

**НАУЧНЫЙ СОВЕТ DSc.27.06.2017.Tar.44.01. ПО ПРИСУЖДЕНИЮ
УЧЕНЫХ СТЕПЕНЕЙ ПРИ ИНСТИТУТЕ ВОСТОКОВЕДЕНИЯ
АКАДЕМИИ НАУК РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН**

**ИНСТИТУТ ВОСТОКОВЕДЕНИЯ ИМ. АБУ РАЙХАНА БЕРУНИ
ЮЖНО-КАЗАХСТАНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ИМ. М. АУЭЗОВА**

ТУРЕКУЛОВА ЖУЛДЫЗ ЕЛТАЕВНА

**СУЭЦКИЙ КАНАЛ И ЕГО ВЛИЯНИЕ НА
СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ И
МЕЖДУНАРОДНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ ЕГИПТА
(XIX – СЕРЕДИНА XX ВЕКА)**

07.00.03 – Всемирная история

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

Ташкент – 2018

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

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

Contents of dissertation abstract of Doctor of Philosophy (PhD)

Турекулова Жулдыз Елтаевна

Суэцкий канал и его влияние на социально-экономическое развитие и международное положение Египта (XIX – середина XX века)..... 3

Турекулова Жулдыз Елтаевна

Сувайш канали ва унинг Миср ижтимоий-иқтисодий ривожланиши ва халқаро мавқеига таъсири (XIX – XX аср ўрталари)..... 23

Turekulova Juldzy Eltaevna

Suez canal and its impact on social - economic development and the international situation of Egypt (XIX - the middle of the XX century).... 43

Эълон қилинган ишлар рўйхати

Список опубликованных работ
List of published works..... 47

**НАУЧНЫЙ СОВЕТ DSc.27.06.2017.Tar.44.01. ПО ПРИСУЖДЕНИЮ
УЧЕНЫХ СТЕПЕНЕЙ ПРИ ИНСТИТУТЕ ВОСТОКОВЕДЕНИЯ
АКАДЕМИИ НАУК РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН**

**ИНСТИТУТ ВОСТОКОВЕДЕНИЯ ИМ. АБУ РАЙХАНА БЕРУНИ
ЮЖНО-КАЗАХСТАНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ИМ. М. АУЭЗОВА**

ТУРЕКУЛОВА ЖУЛДЫЗ ЕЛТАЕВНА

**СУЭЦКИЙ КАНАЛ И ЕГО ВЛИЯНИЕ НА
СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ И
МЕЖДУНАРОДНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ ЕГИПТА
(XIX – СЕРЕДИНА XX ВЕКА)**

07.00.03 – Всемирная история

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

Ташкент – 2018

Тема диссертации доктора философии (PhD) по историческим наукам зарегистрирована в Высшей аттестационной комиссии при Кабинете Министров Республики Узбекистан за № В2017.2.PhD/Tar107.

Диссертация выполнена в Институте востоковедения им. Абу Райхана Беруни АН РУз.

Автореферат диссертации на трех языках (узбекский, русский, английский (резюме)) размещен на веб-странице совета www.beruni.uz и Информационно-образовательном портале «Ziyonet» www.ziyonet.uz.

Научный руководитель: **Баходиров Роиқ Маджидович**
доктор филологических наук, профессор

Официальные оппоненты: **Фармонов Рахмон**
доктор исторических наук

Азимов Комил Сарварович
кандидат исторических наук

Ведущая организация: Национальный университет Узбекистана

Защита диссертации состоится «___» _____ 2018 г. в _____ часов на заседании Научного совета DSc 27.06.2017.Tar.44.01. по присуждению ученых степеней при Институте востоковедения им. Абу Райхана Беруни АН РУз по адресу: 100170, г. Ташкент, ул. Мирзо Улугбека, 79. Тел.: (99871) 262-54-61, факс: (99871) 262-52-77; e-mail: beruni1academy.uz.

С диссертацией можно ознакомиться в Информационно-ресурсном центре Института востоковедения им. Абу Райхана Беруни АН РУз (зарегистрирована за № ____). Адрес: 100170, г. Ташкент, ул. Мирзо Улугбека, 79. Тел.: (99871) 262-54-61).

Автореферат диссертации разослан «___» _____ 2018 года.
(реестр протокола рассылки № ____ от «___» _____ 2018 года.)

Б.А. Абдухалимов
Председатель научного совета по присуждению ученых степеней, доктор исторический наук, профессор

О.А. Қориев
Учёный секретарь научного совета по присуждению ученых степеней, кандидат исторических наук

Э.З. Нуриддинов
Председатель научного семинара при научном совете по присуждению ученых степеней, доктор исторических наук, профессор

ВВЕДЕНИЕ (аннотация диссертации доктора философии(PhD))

Актуальность и востребованность темы диссертации. XIX век стал той знаменательной вехой, когда представители европейских народов ощутили реальную экономическую отдачу от предшествовавшей эпохи великих географических открытий. В этот период европейские предприниматели организовывали концессии по добыче сырья на территории стран Азии и Африки. Торговля колониальными товарами предопределила актуальность проблемы коротких транспортных путей. Идея строительства Суэцкого канала вызвала интерес как в самом Египте, так и в Европе, транспортные компании которых надеялись сэкономить существенные суммы в результате реализации этого проекта. Зарождение проекта Суэцкого канала можно рассматривать в качестве реального отражения европейских научно-идеологических тенденций того времени. Он стал также результатом научно-технического развития и символизировал победу человеческого разума над силами природы. Строительство Суэцкого канала, который должен был изменить природный ландшафт громадного региона, воспринималось в качестве доказательства корректности гипотезы европейских ученых-гуманитариев о бесконечности научного прогресса и силе разума человека. На современном этапе развития Египта канал не просто приносит существенные средства в бюджет страны, но и предоставляет дополнительные рабочие места, а лозунги по его дальнейшему расширению и превращению в современный логистический центр позволяют египтянам осознавать себя важной частью глобальной мировой политики и экономики.

Крупные транспортные системы и узлы, служащие для перевозки природных ресурсов и товаров с высокой добавленной стоимостью, составляют важную статью дохода государств, через территорию которых они проходят. Центральноазиатские страны имеют все шансы быть в числе таких государств. Эти шансы заметно возросли в последнее время в свете непрерывно меняющейся расстановки сил в международном сообществе. Эти изменения порождают новые трансформации в сложившихся за десятилетия маршрутах торговых перевозок. А предыстория и реализация проекта Суэцкого канала представляют собой уже апробированную модель создания принципиально нового международного транспортного пути глобальной значимости, а также механизмов взаимоотношений с государствами-потребителями подобных транспортных услуг.

Данное исследование в определенной степени служит осуществлению задач, определенных Постановлением Президента Республики Узбекистан № ПП-2789 от 17 февраля 2017 года «О мерах по дальнейшему совершенствованию деятельности Академии наук, организации, управления и финансирования научно-исследовательской деятельности», Указом Президента Республики Казахстан № 725 от 13 января 2014 года «О Государственной программе развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года» и № 422 от

15 февраля 2017 года «О мерах по реализации Послания Главы государства народу Казахстана от 31 января 2017 года «Третья модернизация Казахстана: глобальная конкурентоспособность»».

Соответствие исследования приоритетным направлениям развития науки и технологий Республики Узбекистан и Республики Казахстан. Данное исследование выполнено в соответствии с приоритетным направлением развития науки и технологий «Духовное и культурное развитие демократического и правового общества, формирование инновационной экономики» на 2012 – 2020 годы, стратегическим планом развития Республики Казахстан до 2020 года.

Степень изученности проблемы. К сегодняшнему дню накопился обширный пласт научной литературы, либо напрямую посвященной строительству Суэцкого канала, либо затрагивающей его в определенном аспекте. Бесспорно, по своим подходам рассматриваемые исследования не однозначны. Это связано и с эпохой их создания, и с той политико-языковой средой, в которой они осуществлялись. Основные труды о Суэцком канале по названному признаку можно разделить на следующие группы:

Именно английские и французские исследователи первыми предприняли попытку создать научное историческое описание строительства Суэцкого канала и определить его влияние на международную политику. Большой фактический материал предоставляют работы Э. Кромера¹, А. Вейгалла², Д. Сладена³, А. Уилсона⁴, Ж. Шарля Ру⁵. Поскольку эти труды создавались в период колониального соперничества Франции и Великобритании, основной их акцент был направлен на оправдание европейской политики в Египте. В трудах Х. Бонина⁶, Д. Фарни⁷, Ч. Холберга⁸, З. Карабелл⁹, Х. Шонфилда¹⁰ вопрос о положительном либо негативном влиянии Европы на Египет по-прежнему остается дискуссионным. Более того, пример работы французского исследователя К. Пике¹¹ доказывает, что Европа по-прежнему воспринимается локомотивом прогресса, а ее влияние на страны Азии и Африки трактуется как сугубо благотворное.

¹Cromer E.B. Modern Egypt. – Vol.2. – London: Macmillan, 1908.

²Weigal Arthur E.P. Brome. A history of events in Egypt from 1796 to 1914. – London: Blackwood, 1915.

³Sladen D. Egypt and the English: showing British public opinion in Egypt upon the Egyptian question. – London: Hurst and Blackett, 1908.

⁴Wilson A. The Suez Canal: its past, present, and future. – Oxford: Oxford University Press, 1939.

⁵Charles - RouxJ. L'isthmeet le Canal de Suez. Historique-etatactuel: en deuxvolumes. – Vol.1. – Paris: Hachette, 1901.

⁶Bonin H. History of the Suez Canal Company: 1858-1960 between controversy and utility. – Geneve: Droz, 2010.

⁷Farnie D.A. East and West of Suez: The Suez Canal in History, 1854-1956. – Vol. 1. Oxford: Oxford University Press, 1969.

⁸Halberg C.The Suez Canal: its History and diplomatic importance. – London: Octagon Books, 1974.

⁹KarabellZ. Parting the Desert: The creation of the Suez Canal. – N.Y.: Alfred A. Knopf, 2003.

¹⁰Schonfield H.J. The Suez Canal in peace and war 1869-1969. – FL.: University of Miami-Press, 1969.

¹¹Piquet C. Histoire du canal de Suez. – Paris: Perrin, 2009; The Suez Company's Concession in Egypt, 1854–1956: Modern Infrastructure and Local Economic Development//Enterprise & Society. – Vol. 5. –Cambridge: Cambridge University Press,2004. – N 1. – P.107-127; La compagnie universelle du canal maritime de Suez en Egypte: concession rime-t-elle avec colonisation ou modernisation?//EntreprisesetHistoire – Vol. 4.– Paris, 2002.– N 31. – P. 38-53.

Для понимания внутривосточной ситуации в Египте накануне строительства Суэцкого канала огромное значение имеет изучение реформ Мухаммада Али и его преемников, которым посвящены труды Абд ар-Рахмана ар-Рафии «Эпоха Мухаммада Али»¹² и «Эпоха Исмаила»¹³, Ахмада Хусейна «Энциклопедия истории Египта»¹⁴, Абдул Хамида Батрика «История египтян. Эпоха Мухаммада Али и возрождение Египта в XIX в. (1805–1882)»¹⁵. Труды современных египетских историков – Мухаммад Абд ар-Рахмана Барджа «Политическое и стратегическое значение Суэцкого канала и его влияние на египетско-британские отношения»¹⁶, Сулеймана Фаттаха «Новый Суэцкий канал – шаг в будущее»¹⁷, Мустафы ал-Хафнауи «Суэцкий канал и современные проблемы»¹⁸, Рида Ахмада Шихата «Египетская дипломатия и международный конфликт вокруг Суэцкого канала»¹⁹ посвящены определению стратегического и социально-экономического значения Суэцкого канала, а также проблемам его безопасности. Они отражают, прежде всего, отношение арабоязычных авторов к проблемам колониализма, независимости Египта и вторжению европейцев во внутреннюю жизнь страны. В этих исследованиях излагаются важные моменты строительства Суэцкого канала. Поскольку введение в эксплуатацию канала сулило огромные выгоды, то в ходе строительства усилилась геополитическая борьба Великобритании и Франции, на что и обращают свое внимание арабоязычные исследователи. Одной из центральных проблем для них является справедливое разделение природных ресурсов Египта, частью которых является Суэцкий канал.

К наиболее значимым трудам российских исследователей по рассматриваемой проблеме, можно отнести работы А. Айвазяна²⁰, Н. Бажан²¹, Н. Белолипецкой²², Е. Морозова²³, М. Орловой²⁴, А. Хизриева²⁵ и др. Этот пласт научной литературы выгодно отличает обширная источниковая база.

¹² عبد الرحمن الراجعي عصر محمد علي. – القاهرة: دار المعارف، 1989.

¹³ عبد الرحمن الراجعي عصر إسماعيل. – القاهرة: دار المعارف، 1978.

¹⁴ أحمد حسين. موسوعة تاريخ مصر. – القاهرة: دار الشعب، 1980.

¹⁵ عبد الحميد البطريق. تاريخ المصريين. عصر محمد علي و نهضة مصر في القرن التاسع عشر (1805 – 1882). – القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1999.

¹⁶ محمد عبد الرحمن برج. قناة السويس: أهميتها السياسية والإستراتيجية وتأثيرها على العلاقات المصرية البريطانية. – القاهرة: دار الكتاب العربي، 1968.

¹⁷ سليمان فتوح قناة السويس الجديدة العبور للمستقبل – القاهرة: دار أخب اليوم، 2015.

¹⁸ مصطفى الحفناوى. قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة. – القاهرة: دار المعارف، 1956.

¹⁹ رضا أحمد شحاتة الدبلوماسية المصرية والصراع الدولي حول قناة السويس. – القاهرة: دار المعارف، 1995.

²⁰ Айвазян А.А. Египетский вопрос в международных отношениях в конце XIX – начале XX вв.: Дис. ... канд. ист. наук. – М.: МГУ, 2014.

²¹ Бажан Н.С. Движущие силы колониальной политики Великобритании в Египте: политологический анализ: Дис. ...канд. полит. наук. – М.: ДА МИД РФ, 2010.

²² Белолипецкая Н.А. Образ Египта и египтян в британской культуре последней четверти XIX – первой четверти XX в.: механизмы формирования: Дис. ... канд. культурологии. – Екатеринбург: Уральский государственный университет, 2010.

²³ Морозов Е.В. Путь к Антанте. Англо-французское колониальное соперничество в конце XIX – начале XX в. – Спб.: Геликон Плюс, 2008.

²⁴ Орлова М.В. Египет в XVIII – начале XIX века: начало англо-французского противостояния в регионе: Дис. ... канд. ист. наук. – М.: РГБ, 2003.

²⁵ Хизриев А.Х. Египет в восточной политике великих держав от строительства Суэцкого канала до английской оккупации (1854-1882 гг.) – М.: Восточная книга, 2013.

По сути она представляет собой симметричный ответ тезису обисключительно благотворном влиянии европейской культуры на жителей азиатских и африканских стран. В этих работах строительство Суэцкого канала рассматривается как тяжкое бремя, которое привело к разрушению финансовой системы Египта.

В трудах востоковедов Узбекистана и Казахстана тема Египта занимает традиционно важное место. В исследованиях А. Абдувахитова²⁶, Б. Актауловой²⁷, Р. Баходирова²⁸, Ш. Ёвкочева²⁹, К. Жунис³⁰ освещаются разные аспекты истории, политики и культуры Египта и Арабского Востока. В целом можно сделать вывод о том, что в историографии Узбекистана и Казахстана сравнительно мало работ, посвященных новому периоду истории Египта, когда собственно и был введен в эксплуатацию Суэцкий канал. Никто из исследователей также не пытался экстраполировать проблемы международного характера, возникшие при строительстве канала, на иные столь же масштабные проекты, которые можно было бы реализовать в Центральной Азии.

Несмотря на присутствие многочисленных фрагментов, касающихся отдельных аспектов строительства и функционирования Суэцкого канала, в современной историографии недостаточно изучен и комплексно проанализирован вопрос влияния Суэцкого канала на социально-экономическое и международное положение Египта в XIX – середине XX века.

