бартольда²⁶, Г.А.Пугаченковой²⁷.

Хотя изучение караванных путей и связанных с ними сооружений в низовьях Амударьи отдельно рассматривалось различными исследователями в области археологии, истории, архитектуры и этнографии, комплексный анализ этого вопроса еще не был полностью проведен. Первые сведения об археологических памятниках (рабатах, дворцах, комплексах) были получены в начале XX века советскими археологами О.А. Шишкиным, С.П. Толстовым в рамках "Хорезмской археолого-этнографической экспедиции".

Согласно историческим источникам и географическим данным, история караванных путей, их маршруты и социально-экономическое значение в трудах таких исламских географов и путешественников, как Ибн Баттута, Макдиси, аль-Истахри, К.Машарипова, Нижнеамударьинский регион занимал важное место в составе Шелкового пути, здесь караван-сарай служили центром торговли, обороны и культурных связей.

Типологическая специфика архитектурных памятников, связанных с караванными путями, включая такие сооружения, как рабаты, дворцы, комплексы и водные сооружения, была изучена Х. Хасановым, Ю. Бобобековым, А. Каюмовым на основе местных особенностей и общеисламских архитектурных традиций. Они изучили строительную технику, защитные и служебные функции, формальные решения сооружений.

Следует отметить, что до сих пор нет единого научного заключения о полной типологической классификации караванных путей и сооружений региона, их хронологии и культурно-функциональном значении. Поэтому существует большая потребность в комплексном анализе темы, обобщающих типологиях и научно обоснованных результатах с учетом региональных особенностей.

До сегодняшнего дня в Миздахкане, Девкесгане, Чильпике, Тупраккале, Ичан-Кале проведены научные исследования и изданы брошюры. Я.Гулямов²⁸, И.И.Ноткин²⁹, В.А.Булатова³⁰, Е.Е.Неразик³¹, В.Бартольд³², М.С.Булатов³³ изучали стиль реставрации, архитектурную структуру и прикладное искусство памятников, В.Н.Ягодин,

izd. pri Akademii Nauk Berom i Gelmersenom, t. XV, SPb.,1848).

²¹ Ибн Фадлан Путешествие Ибн-Фадлана на Волгу, перевод и комментарий под ред. акад. И.Ю.Крачковского. – М.-Л., 1939. – С. 166,180.

²² Ibn Battuta Ibn Battuta Travels in Asia and Africa, 1325-1354

²³ Якубовский А.Ю. Городище Миздахкон. Записки коллегии востоковедов при азиатском музее Академии Наук. СССР. – Ленинград, 1930.

²⁴ Толстов С.П., Неразик Е.Е. Полевые исследования Хорезмской экспедиции. – М.,1963.

²⁵ Жданко Т.А. Очерки исторической этнографии каракалпаков. – М.: Изд-во АН СССР, 1950. – 172 с.

²⁶ Бартольд В. К истории орошения Туркестана. Соч., т.I. – М., 1965.

²⁷ Пугаченкова Г.А., Ремпел Л.И. Выдающиеся памятники архитектуры Узбекистана. - Ташкент: 1958.

²⁸ Фуломов Я. Хоразмнинг суғорилиш тарихи. – Тошкент, 1959. – Б. 131.

²⁹ Ноткин И.И. Хивинская школа зодчества конца XIX начала XX вв. – Ташкент, 1962. – 338 с.

³⁰ Булатова В.А. Архитектурные памятники Хивы. — Ташкент: Узбекистан, 1965. – 78 с.

³¹ Булатов М.С. Геометрическая гармонизация в архитектуре Средней Азии IX-XV вв. – М., 1978.

³² Ягодин В.Н., Ходжаев Т.К. Некропол древнего Миздахкана. – Ташкент: ФАН, 1970.

³³ Кыдырнязов М-Ш. Материальная культура городов Хорезма в XIII-XIV веках». – Нукус, 1989.

М.Ш.Кидирниязов, М.Мамбетуллаев, Г.Ходжаниязов, Алисон Бэттс, Микель Минарди, Хэлмс, Снеддок, Колин, Т.Ш.Маматмусаев, Ш.Нурмухамедова, Г.Дурдиева изучали архитектурные памятники Хорезмского оазиса низовьев Амударьи.

Научно-исследовательские работы по изучению строительных материалов и конструктивной структуры архитектурных памятников проводились С.А. Машариповой, Ш.С. Рейимбаевым, Ж.К. Шнекеевым, О.А. Машариповым, Н.М. Калиевым и другими авторами по возникновению исторических городов, крепостей и архитектурных памятников в них, композиции и типологии памятников.

Однако в дельте нижней Амударьи внутренняя торговля впервые изучается по типам караванных путей и архитектурных памятников караван-сараев. Сети Шелкового пути, связанные с ним объекты, связь между архитектурой и культурой кочевников или их отражение в архитектуре комплексно изучены недостаточно.

Связь темы диссертации с планами научно-исследовательских работ высшего образовательного учреждения, где выполнена диссертация. Диссертационное исследование выполнено в соответствии с планом научноисследовательских работ Каракалпакского государственного университета имени Бердаха в рамках научной темы №7/6.11 "Устойчивое развитие архитектуры и градостроительства в Приаралье" (2024-2026 гг.).

Целью исследования является выявление типологических особенностей исторических караванных путей и связанных с ними сооружений в регионе Нижней Амударьи, определение роли торгово-цивилизационных связей на караванном пути и разработка проектных предложений по повышению потенциала современного туризма.

Задачи исследования:

- изучение гидрографической истории возникновения памятников в низовьях Амударьи и влияния климата на архитектурные памятники;
- выявление направлений исторических торговых караванных путей, сформировавшихся на берегах Нижней Амударьи и в ее дельте;
- изучение сооружений и мест паломничества, сформированных вокруг караванных путей;
- выявление научных пробелов и проблем в данном вопросе на основе анализа особенностей прилегающих сооружений - сардобы, маяки, минареты, рабаты, дворцы и разработка рекомендаций по их устранению;
- изучение архитектурных и конструктивных особенностей комплексов и других объектов инфраструктуры;
- освещение архитектурной своеобразности региона;
- изучение факторов, связанных с традициями и обычаями в архитектурных памятниках кочевой культуры региона;
- выявление архитектуры памятников, построенных в четырёх основных направлениях торговых караванных путей, проходивших через регион: северо-восток, юго-восток, север-юг и юго-запад;

-разработка проектных предложений по созданию туристических направлений на базе архитектурных памятников с использованием перспективных современных технологий (ГИС, аэрокосмические наблюдения и др.).

Объектом исследования является историко-географическое формирование и архитектурная типология караванных путей и комплексов сооружений (сардобы, рабаты, минаретные маяки, караван-сарай, крепости, рынки и места паломничества) в Нижнеамударьинском регионе.

Предметом исследования является изучение объемно-пространственных, историкопланировочных и типологических особенностей памятников архитектуры караван-сараяв вдоль караванных путей.

