

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

УРГАНЧ ДАВЛАТ УНИВЕРСИТЕТИ

АНЁЗОВ РУСЛАН БОТИРОВИЧ

МАРКАЗИЙ ОСИЁНИНГ КАРВОН ЙЎЛЛАРИ
ИНФРАТУЗИЛМАЛАРИ ВА ХИЗМАТ КЎРСАТИШ СОҲАЛАРИ
(XIV-XIX АСРЛАР ХОРАЗМ ВОҲАСИ МИСОЛИДА)

07.00.01 – Ўзбекистон тарихи

Тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD) диссертацияси
АВТОРЕФЕРАТИ

НУКУС - 2021

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

Анёзов Руслан Ботирович

Марказий Осиёнинг қарвон йўллари инфратузилмалари ва хизмат кўрсатиш соҳалари (XIV-XIX асрлар Хоразм воҳаси мисолида).....5-27

Анёзов Руслан Ботирович

Инфраструктура қараваннинг йўллари ва сфераи обхуживания Центральнуй Азий (напримере Хорезмского оазиса в XIV-XIX веках).....28-50

Anyozov Ruslan Botirovich

The infrastructure and fields of service in Central Asian caravan roads. (on the example of Khorezm oasis in XIV-XIX centuries).....51-52

Эълон қилинган ишлар рўйхати

Список опубликованных работ

List of published works.....53-54

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

УРГАНЧ ДАВЛАТ УНИВЕРСИТЕТИ

АНЁЗОВ РУСЛАН БОТИРОВИЧ

МАРКАЗИЙ ОСИЁНИНГ КАРВОН ЙЎЛЛАРИ
ИНФРАТУЗИЛМАЛАРИ ВА ХИЗМАТ КЎРСАТИШ СОҲАЛАРИ
(XIV-XIX АСРЛАР ХОРАЗМ ВОҲАСИ МИСОЛИДА)

07.00.01 – Ўзбекистон тарихи

Тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD) диссертацияси
АВТОРЕФЕРАТИ

НУКУС - 2021

Фалсафа доктори (PhD) диссертацияси мавзуси Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамаси ҳузуридаги Олий аттестация комиссиясида B2017.3PhD/Tar175 рақами билан рўйхатга олинган.

Диссертация Урганч Давлат университетида бажарилган.

Диссертация автореферати уч тилда (ўзбек, рус, инглиз (резюме)) Илмий кенгаш веб-саҳифасида (www.karsu.uz) ҳамда “Ziyonet” (www.ziyohet.uz) ахборот-таълим порталида жойлаштирилган.

Илмий раҳбар:

Мавланов Уктам Махмасабирович
тарих фанлари доктори, профессор

Расмий оппонентлар:

Қабулов Эшболта Атамуратович
тарих фанлари доктори

Сулайманов Саламат Арепбаевич
тарих фанлари номзоди, доцент

Етакчи ташкилот:

Қарши давлат университети

Диссертация ҳимояси Қорақалпоқ давлат университети ҳузуридаги илмий даражалар берувчи PhD.03/30.12.2019.Tar.20.05 рақамли илмий кенгашининг 2022 йил «14» Январ кuni соат 10⁰⁰ даги мажлисида бўлиб ўтади. (Манзил: 230112, Нукус шаҳри, академик Ч.Абдиров кўчаси №1. Тел.: (99861)223-60-78; e-mail: karsu_info@edu.uz).

Диссертация билан Қорақалпоқ давлат университетининг Ахборот-ресурс марказида танишиш мумкин (61 рақам билан рўйхатга олинган). (Манзил: 230112, Нукус шаҳри, академик Ч. Абдиров кўчаси, 1-уй).

Диссертация автореферати 2021 йил «30» XII кuni тарқатилди.
(2022 йил «30» XII даги 12 рақамли реестр баённомаси билан).



Р.Б. Баллиева
Илмий даражалар берувчи илмий кенгаш раиси, тарих фанлари доктори, профессор

Ҳ.М. Отегенов
Илмий даражалар берувчи илмий кенгаш котиби, PhD

Б.А. Кошанов
Илмий даражалар берувчи Илмий кенгаш қошидаги илмий семинар раиси, тарих фанлари доктори, профессор

КИРИШ (фалсафа доктори (PhD) диссертацияси аннотацияси)

Диссертация мавзусининг долзарблиги ва зарурияти. Сайёрамизда минтақалар ва мамлакатларнинг интеграциялашувида ўзаро алоқалар муҳим аҳамият касб этади. Бугунги кунда жаҳоннинг етакчи илмий марказларида турли минтақаларнинг ички ва ташқи иқтисодий-маданий алоқалари, карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизими ва у билан боғлиқ инфратузилмаларнинг ривожланиш тарихига жиддий эътибор берилмоқда. Хусусан, Буюк ипак йўлининг чоррахасида жойлашган Марказий Осиё цивилизациясининг шаклланиши ва ривожланишида иқтисодий-маданий алоқаларнинг тутган аҳамиятини ўрганиш халқаро аҳамиятга эга тадқиқотлар сирасига киради.