Связь диссертационного исследования с планами научно-исследовательских работ высшего образовательного или научно-исследовательского учреждения, где выполнена диссертация. В соответствии с Договором о стратегическом партнерстве между Республикой Казахстан и Республикой Узбекистан (14 июня 2013 г.) тема диссертации, которая выполнена в рамках гранта ФА-А3-Г047 – «Взаимоотношения Центральной Азии со странами зарубежного Востока (история социально-экономических и культурных процессов во второй половине XIX– первой половине XX в.)» (2009 – 2011), связана с планом НИР Института востоковедения им. Абу Райхана Беруни АН РУз, а также соответствует плану научно-исследовательских работ кафедры «Международные отношения» Южно-Казахстанского государственного университета им. М.Ауэзова в рамках темы Б-П-08-16 «Роль и место Казахстана в системе международных отношений и мировой политики» (2010 – 2015).

Целью исследования является обоснование влияния Суэцкого канала на социально-экономическое развитие Египта, а также на изменение его места в системе международных отношений.

²⁶ Абдувахитов А.А. «Братья-мусульмане» на общественно-политической арене Египта и Сирии в 1928-1963 гг.: Автореф. дис. ...канд. ист.наук. – Ташкент: ТашГУ, 1990.

²⁷ Актаулова Б.Ж. Таяу Шығыс шиеленісі және Египеттің саясаты (1947–1981жж.).– Қарағанды: Ақнұр, 2014.

²⁸ Баходиров Р.М. Миср Мухаммад Али ва унинг сулоласи даврида. – Тошкент, 2013.

²⁹ Ёвкочев Ш.А. Исламский фактор в политической системе современного Египта. – Ташкент: Ташкентский исламский университет, 2008.

³⁰ Жүніс Қ.Ә. Мұнайды экспортқа шығаратын елдер ұйымы және араб елдерінің мұнай саясаты. – Алматы: ТОО «Издательство LEM», 2006.

Задачи исследования. В силу всего вышеизложенного необходимо решение следующих задач:

изучить социально-экономическое положение Египта накануне строительства канала;

воссоздать целостную картину основных этапов строительства Суэцкого канала;

проанализировать основные причины финансового закабаления Египта европейскими державами;

обосновать влияние Суэцкого канала на урбанистическое развитие Египта;

выявить степень влияния строительства Суэцкого канала на геополитическое и геостратегическое положение Египта;

дать характеристику структуры и особенностей международных грузоперевозок через Суэцкий канал и степени их влияния на социально-экономическое развитие Египта.

Объект исследования – социально-экономические, политические и модернизационные преобразования в Египте в XIX – середине XX в.

Предмет исследования – история строительства Суэцкого канала и его влияние на социально-экономическое развитие Египта, а также на изменение его места в системе межгосударственных и межрегиональных отношений.

Методы исследования. В диссертации использованы такие методы научного исследования, как историчность, систематизация, сравнительный, проблемно-хронологический и междисциплинарный подход.

Научная новизна диссертационного исследования заключается в следующем:

дана оценка реформ, осуществленных в жизненно важных сферах развития Египта в XIX в. перед сооружением Суэцкого канала;

доказано определяющее влияние пропаганды в европейских средствах массовой информации строительства Суэцкого канала, что обрело форму политико-идеологического тренда;

выявлены проблемы развития крупных городов Египта (Порт-Саид, Исмаилия, Порт-Фуад, Эль-Кантара, Суэц, Порт-Тауфик), следствием создания которых явилось возведение Суэцкого канала;

обосновано значение Суэцкого канала как важного геополитического фактора, благоприятствовавшего качественно новому уровню роли Египта в мировой политике;

доказано позитивное влияние Суэцкого канала, как торгово-экономического, модернизационного, урбанистического потенциала, на социально-экономическое развитие Египта.

Практические результаты исследования определяются следующим:

выявлены особенности политических и социально-экономических процессов в Египте в XIX – середине XX в.;

определены проблемы преобразующего потенциала Суэцкого канала для Египта;

разработаны практические рекомендации и предложения по развитию транспортных коммуникаций в Центральноазиатском регионе.

Достоверность результатов исследования подтверждается обширным источниковедческим и историографическим материалом, послужившим основой диссертационного исследования. В работе были использованы различные виды источников: письма и документы основателя компании Суэцкого канала – Фердинанда де Лессепса³¹, исследования Генерального секретаря Всеобщей компании Суэцкого канала П. Миру³², главного инженера Суэцкого канала Ф. Вуазен бея³³, официальные документы Всеобщей компании Суэцкого канала³⁴, статьи и выступления европейских и египетских политиков, научные и публицистические обобщающие статьи отечественных и зарубежных авторов.

Кроме того, применяемые в диссертации методы сравнительного анализа обширного фактического материала также позволяют утверждать о высокой степени достоверности полученных результатов.

Научная и практическая значимость результатов исследования заключается в следующем:

результаты исследования могут быть широко использованы при изучении истории Египта, особенностей возведения крупных транспортно-коммуникационных проектов таких, как Суэцкий канал, при создании монографий, учебников и учебных пособий, а также в качестве пособия для научно-исследовательской работы;

научная значимость диссертации определяется в использовании результатов исследования в углублении теоретических и практических занятий в высших учебных заведениях;

практическая значимость исследования заключается в том, что полученные результаты послужат выполнению государственной программы Республики Узбекистан по развитию и модернизации инженерно-транспортно-коммуникационной и дорожно-транспортной инфраструктуры, а также программы развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан.

Внедрение результатов исследования. На основе научных результатов и практических предложений по обоснованию влияния Суэцкого канала на развитие Египта и его роль в системе международных отношений:

результаты исследования использованы в учебное пособие автора «Египет в новое время» (Рекомендовано к изданию Республиканским учебно-методическим советом Министерства образования и науки Республики

³¹ Lesseps F. The Suez canal. Letters and documents descriptive of its rise and progress in 1854–1856. – London: King, 1876; Lesseps F. Origines du Canal de Suez. – Paris: C. Marpon et E. Flammarion, 1869.

³² Merruau P. L'Égypte contemporaine, 1840-1857: de Méhémet – Ali à Saïd Pacha. – Paris: Didier et Cie, 1858.

³³ Voisin-Bey F.P Le Canal de Suez. – Paris: Dunod, 1902.

³⁴ Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez. Rapport a l' Assamblée Générale des Actionnaires–Paris: Société anonyme de publications periodiques, 1925; Travaux de la Brigade Française. 1847. Plan général et nivellements / Société des Etudes de l'Isthme de Suez. – Paris, 1847; Travaux de l'isthme de Suez. Communication faite à la Société des ingénieurs civils, par M. Lavalley... le 26 juillet 1867. – Paris, 1867; Bouniceau P. Les actionnaires doivent-ils vendre le Canal de Suez. – Paris, 1872.

Казахстан. № 1 от 05 февраля 2016 года). Учебное пособие предназначено для расширения и углубления знаний по дисциплинам «История международных отношений в новое и новейшее время», «Всемирная история».

выявленные особенности социально-экономических и культурных процессов Египта в XIX – середине XX в. нашли отражение в отчетах гранта ФА-АЗ-Г047 – «Взаимоотношения Центральной Азии со странами зарубежного Востока (история социально-экономических и культурных процессов во второй половине XIX – первой половине XX в.)». (2009 – 2011). (Справка АН РУз № 3/1255-2540 от 29 ноября 2017 года). Исследование послужит дальнейшему развитию между государствами Центральной Азии и Египтом;

выводы и рекомендации по проблемам развития транспортных коммуникаций в регионе использованы в инновационном проекте И1-ФА-О-64952 «Султанат Оман: история, культура, экономика, внешняя политика» (2015) Института востоковедения АН РУз, для эффективной реализации экономического и интеграционного потенциала транспортного коридора Узбекистан – Туркменистан – Иран – Катар – Оман (Справка АН РУз № 3/1255-2540 от 29 ноября 2017 года. В результате раскрыто становление Суэцкого канала, как одной из важных составляющих частей транспортно-коммуникационной системы, в новом глобальном экономическом пространстве;

результаты исследования нашли отражение при подготовке научно-аналитического отчета, выполненного по госбюджетной теме Б-П-08-13 «Политическая модернизация как условие стабильного развития Республики Казахстан» (Справка от 16 ноября 2016 года). Объективная оценка и практические выводы позволяют всесторонне проанализировать особенности проекта строительства судоходного канала «Евразия», соединяющего Каспийское и Азовское моря.

Апробация результатов исследования. Полученные в процессе исследования результаты представлены на 3 международных – International conference on education and social sciences (Istanbul, Turkey, 2014), Annual International Interdisciplinary Conference (Azores Islands, Portugal, 2014), «Әуезов оқулары – 9, «Жаңа онжылдықтағы ғылым, білім және мәдениеттің инновациялық даму жолдары» (Шымкент, 2010), а также 3 республиканских конференциях: «Ўзбекистон ва Шарқ мамлакатларининг ҳамкорлиги: тарих ва ҳозирги замон: Республика илмий конференцияси» (Ташкент, 2012), «Ёш шарқшуносларнинг академик Убайдулла Каримов номидаги илмий-амалий конференцияси» (Ташкент, 2012), «Ўзбекистон ва Шарқ мамлакатларининг ҳамкорлиги: тарих ва ҳозирги замон» (Ташкент, 2014).

Публикация результатов исследования. По теме диссертации опубликованы 23 научные работы, в том числе 1 монография, 11 научных статей в зарубежных изданиях, 6 – в республиканских, 6 тезисов докладов – на конференциях.

Структура и объем диссертации. Диссертация состоит из введения, трех глав, которые включают в себя шесть параграфов, заключения, списка использованной литературы и источников, а также приложений. Основной текст диссертации изложен на 150 страницах.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Во **введении** обосновываются актуальность избранной для диссертационного исследования темы и ее востребованность. Раскрывается соответствие исследования приоритетным направлениям развития науки и технологий в Республике Узбекистан, формулируются цель и задачи работы, уточняются методы исследования, излагается новизна, обосновывается теоретическая и практическая значимость достигнутых результатов, их апробация, содержится информация об основных публикациях автора по теме диссертации и её структуре.

В первой главе – «Предпосылки и основные этапы строительства Суэцкого канала», – состоящей из двух параграфов, анализируется социально-экономическое положение Египта накануне строительства Суэцкого канала, прослеживаются основные предпосылки и этапы его строительства и события, повлиявшие на политическую и социально-экономическую жизнь страны в этот период.

Накануне строительства Суэцкого канала шла активная модернизация Египта, начало которой положили реформы Мухаммада Али. Ею были охвачены практически все сферы жизни египетского общества – экономическая, военно-политическая, образовательная, научно-просветительская, духовно-нравственная и пр. Характерной чертой внутренней и внешней политики страны стало ярко выраженное стремление правителей Египта к освоению передовых научно-технических достижений Европы и внедрению их в жизнь арабо-мусульманского общества, сохранявшего свою религиозно-этническую идентичность.

К разряду важных модернизационных проектов, осуществленных при Мухаммаде Али, следует отнести развитие ирригационных систем и сельского хозяйства, в том числе строительство новых каналов³⁵, мостов, виадуков, плотин, расширение сельскохозяйственных площадей, посадка тутовых деревьев, выращивание хлопка, маслин, индиго, мака; строительство и ввод в эксплуатацию промышленных сооружений, в частности, текстильных фабрик по производству тканей из шерсти, сукна, кенафа, льна, возведение дворцов, жилых и административных комплексов; налаживание внешней торговли путем активизации экспорта и импорта.

Огромное значение для модернизации Египта имели военные реформы, начатые Мухаммадом Али и продолженные его преемниками вплоть до конца 60-х годов XIX в. Их целью являлось создание египетской регулярной

³⁵ Дамба канала Фараон была построена в апреле 1809 г., канал Махмудия – в январе 1820 г.

армии. Военные реформы легли тяжким бременем на плечи египетского народа, однако, благодаря им появились объективные условия для восстановления и поддержания целостности страны и формирования надежного фундамента широкомасштабных культурно-модернизационных процессов.

Для рассматриваемого периода истории Египта характерно динамичное инфраструктурное развитие, проявившееся в строительстве новых сухопутных дорог, железнодорожных линий, замене традиционных парусных судов, ходивших по Нилу, более современными парходами, прокладке телеграфных линий, активизации почтовой службы.

Накануне строительства Суэцкого канала на Ближнем Востоке нарастала активность европейских держав, стремившихся соединить Средиземное и Красное моря водной магистралью глобального военно-политического и торгово-экономического значения. Борьба шла между двумя проектами: английским, предусматривавшим сооружение железной дороги, и французским, целью которого было создание водной артерии между двумя морями.

Активно используя достижения европейской цивилизации, Мухаммад Али, вместе с тем, стремился не допускать европейцев к внутренним делам страны. Несмотря на огромное количество предложений о финансовой помощи, сопровождавшихся, порой, жестким давлением европейских держав, он отвергал предлагаемые европейскими финансовыми учреждениями кредиты. Осознавая стратегические цели европейцев, Мухаммад Али с осторожностью относился к проектам соединения двух морей. Это и явилось причиной того, что данным проектам не пришлось осуществиться при его правлении. Однако после смерти Мухаммада Али ситуация резко изменилась, и уже в середине XIX в. начались работы по реализации предложенных европейцами проектов.

При Аббасе I в Египте активизировалась деятельность британских промышленников, которые по многим направлениям сумели обойти французов. Среди них самым знаменательным было получение права на строительство железной дороги для соединения Александрии с Каиром.

При Саид-паше политика модернизации Египта получила продолжение, но при этом резко возросло вмешательство европейских держав (особенно Франции) во внутреннюю жизнь Египта, что объяснялось особенностями мировоззрения Саид-паши, близким другом которого стал Фердинанд де Лессепс, Это и предопределило дальнейшую судьбу строительства и самого Суэцкого канала.

Период правления Исмаил-паши ознаменовался обострением экономических трудностей и финансовой несостоятельности Египта, чем незамедлительно воспользовались европейские державы, практически открыто диктовавшие египетскому правительству свои условия.

Проследившая социально-экономическое развитие Египта накануне строительства Суэцкого канала, можно констатировать следующее: при Мухаммаде Али, Ибрагим-паше и Аббас-паше I влияние англичан и французов на страну еще удавалось сдерживать, однако, при последующих правителях Египта – Саид-паше, хедиве Исмаиле ситуация изменилась в корне.

Проникновение европейских держав в Египет во второй половине XIX в. объясняется такими факторами, как внутривосточные (смена власти в Египте и смерть Мухаммада Али), внешнеполитические (усиление соперничества европейских держав на Ближнем Востоке и на Севере Африки), экономические (растущая зависимость Египта от европейских кредитов), культурные (интерес европейцев к прошлому Египта и его современной культуре), ментальный (желание продемонстрировать собственное превосходство над «отсталым» народом).

В статьях и книгах британских обозревателей Э. Дайси, С. Белла, Ф. Эджертона, Дж. Мак-Коана³⁶ Египет предстает перед европейцами в качестве страны, не знающей собственного прошлого и не умеющей правильно распоряжаться имеющимися ресурсами. Европейцы последовательно настаивали на том, что только они смогут вывести отсталую страну на передовые позиции, а локомотивом этого прогресса должно было служить строительство Суэцкого канала.

В этой сложной политико-идеологической обстановке формировались предпосылки строительства Суэцкого канала. Активизация вопросов, связанных с его возведением, выразилась, прежде всего, в сфере идей. Сама мысль о соединении морей грандиозной водной артерией соответствовала духу времени, была сродни прокладыванию железнодорожных путей через целые континенты и являлась закономерным отражением идей прогресса, которые привнесли с собой в Египет европейцы. Идея прогресса, плоды которой отчетливо демонстрировали политика и экономика Франции, Великобритании, стала определяющей при реализации египтянами и европейскими колонизаторами таких крупных совместных проектов, как строительство Суэцкого канала.

Французский инженер, дипломат Фердинанд де Лессепс добился 30 ноября 1854 г. от Египта концессии на строительство Суэцкого канала. В 1869 г. работы по строительству Суэцкого канала были завершены и воды Средиземного моря соединились с водами Красного моря. Общая протяженность канала составила 164 км. Судходство по нему было открыто 17 ноября 1869 г.

³⁶Egerton F. Great Britain, Egypt and the Suez Canal. – London, 1883; MacCoan J.C. Egypt under Ismail. – London: Burns & Oates, 1889; Dicey E. England and Egypt. – London: Chapman & Hall, 1881; Bell C. F. M. Khedives and Pashas: Sketches of Contemporary Egyptian Rulers and Statesmen. – London: S. Low, Marston Searle and Rivington, 1884.