Методы исследования. В исследовании использовались такие методы, как комплексное и систематическое изучение, наблюдение, непосредственное натурное исследование, анализ обмерных чертежей и архивных материалов.

Научная новизна исследования заключается в следующем:

- определена схема северо-восточного, юго-восточного, северо-южного и юго-западного направлений торговых караванных путей в Нижнем течении Амударьи, выявлены их географические направления и историческое значение;

- разработаны предложения по графическому оформлению караван-сараяв-крепостей Белеули, Гунджели, Пулджай, Мешекли, расположенных в Нижнем Амударье; оборонительных гарнизонов Старый Ургенч, Шаббаз, Кызылкала, Гаур-Кала; башен-минаретов Кызылкала, Аязкала, Топраккала, Базаркала и другие объекты;

- были идентифицированы типы надгробий, сагана и надгробных камней на местах паломничества по караванным путям, обоснована их принадлежность к двум типам: саркофаги и каменные стелы;

- определены своеобразие типологических характеристик архитектурных сооружений на караванных путях, долговечность использованных материалов, а также разработана актуализированная карта взаимосвязи архитектурных сооружений на транзитных торговых караванных путях.

Практические результаты исследования состоят в следующем:

- обоснована возможности использования архитектурных традиций сохранившихся придорожных городов, оборонительных и общественных памятников региона в туристических целях;

- созданы возможности для эффективного использования новых карт, предложенных для развития туризма по караванным маршрутам;

- была разработана схема четырех основных маршрутов: северо-восточного, юго-восточного, северо-южного и юго-западного, образованных торговыми караванными путями, проходившими через территорию республики транзитом, как по воде, так и по суше.

Достоверность результатов исследования объясняется использованием литературных источников по первоисточникам

материальной культуры в архитектуре, археологических и архивных материалов, внедрением полученных результатов, предложений и рекомендаций в практику соответствующими организациями, их апробацией на международных и республиканских конференциях и научных семинарах, а также научной значимостью полученных результатов.

Научная и практическая значимость результатов исследований.

Научная значимость результатов исследования заключается в том, что, помимо расширения и обогащения знаний в области истории и теории архитектуры Узбекистана, они могут быть использованы для совершенствования преподавания таких дисциплин, как архитектура и градостроительство, ремонтно-реставрационное дело в высших учебных заведениях, а также для подготовки научных монографий и статей, магистерских диссертаций, посвященных отдельным аспектам архитектурных традиций Нижней Амударьи.

Практическая значимость результатов исследования определяется их использованием в деятельности архитектурно-строительных организаций, при консервации, сохранении и реставрации придорожных памятников, в развитии туризма в Приаралье и на плато Устюрт, а также в повышении профессионального уровня специалистов, работающих в этой области.

Внедрение результатов исследования. На основе научных результатов исследования на тему «Пути повышения туристического потенциала регионов на основе исторических памятников (типология сооружений на караванных путях Нижней Амударьи)»:

предложения по графическому оформлению географических направлений и исторического значения торговых караванных путей в Нижнем Амударье, а также караван-сараяв-крепостей Белеули, Учкудук, Гунджалы, Пулджай, Мешекли, расположенных в Нижнем Амударье; оборонительных крепостей Куня Ургенч, Шаббаз, Кызылкала, крепости Гаур; башен-минаретов Кызылкала, Аязкала, Топраккала, Базаркала и другие объектов использовались в деятельности Агентства по культурному наследию Республики Узбекистан (Справка № 04-07/4561 Агентства по охране культурного наследия Республики Узбекистан от 29 ноября 2024 года). В результате появилась возможность определения точных маршрутов торговых караванных путей в низовьях Амударьи;

выводы о типах мавзолеев, саган и надгробных камней на местах паломничества по караванным путям, типологических особенностях архитектурных сооружений на караванных путях, предложения по разработанной актуализированной карте взаимосвязи архитектурных сооружений на транзитных торговых караванных путях были использованы в деятельности Агентства по охране культурного наследия Республики Узбекистан (Справка № 04-07/4561 Агентства по охране культурного наследия Республики Узбекистан от 29 ноября 2024 года). В результате появилась возможность выявления типологических особенностей архитектурных сооружений на караванных путях.

Апробация результатов исследования. Результаты исследования были

обсуждены на 2 международных и 2 республиканских научно-практических конференциях.

Публикация результатов исследования. Всего по теме исследования опубликовано 17 научных работ, в том числе 4 статьи на республиканских и международных конференциях, 4 статьи в республиканских научных журналах, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией Республики Узбекистан.

Структура и объем диссертации. Диссертация состоит из введения, трех глав, списка использованной литературы и приложений.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Во введении к диссертации обосновывается актуальность и необходимость темы исследования, описаны цели и задачи, объект и предмет исследования, указано его соответствие приоритетным направлениям развития науки и технологий республики, описываются научная новизна и практические результаты исследования, раскрыты научно-практическая значимость полученных результатов, приведены сведения о внедрении результатов исследования в практику, опубликованных научных работах и структуре диссертации.

Первая глава диссертации называется **«Формирование архитектурной культуры в регионе нижней Амударьи»** и состоит из трёх параграфов. В данной главе исследована гидрография Нижней Амударьи Приралья и ее влияние на формирование памятников на левом и правом берегах Амударьи.

В первой главе, озаглавленной **«Формирование архитектурной культуры в низовьях Амударьи»**, отмечается, что ни один регион Центральной Азии до настоящего времени не предоставил столь богатый археологический материал, как Хорезм. Это, безусловно, является результатом систематического и масштабного изучения оазиса. Однако следует помнить, что именно безжизненные пустынные пространства лучше сохраняют свидетельства жизни людей прошлого. Именно поэтому археология Центральной Азии, особенно хорезмская, добилась своих новых достижений благодаря сохранности памятников в условиях пустыни. Убедиться в этом можно, обратив внимание на древние орошаемые земли между восточными отрогами горы Султан Увайс на правом берегу реки и Туямуйном, уходящие до границы с Кызылкумом. Здесь сильные северные ветра распространяются по обширным равнинам, принося пески из глубины пустыни, которые откладываются на голых плоскогорьях, образуя подвижные барханы. На обнажённых плато, усеянных обломками керамики, среди песчаных дюн выявляется большое количество древних сооружений: руины древних городов, крепостей и дворцов, построенных из необожжённого кирпича и глины. Здесь же сохранились сухие русла древних ирригационных каналов, образующие уникальную систему распределения воды. Возникает естественный вопрос: как были построены эти сооружения, почему они были

покинуты, а также когда и при каких условиях эти земли превратились в пустыню.

Среди многочисленных археологических памятников архитектуры средневековья, античности и первобытного периода памятники первобытного периода занимают особенно важное место, поскольку являются исходной стадией при изучении истории социального развития народов. Весьма своеобразные материальные памятники этого этапа обнаружены в Хорезме, Нижнеамударьинском регионе.