Минтақанинг турли тарихий-маданий ўлкалари, хусусан Хоразм воҳасининг Буюк йўлини шимолий тармоғи орқали олиб борилган халқаро иқтисодий маданий алоқаларда, ижтимоий-сиёсий мулоқот жараёнларида тутган стратегик ўрнини ўрганиш улкан Евроосиё минтақаси тарихида долзарб илмий муаммолардан биридир.

Ўзбекистонда ватан тарихини жаҳон цивилизациясининг муҳим таркибий қисми сифатида ўрганиш долзарб вазифа сифатида кун тартибига кўйилмоқда¹. Бу вазифани тўлақонли амалга оширишда мамлакатимизнинг ҳар бир вилояти, қадимий шаҳарлари тарихини ўрганиш талаб этилади. Шу жиҳатдан олганда, Марказий Осиёдаги ўзига хос юксак цивилизация марказларидан бири бўлган Хоразм воҳасининг XIV-XIX асрлар давридаги ички ва ташқи алоқаларига хизмат қилган карвон йўллари инфратузилмаларини, карвон йўлларда хизмат кўрсатиш тизими фаолиятини йўлга қўйилиши ва бошқарилишини, ички ва ташқи алоқалар динамикасини ўрганиш, воҳа тарихининг ўзига хос жиҳатларини аниқлаштириш замонавий тарихшуносликнинг долзарб масалаларидан биридир. Бу Ўзбекистонда ички ва ташқи туризмни ривожлантиришга катта эътибор қаратилаётган, хизмат кўрсатиш тизими янги асосларда барпо этилаётган бугунги давр учун долзарб илмий ва амалий аҳамиятга эга.

Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2017 йил 7 февралдаги «Ўзбекистон Республикасини янада ривожлантириш бўйича ҳаракатлар стратегияси тўғрисида»ги ПФ-4947-сонли², 2019 йил 28 январдаги «Инвестиция ва ташқи савдо соҳасида бошқарув тизимини такомиллаштириш чора-тадбирлари тўғрисида»ги ПФ-5643-сонли³ фармонлари, Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2017 йил 8 августдаги “Худудларнинг жадал ижтимоий-иқтисодий ривожланишини таъминлашга доир устувор чора-тадбирлар тўғрисида”ги ПҚ-3182-сонли

¹ Ўзбекистон Республикаси Президентининг Олий Мажлисга Мурожаатномаси // “Халқ сўзи”, 2018 йил 29 декабрь.

² Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2017 йил 7 февралдаги ПФ-4947-сон «Ўзбекистон Республикасини янада ривожлантириш бўйича ҳаракатлар стратегияси тўғрисида»ги Фармони // Ўзбекистон Республикаси қонун ҳужжатлари тўплами, 2017 й., 6-сон, 70-модда.

³ Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2019 йил 28 январдаги ПФ-5643-сон «Инвестиция ва ташқи савдо соҳасида бошқарув тизимини такомиллаштириш чора-тадбирлари тўғрисида»ги Фармони // “Халқ сўзи” газетаси, 2017 йил 23 май.

Қарори⁴, Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг 2018 йил 20 октябрдаги “2030 йилгача бўлган даврда барқарор ривожланиш соҳасидаги миллий мақсад ва вазифаларни амалга ошириш чора-тадбирлари тўғрисида” 841-сонли Қарори⁵, шунингдек, соҳага оид бошқа меъёрий ҳужжатларда белгиланган вазифаларни амалга оширишда мазкур диссертация муайян даражада хизмат қилади.

Тадқиқотнинг республика фан ва технологиялари ривожланишининг устувор йўналишларига мослиги. Ушбу тадқиқот республика фан ва технологиялари тараққиётининг I. “Ахборотлашган жамият ва демократик давлатни ижтимоий, ҳуқуқий, иқтисодий инновацион ғоялар тизимини шакллантириш ва уларни амалга ошириш йўллари” номли устувор йўналиши доирасида бажарилган.

Муаммонинг ўрганилганлик даражаси. Марказий Осиёнинг XIV-XIX асрлар карвон йўллари инфратузилмалари ва унда хизмат кўрсатиш тизими фаолияти тарихи тарихшунослиги масаласи диссертациянинг биринчи бобида махсус кўриб ўтилган. Шу боис, бу муаммога тўхталиб ўтирмасдан қисқача шуни қайд қилиб ўтиш мумкинки, танланган мавзуга тегишли айрим масалаларини ўрганиш XIX асрда бошланди ва ҳозиргача давом этмоқда. Шунга қарамасдан, XIV-XIX асрларда Марказий Осиёда, хусусан, Хоразм воҳасининг карвон йўллари инфратузилмалари ва хизмат кўрсатиш тизими тарихини ўрганиш бўйича амалга оширилган ишлар талаб даражасида эмас, қадимги давр ва ўрта асрларда карвон йўлларида элчилик миссияси аъзоларига, савдо карвонларига, йўловчиларга турли хизматлар кўрсатиш тарихи билан боғлиқ муаммолар етарлича ўрганилмади.