Строительство Суэцкого канала явилось ярким свидетельством того, как индивидуальная инициатива Ф. Де Лессепа привела к крупным геополитическим последствиям. По мнению Э. Саида, «Лессепс и его канал покончили с удаленностью Востока (Orient), с его уединенным затворничеством в отношении Запада, с его вековой экзотикой»³⁷. Сооружение Суэцкого канала стало самым масштабным событием, произошедшим в жизни Египта в рассматриваемый период. Эта грандиозная морская артерия, соединившая Средиземное море с Красным и не имевшая аналогов в мире, коренным образом изменила жизнь египтян. Строительство канала расценивалось как победа человека над природой, а египетские правители стремились преподнести это сооружение как высочайшее достижение человечества, свершившееся на египетской земле исключительно благодаря усилиям египтян.

С точки зрения пользы для Египта Суэцкий канал можно считать своеобразным символом: с одной стороны, это памятник трудолюбию египетского общества и показатель его возможностей, с другой – он долго являлся символом зависимости Египта от Европы, знаком несвободы и невозможности вести государственное развитие по тому пути, который в наибольшей степени отвечал бы чаяниям самих египтян.

Вторая глава – «Суэцкий канал и его влияние на финансовое положение и социально-экономическое развитие Египта» – состоит из двух параграфов. В них обосновываются, главным образом, роль Суэцкого канала в финансовом закабалении Египта европейскими державами, его градообразующий потенциал, а также рассматриваются вопросы социально-экономического развития страны.

Реализация проекта Суэцкого канала оказала неоднозначное влияние на финансовое положение Египта. Непомерно тяжелые для страны последствия огромных льгот, предоставленных созданной под руководством Ф. Лессепа ВКСК, имели долгосрочные негативные последствия для египетской экономики. Еще в большей степени они были усугублены пресловутым решением Наполеона III, выступившего в роли арбитра при разрешении спора, возникшего между египетским правительством и компанией в период правления Исмаил-паши, а также последовавшим за этим событием выставлением египетской доли акций ВКСК на продажу и их приобретением по сильно заниженной цене Великобританией. Совокупный эффект перечисленных и некоторых других факторов финансово-экономического и военно-политического характера стал причиной погружения Египта во второй половине XIX в. в глубокий финансовый кризис.

Стремительно углублявшийся финансовый кризис в Египте привел в середине 70-х годов XIX в. к его финансовому банкротству. Это открыло широкий путь к окончательному финансово-экономическому закабалению

³⁷Саид Э.В. Ориентализм: западные концепции Востока. – Спб.: Русский мир, 2006. – С. 100.

Египта европейскими державами, особенно при правлении Тауфик-паши. В развернувшейся ожесточенной борьбе между европейскими державами за преуспевание в укреплении своих позиций в Египте наибольшие шансы на успех имели англичане. Логическим завершением этой борьбы стало превращение Египта в английский протекторат.

Определяющими факторами потери Египтом финансовой, а затем и политической независимости можно считать следующие:

неумение арабо-мусульманского мира в полной мере осознать масштабы европейской кредитно-денежной системы;

желание египетских правителей избавиться от Османского владычества;

стратегические просчеты египетских хедивов, недооценка египетских ресурсов как человеческих, так и сырьевых;

Последствиями потери финансовой самостоятельности стали:

дестабилизация социально-экономического положения в стране;

рост оппозиционных настроений, активное развитие национально-освободительных движений;

вторжение европейцев во все сферы жизни Египта;

полная зависимость Египта от политики и экономики европейских государств.

Однако, несмотря на негативные финансовые последствия строительства канала, в стране активизировались модернизационные процессы в сфере градостроительства. Благотворный эффект от строительства Суэцкого канала стимулировал египетское градообразование, а вместе с ним и процессы социально-экономического характера. Модернизационное влияние канала проявилось не только в бурном росте населенных пунктов, расположенных вдоль его русла, но и в том, что он заложил условия, необходимые для формирования в Египте городских агломераций нового типа, служащих одним из главных факторов экономического развития любого современного государства.

Возникшие благодаря каналу крупные города уже много десятилетий выступают «точками роста» египетской экономики. Кроме того, новая водная артерия существенно снизила негативное давление демографического фактора на традиционные города страны, частично освободив их от излишков рабочей силы и сбалансировав количество населения в разных регионах. Возникновение новых городов способствовало оздоровлению сложной демографической ситуации, характерной для густонаселенного Египта.

Города и поселения, расположенные вдоль канала, имеющие многовековую историю, но зачахшие из-за отсутствия ресурсов и стимулов для их развития, получили с началом реализации этого проекта энергию для возрождения и дальнейшего роста. Кроме того, вдоль канала возникли новые города и поселения, органично вписавшиеся в общую цивилизационную картину, которая сформировалась на египетской земле. Строительство новых

городов, особенно Порт-Саида, Исмаилии, Порт-Тауфика, увеличение населения уже существовавших городов, придали динамику экономическим процессам на этой территории. Тысячи людей получили работу, связанную с торговлей и судоходством, и т.д.

Строительство Суэцкого канала послужило началу такому экономическому явлению в Египте, как свободные экономические зоны (СЭЗ), являющиеся на современном этапе развития мировой экономики одним из действенных факторов прогресса. Из восьми специальных экономических зон, основанных в Египте в 1975 г., две приходятся на Суэцкий канал. Это СЭЗ в Порт-Саиде и Суэце.

Третья глава – **«Суэцкий канал и его роль в формировании новых международных политико-экономических отношений»** – состоит из двух параграфов. В них аргументируются влияние Суэцкого канала на изменение геополитического положения Египта, а также воздействие динамики международных перевозок через Суэцкий канал на социально-экономическое развитие Египта.

Для объективного анализа изменения геополитического значения Египта в результате строительства канала необходимо выяснить, каковы принципиальные экономические и политические преимущества канала как для самого Египта, так и для мировых держав.

Основное преимущество – это, бесспорно, сокращение транспортных путей. Суэцкий канал оказал колоссальное влияние на мировые грузоперевозки буквально с самого начала своего функционирования. Благодаря Суэцкому каналу длина водного пути между Западной Европой и Индией сократилась почти на 8000 км. Сокращение транспортного пути позволило существенно увеличить грузоперевозки, уменьшить транспортные расходы и время нахождения судов в пути. Данное обстоятельство обуславливало высокую геополитическую значимость морского сооружения, а эта значимость автоматически распространялась и на страну его дислокации.

Открытие Суэцкого канала в 1869 г. породило принципиально новую геополитическую ситуацию, результатом которой стало невиданное обострение конкуренции между европейскими колониальными державами за контроль над побережьем вдоль Красного моря и Индийского океана. После ввода в эксплуатацию Суэцкий канал стал одним из крупнейших водных судоходных артерий мира и превратил Египет в объект особого внимания европейских и других государств.

Суэцкий канал стал чувствительным и эффективным инструментом для концентрированного проецирования политико-экономической мощи ведущих держав мира на все мировое геополитическое пространство, а также для формирования и мобилизации значительного объема военных возможностей, определяющих их главные геостратегические цели. Этим, в частности, объясняется актуальность оценки геостратегического места

Египта в рамках непрерывно эволюционировавшего на протяжении почти целого столетия мирового порядка. Масштабы грандиозных изменений в сфере мировой экономики, в том числе международных перевозок и торговле, а также военно-политических отношений, трансформация векторов и характера взаимовлияния различных центров сил, вызванные строительством и вводом в эксплуатацию Суэцкого канала, делает эту оценку еще более актуальной.

Начало XX в. характеризуется усилением роли Суэцкого канала в масштабах мирового пространства, как важной стратегической водной ветви международных перевозок. Это объясняется тем, что с указанного периода в странах мира начинается рост нефтедобычи, обусловленный переходом на получаемое из нефти жидкое топливо. Довольно успешными в этом новом направлении были США. В XX в. канал, по словам Д. Ергина, «стал играть новую роль – роль магистрали нефти»³⁸ из Персидского залива в западноевропейские страны.

Парадоксально, что вплоть до антиимпериалистической революции 1952г. колоссальное геополитическое значение Суэцкого канала служило препятствием для установления новых, соответствующих национальным интересам страны внешнеполитических связей Египта. Даже после судьбоносной для страны революции 1952г. ведущие государства мира, в первую очередь США и бывший Союз, обращаясь к различным механизмам политического воздействия, предпринимали неоднократные попытки укрепить свои позиции в этом регионе в целях располагать возможностью держать под контролем такую стратегически значимую водную магистраль. Убедительным подтверждением чрезмерной активности ведущих стран мира служат события, связанные с проектом сооружения Асуанского гидроузла и его реализацией.

Доказательством важной социально-экономической роли Суэцкого канала стала его национализация в 1956 г. Только после национализации Суэцкий канал, помимо выполнения своей главной функции в качестве трансокеанической морской трассы, превратился в важную составляющую национальной экономики Египта и стал служить одним из существенных источников финансовых поступлений в государственный бюджет, что стало основой для организации и производства объемных работ по модернизации канала и реализации крупных проектов в сфере социально-экономического развития Египта. Несмотря на то, что при строительстве Суэцкого канала и в течение достаточно продолжительного периода его эксплуатации Египет и его народ понесли огромные экономические убытки и неисчислимы человеческие жертвы, неоднократно подвергались агрессии внешних сил, все же наступил тот долгожданный момент, когда стал служить той самой стране, на территории которой он располагался.

³⁸Ергин Д. Добыча. Всемирная история борьбы за нефть, деньги и власть. – М.: ДеНово, 2001. – С.608.

Таким образом, благодаря Суэцкому каналу Египет прошел длительный путь трансформации своего геополитического статуса от колониальной страны, экономическая и политическая жизнь которой была полностью подчинена интересам Франции и Великобритании, до самостоятельного государства, способного проводить внешнюю и внутреннюю политику в собственных интересах. Строительство Суэцкого канала ускорило проведение реформ внутри страны, способствовало развитию образования, что позволило стране через ряд национально-освободительных восстаний превратиться в самостоятельную политическую силу.

Суэцкий канал, с одной стороны, – это часть природных богатств Египта, с другой – инновационный проект мировой значимости, который дал толчок развитию принципиально новых взаимоотношений Египта с мировым сообществом.

Динамика международных перевозок по Суэцкому каналу четко соотносится с особенностями международной политики, циклами мировой экономики. Основным показателем экономической активности этой водной артерии является количество судов, прошедших через канал. Со второй половины XX в. после углубления и расширения канала этот показатель дополнился еще и тоннажем судов. В целом социально-экономическое положение Египта напрямую зависело от международных перевозок через Суэцкий канал, от показателя его экономической активности и ряда других факторов, обеспечивающих высокую проходимость судов. В свою очередь участие в товароперевозках многих стран из разных континентов мира указывает не только на значимость Суэцкого канала в международном разделении труда, но и на зависимость Египта от складывающейся политической ситуации в мире. Зависимость от политических обстоятельств проявлялась либо активизацией роста грузоперевозок, либо, наоборот, их спадом, который, безусловно, сказывался на экономике Египта, исключая возможность предоставления новых рабочих мест.

В **заключении** изложены выводы, следующие из анализа научно-исторического материала, касающегося различных аспектов влияния Суэцкого канала на социально-экономическое развитие Египта и изменение его международного положения в XIX – первой половине XX в.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Результаты проведенного исследования позволяют диссертанту сформулировать следующие выводы:

1. XIX век в истории Египта, отличавшийся возрождением и динамичным развитием модернизационных процессов, на примере деятельности Мухаммада Али еще раз подтвердил важную роль личности в истории. Главным результатом деятельности Мухаммада Али, безусловно, стало возрождение египетской государственности. Начавшиеся в его эпоху военно-политические, социально-экономические и культурно-духовные

преобразования отличались своим широким размахом. Их своеобразной отличительной чертой было стремление египетских правителей к освоению передовых достижений европейцев и их применению в условиях арабского государства без ущерба для менталитета мусульманского общества.

2. Преобразования в военной сфере, области культуры и духовности, заложение фундаментальных основ среднего и высшего образования, реформы в сельскохозяйственном секторе, развитие экспорта и импорта, внутренней инфраструктуры, реконструкция и модернизация главных городов Египта – Каира и Александрии с сохранением их восточной и мусульманской идентичности, строительство новых городов и др., осуществлявшиеся в XIX в., придали положительную динамику культурному прогрессу Египта. Сооружение Суэцкого канала – грандиозной морской судоходной артерии, соединившей Средиземное море с Красным, обеспечило их завершенность и одновременно привело к фундаментальному изменению места и роли Египта в международном сообществе.

3. Модернизация страны Мухаммадом Али позволила Египту и Европе найти общий язык, а исторически присущая Египту форма правления, при которой абсолютно все решения принимает правитель, привело к тому, что всякие препятствия на пути строительства канала были устранены в кратчайшие сроки. Можно сделать вывод о том, что осуществление любого масштабного инфраструктурного проекта является уникальным и становится возможным лишь при определенном сочетании геополитических, экономических и культурных предпосылок. Суэцкий канал появился благодаря выгодному геостратегическому положению Египта, а также уникальному сочетанию модернизационных процессов в стране, европейских идей прогресса и традиционной восточной государственности.

4. Реализация проекта строительства Суэцкого канала привела к долгосрочным негативным финансово-экономическим последствиям для Египта. Неэффективное управление финансовыми потоками при строительстве канала, привлечение неоправданных с экономической точки зрения иностранных кредитов на невыгодных для страны условиях стало причиной глубокого финансового кризиса в Египте, повлекшего за собой дальнейшее ухудшение социально-экономической ситуации и вызвавшего волну антиколониальной борьбы в стране.

5. Превратившись в значимый механизм геополитики, Суэцкий канал в корне изменил место Египта в мировой политике. Ведущие европейские государства признали его важным звеном сложной системы колониального управления и эксплуатации ресурсов стран Ближнего Востока. Мировые державы стремились максимально продлить сроки его льготного использования, что противоречило национальным интересам Египта. Вплоть до антиимпериалистической революции 1952 г. высокая геополитическая значимость Суэцкого канала служила препятствием для создания новых

внешнеполитических связей Египта и проведения им самостоятельной внешней политики.

6. Градообразующий потенциал Суэцкого канала стал одним из долгосрочных факторов социально-экономического развития Египта. Как свидетельствует история развития страны за истекший после возведения канала период времени, градообразующий эффект не ограничился только зоной дислокации самого канала: он охватил практически всю страну, оказывая благотворное влияние на ход социально-экономических процессов, происходивших в различных регионах Египта.

7. Превратившись в одну из главных мировых трасс международных перевозок, Суэцкий канал стал играть важную роль в развитии международной торговли. Однако на протяжении почти полутора столетия колоссальные финансовые дивиденды, приносимые каналом, шли мировым державам, иностранным частным и юридическим лицам. Вместе с тем Суэцкий канал, будучи одной из значимых составляющих египетской экономической инфраструктуры, все же выполнял важную социально-экономическую функцию в масштабах государства.

8. Тенденции развития современной экономики привели к образованию в мире единого экономического пространства, важной частью которого стал Суэцкий канал. Экономические интересы начали преобладать над политическими, и на первый план выдвигаются государственные интересы, связанные с возможными экономическими выгодами, а одной из важнейших составляющих нового глобального экономического пространства становится мировая транспортно-коммуникационная сеть.

Результаты исследования позволили разработать следующие предложения и рекомендации, имеющие теоретическое и прикладное значение:

1. Масштабные инфраструктурные проекты, реализация которых способна изменить как географию, так и экономику региона, в котором идет строительство, невозможны без значительных инвестиций, а в случае небольших стран –зарубежных инвестиций. Поэтому условия, на которых инвесторы могут вмешаться в экономическое развитие региона, должны быть тщательно и всесторонне оценены и оговорены на государственном уровне. Отдельная компания или корпорация (как это было в случае с ВКСК) не может единолично принимать решения подобного масштаба. Для небольших стран инфраструктурный проект всегда должен быть частью государственной программы. Отсутствие полноценного государственного контроля и неструктурированные решения могут привести не только к экономическому коллапсу, но и к потере независимости.

2. Любой крупный проект, связанный со сложными инженерными технологиями, неизбежно поднимает проблему обеспеченности работ квалифицированными кадрами. В процессе строительства Суэцкого канала европейцы столкнулись с нехваткой квалифицированного персонала,

поскольку на строительстве канала работали преимущественно насильно отправленные феллахи. Для решения данной проблемы европейцы совместно с египетским правительством были вынуждены создавать новые учебные заведения. Со временем кадровый голод был утолен, а Египет стал кузницей кадров для всего арабо-мусульманского региона. Из этого вытекает вывод о том, что любой крупный инфраструктурный проект, на котором задействованы большие людские ресурсы, неизбежно приводит на определенном этапе к замене иностранных профессионалов местным персоналом, получившим профессиональные навыки в процессе работы. В этом контексте крупные инфраструктурные проекты приносят дивиденды практически любому региону, создавая условия, необходимые для повышения общего профессионально-технологического уровня местного населения.