С. П. Толстов, посвятивший многие годы исследованию истории ирригации Хорезма, указывал, что в период феодализма сокращение ирригационной сети происходило вследствие разрушения основ древней ирригационной культуры – общинной организации, рабовладельческих отношений и централизованного деспотизма. Крупные водные сооружения Хорезма, созданные в далёком прошлом, к средневековью были разрушены в результате феодальной раздробленности, борьбы за престол и разрушительных действий. Социально-политические процессы того времени способствовали превращению некогда процветавших оазисов в бассейнах рек Сурхандарья, Зарафшан и других рек в пустынные территории. Любой ущерб или кризис объяснялся воздействием природных факторов – разливами рек, миграцией песков, засолением почв, наводнениями и изменением русел. Это приводило к миграции земледельческого населения и превращению культурных земель в пустыни и степи. Период расцвета ирригационных систем совпал с этапом политической централизации и укрепления государства, что подчёркивает взаимосвязь между развитием орошаемого земледелия и организационными возможностями государства.

Многие выдающиеся правители и государственные деятели стремились узнать, какой была могущественная и богатая Хорезмская страна, превратившаяся в легендарное государство прошлого и снабжавшая крупные рынки Европы и Азии разнообразными товарами, а также установить с этим таинственным регионом регулярные торгово-экономические связи. Их основная цель заключалась в поиске наиболее дешёвых и удобных водных путей для торговли того времени. С древних времён одной из крупных держав, поддерживавших тесные экономические и политические отношения с Центральной Азией, в частности с Хорезмом, была Россия. Сначала с целью укрепления торговых связей между этими странами Россия предпринимала многочисленные попытки через научные исследования определить возможность водного пути в Хорезм по Волге и Каспийскому морю. Древние каналы были крупными и длинными. Расстояние между насыпями (рашами), образованными при копке арыков, достигало 30-40 метров, а сами каналы обычно простирались вдоль древних русел рек на несколько десятков километров. Крупнейшим водным сооружением этого периода в Хорезме являлись руины, расположенные между крепостями Кальалькир и Кузалыкир, общая ширина которых составляла 70 метров, а расстояние между двумя насыпями – до 40 метров. Значительными

сооружениями того времени также были каналы, проложенные вдоль русел рек Довдан и Кангадарья.

Многие населённые пункты Хорезма были построены по принципу укрепленного сооружения в виде круга или прямоугольника. К этому типу городских руин можно отнести ряд памятников: Койкирилган-кала, Козикирилган-кала, Джанбас-кала в оазисе Базар-кала; а также Актепа и Кунарли-кала возле Кават-калы в Чирмон-япе. Подобные процессы наблюдаются и в окрестностях Хорезма. Если отсчитывать от момента основания Девкескан-калы (примерно с начала нашей эры), можно отметить, что в Довдоне уже в те времена текла вода. Стратегически удачное расположение Девкескан-калы на склонах Устюрта свидетельствует о существовании здесь укрепленного сооружения ещё в античную эпоху. Эта крепость была обеспечена водой из колодца, который сохранился до настоящего времени внутри укрепления. В бассейне Довдон-Чирмон-яп с постепенным ростом населения и строительством искусственного канала возникли первые античные укрепленные поселения и крепости типа Кангуй, напрямую связанные с этим каналом. Стратегическое перемещение опорных пунктов государства на юго-запад – в Гаур-кала, Калалы-кыр-2 и другие – привело к полной утрате первоначальных функций Калалы-кыр-1 и Кузалы-кыр. Тем не менее, исследования показывают, что жизнь в Чирмон-япе продолжалась длительное время, примерно до II—III веков нашей эры.

Таким образом, водные пути и водные сооружения явились основой для возведения архитектурных сооружений, характерных для пустынных и экстремальных условий низовьев Амударьи. Население росло вокруг Амударьи и каналов, было построено более 100 крепостей и сооружений с использованием местного сырья. Стены сооружения имеют ширину до одного метра, а полы и межэтажные перекрытия выполнены из дерева актал диаметром 20–40 см. В результате крепостные сооружения возводились на возвышенностях в форме круга или квадрата. Крепость имела колодцы и автономную канализацию. Архитектурные особенности зданий типичны для феодальной эпохи. При строительстве учитывались оборонная и торговая инфраструктура, способствовавшая развитию государства.

Вторая глава диссертации, озаглавленная **«Типология караванных путей и архитектурных сооружений, сформировавшихся в регионе»**, состоит из трёх разделов. За последние тридцать лет были проведены основные исследования караван-сараев Центрального Устюрта, что позволило, на основании собранных фактов, отнести их к определённым историческим периодам.

Первые сведения об этих памятниках появились в литературе около двухсот лет назад. П. И. Рычков в своём детальном труде упоминает мечеть и двор с колодцем в долине Белеули (Beleuli).

К началу XIX века у А.И. Левшина имелись краткие описания двух из этих памятников – Белеули и Чурук: «Белеули-ата – в середине Устюрта. Здесь, по словам киргизов, один из святых построил мечеть и медресе. Конструкция здания до настоящего времени сохранилась почти полностью.

Они выполнены из кирпича и каменных плит с куполами. Рядом находится колодец глубиной 30 сарджин (примерно 64 м — Ю. М.). Сооружения окружены стеной, представляющей собой крепость, и имели четыре ворота, покрытые куполами. Этот участок представляет собой довольно высокий рельеф вдоль речки».

Недалеко от этого места, в долине Турук или Чурук, сохранились руины построек и захоронений. В сооружениях особенно впечатляют крупные каменные блоки, и объяснить, каким образом они были подняты на свои места, довольно трудно. В самой этой местности киргизы отмечают появление источника или ключа с целебной водой, удивляющего своей силой.

Н.П. Иванов, изучив материалы экспедиции на Устюрте 1839-1840 годов, предоставляет сведения о «сохранившихся архитектурных памятниках, оставшихся от прежних сооружений, на пути между нижней (южной) частью Аральского моря и Каспийским морем».

П.И. Небольсин, анализируя состояние торгово-экономических связей с Россией в XIX веке, останавливается на караванных путях через плато Устюрт и описании руин, находящихся там. По его словам, в колодцах Белеули «здание в виде дома построено из крупных белых и красных камней и разделено на несколько небольших помещений, каждое из которых имеет отдельный купол. В настоящее время большая часть этих сооружений разрушена».

В.В. Григорьев, описывая торговые пути на Хивинское ханство через Устюрт, указывает расстояние между колодцами и останавливается на Белеули следующим образом: колодцы облицованы кирпичом; за ними расположена большая старая каменная постройка с одной башней, высотой равная дому, с двумя арками, куполом и несколькими внутренними комнатами – своеобразная крепостная палата.