Тадқиқотнинг мақсади: XIV-XIX асрларда Марказий Осиёда карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизими тарихини Хоразм воҳаси мисолида яхлит илмий тадқиқот мавзуси доирасида комплекс ўрганишдан иборат.

Тадқиқотнинг вазифалари:

Танланган даврда (XIV-XIX асрлар) Марказий Осиёнинг карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизими билан боғлиқ маълумотлар берувчи тарихий-илмий манбалар ва адабиётларни умумлаштириш ҳамда тарихшунослик ва манбашунослик нуктаи назаридан қиёсий таҳлил қилиш;

Марказий Осиёнинг турли тарихий ўлкалари, хусусан, Хоразм воҳасининг карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизимининг ривожланган ва сўнгги ўрта асрлардаги муҳим босқичларини қиёсий таҳлиллар асосида аниқлаштириш, минтақадаги ижтимоий-иқтисодий ва этномаданий алоқаларда тутган ўрнини тадқиқ этиш;

XIV-XIX асрларда Марказий Осиё минтақасининг карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизимини ташкил этиш, бошқариш ва назорат қилиш билан боғлиқ ижтимоий-иқтисодий ва ҳуқуқий асосларни таҳлил қилиш, бу

⁴ Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2017 йил 8 августдаги ПҚ-3182-сон “Худудларнинг жадал ижтимоий-иқтисодий ривожланишини таъминлашга доир устувор чора-тадбирлар тўғрисида”ги Қарори // Ўзбекистон Республикаси қонун ҳужжатлари тўплами, 2017 й., 32-сон, 802-модда.

⁵ Қонун ҳужжатлари маълумотлари миллий базаси, 23.10.2018 й., 09/18/841/2081-сон

масалалар Хоразм воҳасидаги ҳолати бўйича маълумотларни тизимлаштириш;

Марказий Осиё минтақасида ва унинг таркибий қисми бўлган Хоразм воҳаси карвон йўлларида хизмат кўрсатиш турлари, бу тизим фаолиятида йўлбўйи иншоотлари, улов-транспорт воситаларининг тутган ўрнини қиёсий-тарихий таҳлил асосида кўрсатиб бериш;

Карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизими билан боғлиқ тарихий жараёнларни археологик ва ёзма манбалар маълумотлари, янги тўпланган маълумотлар асосида қиёсий таҳлил қилиш ва натижаларни умумлаштирилган диссертациявий тадқиқот сифатида фанга жорий этишдан иборат.

Тадқиқотнинг объекти этиб Марказий Осиёнинг XIV-XIX асрлар даври карвон йўллари инфратузилмалари ва хизмат кўрсатиш соҳалари тарихини Хоразм воҳаси мисолида ёритиш белгиланган.

Тадқиқотнинг предмети сифатида Марказий Осиё, хусусан, Хоразм воҳасининг XIV-XIX асрларда фойдаланилган карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизими билан боғлиқ инфратузилмалар фаолиятини ташкил этиш, бошқариш ва назорат қилиш тарихи танланган.

Тадқиқотнинг илмий янгилиги қуйидагилардан иборат:

Марказий Осиёда ва унинг ички ва ташқи алоқаларида муҳим ўрин тутган Хоразм воҳасида XIV-XIX асрлар карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизими фаолиятининг тарихий-географик шароитлари ва ижтимоий-иқтисодий омиллари аниқланган;

минтақада ўрта асрларда иқтисодий ва маданий алоқаларга хизмат қилган карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизимининг ўзига хос хусусиятлари, улов ва ғилдиракли транспорт воситаларидан фойдаланиш тарихи қиёсий-тарихий жиҳатдан даврий изчилликда очиб берилган;

Хоразм воҳасининг карвон йўлларида жойлашган йўлбўйи иншоотлари: работлар (асосан карвон йўлларида хизмат кўрсатиш мақсадида барпо этилган иншоотлар), карвонсаройлар (карвонлар тўхтаб, тунаб ўтадиган жой, сарой), сардобалар (сув танқис ҳудудларда уни тўплаш ва сақлаш учун махсус қурилган гумбазли ҳовуз), қудуқлар ва уларнинг бугунги ҳолати, йўлбўйи иншоотларининг хизмат кўрсатиш тизимида тутган ўрни далилланиб, уларнинг ижтимоий-иқтисодий ва маданий функциялари аниқланган;

воҳада давлат ҳокимияти томонидан карвон йўлларида хизмат кўрсатиш соҳаларини йўлга қўйиш, бошқариш ва назорат қилишдаги ўрни, бу тизим фаолиятида нуфузли амалдорлар, йирик савдогарларнинг иштироки масаласи очиб берилиб, карвон йўлларида қуриш ва таъмирлаш, хавфсизликни таъминлаш, карвонларни озиқ-овқат ва емиш билан таъминлаш, карвон йўлларида маиший хизматлар кўрсатиш масалалари далилланган.