3. Влияние крупных инфраструктурных проектов не ограничивается границами региона, в котором они реализуются: зачастую они способны оказать воздействие на геополитическую и экономическую картину мира. Поэтому строительство любого масштабного транспортного узла или новой энергетической системы требует тщательной оценки всех рисков, связанных с их последующей эксплуатацией, равно как возможных от них выгод. В данном контексте каждый масштабный проект, реализация которого планируется на территории Центральной Азии, нуждается в тщательной объективной экспертизе для оценки его возможных социально-экономических и военно-политических последствий.

**ЎЗБЕКИСТОН РЕСПУБЛИКАСИ ФАНЛАР АКАДЕМИЯСИ
ШАРҚШУНОСЛИК ИНСТИТУТИ ҲУЗУРИДАГИ
ИЛМИЙ ДАРАЖАЛАР БЕРУВЧИ DSc.27.06.2017.Tar.44.01. РАҚАМЛИ
ИЛМИЙ КЕНГАШ**

**АБУ РАЙҲОН БЕРУНИЙ НОМИДАГИ ШАРҚШУНОСЛИК
ИНСТИТУТИ М.АУЭЗОВ НОМИДАГИ ЖАНУБИЙ ҚОЗОҒИСТОН
ДАВЛАТ УНИВЕРСИТЕТИ**

ТУРЕКУЛОВА ЖУЛДЫЗ ЕЛТАЕВНА

**СУВАЙШ КАНАЛИ ВА УНИНГ МИСР ИЖТИМОЙ-ИҚТИСОДИЙ
РИВОЖЛАНИШИ ВА ХАЛҚАРО МАВҚЕИГА ТАЪСИРИ
(XIX – XX АСР ЎРТАЛАРИ)**

07.00.03 – Жаҳон тарихи

**ТАРИХ ФАНЛАРИ БЎЙИЧА ФАЛСАФА ДОКТОРИ (PhD) ДИССЕРТАЦИЯСИ
АВТОРЕФЕРАТИ**

Тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD) диссертацияси мавзуси Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамаси ҳузуридаги Олий аттестация комиссиясида № В2017.2.PhD/Таг107. рақам билан рўйхатга олинган.

Диссертация ЎзР ФА Абу Райҳон Беруний номидаги Шарқшунослик институтида бажарилган.

Диссертация автореферати уч тилда (ўзбек, рус, инглиз (резюме)) илмий кенгаш веб-саҳифасининг www.beruni.uz ҳамда «ZiyoNet» ахборот-таълим портали www.ziyounet.uz манзилларига жойлаштирилган.

Илмий раҳбар:	Баходиров Роиқ Мажидович фалсафа фанлари доктори, профессор
Расмий оппонентлар:	Фармонов Раҳмон тарих фанлари доктори Азимов Комил Сарварович тарих фанлари номзоди
Етакчи ташкилот:	Ўзбекистон миллий университети

Диссертация ҳимояси ЎзР ФА Абу Райҳон Беруний номидаги Шарқшунослик институти ҳузуридаги илмий даражалар берувчи DSc 27.06.2017.Таг.44.01.рақамли Илмий кенгашнинг 2018 йил «__» _____ соат ____ даги мажлисида бўлиб ўтади. (Манзил: 100170, Тошкент шаҳри, Мирзо Улуғбек кўчаси, 79-уй. Тел.: (99871) 262-54-61; факс: (99871) 262-52-77; e-mail: beruni1@academy.uz)

Диссертация билан Абу Райҳон Беруний номидаги Шарқшунослик институтининг Ахборот-ресурс марказида танишиш мумкин. (__ рақам билан рўйхатга олинган.) (Манзил: 100170, Тошкент шаҳри, Мирзо Улуғбек кўчаси, 79-уй. Тел.: (99871) 262-54-61.

Диссертация автореферати 2018 йил «__» _____ да тарқатилди.
(2018 йил «__» _____ даги ____ рақамли реестр баённомаси.)

Б. А. Абдухалимов

Илмий даражалар берувчи илмий кенгаш раиси, тарих фанлари доктори, профессор

О. А. Қориев

Илмий даражалар берувчи илмий кенгаш котиби, тарих фанлари номзоди

Э. З. Нуриддинов

Илмий даражалар берувчи илмий кенгаш қошидаги илмий семинар раиси, тарих фанлари доктори, профессор

КИРИШ (Фалсафа доктори (PhD) диссертацияси аннотацияси)

Диссертация мавзусининг долзарблиги ва зарурати. XIX асрга келиб, Европа халқлари аввалги буюк географик кашфиётлар асрининг ҳақиқий иқтисодий фойдасини англай бошладилар. Бу даврда Европа тадбиркорлари Осиё ва Африка давлатларида хомашё қазиб олиш бўйича концессия (битим)лар имзолашди. Мустамлака хомашёларини сотиш зарурати қисқа транспорт йўллари мауаамосини вужудга келтирди. Сувайш каналини барпо этиш ғояси нафақат Мисрнинг ўзида, балки Европада ҳам катта қизиқиш уйғотди, зеро бу лойиҳа уларнинг транспорт компанияларига катта маблағларни тежаб олиш имкониятини берарди. Сувайш лойиҳасининг вужудга келишини ўша давр Европа илмий-мафкуравий йўналишларининг инъикоси (акси) сифатида талқин этиш мумкин. У фан ва техника ривожланишининг натижаси ўлароқ, инсон заковатининг табиат устидан ғалабаси рамзига айланди. Бепоен минтақанинг табиий ландшафтини ўзгартириб юборадиган Сувайш каналининг қурилиши европалик гуманитар олимларнинг илмий тараққиёт ва инсоният куч-қудратининг чексизлиги ҳақидаги фарзининг исботи сифатида қабул қилинди. Мисрнинг ҳозирги ривожланиш босқичида канал мамлакат бюджетига каттагина маблағ келтириши билан бирга, қўшимча иш ўринларини ҳам яратади. Канални янада кенгайтириш ва уни замонавий логистик марказга айлантириш шиорлари эса мисрликларга ўзларини глобал жаҳон сиёсати ва иқтисодиётининг муҳим қисми эканликларини ҳис қилиш имкониятини беради.

Юқори қўшимча қийматга эга товар ва табиий ресурсларни ташиш учун хизмат қилаётган йирик транспорт тизимлари ва қурилмалари ўзлари жойлашган давлатларда даромаднинг муҳим қисмини ташкил қилади. Марказий Осиё давлатлари шундай мамлакатлар қаторидан ўрин олиш имкониятига эга. Сўнгги пайтларда жаҳон ҳамжамиятидаги кучларнинг қайта тақсимланишини эътиборга олсак, бу имкониятлар янада ошади. Бу ўзгаришлар ўн йилликлар давомида шаклланган савдо-тижорат йўлларида янги трансформацияларни вужудга келтиради. Сувайш канали лойиҳасининг тарихи ва амалга оширилиши глобал аҳамиятга эга мутлақо янгича халқаро транспорт йўлининг синовдан ўтказилган модели ҳамда мазкур транспорт хизматларидан фойдаланувчи давлатлар билан ўзаро алоқаларни ўрнатиш механизмлари сифатида намоён бўлади.

Ушбу диссертация Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2017 йил 17 февралдаги «Фанлар Академияси фаолияти, илмий-тадқиқот ишларини ташкил этиш, бошқариш ва молиялаштиришни янада такомиллаштириш чора-тадбирлари» тўғрисидаги ПҚ-2789-сон Қарори, Қозоғистон Республикаси Президентининг 2014 йил 13 январдаги «Қозоғистон Республикасининг 2020 йилгача транспорт тизими инфратузилмасининг ривожланиши ва интеграцияси давлат Дастури» тўғрисидаги 725-сон Фармони, Қозоғистон Республикаси Президентининг 2017 йил 15 февралдаги «2017 йил 31 январдаги «Қозоғистоннинг учинчи модернизацияси: глобал рақобатбардошлик» Қозоғистон халқига давлат раҳбарининг мурожаатини

амалга ошириш чора-тадбирлари» тўғрисидаги 422-сон фармони ва мазкур фаолиятга тегишли бошқа меъерий-ҳуқуқий ҳужжатларда белгиланган вазибаларни амалга оширишга муайян даражада хизмат қилади.

Тадқиқотнинг Ўзбекистон Республикаси ва Қозоғистон Республикаси фан ва технологиялари ривожланиши устувор йўналишларига мослиги. Мазкур тадқиқот 2012-2020 йилларга мўлжалланган фан ва технологиялар ривожланишининг I. «Демократик давлат ва ҳуқуқий жамиятни маърифий ва маданий ривожлантириш, инновацион иқтисодий шакллантириш» ҳамда Қозоғистон Республикасининг 2020 йилгача ривожланиши стратегик режасининг устувор йўналишларига мувофиқ бажарилган.

Муаммонинг ўрганилганлик даражаси. Бугунги кунда бевосита Сувайш каналининг барпо этилишига бағишланган ёки унинг айрим жиҳатлари тадқиқ қилинган кўпгина илмий адабиётлар мавжуд. Шубҳасиз, кўриб чиқиладиган тадқиқотлар ёндашув нуқтаи назаридан ўзаро фарқланади. Бу улар яратилган давр билан ҳам, ўша вақтлардаги сиёсий-лисоний вазият билан ҳам боғлиқ. Мазкур белгилар бўйича Сувайш канали ҳақидаги тадқиқотларни қуйидаги гуруҳларга ажратиш мумкин:

Айнан инглиз ва француз тадқиқотчилари Сувайш каналининг қурилишига илмий-тарихий тавсиф бериш ва унинг халқаро сиёсатга таъсирини аниқлашга биринчилар қаторида ҳаракат қилишган. Кенг қамровли фактик материал Э. Кромер¹, А. Вейгалл², Д. Сладен³, А. Уилсон⁴, Ж. Шарль Ру⁵ кабиларнинг асарларида келтирилган. Мазкур тадқиқотлар Франция ва Буюк Британиянинг мустамлакалар учун ўзаро рақобати даврида яратилгани боис, улардаги асосий урғу Европанинг Мисрда олиб бораётган сиёсатини оқлашга қаратилган эди. Х. Бонин⁶, Д. Фарни⁷, Ч. Холберг⁸, З. Карабелл⁹, Х. Шонфилд¹⁰ каби тадқиқотчиларнинг ишларида Европанинг Мисрда кўрсатган таъсири ижобий ёки салбий эканлиги ҳақидаги масала ҳали ҳам мунозарали бўлиб қолмоқда. Бунинг устига, француз олими К. Пике¹¹нинг тадқиқотида Европа ҳали ҳам тараққиётнинг локомотиви (пешвори) эканлигига далиллар келтирилади, унинг Осиё ва Африка давлатларига таъсири эса фақат фойда келтирган, деб талқин қилинади.

¹Cromer E.B. Modern Egypt. – Vol.2. – London: Macmillan, 1908.

²Weigal Arthur E.P. Brome. A history of events in Egypt from 1796 to 1914. – London: Blackwood, 1915.

³Sladen D. Egypt and the English: showing British public opinion in Egypt upon the Egyptian question. – London: Hurst and Blackett, 1908.

⁴Wilson A. The Suez Canal: its past, present, and future. – Oxford: Oxford University Press, 1939.

⁵Charles - RouxJ. L'isthmeet le Canal de Suez. Historique-etatactuel: en deuxvolumes. – Vol.1. – Paris: Hachette, 1901.

⁶Bonin H. History of the Suez Canal Company: 1858– 1960 between controversy and utility. – Geneve: Droz, 2010.

⁷Farnie D.A. East and West of Suez: The Suez Canal in History, 1854-1956. – Vol 1. Oxford: Oxford University Press, 1969.

⁸Halberg C.The Suez Canal: its History and diplomatic importance. – London: Octagon Books, 1974.

⁹KarabellZ. Parting the Desert: The creation of the Suez Canal. – N.Y.: Alfred A. Knopf, 2003.

¹⁰Schonfield H.J. The Suez Canal in peace and war 1869-1969. – FL.: University of Miami-Press, 1969.

¹¹Piquet C. Histoire du canal de Suez. – Paris: Perrin, 2009; The Suez Company's Concession in Egypt, 1854–1956: Modern Infrastructure and Local Economic Development//Enterprise & Society. – Vol. 5. –Cambridge: Cambridge University Press,2004. – N 1. – P.107-127; La compagnie universelle du canal maritime de Suez en Egypte: concession rime-t-elle aves colonisation ou modernisation? // EntreprisesetHistoire – Vol. 4. – Paris, 2002. – N 31. – P. 38-53.

Сувайш каналининг барпо этилиши арафасида Мисрдаги ички сиёсий вазиятни тушунишда Муҳаммад Али ва унинг издошлари томонидан олиб борилган ислохотларни ўрганиш катта аҳамият касб этади. Абдурахмон ар-Рафийнинг «Муҳаммад Али асри»¹² ва «Исмоил асри»¹³, Аҳмад Хусайннинг «Миср тарихи энциклопедияси»¹⁴, Абдулҳамид Батриқнинг «Мисрликлар тарихи. Муҳаммад Али асри ва Мисрнинг XIX асрдаги тикланиши (1805–1882)»¹⁵ номли асарлари шу масалага бағишланган. Ҳозирги замон мисрлик тарихчилар – Муҳаммад Абдурахмон Баржнинг «Сувайш каналининг сиёий ва стратегик аҳамияти ва унинг Миср-Британия алоқаларига таъсири»¹⁶, Сулаймон Фаттоҳнинг «Янги Сувайш канали – келажакка қадам»¹⁷, Мустафо ал-Хафнавийнинг «Сувайш канали ва замонавий муаммолар»¹⁸, Рид Аҳмад Шихатнинг «Миср дипломатияси ва Сувайш канали атрофидаги халқаро можаро»¹⁹ деб номланган тадқиқотлари ҳам Сувайш каналининг стратегик ва ижтимоий-иқтисодий аҳамиятини аниқлашга ҳамда унинг хавфсизлиги муаммоларини ўрганишга бағишланган. Мазкур ишларда, авваламбор, мустамлакачилик муаммолари, Миср мустақиллиги ва европаликларнинг давлат ички ҳаётига аралашуви каби масалаларга арабийзабон муаллифларнинг муносабати ўз ифодасини топган. Ушбу тадқиқотларда Сувайш каналининг қурилишидаги муҳим босқичлар атрофлича ёритилган. Канални фойдаланишга топшириш катта даромад келтириши боис, қурилиш давомида Буюк Британия ва Франция ўртасидаги геосиёсий кураш кучайиб борган. Арабийзабон тадқиқотчилар айнан шу масалага алоҳида эътибор қаратишган. Мисрдаги табиий ресурслар, жумладан, Сувайш каналининг адолатли тақсимланиши мазкур олимлар учун асосий муаммолардан бири бўлган.

Рус олимларининг ўрганилаётган муаммога бағишланган алоҳида диққатга сазовор тадқиқотлари қаторида А. Айвазян²⁰, Н. Бажан²¹, Н. Белолипецкая²², Е. Морозов²³, М. Орлова²⁴, А. Хизриев²⁵ ва бошқаларнинг

¹² عبد الرحمن الراجعي عصر محمد علي. – القاهرة: دار المعارف، 1989.

¹³ عبد الرحمن الراجعي عصر إسماعيل. – القاهرة: دار المعارف، 1978.

¹⁴ أحمد حسين. موسوعة تاريخ مصر. – القاهرة: دار الشعب، 1980.

¹⁵ عبد الحميد البطريق. تاريخ المصريين. عصر محمد علي و نهضة مصر في القرن التاسع عشر (1805 – 1882). – القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1999.

¹⁶ محمد عبد الرحمن برج. قناة السويس: أهميتها السياسية والإستراتيجية وتأثيرها على العلاقات المصرية البريطانية. – القاهرة: دار الكتاب العربي، 1968.

¹⁷ سليمان فتوح قناة السويس الجديدة العبور للمستقبل – القاهرة: دار أخب اليوم، 2015.

¹⁸ مصطفى الحفناوى. قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة. – القاهرة: دار المعارف، 1956.