В 1950 году отряд Хорезмской археолого-этнографической экспедиции «Урал-Устюрт» провёл археологическое исследование памятников, расположенных на хорошо оборудованном участке средневекового (XI-XIII вв.) караванного пути через Устюрт с колодцами и караван-сараями. В центральной части Устюрта отряд обследовал караван-сарай Чурук, Белеули, Косбулак и Учкудук. Архитекторы М. Орлов и А. Сипко составили планы Учкудукского и Косбулакского караван-сарая. По мнению С. П. Толстова, «единообразие планировки, расположение и особенности конструкций этих зданий свидетельствуют о том, что они были построены приблизительно в одно время как единый комплекс, обслуживающий оборудованный путь».

В 1964 году Э. Бижанов продолжил исследование караван-сарая. На двух из них (Булак и Косбулак) были прорыты небольшие шурфы, из которых были извлечены глиняные изделия XIII-XIV веков. Строительство караван-сарая получило широкое распространение в средние века, чтобы караваны могли безопасно и без затруднений передвигаться по торговым путям. В нижнеамударьинском регионе расстояние между караван-сараями составляло 20-30 км. Основной функцией караван-сарая была гостиничная

служба для караванов. Поскольку караванные пути соединяли государства Запада и Востока, для крупных караванов создавались соответствующие условия. В крупнейших караванах перевозилось до 100 животных – лошадей и верблюдов, предназначенных для транспортировки торговых грузов. Архитектурные решения караван-сараев учитывали эти потребности: средняя длина сооружений составляла 32-35 м, ширина – 25-35 м. В нижнеамударьинском регионе, на Устюрте, где населённых пунктов было мало, особое внимание уделялось караван-сараям, обслуживавшим торговцев, таким как Аджигельди, Косбулак, Чурук, Белеули, Учкудук, Кат, Кердер. По архитектурным особенностям они имели квадратную планировку, в основании использовалась смесь извести, песка и тростника для предотвращения проникновения влаги в стены, а стены возводились из местного камня Устюрта. Внешние углы стен выполнялись в виде круглых башен диаметром 3-4 м для обеспечения прочности. Караванные пути оказывали значительное влияние на экономику государства. Караван-сарай, построенные вблизи городов, были менее защищены и не имели оборонительных средств, тогда как сооружения в пустынных районах возводились с высокими стенами для защиты от врагов; некоторые из них имели башни. Караван-сарай обычно состояли из двух дворов. В первом дворе располагались караульня, конюшни, помещения для слуг и складские помещения; во втором – только жилые комнаты, спальни и кухня. Большие дворы окружались двухэтажными помещениями и залами. Особого внимания заслуживает Белеули – караван-сарай, являющийся выдающимся памятником хорезмской архитектуры и монументальной декоративной архитектуры. Он построен из крупных квадратных камней. Здесь воплощены все характерные архитектурные элементы караван-сарая. Входная часть арочная, отделена высоким пестяком боковыми стенами и ограничена с двух сторон башнями. На пестяке изображён лев, придающий сооружению торжественный характер. Геометрические плитки с узорами были обнаружены в четвертом помещении Белеули-караван-сарая. Они имели прямоугольную форму (24x26, 1x7,2 и 20,5x17,5x5,8 см) и использовались при формировании куполов, что позволяет утверждать, что рисунки были нанесены до возведения куполов. На одной из сторон три фигуры, внутренне вписанные в прямоугольники, соединены небольшими элементами. Похожие изображения на кирпичах в литературе называются «вавилонами»; они встречаются в Янги-Сарае, Саркельде, Куня-Урганче и поселении Селитрен. В.Л. Егоров предположил, что эти изображения удивительно напоминают планы квадратных домов. Несмотря на широкомасштабные археологические исследования в нижнем течении Амударьи, многие вопросы истории Хорезма средневекового периода остаются малоизученными, включая взаимоотношения с северными соседями, особенно с тюрк-гузами. Новые данные были получены при изучении сигнальных башен на горе Султан-Увайс. Укрепления X-XI вв., расположенные на Устюрте в северо-западных границах Хорезма, подвергались многократным археологическим обследованиям. В 1946 году экспедицией Академии наук СССР в Хорезме

было выявлено множество сигнальных башен³⁴. В 1960 году их исследование продолжил В. Н. Ягодин³⁵, а с 1963 по 1965 годы – Э. Бижанов³⁶.

Хотя сооружение построено из античного кирпича, мы не можем отнести его к времени строительства крепости, то есть к IV веку до н. э. Здесь, вероятно, наблюдается вторичное использование кирпича. Множество фрагментов средневековой керамики указывает на то, что это было сигнальной башней. В памятнике № 1 крепости Аяз юго-восточный угол был преобразован в сигнальную башню. Для этой цели бойничный проход между стенами был перекрыт двумя параллельными стенами из кирпича античных размеров. В результате реконструкции образовалась камера размером 2,6x14 м.

Дверь, по-видимому, вела на дополнительную лестницу с северной стороны. В помещении сохранился культурный слой, содержащий золу, уголь и каменную массу. Стены изнутри почернели. Вероятно, обслуживавшие сигнальный огонь время от времени выходили в комнату и использовали оставшийся уголь для приготовления пищи.

В заключение следует отметить, что проблема караванных путей, сложившихся в регионе, существовала и в плато Устюрт, где не было или было мало поселений. Караванные дороги сыграли важную роль в интеграции межгосударственной торговли, культуры, строительных процессов и развития государства. Развитию караванных путей способствовало наличие сигнальных башен вдоль караванных путей, предотвращавших отклонение караванов от маршрута, караван-сарая через каждые 20–30 км, служивших гостиницами для караванов и лошадей, а также для торговцев, кроме того, местное сырье, изделия кустарного промысла, продукты питания, сладкие фрукты и овощи, меха, шкуры скота и т. д. служили торговцам основой для собственного потребления и продажи. Учитывая архитектурные особенности караван-сарая, средний размер которых составлял 33x33 метра, или общая площадь 1000 м², и которые состояли из двух дворов с тихой и шумной зонами, можно утверждать, что средний караван в Нижнеамударьинском регионе Нижней Амударьи имел как минимум 100 лошадей и верблюдов. Общая форма караван-сарая была прямоугольной, с отдельными дворами для лошадей, верблюдов и торговцев, а поскольку внешняя стена была высотой более 5 метров, углы ее были круглыми. Двухэтажность двора, где жили купцы, делала караван-сарай еще более долговечным.

³⁴ С. П. Толстое. По следам древнехорезмийской цивилизации. М.-Л., 1948, стр. 218-219, рис. 85.

³⁵ В. Н. Ягодин. Маршрутные археологические исследования в левобережной части Приаральской дельты Амударьи. МХЭ, вып. 7. М., 1963, стр. 74, рас. 1.

³⁶ Е. Бижанов. Средневековая крепость Давлет-гирей на Устюрте. «Вестник Каракалпакского филиала АН УзССР», 1965, № 4, стр. 65, рис. 3.