Тадқиқотнинг амалий натижалари қуйидагилардан иборат:

Марказий Осиёда XIV-XIX асрлар карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизими билан боғлиқ маълумотлар тўпланди, тизимли таҳлил қилиб чиқилди ва Хоразм воҳасининг бу тизим фаолиятида тутган ўрнига баҳо берилган;

Хоразм воҳасининг XIV-XIX асрлар карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизимининг минтақавий иқтисодий-маданий алоқаларда тутган ўрни аниқлаштирилган, тегишли илмий хулосалар ишлаб чиқилган.

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

Тадқиқот натижаларининг илмий ва амалий аҳамияти. Тадқиқот натижаларининг илмий аҳамияти Хоразм воҳаси мисолида ўрганилган Марказий Осиёда XIV-XIX асрлар карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизимига хос муаммолари ҳақида илмий-назарий билимларни янада чуқурлаштириш, ушбу масалага доир илмий хулосаларни амалиётга жорий этишга асосланади.

Диссертация натижаларининг амалий аҳамияти шундаки, диссертация натижаларидан, умумлаштирилган хулосаларидан олий ўқув юртлари талабаларига маърузалар ўқиш жараёнида, халқаро алоқалар тарихи бўйича махсус курслар ташкил қилишда, Буюк ипак йўли ва Марказий Осиё тарихининг тегишли бўлимлари, дарсликлар ва ўқув қўлланмалари ёзишда, шунингдек, Ўзбекистонда янги туристик йўналишлар ташкил этиш ва ички ва ташқи туризмни ривожлантиришда сервис хизматини маҳаллий анъаналар билан бойитишга хизмат қилади.

Тадқиқот натижаларининг жорий этилиши. XIV-XIX асрларда Марказий Осиё карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизими тарихини тадқиқ этиш бўйича қўлга киритилган натижалар, илмий хулоса ва таклифлар асосида:

Ўзбекистон Республикаси Фанлар академиясининг минтақавий бўлими – Хоразм Маъмун академиясида 2010-2016 йилларда бажарилган “Хоразм тарихи (I жилд. энг қадимги даврдан V асргача. II жилд. V-XIV асргача)” мавзусидаги фундаментал лойиҳада карвон йўллари инфратузилмалари, йўлбўйи иншоотлари ва уларнинг ижтимоий-иқтисодий ва маданий функцияси, карвон йўлларини қуриш ва таъмирлаш, карвон йўлларида хавфсизликни таъминлаш ва бошқа маданий-маиший хизматлар кўрсатиш ҳақидаги маълумотларни илмий жиҳатдан таҳлил қилишда, карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизимининг минтақадаги этно-интеграцион жараёнларда тутган аҳамиятини ёритишда фойдаланилган (Ўзбекистон Республикаси Фанлар академиясининг 2020 2 сентябрдаги 3/1255-1791-сон маълумотномаси). Олинган натижалар Марказий Осиёнинг турли ҳудудлари ва давлатлари ўртасидаги ижтимоий-сиёсий ва иқтисодий алоқаларни амалга

оширишда карвон йўлларининг тутган ўрнини кўрсатувчи ёрдамчи маълумот сифатида фойдаланишга имкон берган;

Ўзбекистон миллий телерадиокомпанияси “O‘zbekiston tarixi” телеканалда диссертация илмий натижаларидан айрим кўрсатувлар сценарийлари тайёрланган. Хусусан, 2020 йил 26 июнда эфирга узатилган “Тақдимот” кўрсатувида диссертант иштирок этиб, илмий тадқиқот иши бўйича қўлга киритилган илмий-назарий хулосаларни баён этган (“O‘zbekiston” телерадиоканалининг 2020 йил 26 июндаги 02-40-692-сон маълумотномаси). Бу телекўрсатувлар учун тайёрланган материалларнинг мазмунини мукамал ва илмий далиллар билан бойитиш, шунингдек, кўрсатувлар илмий-оммабоплигини таъминлашга ҳамда мазмун-моҳиятини атрофлича очиб беришга, тарихий-меросни сақлаш ва тарғиб қилишни кенг тарғиб этишга хизмат қилган;

Ўзбекистон Республикаси маънавият ва маърифат маркази Хоразм вилояти бўлими фаолиятида ўтказилган бир қатор тадбирларда, жумладан, “Хива хонлиги ташқи алоқалари” бўйича ўтказилган тадбирларда Хива хонлигининг қўшни мамлакатлар билан олиб борган савдо алоқалари, ушбу алоқаларни олиб боришда фойдаланилган карвон йўллари, карвон йўлларидаги улов-транспорт воситалари, уларнинг турлари ва улардан фойдаланиш, карвон йўлларида хавфсизликни таъминлаш ва бошқа маданий-маиший хизматлар кўрсатиш каби масалаларни таҳлил қилишда, карвон йўллари инфратузилмалари, йўлбўйи иншоотлари ва уларнинг ижтимоий-иқтисодий ва маданий функцияси ҳақидаги маълумотлардан фойдаланиб келинмоқда (Ўзбекистон Республикаси маънавият ва маърифат маркази Хоразм вилояти бўлими 2020 йил 17 декабрдаги 01/02-101-сон маълумотномаси). Тадқиқот натижаларидан Хоразм воҳасининг қадимий маданияти, жумладан савдо-сотиғини маҳаллий аҳоли, шунингдек, хорижлик сайёҳлар ўртасида кенг ташвиқот ва тарғибот қилишда фойдаланилмоқда.