¹⁹ رضا أحمد شحاتة الدبلوماسية المصرية و الصراع الدولي حول قناة السويس. – القاهرة: دار المعارف، 1995.

²⁰ Айвазян А.А. Египетский вопрос в международных отношениях в конце XIX – начале XX вв.: Дис. ... канд. ист. наук. – М.: МГУ, 2014.

²¹ Бажан Н.С. Движущие силы колониальной политики Великобритании в Египте: политологический анализ: Дис. ...канд. полит. наук. – М.: ДА МИД РФ, 2010.

²² Белолипецкая Н.А. Образ Египта и египтян в британской культуре последней четверти XIX – первой четверти XX в.: механизмы формирования: Дис. ... канд. культурологии. – Екатеринбург: Уральский государственный университет, 2010.

²³ Морозов Е.В. Путь к Антанте. Англо-французское колониальное соперничество в конце XIX – начале XX в. – СПб.: Геликон Плюс, 2008.

²⁴ Орлова М.В. Египет в XVIII – начале XIX века: начало англо-французского противостояния в регионе: Дис. ... канд. ист. наук. – М.: РГБ, 2003.

²⁵ Хизриев А.Х. Египет в восточной политике великих держав от строительства Суэцкого канала до английской оккупации (1854-1882 гг.) – М.: Восточная книга, 2013.

ишларини кўрсатиб ўтиш мумкин. Ушбу илмий адабиётлар тадқиқотга тортилган манбаларнинг кенг қамровлиги билан ажралиб туради. Мазкур тадқиқотлар мазмун-моҳияти Осиё ва Африка давлатлари аҳолисига Европа маданиятининг фақатгина ижобий таъсир қилганлиги тўғрисидаги тезисга муносиб (симметрик) жавоб келтиришдан иборат. Бу ерда Сувайш каналининг барпо этилиши Мисрнинг молиявий тизимини инқирозга олиб келган оғир юк сифатида баҳоланади.

Миср мавзуси анъанавий тарзда Ўзбекистон ва Қозоғистон шарқшуносларининг тадқиқотларидан муҳим ўрин эгаллайди. А. Абдувахитов²⁶, Б. Актаулова²⁷, Р. Баходиров²⁸, Ш. Ёвкочев²⁹, К. Жунис³⁰ каби олимларнинг илмий изланишларида Миср ва Араб Шарқи тарихи, сиёсати ва маданиятининг турли жиҳатлари ёритилган. Умуман олганда, Ўзбекистон ва Қозоғистон тарихшунослиги соҳасида Мисрнинг янги тарихи, яъни Сувайш канали фойдаланишга топширилиши даврига бағишланган тадқиқотлар нисбатан оз десак, муболаға бўлмайди. Шунингдек, шу вақтгача тадқиқотчилар канал қурилиши чоғида юзага келган халқаро тусдаги муаммоларни Марказий Осиёда амалга ошириш мумкин бўлган кенг миқёсли лойиҳалар мисолида кўриб чиқиш (экстраполяция қилиш)га алоҳида эътибор қаратмаган.

Сувайш каналининг барпо этилиши ва ундан фойдаланишга бағишланган айрим тадқиқотлар мавжуд бўлса-да, замонавий тарихшуносликда XIX аср – XX аср ўрталарида Мисрнинг ижтимоий-иқтисодий ва халқаро ҳолатига Сувайш канали кўрсатган таъсири масаласи ҳали комплекс тарзда таҳлил қилинмаган ва етарли даражада ўрганилмаган.

Тадқиқотнинг диссертация бажарилган олий таълим ёки илмий-тадқиқот муассасасининг илмий-тадқиқот ишлари режалари билан боғлиқлиги. Ўзбекистон Республикаси ва Қозоғистон Республикаси ўртасидаги стратегик ҳамкорлик тўғрисидаги битимга (2013 й. 14 июндаги) мувофиқ ФА-А3-Г047 – «Марказий Осиёнинг Хорижий Шарқ мамлакатлари билан ўзаро алоқалари (XIX аср иккинчи ярми – XX аср биринчи ярмида ижтимоий-иқтисодий ва маданий жараёнлар тарихи)» (2009 – 2011) гранти доирасида бажарилган ушбу диссертация мавзуси ЎЗР ФА Абу Райҳон Беруний номидаги Шарқшунослик институти илмий-тадқиқот ишлари режаси билан узвий боғлиқ, шунингдек, М.Авезов номидаги Жанубий Қозоғистон давлат университети «Халқаро муносабатлар» кафедрасида Б-П-08-16 «Қозоғистоннинг халқаро муносабатлар ва жаҳон сиёсати тизимидаги роли ва ўрни» (2010-2015) мавзуси доирасида олиб борилаётган илмий-тадқиқот ишлари режасига тўлиқ мос келади.

²⁶ Абдувахитов А.А. «Братья-мусульмане» на общественно-политической арене Египта и Сирии в 1928–1963 гг.: Автореф. дис. ...канд. ист.наук. – Ташкент: ТашГУ, 1990.

²⁷ Актаулова Б.Ж. Таяу Шығыс шиеленісі және Египеттің саясаты (1947–1981жж.).– Қарағанды: Ақнұр, 2014.

²⁸ Баходиров Р.М. Миср Муҳаммад Али ва унинг сулоласи даврида. – Тошкент, 2013.

²⁹ Ёвкочев Ш.А. Исламский фактор в политической системе современного Египта. – Ташкент: Ташкентский исламский университет, 2008.

³⁰ Жүніс Қ.Ә. Мұнайды экспортқа шығаратын елдер ұйымы және араб елдерінің мұнай саясаты. – Алматы: ТОО «Издательство LEM», 2006.

Тадқиқотнинг мақсади Сувайш каналининг Миср ижтимоий-иқтисодий ривожланиши ҳамда унинг халқаро муносабатлар тизимидаги ўрнининг ўзгаришига таъсирини асослаб беришдан иборат.

Тадқиқотнинг вазифалари. Юқорида баён этилганлардан келиб чиқиб, қуйидаги вазифаларни ҳал этиш зарур:

канал қурилиши арафасида Мисрнинг ижтимоий-иқтисодий ҳолатини ўрганиш;

Сувайш каналининг барпо этилиши асосий босқичларининг яхлит манзарасини яратиш;

Мисрнинг молиявий жиҳатдан Европа давлатларига қарам бўлиб қолишининг асосий сабабларини таҳлил қилиш;

Сувайш канали Мисрнинг урбанистик ривожига таъсирини асослаб бериш;

Сувайш каналининг барпо этилиши Мисрнинг геосиёсий ва геостратегик вазиятига таъсири даражасини аниқлаш;

Сувайш канали орқали халқаро юк ташишнинг тузилмаси ва хусусиятлари ҳамда Мисрнинг ижтимоий-иқтисодий ривожланишига уларнинг таъсир этиш даражасини тавсифлаш.

Тадқиқотнинг объекти. XIX аср – XX аср ўрталарида Мисрдаги ижтимоий-иқтисодий, сиёсий ва модернизацион ўзгаришлар тадқиқотнинг объекти ҳисобланади.

Тадқиқотнинг предмети. Сувайш каналининг қурилиши ва унинг Миср ижтимоий-иқтисодий ривожланишига таъсири, шунингдек, мамлакатнинг давлатлар ва минтақалараро муносабатлар тизимидаги ўрни тадқиқотнинг предметини ташкил этади.

Тадқиқотнинг усуллари. Тадқиқотда тарихийлик, тизимлаштириш, қиёсий ҳамда муаммовий-хронологик ва фанлараро ёндашув усулларидан фойдаланилган.

Тадқиқотнинг илмий янгилиги қуйидагилардан иборат:

Сувайш канали барпо этилишидан олдин XIX асрда Миср ривожланишидаги муҳим соҳаларида амалга оширилган ислохотларга баҳо берилган;

Сувайш каналининг қурилиши бўйича Европа оммавий ахборот воситаларидаги тарғиботнинг ҳал қилувчи таъсири, натижада қурилиш сиёсий-мафкуравий тренд шаклига айлангани исботланган;

Сувайш каналининг барпо этилиши натижасида Мисрдаги йирик шаҳарлар (Порт-Саид, Исмоилия, Порт-Фуад, Ал-Қантара, Сувайш, Порт-Тавфиқ)нинг ривожланиш муаммолари аниқланган;

жаҳон сиёсатида Мисрнинг тубдан янги роль ўйнашига таъсир қилган Сувайш канали муҳим геосиёсий омил сифатида далилланган;

Сувайш каналининг Миср ижтимоий-иқтисодий ривожланишига савдо-иқтисодий, модернизацион, урбанистик салоҳият сифатида ижобий таъсири исботланган.

Тадқиқотнинг амалий натижалари қуйидагилар билан белгиланади:

XIX аср – XX аср ўрталарида Мисрдаги сиёсий ва ижтимоий-иқтисодий жараёнларнинг хусусиятлари аниқланган;

Миср учун Сувайш каналининг тубдан ўзгартирувчи салоҳияти муаммолари белгиланган;

Марказий Осиё минтақасида транспорт коммуникацияларни ривожлантириш бўйича амалий тавсия ва таклифлар ишлаб чиқилган.

Тадқиқот натижаларининг ишончилиги илмий тадқиқотга асос бўлиб хизмат қилган манбашунослик ва тарихшуносликка оид материалларнинг кенг қамровлиги билан белгиланади. Ишда турли хил манбалардан фойдаланилди: Сувайш канали компаниясининг асосчиси Фердинанд де Лессепс³¹нинг хатлари ва ҳужжатлари, Сувайш канали умумий компаниясининг Бош котиби П. Миру³², Сувайш канали бош муҳандиси Ф. Вуазен Бейн³³ тадқиқотлари, Сувайш канали умумий компаниясининг расмий ҳужжатлари³⁴, европалик ва мисрлик сиёсатчиларнинг мақолалари ва чиқишлари, маҳаллий ва хорижий муаллифларнинг илмий ва публицистик мақолалари.

Бундан ташқари, диссертацияда қўлланган, кенг қамровли материалларни қиёсий таҳлил қилиш усули эришилган натижаларнинг юқорида даражада ишончилигидан далолат беради.

Тадқиқот натижаларининг илмий ва амалий аҳамияти қуйидагилардан иборат:

тадқиқот натижаларидан Миср тарихини, Сувайш канали каби йирик транспорт-коммуникацион лойиҳаларни амалга ошириш хусусиятларини ўрганишда, монографиялар, дарсликлар ва ўқув қўлланмаларни яратишда, шунингдек, илмий-тадқиқот ишлари учун қўлланма сифатида фойдаланиш мумкин;

олий ўқув юртларида назарий ва амалий машғулотларни чуқурлаштиришда тадқиқот натижаларидан фойдаланиш диссертациянинг илмий аҳамиятини белгилайди;

тадқиқотнинг амалий аҳамиятидан келиб чиқиб, олинган натижалар Ўзбекистон Республикасининг муҳандислик-транспорт-коммуникацион ва йўл-транспорт инфратузилмасини ривожлантириш ва модернизациялаш бўйича давлат дастури ҳамда Қозоғистон Республикасининг транспорт тизими инфратузилмасини ривожлантириш ва интеграциялаш бўйича дастурини амалга оширишда хизмат қилиши мумкин.

Тадқиқот натижаларининг жорий қилиниши. Сувайш канали ва унинг Миср ижтимоий-иқтисодий ривожланиши ва халқаро мавқеига таъсири масаласини ўрганиш жараёнида эришилган натижалар асосида:

«Миср янги замонда» деб номланган муаллифлик ўқув қўлланмасини яратишда фойдаланилган (Қозоғистон Республикаси Фан ва таълим вазирлигининг Республика ўқув-услубий кенгаши томонидан чоп этишга

³¹ Lesseps F. The Suez canal. Letters and documents descriptive of its rise and progress in 1854-1856. – London: King, 1876; Lesseps F. Origines du Canal de Suez. – Paris: C. Marpon et E. Flammarion, 1869.

³² Merruau P. L'Égypte contemporaine, 1840-1857: de Méhémet – Ali à Said Pacha. – Paris: Didier et Cie, 1858.

³³ Voisin-Bey F.P Le Canal de Suez. – Paris: Dunod, 1902.

³⁴ Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez. Rapport a l' Assamblée Générale des Actionnaires–Paris: Société anonyme de publications periodiques, 1925; Travaux de la Brigade Française. 1847. Plan général et nivellements / Société des Etudes de l'Isthme de Suez. – Paris, 1847; Travaux de l'isthme de Suez. Communication faite à la Société des ingénieurs civils, par M. Lavalley... le 26 juillet 1867. – Paris, 1867.

тавсия қилинган, 2016 йил 5 февралдаги 1-сонли маълумотнома). Мазкур ўқув қўлланма «Миср янги ва энг янги замонда», «Жаҳон тарихи» фанлари бўйича билимларни чуқурлаштиришга хизмат қилган.

XIX аср – XX аср ўрталарида Мисрдаги ижтимоий-иқтисодий ва маданий жараёнлар хусусиятлари ФА-АЗ-Г047 – «Марказий Осиёнинг Хорижий Шарқ мамлакатлари билан ўзаро муносабатлари (XIX асрнинг иккинчи ярми – XX асрнинг биринчи ярмида ижтимоий-иқтисодий ва маданий жараёнлар тарихи)» (2009 – 2011) грант ҳисоботларида ўз аксини топган. (ЎзР ФАнинг 2017 йил 29 ноябрдаги № 3/1255-2540-сон маълумотномаси). Тадқиқот Марказий Осиё давлатлари ва Миср ўртасидаги алоқаларни ривожлантиришга хизмат қилади;

минтақадаги транспорт коммуникацияларини ривожлантириш муаммолари бўйича натижалар ва тавсиялардан Ўзбекистон Республикаси Фанлар академияси Шарқшунослик институтининг И1-ФА-О-64952-рақамли «Ўммон Султонлиги: тарих, маданият, иқтисодиёт, ташқи сиёсат» (2015) инновацион лойиҳасида ҳамда Ўзбекистон – Туркменистон – Эрон – Қатар – Ўммон транспорт йўлининг иқтисодий ва интеграцион салоҳиятини самарали амалга оширишда фойдаланилган (Ўзбекистон Республикаси Фанлар академиясининг 2017 йил 29 ноябрдаги 3/1255-2540-сон маълумотномаси). Натижада Сувайш канали транспорт-коммуникация тармоғининг янги глобал иқтисодий маконнинг энг муҳим таркибий қисмларидан бирига айлангани очиқ берилган;

тадқиқот натижалари Б-П-08-13 «Сиёсий модернизация Қозоғистон Республикасининг мустақкам ривожланиши шарти сифатида» давлат бюджети мавзуси бўйича бажарилган илмий-таҳлилий ҳисоботни тайёрлашда акс эттирилган (2016 йил 16 ноябрдаги маълумотнома). Обьектив баҳолаш ва амалий натижалар Каспий ва Азов денгизларини бирлаштирувчи «Евросиё» кема канали қурилиши лойиҳасини ҳар томонлама таҳлил қилиш имкониятини яратган.

Тадқиқот натижаларининг апробацияси. Мазкур тадқиқот натижалари 3 та халқаро – International conference on education and social sciences (Istanbul, Turkey, 2014), Annual International Interdisciplinary Conference (Azores Islands, Portugal, 2014), «Әуезов оқулары – 9, «Жаңа онжылдықтағы ғылым, білім және мәдениеттің инновациялық даму жолдары» (Шымкент, 2010) ҳамда 3 та республика – «Ўзбекистон ва Шарқ мамлакатларининг ҳамкорлиги: тарих ва ҳозирги замон: Республика илмий конференцияси» (Тошкент, 2012), «Ёш шарқшуносларнинг академик Убайдулла Каримов номидаги илмий-амалий конференцияси» (Тошкент, 2012), «Ўзбекистон ва Шарқ мамлакатларининг ҳамкорлиги: тарих ва ҳозирги замон» (Тошкент, 2014) мавзусидаги илмий-назарий ва илмий-амалий анжуманларда маъруза кўринишида баён қилинган ва апробациядан ўтказилган.

Тадқиқот натижаларининг эълон қилинганлиги. Диссертация мавзуси бўйича 23 та илмий иш эълон қилинган, жумладан, 1 та монография, хорижий нашрларда – 11 та ва республика нашрларида – 6 та илмий мақола, турли анжуманларда – 6 та тезис чоп этилган.