В третьей главе диссертации, озаглавленном «**Перспективы туризма на основе архитектуры древних и средневековых караванных путей Хорезма**», рассматриваются дороги, которые в своё время, через Великий Шёлковый путь, связывали Восток и Запад, предоставляя народам стран Турана возможность непосредственного участия в мировой экономической, политической и культурной жизни. История этого древнего пути длиной более 12 000 километров тесно связана с прошлым нашей страны, что делает его глубокое изучение особенно актуальным. Значительная часть Великого Шёлкового пути проходила через Центральную Азию, в частности через территорию современной Республики Узбекистан, оказывая существенное влияние на экономическую жизнь населения, развитие торговли и культурные связи. Города, расположенные вдоль Великого Шёлкового пути, такие как Фергана, Ташкент, Самарканд, Бухара, Пайкент, Хазарасп, Хива, Миздакхан, Гурганч, известны как крупные торговые центры мирового значения.

Таким образом, изучение истории Великого Шёлкового пути, который сформировался с древнейших времён и приобрёл высокую ценность в торговоэкономических отношениях и обычаях, является особенно важным. В настоящее время предпринимаются усилия по его восстановлению, реализуются крупные проекты международного масштаба, такие как «Один пояс – один путь», поддержка которых имеет ключевое значение для будущего развития нашей страны. Для Узбекистана, который стремится в будущем стать одним из ведущих государств мира, изучение истории торговых отношений и прибрежных городских сооружений Великого Шёлкового пути имеет особую актуальность. Исследование истории торговых путей и торговых городов, которые в прошлом связывали Восток и Запад, способствовали развитию экономических и культурных связей, позволит в будущем превратить эти маршруты и города в центры дружбы, сотрудничества и конструктивного международного диалога. Регион Приаралья в Хорезмском оазисе и расположенные вокруг него города играют важную роль в развитии исторических связей народов Узбекистана. Освещение их архитектурного наследия и систематическое изучение этих объектов в отдельности является необходимым условием для комплексного понимания исторического процесса региона.

Берущий свое начало с современного Туюмуюнского водохранилища в нижнем течении Амударьи путь ведёт в Хорезмский оазис. На этом маршруте значимым объектом является крепость Джампик (IX-XI вв., ХТТТ-XIV вв.). Крепость расположена на берегу реки, а также в месте, где караваны могли пересекать территорию по суше. Архитектурный облик сооружения соответствует средневековью и демонстрирует прекрасные пропорции, свидетельствующие о мастерстве строителей того времени. Стены южной стороны крепости сохранились несколько лучше, чем стены с противоположной стороны. Города, построенные в этом регионе, на протяжении многих лет выполняли функцию крепостей, а в средние века являлись крупными торговыми центрами, обеспечивая безопасное

прохождение караванов по водным и сухопутным маршрутам, а также предоставляя им возможность временного пребывания в этих крепостях. Благодаря интенсивным торговым связям здесь широко распространялись изделия мастеров из Индии. Разнообразные каменные изделия, созданные индийскими и персидскими мастерами, а также монеты того времени служат немymi свидетелями эпохи. Особый интерес представляет обнаружение в крепости даже систем канализации, что свидетельствует о высоком уровне строительной культуры, сложившейся в данном регионе.

Географическое расположение крепости – в 6 км к юго-востоку от поселка Крантау и на юго-западных склонах хребтов Султан Увайс, на правом берегу Амударьи. Памятник был исследован С.П. Толстовым в 1940 году. В 1965 году исследование продолжила экспедиция по археологии Султан Увайс Академии наук Узбекской ССР. Структура поселения имеет сложную конфигурацию. Общая площадь составляет 12 гектаров, высота оборонительных стен – 9 м, ряды кирпичей (пахса) выложены арочно и противоположно друг другу. Стены по длине – 420 м, по ширине – 288 м. Западная часть памятника выложена из блоков пахсы. Толщина стен у основания составляет 5,6-5,8 м, по мере подъема стены сужаются до 3,4-3,6 м. Верхняя часть стены по отношению к основанию наклонена под углом 79°, внутренний угол — 87-88°. На оборонительных стенах предусмотрена открытая галерея для стрельбы, парапет которой составляет 2,8-3,0 м, а внутренне защищена 0,6 м парапетом. К галерее ведет лестница. В восточной части крепости сохранилось 12 лестниц, ширина которых составляет 0,2-0,4 м, высота – 0,3-0,4 м. В отдельных участках стены проводились ремонтные работы. Стены выполнены из каменных блоков с глиняным раствором. На оборонительных стенах каждые 70 м размещались оборонительные башни, из которых сохранились 6. Башни имеют коническую форму, диаметр – 4,8 м, длина – 1,25 м. Подобные композиции оборонительных башен наблюдаются на стенах Кат, древнего Миздакхана, Кызылкалы и Шемахакалы. Предположительно, у крепости было два входа: один – в задней стене, вероятно, использовавшийся для выхода к кладбищу, второй – с южной стороны, обращенный к Амударье.

На участке Великого Шелкового пути, проходящем через Приаралье, формировались многочисленные ветви внутренних торговых путей, вдоль которых создавались святые места поклонения и кладбища. В результате изучения истории появления, формирования и развития человеческой жизни на родной земле накоплено множество данных. Начиная с древнего каменного (палеолитического) периода у человека возникали различные религиозные представления, он начал изображать животных на камнях и скалах. По этой причине одни исследователи считают, что первыми появились ремесла, тогда как другие утверждают, что религия и ремесла формировались одновременно. По мнению учёных, самые ранние проявления религии связаны с возникновением обрядов захоронения умерших. В Приаралье практика захоронения в выкопанных ямах началась уже в каменном (неолитическом) периоде. В качестве примера можно

привести памятники, обнаруженные на кладбище Каска-Жол в районе Кунграда. Исследования захоронений показали, что вместе с покойными хоронили оружие и украшения, что соответствует периоду, известному как культура Калтаминар.