Тадқиқот натижаларининг апробацияси. Тадқиқот натижалари 5 та халқаро ва 4 та республика илмий-амалий конференцияларида апробациядан ўтган.

Тадқиқот натижаларининг эълон қилинганлиги. Тадқиқот мавзуси бўйича 14 та илмий иш, жумладан, Ўзбекистон Республикаси Олий аттестация комиссиясининг докторлик диссертациялари асосий илмий натижаларини чоп этишга тавсия этилган илмий нашрларда 5 та мақола (4 та республика 1 та хорижий журналларда) эълон қилинган.

Диссертациянинг тузилиши ва ҳажми. Диссертация кириш, учта боб, хулоса, фойдаланилган манбалар ва адабиётлар рўйхатидан иборат. Ишга ўрганилган мавзуга бағишланган хариталар, жадваллар, фотосуратлар илова қилинган. Диссертациянинг тадқиқот қисми 116 бетни ташкил этади.

ДИССЕРТАЦИЯНИНГ АСОСИЙ МАЗМУНИ

Кириш қисмида диссертация мавзусининг долзарблиги ва зарурати асосланган, тадқиқотнинг мақсад ва вазифалари, объекти ва предмети

белгиланган. Ишнинг фан ва технологиялар тараққиётининг устувор йўналишларига мослиги, илмий янгилиги, амалий натижалари кўрсатиб берилган. Тадқиқот натижаларининг ишончлилиги, аҳамияти ва амалиётга жорий этилиши, апробацияси бўйича маълумотлар келтирилган.

Диссертациянинг биринчи боби “XIV-XIX асрлар карвон йўллари таҳлили” масалаларини ёритишга бағишланган. Бобнинг биринчи бўлимида ривожланган ва сўнгги ўрта асрларда араб, форс, туркий тилларда ҳамда хорижий тилларда яратилган мавзуга тегишли ёзма манбалар таҳлил этилиб, улардаги минтақанинг карвон йўллари йўналишлари, шаҳарлар ва йирик савдо марказлари, бекатлар ва йўлбўйи иншоотлари, кечув ва довонлар, улов-транспорт воситалари ҳақидаги муҳим маълумотлар тизимли таҳлил қилиниб, натижалари мавзунини ёритишга йўналтирилган.

Мавзу манбашунослигининг иккинчи гуруҳини Амир Темур ва темурийлар даври ҳамда сўнгги ўрта асрларда яратилган маҳаллий манбалар ташкил этган⁶. Мавзу бўйича бир қанча қимматли маълумотларни XVI асрда Мовароуннаҳр ва Хуросонда яратилган асарлар ичида “Бобурнома”⁷, “Та’рихи Рашидий”⁸, “Абдуллонома”⁹, шунингдек XVII асрга мансуб “Баҳр ал асрор фи манокиб ал ахйар”¹⁰, “Шажара-и турк”¹¹ ва бошқа асарлардан олишимиз мумкин.

Учинчи гуруҳ манбаларини ривожланган ўрта асрлар даврида Европа тилларида ёзилган асарлар ташкил этади. Бу манбалар олдинги давр манбаларга қараганда маълумотларнинг кўплиги, аниқлиги билан ажралиб туради. Бу даврга мансуб муҳим манбалар сифатида XIII-XV аср бошларида Марказий Осиёда бўлиб, минтақанинг карвон йўллари ва хизмат кўрсатиш тизими ҳолати билан бевосита танишган Плато Карпини¹², Вильгельм

⁶ Темур тузуклари / Форсчадан А. Соғуний ва Ҳ. Кароматов таржимаси. – Тошкент: Адабиёт ва санъат, 1996. – 343 б.; Низомиддин Шомий. Зафарнома / Форс тилидан ўгирувчи Ю. Ҳакимжонов. Ҳофиз Абрунинг “Зафарнома”га ёзган илова (Зайл)сини ва изоҳларни форс тилидан О. Бўриев таржима қилган. – Тошкент: Ўзбекистон, 1996. – 528 б.; Шарафуддин Али Йаздий. Зафарнома / Муҳаммад Али ибн Дарвиш Али ал-Бухорий таржимаси. Сўз боши, табдил, изоҳлар ва кўрсаткичлар муаллифлари А. Аҳмад ва Ҳ. Бобобеков. – Тошкент: Шарқ, 1997. – 384 б.; Абдураззоқ Самарқандий. Матлаи саъдайн ва мажмаи баҳрайн. II жилд. Биринчи қисм. 1405-1429 йиллар воқеалари / Форс тилидан таржима, сўзбоши ва изоҳлар муаллифи А. Ўринбоев. – Тошкент: O'zbekistan, 2008. – 632 б.; Ўша муаллиф. Матлаи саъдайн ва мажмаи баҳрайн. II жилд. Иккинчи ва учинчи қисм. 1429-1470 йиллар воқеалари / Форс тилидан таржима ва изоҳлар муаллифи А. Ўринбоев. Географик номлар изоҳли кўрсаткичи О. Бўриев – Тошкент: O'zbekistan, 2008. – 832 б. Хафиз-и Аbru. География (Извлечения) / Перевод с персидского А. Буриева // Материалы по истории Средней и Центральной Азии. X–XIX вв. – Ташкент: Фан, 1988. – С. 142-148.