Диссертациянинг тузилиши ва ҳажми. Диссертация кириш, учта боб, хулоса, фойдаланилган адабиётлар ва манбалар рўйхати, шунингдек, архив ҳужжатларини қамраб олган иловалардан иборат. Диссертациянинг умумий ҳажми 150 бет.

ДИССЕРТАЦИЯНИНГ АСОСИЙ МАЗМУНИ

Кириш қисмида диссертация мавзусининг долзарблиги ва зарурати асосланган, тадқиқотнинг мақсади, вазифалари, объекти, предмети ва услублари, тадқиқотнинг Ўзбекистон Республикаси ва Қозоғистон Республикаси фан ва технологиялари ривожланишининг устувор йўналишларига мослиги кўрсатилган; тадқиқотнинг илмий янгилиги ва амалий натижалари баён қилинган, олинган натижаларнинг ишончлилиги, назарий ва амалий аҳамияти асослаб берилган, тадқиқот натижаларининг жорий қилиниши, нашр этилган ишлар, диссертациянинг тузилиши ва ҳажми ҳақидаги маълумотлар келтирилган.

Диссертациянинг «**Сувайш канали барпо этилиши сабаблари ва қурилишнинг асосий босқичлари**» деб номланган **биринчи боби** икки фаслдан иборат бўлиб, унда Сувайш канали қурилишидан олдин Мисрдаги ижтимоий-иқтисодий вазият таҳлил қилинган, ўша даврдаги давлатнинг сиёсий ва ижтимоий-иқтисодий ҳаётига таъсир қилган воқеалар ва қурилишнинг асосий шарт-шароитлари ва босқичлари ўрганилган.

Сувайш канали қурилиши арафасида Мисрда Муҳаммад Али ислохотлари асос солган модернизация жараёни жадаллик билан олиб борилган. Бу жараёнга Миср жамиятининг деярли барча соҳалари – иқтисодий, ҳарбий-сиёсий, таълим, илмий-маърифий, маънавий-алоқий ва бошқалар қамраб олинган. Мамлакат ички ва ташқи сиёсатининг ўзига хослиги Миср раҳбарларининг Европа илғор илмий-техник ютуқларини ўзлаштириш ва уларни диний-этник ўзига хослигини сақлаб қолган араб-мусулмон жамияти ҳаётига татбиқ этишга бўлган кучли интилиши билан белгиланади.

Муҳаммад Али даврида амалга оширилган муҳим модернизацион лойиҳалар қаторига ирригация тизими ва қишлоқ хўжалигини ривожлантириш, жумладан, янги канал³⁵, кўприк, виадук, тўғонлар қўриш, қишлоқ хўжалиги ерларини кенгайтириш, тут дарахтларини экиш, пахта, зайтун, индиго; саноат корхоналарини қуриш ва ишга тушириш, хусусан, жун, мато, каноп, зиғирдан тайёрланган матоларни ишлаб чиқарувчи тўқимачилик корхоналари, саройлар, турар жойлар ва маъмурий мажмуаларни барпо этиш; экспорт ва импортни жадаллаштириш орқали ташқи савдони ташкил қилиш кабиларни киритиш мумкин.

³⁵ Фиръавн канали тўғони 1809 йилнинг апрель ойида, Махмудия канали эса – 1820 йилнинг январь ойида қурилган.

Миср модернизациясида Муҳаммад Али бошлаган ва XIX асрнинг 60-йилларигача унинг вориslари томонидан давом эттирилган ҳарбий ислохотлар катта аҳамият касб этган. Уларнинг бош мақсади Мисрнинг доимий армиясини яратиш эди. Ҳарбий ислохотлар Миср халқи елкасига оғир юк бўлиб тушди, аммо бунинг натижасида мамлакатнинг яхлитлигини тиклаш ва кўллаб-қувватлаш, кенг кўламли маданий-модернизацион жараёнларига мустаҳкам пойдеворни яратиш учун объектив шароитлар пайдо бўлди.

Миср тарихида ўрганилаётган давр янги ер усти йўллар ва темир йўлларни қуриш, Нил дарёси бўйлаб юрган анъанавий кемаларни замонавий кемаларга алмаштириш, телеграф тармоқларини ўрнатиш, почта хизматини жадаллаштириш орқали намоён бўлган инфратузилманинг динамик ривожланиши хос бўлган давр эди.

Сувайш каналининг барпо этилиши арафасида Яқин Шарқ минтақасида глобал ҳарбий-сиёсий ва савдо-иқтисодий аҳамиятга эга сув йўли орқали Ўрта Ер денгизи ва Қизил денгизни бирлаштиришга интилаётган Европа давлатларининг фаолияти тобора ўсиб борган. Кураш икки лойиҳа ўртасида бўлган: темир йўлини қуришга ҳаракат қилаётган инглиз лойиҳаси ва икки денгиз ўртасида сув йўлини ўтказишни мақсад қилиб қўйган француз лойиҳаси.

Муҳаммад Али Европа тамаддуни ютуқларидан фаол фойдаланиши билан бир қаторда европаликларни мамлакатнинг ички ишларига аралаштирмасликка интилар эди. Кўплаб молиявий ёрдам ҳақидаги таклифлар бўлиши, баъзан Европа давлатларининг каттиқ босим ўтказишига қарамай, у Европа молия муассасалари томонидан тақдим этилган кредитларни рад этган. Европаликларнинг стратегик мақсадларини англаб етган Муҳаммад Али икки денгизни бирлаштириш бўйича лойиҳага эҳтиёткорлик билан қараган. Айнан шу сабабли унинг бошқаруви вақтида бу лойиҳалар амалга ошмай қолган. Бироқ, унинг вафотидан сўнг вазият кескин ўзгариб, XIX асрнинг ўрталарида европаликлар тақдим этган лойиҳаларнинг амалга оширилиши бошланди.

Мисрда Аббос I ҳукмронлиги даврида французларни кўпгина йўналишлар бўйича ортда қолдирган инглиз саноатчиларнинг фаолияти кучайди. Искандария ва Қохирани бирлаштирадиган темир йўлни қуриш ҳуқуқига эга бўлиш уларнинг энг аҳамиятлиси бўлди.

Саид пошо даврида Мисрни модернизация қилиш сиёсати давом эттирилди, аммо Европа давлатлари (айниқса Франция)нинг Миср ички ҳаётига аралашуви кескин кучайди. Фердинанд де Лессепс унинг яқин дўстига айлангани сабабли, Саид пошонинг дунёқараши ҳам ўзгарди. Айнан бу вазият Сувайш канали қурилишининг тақдирини ҳал қилди.

Исмоил пошо ҳукмронлиги даврида иқтисодий қийинчиликлар юзага келди ва Мисрнинг молиявий ожизлиги яққол кўзга ташланди. Миср

ҳукуматига очикдан-очик ўз шартларини амр қилиб ўтказаетган Европа давлатлари бундай вазиятдан дарҳол фойдаланди.

Сувайш канали барпо этилиши арафасидаги Мисрнинг ижтимоий-иқтисодий ривожланишини таҳлил қилиб, қуйидагиларни айтиш мумкин: Муҳаммад Али, Иброҳим пошо ва Аббос пошо I даврида инглизлар ва французларнинг мамлакатга ўтказаетган таъсирини камайтириш имконияти мавжуд эди, бироқ, кейинги ҳукмдорлар – Саидпошо, хадив Исмоил даврида вазият тубдан ўзгарди.

XIX асрнинг иккинчи ярмида Европа давлатларининг Мисрга кириши ички сиёсий (Мисрда ҳукуматнинг алмашиши ва Муҳаммад Алининг вафоти), ташқи сиёсий (Яқин Шарқ ва Шимолий Африкада Европа давлатларининг рақобати кучайиши), иқтисодий (Европа кредитларидан Мисрнинг ортиб бораётган қарамлиги), маданий (европаликларнинг Миср ўтмиши ва унинг замонавий маданиятига бўлган қизиқиши), ментал («қолоқ» халққа нисбатан ўзининг устунлигини намоён қилиш истаги) каби омиллар билан изоҳланади.

Британиялик шарҳловчилар Э. Дайси, С. Белл, Ф. Эжертон, Ж. Мак-Коан³⁶ ларнинг мақола ва китобларида европаликлар Миср ўзининг ўтмишини билмайдиган ва ўзида мавжуд бўлган ресурслардан тўғри фойдалана олмайдиган давлат сифатида талқин этилади. Европаликлар фақат уларгина қолоқ мамлакатни олдинга олиб чиқишлари ва айнан Сувайш каналининг қурилиши ушбу тараққиётнинг локомотиви бўла олишини изчиллик билан таъкидлашган.

Ушбу мураккаб сиёсий-мафкуравий вазиятда Сувайш каналининг қурилиши учун замин яратилди. Унинг барпо этилиши билан боғлиқ масалаларнинг фаоллаштирилиши, авваламбор, ғоялар соҳасида кузатилди. Денгизларни улкан сув артерияси (йўли) орқали бирлаштириш ғоясининг ўзи давр руҳига мос бўлиб, бутун бир қитъа бўйлаб темир йўл қуришдек гап эди ва бу европаликларнинг Мисрга олиб кирган тараққиёт ғояларининг тўғридан-тўғри ифодаси бўлди. Франция ва Буюк Британия сиёсати ва иқтисодиётида аниқ намоён бўлган тараққиёт ғояси мисрликлар ва европалик мустамлакачилар томонидан Сувайш канали қурилиши каби йирик қўшма лойиҳаларни амалга оширишда муҳим омил бўлди.

Француз муҳандиси, дипломат Фердинанд де Лессепс 1854 йилнинг 30 ноябрида Сувайш канали қурилиши учун концессия (шартнома) имзоланишига муваффақ бўлди. 1869 йилда Сувайш канали барпо этилиши бўйича ишлар якунига етказилиб, Ўрта Ер денгизи ва Қизил денгиз бирлаштирилди. Каналнинг умумий узунлиги 164 км. ташкил қилди. Канал бўйлаб юк ташиш эса 1869 йилнинг 17 ноябрида бошланди.

³⁶ Egerton F. Great Britain, Egypt and the Suez Canal. – London, 1883; MacCoan J.C. Egypt under Ismail. – London: Burns & Oates, 1889; Dicey E. England and Egypt. – London: Chapman & Hall, 1881; Bell C. F. M. Khedives and Pashas: Sketches of Contemporary Egyptian Rulers and Statesmen. – London: S. Low, Marston Searle and Rivington, 1884.

Сувайш каналининг қурилиши Ф. де Лессепснинг шахсий ташаббуси қай даражада йирик геосиёсий натижаларга олиб келганининг яққол мисоли бўла олади. Э. Саиднинг фикрига кўра, «Лессепс ва унинг канали Шарқнинг (Orient) олислигига, Ғарбга нисбатан ўзининг азалий яққа туришига чек қўйди»³⁷. Сувайш каналининг барпо этилиши кўриб чиқиладиган даврда Миср ҳаётидаги энг йирик воқеа бўлди. Ўрта Ер денгизини Қизил денгиз билан бирлаштирган ва дунёда ўхшаши бўлмаган ушбу улкан денгиз артерияси мисрликлар ҳаётини тубдан ўзгартириб юборди. Канал қурилиши инсониятнинг табиат устидан ғалабаси сифатида баҳоланар эди, Миср ҳумқдорлари эса Миср заминида фақатгина мисрликлар саъй-ҳаракатлари билан барпо этилган инсониятнинг энг юксак ютуғи сифатида талқин этишга интилишди.

Миср учун Сувайш каналининг фойдаси нуқтаи назаридан, уни ўзига хос бир рамз сифатида талқин қилиш мумкин: бир томондан, бу – Миср жамиятининг меҳнатсеварлиги ва унинг имкониятларини намоён қилувчи тимсол бўлса, бошқа томондан Мисрнинг Европага қарамлиги рамзи бўлиб, давлатнинг мустақил эмаслиги ва мисрликлар орзу қилган йўлдан давлатни ривожлантира олмаслигини кшрсатар эди.

«Сувайш канали ва унинг Мисрдаги молиявий ҳолати ва ижтимоий-иқтисодий ривожланишига таъсири» деб номланган иккинчи боб иккита фаслни ўз ичига олади. Буларда, асосан, Европа давлатлари томонидан Мисрнинг молиявий жиҳатдан тобе бўлиб қолишида Сувайш каналининг роли, унинг шаҳарларга асос солиш салоҳияти, шунингдек, мамлакатнинг ижтимоий-иқтисодий ривожланиши масалалари асослаб берилган.

Сувайш канали лойиҳасини амалга ошириш Мисрнинг молиявий ҳолатига турлича таъсир қилди. Ф. Лессепс раҳбарлигида ташкил қилинган Сувайш канали умумий компанияси (СКУК) тақдим этган катта имтиёзлар натижасида юзага келган оғир оқибатлар Миср иқтисодиётига узоқ вақт салбий таъсир этди. Исмоил пошо ҳукмронлиги даврида Миср ҳукумати ва компания ўртасидаги низони ҳал қилиш учун арбитр родини бажарган Наполеон III нинг қарори туфайли ҳамда бу воқеадан кейин Умумий компания акцияларидаги Миср улушининг сотувга қўйилгани ва жуда ҳам паст нархларда уларнинг Британия томонидан сотиб олингани сабабли бу оқибатлар янада оғирлашди. Молиявий-иқтисодий ва ҳарбий-сиёсий характердаги юқорида ўтилган ва бошқа айрим омилларнинг таъсири натижасида Миср XIX асрнинг иккинчи ярмида чуқур молиявий инқирозга юз тутди. Тез суръатларда чуқурлашиб бораётган молиявий инқироз XIX асрнинг 70-йиллари ўрталарида Мисрни молиявий касодлик (банкротлик)га олиб келди. Бундай вазият, айниқса Тавфиқ пошо ҳукмронлиги даврида Мисрнинг Европа давлатларига бутунлай қарам бўлишига кенг йўл очиб

³⁷ Саид Э.В. Ориентализм: западные концепции Востока. – СПб.: Русский мир, 2006. – С. 100.

берди. Мисрда ўзининг мавқеини мустаҳкамлаш учун Европа давлатлари ўртасида кетаётган шафқатсиз курашда инглизларнинг имконияти кўпроқ эди. Ушбу кураш мантикий якунига етди – Миср инглизлар протекторатига айланди.

Миср ўзининг молиявий, кейинчалик сиёсий мустақиллигини йўқотишида қуйидаги омилларни кўрсатиш мумкин:

араб-мусулмон дунёсининг Европа пул-кредит тизими кўламини тўлиқ тушуниб етмаслиги;

Миср ҳукмдорларининг Усмонийлар бошқарувидан қутулиш истаги;

Миср хадивларининг стратегик хатолари, нафақат инсон, балки хош ашё ресурсларига нотўғри баҳо бериш.

Молиявий мустақилликни йўқотишга олиб келган оқибатлар:

мамлакатдаги ижтимоий-иқтисодий вазиятнинг беқарорлиги;

муҳолифат кайфият (туйғулар)нинг ортиб бориши, миллий озодлик ҳаракатларининг жадал ривожланиши;

Мисрнинг барча соҳаларига европаликларнинг кириб келиши;

Европа давлатлари сиёсати ва иқтисодиётига Мисрнинг бутунлай қарамлиги.

Бироқ, канал қурилишининг салбий молиявий оқибатларига қарамай, мамлакатда шаҳарларни шакллантирувчи (шаҳарсозлик) соҳасида модернизация жараёнлари кучайди. Сувайш канали қурилишининг ижобий натижаси Мисрдаги шаҳарларни шакллантириш, шу билан бирга ижтимоий-иқтисодий жараёнларга туртки бўлди. Каналнинг модернизацион таъсири нафақат канал бўйлаб жойлашган аҳоли пунктларининг жадал ривожланиши, балки Мисрда ҳар қандай замонавий давлатнинг иқтисодий ривожланишидаги асосий омиллардан бири бўлмиш янги турдаги шаҳар агломерацияларини шакллантиришга замин яратди.

Канал қурилиши туфайли пайдо бўлган йирик шаҳарлар кўп йиллар давомида Миср иқтисодиётининг «ўсиш нуқталари» бўлиб қолмоқда. Бундан ташқари, янги сув артерияси турли минтақаларда аҳоли сонининг мувозанатини тиклаб, ишчи кучининг кўпайиб кетишига қисман чек қўйди, мамлакат анъанавий шаҳарларидаги демографик омилнинг салбий таъсирини анча камайтирди. Янги шаҳарларнинг пайдо бўлиши аҳолиси зич жойлашган Мисрда хос бўлган мураккаб демографик вазиятни соғломлаштиришга кўмак берди.