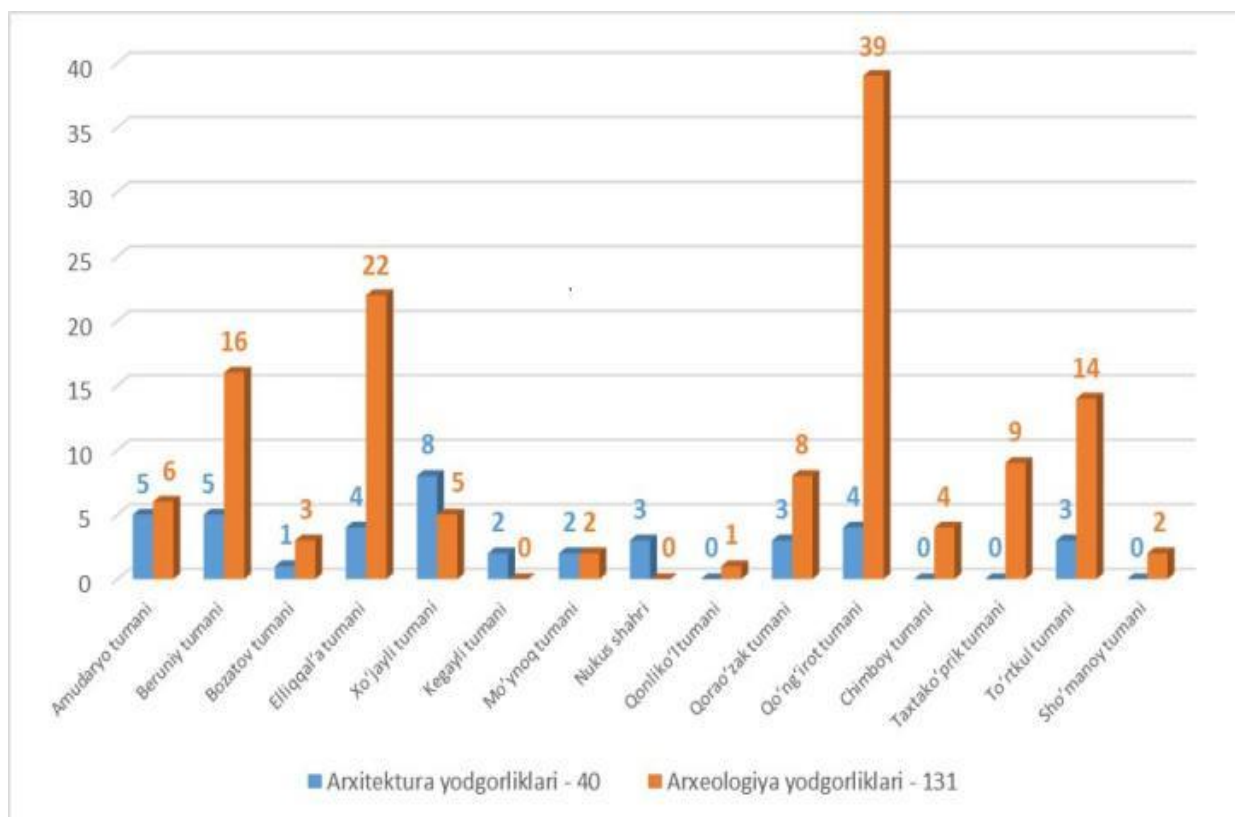


Диаграмма архитектурных и археологических памятников нижнего течения Амударьи

Однако историко-археологическая значимость сохранившихся памятников и культовых сооружений кочевников (большинство из которых датируются сравнительно поздним периодом) еще не получила полной оценки. Более того, некоторые из этих памятников представляют собой важные объекты для специализированных археологических исследований и играют решающую роль в понимании их подлинной значимости в истории архитектуры (по крайней мере, в региональном и межрегиональном контексте). Полное территориальное изучение этих объектов позволяет надежно классифицировать архитектурные сооружения по типологическим признакам, определить характер их внешнего вида, выявить резные изображения на камнях, относящиеся к определенным кочевым племенам, а также к мужским и женским символам и профессиям. Изучение кочевой архитектуры, без сомнения, является важным, но малоразвитым направлением исторических, этнологических и этнографических исследований Каракалпакстана. В сферу этих памятников прежде всего следует включать памятники народной (традиционной) архитектуры каракалпачков и других кочевых народов Прикаспийско-Аральского региона,

включая их монументальную глиптику, как неотъемлемую часть материальной и духовной культуры. Эти объекты представляют собой уникальный этнографический источник, требующий многопланового и комплексного анализа. На маршрутах торговых караванных путей в святилищах региона отмечены архитектурные сооружения, выполненные из каменных плит (саркафаги), а также типы резных каменных стел с декоративными орнаментами.

Религиозные памятники представляют собой малые архитектурные формы, на караванных путях часто выполнявшиеся в виде укрепленных крепостей округлой формы, сложенных из камней. В торгово-культурных центрах они имели форму кубов или «сагана». На маршрутах расположения святилищ материалы сооружений чаще всего представляли собой плитки саркафагового типа, изготовленные из песчано-каменной основы Устюрта. Еще одним типом является каменная стела с резным орнаментом. Кочевая архитектура проявлялась в быту через полужемлянки с насыпной рампой (цикл строительства), что сохранялось до XX века. В повседневной жизни кочевники преимущественно использовали переносные юрты, а объекты вдоль караванных путей также были мобильными. Позднее, в эпоху культуры Амирабад, население стало использовать дома из глинобитных блоков, однако совместное применение глиняных сооружений и переносных юрт сохранялось длительное время.

Караванные пути и Великий шелковый путь, сформировавшиеся в Нижнеамударьинском регионе с древнейших времен, служили установлению прямых контактов народов Туранского края с мировой экономической, политической и культурной жизнью. Это объясняется тем, что значительная часть Великого шелкового пути проходила через Центральную Азию, в частности нашу страну – Республику Узбекистан, и оказала большое влияние на экономическую жизнь нашего народа, расширение его торговых и культурных связей. Такие города, как Фергана, Ташкент, Самарканд, Бухара, Пайкент, Хазорасп, Хива, Миздакхан, Каткала и Гурганч, расположенные на Великом шелковом пути, известны во всем мире как крупные торговые центры. Сегодня на основе караванного и Великого шелкового путей построены международные автомагистрали Кунград-Нукус-Беруни-Мискин-Бухара-Навои-Самарканд-Ташкент, что создает возможности для городов, расположенных вдоль маршрута, стать крупными городами. Данная диссертация послужит формированию дорожной инфраструктуры и создаст большие возможности для развития внутреннего и въездного туризма в Нижнеамударьинском регионе, в том числе поездок к памятникам архитектуры.

ВЫВОДЫ

1. Выводы, сделанные по результатам изучения инфраструктуры, сформировавшейся вокруг древних и средневековых караванных и Великого Шелкового путей, позволят расширить города вокруг строящихся сегодня международных автомагистралей Кунград-Нукус-Беруни-Мискин-Бухара-Навои-Самарканд-Ташкент и внесут большой вклад в развитие делового и иностранного туризма в Нижнеамударьинском регионе, в том числе экскурсионного туризма к памятникам архитектуры.

2. Помимо караванного и Великого шелкового пути, водные пути Амударьи и ее каналы, протянувшиеся от Термеза до Аральского моря, использовались для создания архитектурных сооружений, характерных для пустынных и экстремальных условий Нижнеамударьинского региона. Однако рост водохозяйственного строительства в XX веке привел к сокращению использования водного транспорта в низовьях Амударьи.

3. На левом и правом берегах Амударьи увеличивалась численность населения вдоль караванных путей, было построено более 100 крепостей и сооружений, развивалась городская планировка.