⁷ Захириддин Муҳаммад Бобур. Бобурнома / Нашрга тайёрловчи П. Шамсиев. – Тошкент: Юлдузча, 1989. – 368 б.

⁸ Мирза Муҳаммад Хайдар. Та’рих-и Рашиди / Введение, перевод с персидского А. Урунбаева, Р.П. Джалиловой, Л.М. Епифановой. Примечание и указатели Р.П. Джалиловой и Л.М. Епифановой. – Ташкент: Фан, 1996. – 728 с.

⁹ Ҳофиз Таниш ал-Бухорий. Абдуллонома. «Шарафномаи шохӣ» / Форс тилидан С. Мирзаев таржимаси. – Тошкент: Шарқ, 1999. 1-китоб. – 416 б.

¹⁰ Махмуд Ибн Вали. Баҳр ал-асрор фи манокиб ал ахйар. Море тайн относительно доблестей благородных (география) / Введение, перевод, примеч. и указатели Б. Ахмедова. – Ташкент: Фан, 1977. – 167 с.

¹¹ Абулғозий. Шажарайи турк. – Тошкент: Чўлпон, 1992. – 192 б.

¹² Джованни дель Плато Карпини. История монголов, которых мы называем татарами / Пер. со старофранцузского А.И.Малеина // Путешествия Плато Карпини и Вильгельма Рубрика. – М.: Географиздат, 1957. – С. 23-85.

Рубрук¹³, Марко Поло (XIII аср)¹⁴, Иоганн Шельтбергер (XIV аср)¹⁵, Руи Гонсалес де Клавихо (XV аср)¹⁶ ва бошқаларнинг асарларини келтиришимиз мумкин.

Биринчи бобнинг иккинчи бўлимида мавзунинг тарихий тараққиёт босқичлари масалалари ёритиб ўтилган. Марказий Осиёда XIV-XIX асрларда карвон йўллари инфратузилмалари ва хизмат кўрсатиш тизими фаолиятини тарихий жиҳатдан тадқиқ қилишга бағишланган тадқиқотлар XIX асрнинг охири - XX аср бошларида рус ва хориж элчилик миссиялари аъзолари, ҳарбийлар, савдогар ва сайёҳлар томонидан бошланди. Марказий Осиё минтақасининг карвон йўллари инфратузилмалари, йўлбўйи иншоотлари, улов-транспорт ва карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизими фаолияти билан боғлиқ дастлабки илмий маълумотлар рус мустамлакачилиги даврида, яъни XIX аср охири – XX аср бошларида пайдо бўлди. Россия ҳарбий-сиёсий доираларининг махсус топшириғи билан минтақанинг ҳарбий-стратегик аҳамиятга эга бўлган алоқа йўллари тизимини, хусусан йўлларнинг асосий йўналишлари, географияси ва топографияси, тегишли инфратузилмалар ва хизмат кўрсатиш тизими фаолиятига хос белги ва хусусиятлар ҳақида маълумотлар тўплаш бошланди. Бу ишлар нафақат Россияга тўлиқ бўйсундирилган Туркистон ўлкасида, шу билан бирга вассал вақомига эга бўлган Бухоро амирлиги ва Хива хонлиги ҳудудида ҳам олиб борилди. Бу масалани ҳарбийларга хос синчковлик билан батафсил ўрганиб чиқан рус зобитлари асарларида туркистон ўлкасида ўрта асрлар даврида шаклланган ва XIX аср охири – XX аср бошларида ҳам фойдаланиб келинган алоқа йўллари, анъанавий улов-транспорт воситалари, йўлбўйи иншоотлари ва хизмат кўрсатиш тизими фаолиятига тегишли муҳим маълумотлар мавжуд. Бу асарлар қимматли фактик маълумотларга бойлиги билан ажралиб туради ва ҳозиргача ўз илмий аҳамиятини йўқотмаган.

Совет даври тарихшунослиги. Ўрта Осиёда Совет ҳокимияти ўрнатилгандан кейин рўй берган ижтимоий-сиёсий жараёнлар, иқтисодий маданий ҳаётдаги ўзгаришлар минтақанинг карвон йўллари ва хизмат кўрсатиш тизими фаолиятини тубдан ўзгартириб юборди. Бу соҳада ўрта асрларга хос бўлган анъаналарни энди фақатгина ёзма манбалар маълумотларида, археологик ёки меъморий ёдгорликка айланган йўлбўйи иншоотларида ҳамда замонавий транспорт воситалари, темир йўллар ва автомобиль йўллари пайдо бўлиб, кенг тармоқ отиб борсада ўз аҳамиятини бир қадар сақлаб қолган анъанавий улов воситалари орқали ўрганиш мумкин эди.