Канал бўйлаб жойлашган кўп асрлик тарихига эга, аммо етарли ресурслар ва ривожланиш учун шарт-шароитлар бўлмаганлиги сабабли қуриб қолган шаҳарлар ва аҳоли пунктларига мазкур лойиҳанинг амалга оширилиши уларнинг қайта тикланиши ва келажакда жадал ривожланиши учун қувват бағишлади. Бундан ташқари, канал бўйлаб пайдо бўлган янги шаҳар ва турар жойлари Миср заминида шаклланган умумий тамаддун (цивилизация) манзараси билан уйғунлашиб кетди. Янги шаҳарлар, айниқса, Порт-Саид, Исмоилия, Порт-Тауикларнинг барпо этилиши, мавжуд бўлган

шаҳарлар аҳолисининг ўсиши ушбу ҳудудлардаги иқтисодий жараёнларни жадаллаштириб юборди. Минглаб одамлар савдо-сотик ва кемачилик билан боғлиқ ишга эга бўлдилар.

Жаҳон иқтисодиётининг ҳозирги босқичида тараққиётнинг энг самарали омилларидан бири бўлмиш эркин иқтисодий ҳудуд (зона) Мисрда Сувайш канали қурилиши орқали яратилди. 1975 йилда Мисрда асос солинган саккизта махсус иқтисодий ҳудудлардан иккитаси Сувайш каналида жойлашган. Бу – Порт-Саид ва Сувайшдаги эркин иқтисодий ҳудудлар.

Тадқиқотнинг «**Сувайш канали ва унинг янги халқаро сиёсий-иқтисодий муносабатлари шакллантиришдаги роли**» деб номланган учинчи боби икки фаслдан иборат. Мазкур бобда Сувайш каналининг Мисрдаги геосиёсий вазият таъсири ҳамда Сувайш канали орқали халқаро юк ташиш динамикасининг Миср ижтимоий-иқтисодий ривожланишига таъсири далиллаб берилган.

Каналнинг қурилиши натижасида Мисрнинг геосиёсий аҳамияти ўзгарганлигини таҳлил қилиш жараёнида, каналнинг Миср учун ҳам, жаҳон мамлакатлари учун ҳам берган асосий иқтисодий ва сиёсий афзалликларини аниқлаб олиш керак.

Асосий афзаллик, шак-шубҳасиз, бу – транспорт йўлларининг қисқариши. Сувайш канали ишга туширилган кундан бошлаб, жаҳон юк ташиш айланмасига юксак даражада таъсир этди. Сувайш канали туфайли Ғарбий Европа ва Ҳиндинстон орасидаги сув бўйлаб йўл деярли 8000 км.га қисқарди. Транспорт йўлининг қисқариши юк ташиш ҳажмини сезиларли даражада ошириш, транспорт харажатларини камайтириш ва кемаларнинг йўлга сарфланадиган вақтини қисқартириш имкониятини берди. Бундай ҳол улкан сув иншоотининг геосиёсий аҳамиятини янада ошириш имкониятини яратди, бу эса, автоматик равишда канал жойлашган мамлакат аҳамиятининг ортишига хизмат қилган.

1869 йилда Сувайш каналининг очилиши тубдан янги геосиёсий вазиятни вужудга келтирди, натижада Қизил денгиз ва Ҳинд океани бўйлаб соҳиллар устидан назорат ўрнатиш учун Европа давлатлари ўртасидаги рақобат кескинлашди. Сувайш канали ишга тушганидан сўнг дунёнинг кема қатновчи энг йирик сув йўлларида бири бўлиб, Миср Европа ва бошқа давлатларнинг алоҳида диққат-эътиборида бўлган марказга айланди.

Сувайш канали жаҳондаги етакчи давлатларнинг сиёсий-иқтисодий куч-қудратини бутун геосиёсий маконда намоён қилиш, шунингдек, уларнинг асосий геостратегик мақсадларни белгилаб берувчи ҳарбий имкониятларни шакллантириш ва сафарбар қилиш учун кучли таъсир ва самарага эга восита сифатида хизмат қилган. Айнан шу нуқтаи назардан, бир аср давомида жаҳоннинг доимий эволюцион ривожланиб келган тартиби доирасида Мисрнинг геостратегик мавқеига баҳо бериш ҳамон долзарб бўлиб қолмоқда. Сувайш канали қурилиши ва ишга туширилиши натижасида жаҳон иқтисодиёти, жумладан, халқаро юк ташиш ва тижорат соҳасидаги улкан

ўзгаришларнинг кўлами, шунингдек, ҳарбий ва сиёсий муносабатлар, турли кучлар векторлари ва ўзаро таъсир қилиш марказларининг трансформацияси бундай баҳо беришнинг аҳамиятини янада кучайтирмоқда.

XX асрнинг бошларида халқаро юк ташиш миқёсида муҳим стратегик сув йўли сифатида Сувайш каналининг роли янада мустаҳкамланди. Мазкур даврда нефтдан олинган суюқ ёқилғига ўтилганлиги сабабли бутун жаҳонда нефть казиб олиш ҳажмининг кўпайиши кузатилади. Ушбу йўналишда Америка Қўшма Штатлари катта муваффақиятга эришди. Д. Ергиннинг айтишича, XX асрда канал Форс кўрфазидан Ғарбий Европа давлатларига етказувчи «янги вазифа – нефть магистрали ролини бажара бошлади»³⁸.

Қизиғи шундаки, 1952 йилдаги империализмга қарши инқилобгача Сувайш каналининг юксак геосиёсий аҳамияти мамлакатнинг миллий манфаатларига мос келадиган янги ташқи сиёсий алоқаларни ўрнатишга тўсқинлик қилган. Ҳатто 1952 йилдаги мамлакат тақдирини ҳал қилувчи инқилобдан кейин ҳам дунёнинг етакчи давлатлари, биринчи навбатда, АҚШ ва собиқ Иттифоқ, сиёсий таъсирни ўтказиш учун турли механизмларидан фойдаланиб, катта аҳамиятга эга сув магистрали устидан назоратни сақлаб қолиш мақсадида мазкур минтақада ўзларининг мавқеларини мустаҳкамлашга кўп маротаба уринишди. Бу борадаги дунё етакчи давлатларнинг ҳаддан зиёд фаоллигининг исботи сифатида Асуан гидроиншоотини қуриш ва уни амалга ошириш лойиҳаси кўрсатиш мумкин.

1956 йилда Сувайш каналининг миллийлаштирилиши унинг ижтимоий-иқтисодий аҳамиятини исботлайди. Миллийлаштирилганидан сўнг Сувайш канали океан бўйлаб сув трассаси сифатидаги асосий вазифани бажариш билан бирга, Миср миллий иқтисодиётининг муҳим таркибий қисмига айланди ва давлат бюджетига молиявий даромадларнинг муҳим манбаи бўлиб хизмат қилди. Бу, ўз навбатида, каналнинг модернизацияси бўйича кенг кўламли ишларни ташкил қилиш ва амалга ошириш, Мисрнинг ижтимоий-иқтисодий ривожланиши соҳасидаги лойиҳаларни татбиқ қилишга асос бўлди. Сувайш канали қурилиши давомида ва ундан фойдаланиш даврида Миср ва унинг халқи катта иқтисодий зарар кўрганлиги, беҳисоб инсонларнинг қурбон бўлганлиги, ташқи кучлар тажовузига олиб келганига қарамай, ҳудудида жойлашган давлатнинг манфаатлари учун хизмат қилиш даври бошланди.

Шундай қилиб, Сувайш канали шарофати билан иқтисодий ва сиёсий ҳаёти Франция ва Буюк Британияга қарам бўлган Миср мустамлака давлатидан ўзининг геосиёсий мавқеига эга давлатга айлангунга қадар узоқ трансформация йўлини босиб ўтди, ўзининг манфаатлари учун ички ва ташқи сиёсатни олиб бориш қудратига эга мустақил давлатга айланди. Сувайш канали қурилиши мамлакат ичидаги ислоҳотларни жадаллаштирди,

³⁸ Ергин Д. Добыча. Всемирная история борьбы за нефть, деньги и власть. – М.: ДеНово, 2001. – С.608.

таълимни ривожлантиришга кўмак берди, натижада бир қатор миллий-озодлик кўзғолонлари орқали давлат мустақил сиёсий кучга айланди.

Сувайш канали, бир томондан, бу – Миср табиий бойликларининг бир қисми, бошқа томондан эса, у – жаҳон аҳамиятидаги инновацион лойиҳа бўлиб, Миср ва жаҳон ҳамжамияти ўртасида тубдан янги муносабатларни ривожлантиришга туртки берган иншоотдир.

Сувайш канали бўйлаб юк ташиш динамикаси жаҳон сиёсати хусусиятлари, жаҳон иқтисодиётининг даврларига тўлиқ мос келади. Ушбу сув артериясининг асосий иқтисодий самарадорлиги кўрсаткичи канал бўйлаб ўтадиган кемаларнинг сони билан белгиланади. XX асрнинг иккинчи ярмидан бошлаб каналнинг чуқурлашиши ва кенгайишидан кейин мазкур кўрсаткичга кемаларнинг тоннажи кўрсаткичи ҳам қўшилди. Умуман олганда, Мисрнинг ижтимоий-иқтисодий вазияти Сувайш канали орқали халқаро юк ташиш ҳажми, унинг иқтисодий самарадорлиги кўрсаткичлари ва кемаларнинг канал бўйлаб ўтишини таъминлайдиган бошқа бир қатор омилларга боғлиқ бўлган. Ўз навбатида, юк ташишларда кўп мамлакатларнинг иштироки жаҳон меҳнат кучлари тақсимланишида нафақат Сувайш каналининг аҳамиятини, балки Мисрнинг дунёда юзага келаётган сиёсий вазиятга боғлиқлигидан далолат беради. Сиёсий вазиятларга боғлиқлик юк ташишнинг ўсиши ёки, аксинча, унинг камайишида сезилади, натижада Миср иқтисодиёти янги иш жойларининг танқислигига учрайди.

Хулосада Сувайш каналининг Миср ижтимоий-иқтисодий ривожланишига ва унинг XIX аср – XX асрнинг биринчи ярмидаги халқаро мавқеининг ўзгаришига таъсири билан боғлиқ бўлган илмий-тарихий материалларни таҳлил қилиш натижалари келтирилган.

ХУЛОСА

Олиб борилган тадқиқот натижасида қуйидаги хулосаларга келинди:

1. XIX аср Миср тарихида қайта тикланиш ва модернизация жараёнларининг жадал ривожланиши билан ажралиб турган бир давр бўлиб, Муҳаммад Алининг фаолияти мисолида шахснинг тарихдаги муҳим ролини яна бир бор тасдиқлади. Муҳаммад Али олиб борган фаолиятнинг асосий натижаси, шубҳасиз, Миср давлатчилигининг қайта тикланиши бўлди. Унинг даврида бошланган ҳарбий-сиёсий, ижтимоий-иқтисодий ва маданий-маънавий ўзгаришлар кенг кўламлиги билан ажралиб турган. Уларнинг ўзига хос хусусиятларидан бири – Миср ҳукмдорлари томонидан европаликларнинг илғор ютуқларини ўзлаштиришга ва уларни араб давлати шароитида мусулмон жамиятининг менталитетига зиён етказмасдан татбиқ қилишга интилиши бўлган.

2. XIX асрда амалга оширилган ҳарбий, маданий ва маънавий соҳаларидаги ўзгаришлар, ўрта ва олий таълимда фундаментал асосларнинг яратилиши, қишлоқ хўжалиги соҳасидаги ўзгаришлар, экспорт, импорт ва

ички инфратузилманинг ривожланиши, Мисрнинг асосий шаҳарлари – Қоҳира ва Искандариянинг шарқона ва мусулмон ташқи кўринишини сақлаган ҳолда қайта қурилиши ва модернизацияси Мисрнинг маданий тараққиётини юзага келтирди. Сувайш канали – Ўрта Ер денгизи ва Қизил денгизни боғлаган улкан сув артериясининг барпо этилиши ўзгаришларни ўз якунига етказди ва бир вақтнинг ўзида Мисрнинг дунё ҳамжамиятида тутган ўрни ва ролида фундаментал ўзгаришларга олиб келди.

3. Муҳаммад Али томонидан амалга оширилган мамлакатнинг модернизацияси Миср ва Европа ўртасида муштарак тилни топиш имкониятини яратди. Мутлақ ҳукмдорнинг ўзи барча қарорларни қабул қиладиган Мисрга хос бўлган бошқарув шакли, канал қурилиши жараёнида учраган барча тўсиқларнинг энг қисқа муддатларда бартараф этилишига олиб келди. Дарҳақиқат, ҳар қандай кенг кўламли инфратузилмавий лойиҳани амалга ошириш ноёб ҳисобланиб, геосиёсий, иқтисодий ва маданий омилларнинг муайян бир жамланмаси мавжудлигида рўёбга чиқиши мумкин. Сувайш канали Мисрнинг геостратегик жойлашуви, шунингдек, давлатдаги модернизация жараёнларининг уйғунлиги, тараққиётнинг европача ғоялари ва анъанавий шарқона давлатчилик туфайли барпо этилди.

4. Сувайш канали қурилишининг лойиҳасини амалга ошириш Мисрдаги узоқ муддатли салбий молиявий-иқтисодий оқибатларга олиб келди. Канал барпо этилиши жараёнида молиявий оқимларни самарасиз бошқариш, иқтисодий нуқтаи назаридан мамлакат учун фойда келтирмайдиган хорижий кредитларни жалб қилиш Мисрнинг молиявий инқирозга учрашига сабаб бўлди, бу эса ижтимоий-иқтисодий вазиятнинг янада оғирлашишига олиб келди ва мамлакатдаги мустамлакачиликка қарши курашни юзага келтирди.

5. Геосиёсатнинг муҳим механизмига айланган Сувайш канали Мисрнинг жаҳон сиёсатидаги ўрнини тубдан ўзгартириб юборди. Европанинг етакчи давлатлари уни мустамлака бошқаруви ва Яқин Шарқ давлатларининг ресурсларидан фойдаланиши мураккаб тизимидаги муҳим бўғин сифатида тан олишди. Дунё давлатлари каналдан Мисрнинг манфаатларига зид келадиган имтиёзли фойдаланиш муддатларини имкон қадар узайтиришга интилишган. 1952 йилдаги империализмга қарши инқилобгача Сувайш каналининг юксак даражадаги геосиёсий аҳамияти Миср томонидан ташқи сиёсий алоқаларни ўрнатишга ва мустақил ташқи сиёсатни олиб боришга жиддий тўсиқ бўлган.

6. Сувайш каналининг шаҳаларни шакллантирувчи салоҳияти Мисрдаги ижтимоий-иқтисодий ривожланишнинг узоқ муддатли омилларидан бири бўлди. Каналнинг барпо этилишидан кейин давлат ривожланиши тарихи кўрсатишича, шаҳарларни шакллантирувчи омил каналнинг жойлашуви ҳудудлари билан чекланмади: у деярли барча мамлакатни камраб олиб, Мисрнинг турли минтақаларида рўй бераётган ижтимоий-иқтисодий жараёнларнинг амалга оширилишига ижобий таъсир қилди.

7. Сувайш канали жаҳонда юк ташишнинг бош трассаларидан бирига

айланиб, халқаро савдонинг ривожланишида муҳим вазифани бажарди. Бироқ, деярли бир ярим аср давомида канал келтирган улкан молиявий дивидендлар жаҳон давлатлари, чет эллик хусусий ва юридик шахсларга оқиб борар эди. Шу билан бирга, Сувайш канали Мисрдаги иқтисодий инфратузилмасининг бир қисми бўлиб, давлат миқёсидаги муҳим ижтимоий-иқтисодий вазифани бажарган.

8. Замонавий иқтисодиётнинг ривожланиш йўналишлари Сувайш канали муҳим қисмини ташкил қилувчи ягона иқтисодий маконни яратишга олиб келди. Иқтисодий манфаатлар сиёсий манфаатлардан устун келиб, имкон қадар иқтисодий фойдани қўлга кирита оладиган давлат манфаатлари биринчи ўринга чиқди, транспорт-коммуникация тармоғи эса, янги глобал иқтисодий маконнинг энг муҳим таркибий қисмларидан бирига айланди.