4. В результате исследования установлено, что в X-XV веках караваны, прибывающие в оазис и покидающие его, использовали наиболее удобный и частый торговый путь, и принимались масштабные меры по хранению грузов иностранных и местных купцов и защите их от пиратских нападений. Также на примере некоторых городов были изучены памятники материальной культуры, сформировавшиеся в средние века в правобережном Хорезме. При изучении остатков материальной культуры, сохранившихся в Джампик-Кале на основе археологических исследований, каракалпакский ученый О.Т. Доспанов стремился пролить свет на экономические, политические и торговые связи городов Хорезма, характерные для средневековья.

5. Расстояние между караван-сараями на караванных путях составляло 20–30 км с учётом возможности дневного перехода верблюдов и лошадей с грузом. Для обеспечения безопасности караванов на караванных путях устанавливались сигнальные маяки.

6. Крепостные постройки возводились на возвышенности в форме круга или квадрата, в замке имелись колодцы и автономная канализация. Архитектурное решение помещений здания было спланировано в соответствии с феодальной эпохой. При строительстве зданий учитывались потребности оборонной и торговой инфраструктуры, что способствовало развитию государства.

7. Учитывая архитектурные особенности караван-сараев, которые в среднем составляли 33х33 метра, или общую площадь 1000 м², и состояли из двух дворов с тихой и шумной зоной, можно утверждать, что средний караван в низовьях Амударьи имел не менее 100 лошадей и верблюдов.

8. При строительстве сооружений широко использовалось местное сырье (пахса). Толщина стен достигала одного метра, а для перекрытий и промежуточного навеса использовались ивовые деревья диаметром 20–40 см.

9. Караванные дороги сыграли важную роль в интеграции межгосударственной торговли, культуры, строительных процессов и развитии государства.

10. Караван-сарай обычно прямоугольные, с отдельными дворами для лошадей, верблюдов и купцов. Поскольку внешняя стена имела высоту более 5 метров, её углы были круглыми. Наличие двух этажей во дворе, где жили купцы, обеспечивало караван-сарай ещё большую долговечность.

11. Рекомендуется разработать план управления туристскими маршрутами при создании Управления туристскими маршрутами Республики Каракалпакстан.

**SCIENTIFIC COUNCIL PhD.03/30.07.2024.A.20.11 ON AWARDING
ACADEMIC DEGREES AT THE KARAKALPAK STATE UNIVERSITY**

KARAKALPAK STATE UNIVERSITY named after Berdakh

DJOLDASOV AKBAR BATIROVICH

**TYOLOGY OF STRUCTURES ON THE CARAVAN ROUTES OF THE
LOWER AMU DARYA REGION**

18.00.01 - Theory and history of architecture. Reconstruction and restoration of architectural
monuments.

Dissertation abstract of the doctor of philosophy (PhD) on architecture

Nukus – 2025

The thesis of the Doctor of Philosophy (PhD) was registered with the Higher Attestation Commission under the Ministry of Higher Education, Science and Innovation of the Republic of Uzbekistan for No. B2025.2.PhD/A191

The dissertation was completed at the Karakalpak State University.

Abstract of the thesis in three languages (Uzbek, Russian, English (summary)) posted on the web page at karsu_info@edu.uz and on the information and educational portal "ZiyoNET" at: <http://library.ziyo.net.uz>

Scientific consultant:

Shnekeev Jumabay Kalimbetovich
doctor of architectural sciences, professor

Official opponents:

Durdieva Gavhar Salayevna
Doctor of architectural sciences, professor

Masharipov Oybek Abdurakhimovich
Doctor of Philosophy in Architecture

Leading organization:

Urgench State University

The dissertation defense will take place on September 27, at 11⁰⁰ 2025 at the meeting of the Scientific Council PhD.03/30.07.2024.A.20.11 at Karakalpak State University. (Address: 1 Ch.Abdirova St., Nukus, 230100. Information and Resource Center, meeting room. Tel.: +998612236078, e-mail: karsu_info@edu.uz)

The dissertation is available at the Information and Resource Center of the Karakalpak State University (registered as no. 362). (Address: 1, Ch.Abdirova str., Nukus, 230101. Tel.: +998612236078).

The abstract of the dissertation was sent "10" September 2025
(register of the mailing protocol from "2" September 10, 2025)

A.S. Uralov

Deputy Chairman of the Scientific Council
for Awarding Academic Degrees,
Doctor of Architectural Sciences, Professor

B. Y. Kidirbaev

Scientific Secretary of the Scientific Council
for Awarding Academic Degrees,
PhD in Architectural Sciences, Associate Professor

A. T. Ilyasov

Chairman of the Scientific Seminar at the Scientific
Council for the Award of Academic Degrees,
Doctor of Technical Sciences, Professor

INTRODUCTION (abstract of the thesis of the doctor of philosophy)

The purpose of the study is to identify the typological features of historical caravan routes and related structures in the Lower Amu Darya region, to determine the role of trade and civilizational ties on the caravan route and to develop project proposals to increase the potential of modern tourism.

The object of the research is the historical and geographical formation and architectural typology of caravan routes and complexes of structures (sardaubs, rabats, minaret lighthouses, caravanserais, fortresses, markets and pilgrimage sites) in the Lower Amu Darya region.

The subject of the research is the study of spatial, historical planning and typological features of architectural monuments of caravanserais along the caravan routes.

The scientific novelty of the research lies in the following:

- the scheme of the north-eastern, south-eastern, north-southern and south-western directions of trade caravan routes in the Lower reaches of the Amu Darya is determined, their geographical directions and historical significance are revealed;

- proposals have been developed for the graphic design of the caravanserais-fortresses of Beleuli, Gunjali, Puljai, Meshekli, located in the Lower Amu Darya; defensive garrisons of Old Urgench, Shabbaz, Kyzylkala, Gaur-Kala; towers-minarets of Kyzylkala, Ayazkala, Toprakkala, Bazarkala and other objects;

- the types of tombstones, sagan and tombstones at pilgrimage sites along the caravan routes have been identified, and their belonging to two types has been substantiated: sarcophagi and stone steles;

- the uniqueness of the typological characteristics of architectural structures on the caravan routes, the durability of the materials used have been determined, and an updated map of the relationship of architectural structures on transit trade caravan routes has been developed.

Implementation of the research results. Based on the scientific results of a study on "Ways to increase the tourist potential of regions based on historical monuments (typology of structures on the caravan routes of the Lower Amu Darya)":

proposals for graphic design of geographical directions and historical significance of trade caravan routes in the Lower Amu Darya, as well as caravanserais-fortresses Beleuli, Uchkuduk, Gunjali, Puljai, Meshekli, located in the Lower Amu Darya; defensive fortresses Kunya Urgench, Shabbaz, Kyzylkala, fortress Gaur; towers-minarets Kyzylkala, Ayazkala, Toprakkala, Bazarkala and other objects were used in the activities of the Agency for Cultural Heritage of the Republic of Uzbekistan (Reference No. 04-07/4561 of the Agency for the Protection of Cultural Heritage of the Republic of Uzbekistan dated November 29, 2024). As a result, it became possible to determine the exact routes of trade caravan routes in the lower reaches of the Amu Darya.;

conclusions about the types of mausoleums, sagans and tombstones at pilgrimage sites along the caravan routes, typological features of architectural structures on the caravan routes, proposals for the developed updated map of the relationship of architectural structures on transit trade caravan routes were used in the activities of the Agency for the Protection of Cultural Heritage of the Republic of Uzbekistan (Reference No. 04-07/4561 Agency for the Protection of Cultural Heritage of the Republic Uzbekistan dated November 29, 2024). As a result, it became possible to identify the typological features of architectural structures on caravan routes.