¹³ Вильгельм Рубрук. Путешествие в восточные страны Вильгельма Рубрук в лето благодсти 1253 / Введение, перевод и примечание А.И.Малиена // Путешествия Плано Карпини и Вильгельма Рубрика. – М.: Географиздат, 1957. – С. 88-195.

¹⁴ Марко Поло. Книга о разнообразии мира / Перевод И. Минаева. – М.: ЭКСМО, 2005. – 480 с.

¹⁵ {Шильтбергер И}. Путешествия Иоганна Шильтбергера по Европе, Азии и Африке (с 1394 по 1427 г.) / Перевел с немецкого и снабдил примечаниями Ф. Брун. – Ташкент: Шарк, 1997. – 240 с.

¹⁶ Руи Гонсалес де Клавихо. Самарқандга – Амир Темур саройига саёҳат кундалиги (1403-1406 йиллар). Рус тилидан (1881 йилда рус тилига қилинган таржимадан) О.Тоғаев таржимаси. – Тошкент: «O'zbekiston» NMU, 2010; Клавихо Г. История Великого Тамерлана // Тамерлан. Эпоха. Личность. Деяния. – М.: Гураш, 1992. – С. 299-344.

XX асрнинг 30 йилларидан бошлаб Марказий Осиёнинг карвон йўллари ва иқтисодий, маданий алоқалари тарихини ўрганишга бағишланган тадқиқотлар олиб борила бошланди. Бу тадқиқотларда, қисман бўлса-да, савдо йўллари инфратузилмалари, карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизими тарихига тегишли масалалари ҳам ёритила бошланди. Хусусан, XX асрнинг 30-80 йилларида минтақанинг ўрта асрлардаги карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизимининг муҳим бўғинини ташкил этган йўлбўйи иншоотлари – карвонсаройлар ва работлар, сардобалар, кўприклар ва бошқа гидротехник иншоотлар ҳамда улов-транспорт воситалари ҳақидаги маълумотлар илмий талқин этилган бир қатор тадқиқотлар пайдо бўлди¹⁷. Бу даврда ўрта асрларда карвон йўллари йўналишлари ва унинг фаолиятига тегишли кўплаб қимматли маълумотлар илмий таҳлил этилган тадқиқотлар ҳам яратилди. Уларга С.Б. Лунина¹⁸, Р.Г. Мукминова¹⁹, М.И. Итина²⁰ каби олимларнинг монографик ишлари ва мақолаларини, Г.А. Агзамова ва бошқаларнинг диссертацияларини кўрсатиш мумкин²¹. Уларда ўрта асрларда карвон савдосининг ташкил этилиши, карвонлар таркиби, савдо алоқаларида муҳим ўрин тутган маҳсулотлар турлари ва бошқа тегишли масалалар акс этган маълумотлар ҳам мавжуд.

XX асрнинг 80-90-йиллари бошларидан бошлаб, Буюк ипак йўли тарихини ўрганиш бўйича муҳим ишлар амалга оширилди. Ўрта асрларда карвон йўллари ва хизмат кўрсатиш тизими фаолиятига тегишли маълумотлар бу даврда бўлиб ўтган халқаро илмий анжуманларда, илмий тўпламларда ва илмий журналлардаги кўплаб мақолаларда ўз аксини топган. Улар минтақадаги ўрта асрларда карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизими эволюцияси масалалари ёритилгани билан катта илмий аҳамият касб этади.

Мустақиллик даврида мавзунинг ўрганилиши. XX асрнинг 80-йиллари охири – 90-йилларидан бошлаб, Ўрта Осиё ва Евросиё минтақасида рўй берган ижтимоий-сиёсий ўзгаришлар натижасида минтақа тарихшунослигида янги давр бошланди. Диссертацияда Марказий Осиё

¹⁷ Массон М.Е. Проблема изучения цистерн-сардоба. – Ташкент, 1935; Он же. Среднеазиатские мосты прошлого и проблемы их изучения. – Ташкент, 1978; Маньковская Л.Ю. Типологические основы зодчества Средней Азии (IX- нач. XX вв.). –Ташкент, Фан, 1980; Маньлов Ю.П. Археологические исследования караван-сараяв Центрального Устюрта // Археология Приаралья. – Ташкент, 1982. – Вып.1; Маньлов Ю.П., Юсупов Н. Караван-сарай Центрального Устюрта XIV в. // СА. – М., 1982. – № 2; Рахманов У.В., Пидаяев Ш.Р. Раскопки караван-сарая в рабаде средневекового Термеза // ИМКУ. –Ташкент, 1990. – Вып. 23. – С. 60-69.

¹⁸ Лунина С.Б. Города Южного Согда в VIII-XII вв. – Ташкент: Фан, 1984; Ўша муаллиф. Культурные и торговые связи средневековых городов и поселений долины Кашкадарьи с сопредельными территориями // Культурные связи народов Средней Азии и Кавказа. Древность и средневековье. – М.:Наука, 1990. – С. 101-107;

¹⁹ Мукминова Р.Г. Очерки по истории ремесла в Самарканде и Бухаре в XVI в. – Ташкент: Фан, 1976. Ўша муаллиф. Скупщики товаров и поставщики сырья в Средней Азии в XVI в. // Ближний и Средней Восток. Товарно-денежные отношения при феодализме. –М.: Наука, 1980. – С. 154-161.