Тадқиқот натижалари назарий ва амалий аҳамиятга эга қуйидаги таклиф ва тавсияларни ишлаб чиқиш имконини берди:

1. Катта миқёсдаги инфратузилмавий лойиҳаларнинг амалга оширилиши нафақат географияни, балки минтақанинг иқтисодиётини ҳам ўзгартириши салмоқли сармояларсиз, кичик давлатлар кесимида эса – хорижий сармояларсиз амалга оширилиши мушкул. Шунинг учун, сармоячилар томонидан минтақанинг иқтисодий ривожланишига аралашishi мумкин бўлган шарт-шароитлар давлат миқёсида синчковлик билан ва ҳар томонлама баҳоланиб, муҳокама қилиниши керак. Алоҳида бир компания ёки корпорация (Сувайш канали умумий компанияси каби) мазкур миқёсдаги қарорларни яқка тартибда қабул қила олмайди. Кичик давлатлар учун инфратузилмавий лойиҳа доим давлат дастурининг қисми бўлиши керак. Давлат томонидан тўлиқ назоратнинг ва тузилмавий қарорларнинг йўқлиги нафақат иқтисодий инқирозга, балки мустақилликни йўқотишга ҳам олиб келиши мумкин.

2. Мураккаб муҳандислик технологиялари билан боғлиқ ҳар қандай лойиҳа муқаррар равишда ишларни малакали кадрлар билан таъминлаш муаммосини юзага келтиради. Сувайш каналини куриш жараёнида европаликлар малакали ишчиларнинг етишмаслиги муаммосига дуч келишди, чунки курилишда асосан мажбуран юборилган ишчи (деҳқон)лар ишлаган. Бу масалани ҳал қилиш учун европаликлар Миср ҳукумати билан биргаликда янги ўқув муассасаларни ташкил қилишга мажбур бўлган. Вақт ўтиши билан кадр танқислиги бартараф этилди, Миср эса бутун араб-мусулмон минтақаси учун кадрларни етиштириб берувчи манбага айланди. Демак, катта инсон ресурлари жалб этувчи ҳар қандай инфратузилмавий лойиҳа муайян босқичда чет эллик мутахассисларни иш жараёнида малака кўникмаларини қўлга киритган маҳаллий кадрлар билан алмаштирилишини тақозо этади. Шу нуқтаи назаридан, йирик инфратузилмавий лойиҳалар минтақанинг деярли барча ҳудудларига дивидендлар келтириб, маҳаллий аҳолининг умумий малака-технологик даражасини кўтариш учун зарур шарт-шароитлар яратади.

3. Йирик инфратузилмавий лойихаларнинг таъсири амалга оширилаётган биргина минтақа ҳудудлари билан чегараланмай, балки аксарият ҳолларда дунёнинг геосиёсий ва иқтисодий вазиятига таъсир қилиши мумкин. Шунинг учун ҳар қандай кенг кўламли транспорт тармоғи ёки энергетика тизимининг қурилиши улардан кейинчалик фойдаланиш билан боғлиқ бўлган хавф-хатарни, шунингдек, кутилаётган фойдани ҳар томонлама баҳолаш даркор. Ушбу маънода Марказий Осиё минтақасида амалга оширилиши кўзда тутилаётган ҳар қандай кенг миқёсли лойиҳада юзага келиши мумкин бўлган ижтимоий-иқтисодий ва ҳарбий-сиёсий оқибатларни объектив ўрганиш ва уларга холис баҳо бериш талаб этилади.

**SCIENTIFIC COUNCIL AWARDING SCIENTIFIC DEGREES
DSc. 27.06.2017.Tar.44.01 AT THE INSTITUTE OF ORIENTAL
STUDIES OF THE ACADEMY OF SCIENCES OF
THE REPUBLIC OF UZBEKISTAN**

**INSTITUTE OF ORIENTAL STUDIES NAMED AFTER
ABU RAYKHAN BERUNI
M. AUEZOV SOUTH KAZAKHSTAN STATE UNIVERSITY**

TUREKULOVA ZHULDYZ ELTAEVNA

**SUEZ CANAL AND ITS IMPACT ON SOCIAL - ECONOMIC
DEVELOPMENT AND THE INTERNATIONAL SITUATION OF EGYPT
(XIX - THE MIDDLE OF THE XX CENTURY)**

07.00.03 – World history

**DISSERTATION ABSTRACT FOR THE DOCTOR OF PHILOSOPHY DEGREE (PhD)
OF HISTORICAL SCIENCES**

Tashkent – 2018

The theme of the doctoral thesis is registered by Supreme Attestation Commission under the Cabinet of Ministers of the Republic of Uzbekistan in number № B2017.2.PhD/Tar107.

The doctoral thesis carried out at the Institute of Oriental Studies named after Abu Raykhan Beruni of the Academy of Sciences of the Republic of Uzbekistan.

The abstract of the dissertation in three languages (Uzbek, Russian, English (rezume)) is placed on the web page www.beruni.uz of the Scientific Council and information-educational portal «ZiyoNet» www.ziynet.uz.

Scientific supervisor: **Bakhodirov Roik Madjidovich**
doctor of Philosophy, Professor

Official opponents: **Farmonov Raxmon**
doctor of historical sciences

Azimov Komil Sarvarovich
kandidat of historical sciences

Leading organization: **The National University of Uzbekistan**

Defense of dissertation will take place on «____» _____ 2018 at _____ at the meeting of the Scientific Council awarding Scientific degrees DSc 27.06.2017.Tar.44.01 at the Abu Raihan Beruni Institute of Oriental Studies, (address: 1000170, Tashkent city, Mirzo Ulugbek street, 79. Phone number: (99871) 262-54-61; Fax: (99871) 262-52-77; e-mail: beruni@academy.uz)

Doctoral dissertation could be reviewed in the Information Resource Centre of the Abu Raihan Beruni Institute of Oriental Studies. (Registration number ____). Address: 100170, Tashkent city, Mirzo Ulugbek street, 79. Phone number: (99871) 262-54-61.

Abstract of dissertation sent out on «____» _____ 2018.
(Protocol at the register № ____ of «____» _____ 2018).

B.A. Abdukhalimov
Chairman of the Scientific Council awarding Scientific degrees, Doctor of History, Professor

O.A. Koriev
Scientific Secretary of the Scientific Council awarding Scientific degrees, Candidate of History

E.Z. Nuriddinov
Chairman of the Scientific Seminar at the Scientific Council awarding Scientific degrees, Doctor of History, Professor

INTRODUCTION (dissertation abstract of Doctor of Philosophy (PhD))

The aim of the research work is to substantiate the influence of the Suez Canal on the social-economic development of Egypt, as well as on the change its place in the system of international relations.

The object of the research work – social-economic, political and modernization reforms in Egypt in the XIX - the middle of the XX century.

Scientific novelty of the research work is as follows:

the reforms implemented before the construction of the Suez Canal in the vital spheres of the development of Egypt in the XIX century have been evaluated;

the decisive influence of propaganda in the European media about the construction of the Suez Canal, which has taken shape as a political-ideological trend has been proved;

the problems of the development of the major cities of Egypt (Port Said, Ismailia, Port Fuad, El Kantara, Suez, Port Taufik), which resulted in the construction of the Suez Canal have been revealed;

the importance of the Suez Canal as a substantial geopolitical factor favoring a qualitatively new level of Egypt's role in world politics has been substantiated;

the positive influence of the Suez Canal, as a trade, economic, modernization, and urban potential, on the socio-economic development of Egypt has been proved.

Implementation of the research results. The implementation of scientific results and practical suggestions for substantiating the influence of the Suez Canal on the development of Egypt and its role in the system of international relations was as follows:

the results of the research are included in the author's manual «Egypt in Modern Times» (Recommended for publication by the Republican Educational and Methodological Council of the Ministry of Education and Science of the Republic of Kazakhstan No. 1 dated February 5, 2016);

the revealed features of socio-economic and cultural processes of Egypt in the XIX - the middle of the XX century are reflected in the reports of the grant FA-A3-G047 – «The relationship of Central Asia with the countries of the foreign East (the history of socio-economic and cultural processes in the second half of the XIX - first half of the XX century.)». (2009 - 2011). (Act of the Academy of Sciences of the Republic of Uzbekistan No. 3 / 1255-2540 dated November 29, 2017). The research work will serve further development of relations between the states of Central Asia and Egypt;

conclusions and recommendations on the development of transport communications in Central Asia were used in the innovative project I1-FA-O-64952 «The Sultanate of Oman: history, culture, economy, foreign policy» (2015) of the Institute of Oriental Studies of the Academy of Sciences of the Republic of Uzbekistan, for the effective implementation of economic and integration potential of transport corridor Uzbekistan - Turkmenistan - Iran - Qatar - Oman (Act of the Academy of Sciences of the Republic of Uzbekistan No. 3 / 1255-2540 dated November 29, 2017);

the results of the research were reflected in the preparation of a scientific and analytical report on the state budget theme B-II-08-13 «Political modernization as a condition for the stable development of the Republic of Kazakhstan» (Reference dated November 16, 2016). Objective evaluation and practical conclusions allow to comprehensively analyzing the features of the project for the construction of the shipping channel «Eurasia» connecting the Caspian and Azov Seas.

The outline of the thesis. The thesis consists of an introduction, three chapters, which include six paragraphs, a conclusion, a list of references and sources, and also applications. 171 sources were used in the work. The main text of the thesis is set out on 150 pages.

The first chapter - «**Preconditions and main stages of the construction of the Suez Canal**» - consisting of two paragraphs, represents the analysis of the socio-economic situation of Egypt on the eve of the construction of the Suez Canal, and the revealing of basic preconditions and stages of its construction and events that affected the country's political and socio-economic life in this period.

The second chapter - «**The Suez Canal and its impact on the financial situation and socio-economic development of Egypt**» - consists of two paragraphs. They mainly represent the substantiation of the role of the Suez Canal in the financial enslavement of Egypt by European powers, its city-forming potential, and also the discussion of the issues of the country's socio-economic development.

The third chapter - «**The Suez Canal and its role in the formation of new international political-economic relations**» - consists of two paragraphs. They represent the argumentation of the influence of the Suez Canal on the changing geopolitical situation of Egypt, as well as the impact of the dynamics of international transportation through the Suez Canal on the socio-economic development of Egypt.

ЭЪЛОН ҚИЛИНГАН ИШЛАР РЎЙХАТИ
СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ
LIST OF PUBLISHED WORKS

I бўлим (I часть, I part)

1. Турекулова Ж.Е. Градообразующий потенциал Суэцкого канала (середина XIX – первая половина XX века) // Востоковедение. – Ташкент, 2013. – № 1-2.– С. 68-74. (07.00.00 №10).

2. Турекулова Ж.Е. XIX асрда Мисрда таълим ва илм-фаннинг ривожланиши // Шарқшунослик. – Тошкент, 2013. – № 2. – Б. 171-178. (07.00.00 №10).

3. Турекулова Ж.Е. Судан при Мухаммаде Али и его преемниках // Sharqshunoslik. – Ташкент, 2014. – № 17. – С. 147-156.

4. Турекулова Ж.Е. Из истории модернизации системы образования Египта // Sharq mash'ali. – Тошкент, 2016. – № 1 (51). – Б. 86-90. (07.00.00 № 9).

5. Турекулова Ж.Е. Идея прогресса в колониальном обществе и строительства Суэцкого канала // Вестник НУУз. – Ташкент, 2017. – № 1 (1). – С. 70-74. (07.00.00 №22).

6. Турекулова Ж.Е. Роль Мухаммада Али в становлении Египетской государственности // O'zbekiston tarixi. – Тошкент, 2017. – № 1. – С. 79-87. (07.00.00 №6).

7. Turekulova Zh. Cultural and civilizational processes in Egypt in the XIX century//European Scientific Journal. Vol. 2. – Португалия, 2014. – P. 516-520 // <http://eujournal.org/index.php/esj/article/view/4180>. (Global Impact Factor 0,654 №5; Index Copernicus, Impact Factor 8,25 №12).

8. Турекулова Ж.Е. Суэцкий канал и экономическое развитие Египта в XIX веке // Актуальные проблемы экономики. – Украина, Киев, 2012. – №11(137). – С. 477-483. (Web of Science № 1; Scopus, Impact Factor 0,135 №3).

9. Турекулова Ж.Е. История строительства Суэцкого канала// Материалы международной научно-практической конференции «Әуезов оқулары – 9, «Жаңа онжылдықтағы ғылым, білім және мәдениеттің инновациялық даму жолдары» М. Әуезов атындағы ОҚМУ, Шымкент, 2010. – 4-том. – С. 111-114.

10. Турекулова Ж.Е. Исмаил-паша и строительство Суэцкого канала // Ёш шарқшуносларнинг академик Убайдулла Каримов номидаги илмий-амалий конференция тезислари. – Тошкент: ИВ, 2012. – Б. 85-88.

11. Турекулова Ж.Е. Предпосылки и строительство Суэцкого канала // Ўзбекистоннинг Хорижий Шарқ мамлакатлари билан ўзаро муносабатлари: Республика илмий-амалий конференция материаллари. – Тошкент: ИВ, 2012. – Б. 39-43.

12. Turekulova Zh. City – Forming Potential of the Suez Canal (The Middle of the XIX – The First Half of the XX Centuries) // International conference on education and social sciences.–Turkey, Istanbul, 2014. – P. 1824-1829.

13. Турекулова Ж.Е. Антиколониальная борьба в Египте во второй половине XIX века // Ўзбекистон ва Шарқ мамлакатларининг ҳамкорлиги: тарих ва ҳозирги замон: Республика илмий конференцияси тезислари. – Тошкент: ИВ, 2014. – Б. 83-86.

14. Turekulova Zh. Cultural and civilizational processes in Egypt in the XIX century// Annual International interdisciplinary conference. – Azores (Portugal), 2014. – P. 505-508.

II бўлим (II часть, II part)

15. Турекулова Ж.Е. Суэцкий канал и развитие Египта (XIX –середина XX века). –Алматы: Нур – Пресс, 2013. – 160 с.

16. Турекулова Ж.Е. Особенности развития военно-политической ситуации в Северной Африке и на Ближнем Востоке в XIX – начале XX века // Вестник Челябинского государственного университета. – Россия, Челябинск, 2012.– №34 (288). – С. 134-138.

17. Турекулова Ж.Е. Проблема Суэцкого канала во внутренней и внешней политике Египта // Социально-гуманитарный вестник Юга России. – Россия, Краснодар, 2012. – №4. – 17-24.

18. Турекулова Ж.Е. Проблемы общественно-политического и культурного развития Египта в период правления Исмаила-паши // Издәниҭ – Поиҭск. – Алматы, 2012.– № 4 (2). – С. 75-81.

19. Турекулова Ж.Е. Колониальная политика европейских держав в Египте в XIX веке и установление двойственного контроля над Египтом// Научный мир Казахстана. – Шымкент, 2012.– № 6 (46). – С. 104-108.

20. Турекулова Ж.Е. Основные этапы строительства Суэцкого канала // Вестник Евразийского национального университета. – Астана, 2013.– № 2.– С. 77-84.

21. Турекулова Ж.Е. Военные реформы как важный компонент цивилизационных преобразований в Египте в XIX веке //Известия РГПУ им. А.И. Герцена. – Россия, Санкт-Петербург, 2013. – № 160. – С. 50-58.

22. Турекулова Ж.Е. Влияние динамики международных перевозок через Суэцкий канал на социально-экономическое развитие Египта // Вестник Карагандинского государственного университета. – Караганда, 2014. – № 1 (73). – С. 37-45.

23. Савичева Е.М., Турекулова Ж.Е. Роль Суэцкого канала в контексте обеспечения региональной безопасности на Ближнем Востоке // Вестник Российского университета Дружбы народов. Серия: Международные отношения. – М., 2014. – № 2. – С. 75-84.

Авторефератнинг ўзбек, рус ва инглиз тилидаги нусхалари ЎзР ФА
Шарқшунослик институтининг «Мерос» журнали тахририятида тахрирдан
ўтказилди (8.01. 2018 йил).

Босишга рухсат этилди: _____ 2018 йил
Бичими 60x44 ¹/₁₆, «Times New Roman»
гарнитурда рақамли босма усулида босилди.
Шартли босма табағи 3,1. Адади: 100. Буюртма: № _____.

Ўзбекистон Республикаси ИИВ Академияси,
100197, Тошкент, Интизор кўчаси, 68.

«АКАДЕМИЯ НОШИРЛИК МАРКАЗИ»
Давлат унитар корхонасида чоп этилди.