The structure of the dissertation. The dissertation consists of an introduction, three chapters, a list of references and appendices.

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

I bo'lim (I chast; I part)

1. Djoldasov A.B.//“Environmental significance of the development of cultural tourism in historical and architectural monuments of the Amudarya”. Ilmiy amaliy jurnal. Science and education in Karakalpakstan. №2/1 (24) 2022. pages 256-258(18.00.00, №10)

2. Djoldasov A.B.//“Quyí Amudaryo mintaqasi karvon yo'llari inshootlari tipologiyasi”. Ilmiy amaliy jurnal. Xorazm Ma'mun Akademiyasi Axborotnomasi 2025-4/2. Xiva-2025. 213-216 betlar(18.00.00, №11)

3. Djoldasov A.B.//“Hydrographic factors of settlement formation and architecture in the lower Amudarya region”. Ilmiy amaliy jurnal. Science and education in Karakalpakstan. 2025 №1/1. Pages 302-305 (18.00.00, №10)

4. Djoldasov A.B.//“Orolbo'yi karvon yo'llari, yodgorliklar tipologiyasi va me'morchiligi”. Ilmiy amaliy jurnal. Xorazm Ma'mun Akademiyasi Axborotnomasi 2025-5/3. Xiva-2025. 106-110 betlar(18.00.00, №11).

5. Djoldasov A.B. (2023). “THE HISTORY OF THE STUDY OF URBAN SETTLEMENTS OF MEDIEVAL KHOREZM” science and innovation international scientific journal volume 2 issue 6 june 2023 uif-2022: 8.2 | issn: 2181-3337 | scientists.uz

6. Djoldasov A.B. (2025). “Architectural typology of trade routes and caravanserais formed in the lower amu darya region during the middle ages”. For participation in the scientific-online conference “B academic research in modern science” (Т. 4, Выпуск 34, сс. 169–172). Zenodo.

<https://doi.org/10.5281/zenodo.15663591>

7. Djoldasov A.B. (2025). “Tourism prospects in trade and cultural relations along caravan routes in the lower amu darya region”. For participation in the scientific-online conference “Science and innovation in the education system” with an article entitled (Т. 4, Выпуск 34, сс. 169–172). Zenodo.

<https://doi.org/10.5281/zenodo.15663591>

8. Djoldasov A.B., J.K. Shnekeev. // “Jamoat binolarida ijodiy grafikani samarali tashkil etishning zamonaviy tendensiyalari”. Respublika ilmiy-amaliy anjumani. // Grafik ta'limni samarali o'qitishning dolzarb muammolari. Toshkent Arxitektura qurilish institute 20-21 oktabr, 2020 Toshkent 286-289 betlar.

9. Djoldasov A.B.// “Qurilís hám injenerlik: innovaciya, texnika hám texnologiya, tarawlar integraciyası» Respublika ilimiy-ámeliy konferenciya materiyalları toplamı--// Karvon saroylarning tipologik xususiyatlari. Nókis, QMU, 2025j 108-112 betlar.

10. Djoldasov A.B. (2025). “Quyí amudaryo mintaqasida ilk davlatchilikning shakllanishi tarixi va omillari”. Наука и инновация, 3(23), 15–17. извлечено от

<https://in-academy.uz/index.php/si/article/view/55227>

11. Djoldasov A.B. (2025). “Arxitekturaviy makonlarning o’zaro tipologik bog’liqligi”. Молодые ученые, 3(22), 51–54. извлечено от <https://in-academy.uz/index.php/yo/article/view/55031>

II bo’lim (II chast; II part)

1. Djoldasov A.B., S.A.Qodirova, //“Tarixiy-madaniy turizmni rivojlantirishning tashkiliy-boshqaruv omillari”. Xalqaro ilmiy amaliy jurnal. Arxitektura va Qurilish sohasida Innovatsiya, Integratsiya, Tejamkorlik. 5-6 may Toshkent 2021 58-62 betlar(18.00.00, №1).

2. J.K.Shnekeev, A.B.Djoldasov, D.Nazarova.//“The formation of caravan routes in the Southern Aral region” Ilmiy amaliy jurnal. Science and Education in Karakalpakstan. №1/2 (47) 2025. 251-254 betlar(18.00.00, №1).

3. Djoldasov A.B., D.M.Raxmonov. //“Cemetries as memorial monuments of Karakalpakstan XVIII- early XX centuries”. Xalqaro anjuman. Farg’ona Politexnika instituti №1 24-25- may 2024. 150-159 betlar(18.00.00, №1).

4. Djoldasov A.B.//“Tarihiy_madaniy_turizmni_rivojlantirishning nazariy asoslari va ijtimoiy-iqtisodiy ahamiyati”. Xalqaro ilmiy amaliy anjuman. Arxitektura: Meros va zamonaviylik. Tashkent 2022. 72-76 betlar(18.00.00, №1).

5. Djoldasov A.B., A.O.Xasanov, N.S.Mirshahodjaeva.//“4R-173 Qo’ng’irot-Mo’ynoq avtomobil yo’li bo’ylab zamonaviy servisni tashkil qilish masalalari”. Ilmiy amaliy jurnal/Arxitektura Qurilish Dizayn. 2-son 2020 30-37 betlar

6. Djoldasov A.B., A.O.Xasanov//“Qo’ng’irot-Mo’ynoq avtomobil yo’li bo’ylab innovatsion landshaft dizaynini tashkil qilish masalalari”. Хабаршы 2020 №3 (48) Nokis. 22-26 betlar.

7. Djoldasov A.B., S.A.Qodirova. // “Turistik dam olish maskanlari intererlarini shakllantirishning tamoyillari”. Ilmiy texnik jurnal Me’morchilik va Qurilish muammolari 2021 №1 (1-qism) Samarqand 107-108 betlar.

Avtoreferat “Arxitektura. Qurilish. Dizayn” ilmiy-amaliy jurnalida tahrirdan o'tkazildi (20.06.2025 y.).

Basivga ruqsat berilgen vaqti 20.06.2025 j. Format – 60/84 .
“Times” garniturası. Ofset usılında basıldı. Kólemi 3 b.t.
Nusqası 70 dana. Buyırtpa №89-25/K
«Miraziz Nukus» JShJ baspaxanasında basıldı
Ózbekstan Respublikası baspa sóz hám xabar agentliginiń
2018-jıl 16-maydağı № 11–3059 licenziyası.