²⁰ Итина М.И. Археологические памятники на древних торговых путях вдоль берегов Амударьи // Древности Южного Хорезма. Материалы Хорезмской экспедиции. ТХАЭ. – М.,1991. – Т. XVI. – С. 7-32

²¹ Байпаков К.М. Средневековые города и поселения Семиречья (VII-XII вв.): Автореф. дис... канд. истор. наук. – Алма-Ата, 1966. – 20 с.; Агзамова Г.А. Среднеазиатские центры торговли и пути, связывавших их с Россией (вторая половина XVI- первая половина XIX вв.): Автореферат дисс. ... канд. ист. наук. – Ташкент, 1990.

минтақасининг XIX-XIX асрлардаги савдо йўллари ва иқтисодий-маданий алоқалари йўналишлари, карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизими фаолиятига тегишли маълумотлар акс этган илмий тадқиқотлар ичида Ю.Ф. Буряков²², А. Хўжаев²³, Г.А. Агзамова²⁴, Ў.М. Мавлонов²⁵ ва бошқаларнинг ишлари аҳамиятлидир.

Бу даврда ёзилган бир қатор диссертацияларда ҳам карвон йўллари ва хизмат кўрсатиш тизимининг айрим масалалари акс этган. Улар ичида Ш.С. Камалиддинов, А. Уралов, Г.А. Агзамова ва Ў.М. Мавлоновнинг докторлик ишларини²⁶ ва бир қатор номзодлик ишларини қайд қилиш мумкин²⁷.

Бевосита биз ўрганаётган масала, яъни Хоразм воҳаси карвон йўллари инфратузилмалари ва хизмат кўрсатиш тизимига тегишли тадқиқотлар олиб борилмаган бўлсада, таниқли тарихчи олимларнинг тадқиқотларида Хоразм воҳасининг ташқи алоқалари тарихига бағишланган ишларда биз ўрганаётган масаланинг айрим жиҳатларин ёритишга хизмат қилувчи маълумотлар келтириб ўтилган. Улар ичида таниқли тарихчи олим Х.Ғ. Гуломовнинг рус тилида ёзилган монографиясида келтирилган маълумотларнинг аҳамияти алоҳида айтиб ўтиш мумкин²⁸.

Хоразм воҳасининг ўрта асрларда ташқи алоқалари тарихи бўйича махсус тадқиқотлар олиб борган тарихчи олимларнинг илмий ишлари ҳам мавзу тарихшунослигини бойитишга хизмат қилди. Улар ичида УрДУ тадқиқотчиси К.Ю. Машариповнинг Хоразм воҳасининг Ўрта Шарқ ва Европа давлатлари билан алоқалари тарихига бағишланган номзодлик диссертацияси²⁹ ҳам биз ўрганаётган илмий муамога тегишли бир қатор муҳим маълумотларга бойлиги билан ажралиб турди.

²² Буряков Ю.Ф. Бухара на караванных путях Хорасана и Мавераннахра // ОНУ. – Ташкент, 1997. – № 9-11. – С. 45-52; Ўша муаллиф. Экономические и культурные связи Чача и Ферганы // Буюк Ипак йўли ва Фарғона водийси: Республика илмий-амалий анжумани материаллари. – Ташкент, 2004. – С. 22-23;

²³ Ходжаев А. Фарғона водийсининг Хитой билан савдо алоқалари // Мозийдан садо. – Тошкент, 2005. – № 1 (25). – Б. 46-47.

²⁴ Агзамова Г.А. Сўнгги ўрта асрларда Ўрта Осиё шаҳарлари – хунармандчилик ва савдо марказлари. – Тошкент: Ўзбекистон, 2000; Ўша муаллиф. Ўрта Осиё хонликларидаги савдо ва унга хос анъаналар // Буюк ипак йўли ва Фарғона водийси: Республика илмий-амалий анжумани материаллари. – Тошкент, 2004. – Б. 81-87; Ўша муаллиф. Ўзбекистон шаҳарлари интеграцион жараёнлар ва бағрикенглик кўрсаткичи // Ўзбекистоннинг ислом цивилизацияси ривожига қўшган ҳиссаси: Таълим, фан ва маданият бўйича ислом ташкилоти – ЮНЕСКО томонидан Тошкент шаҳрининг 2007 йилдаги ислом маданияти пойтахти деб эълон қилинишига бағишланган халқаро конференцияга йўлланган маърузалар ва табриklar тезислари тўплами. – Тошкент–Самарқанд: Имом Бухорий Республика илмий-маърифий маркази нашриёти, 2007. – Б. 65-67.

²⁵ Мавлонов У. Марказий Осиёнинг қадимги йўллари. – Тошкент: Академия, 2008.

²⁶ Камалиддинов Ш.С. Историческая география Тохаристана и Южного Согда по арабоязычным источникам IX – нач. XIII вв.: Автореф. дис... докт. истор. наук. – Ташкент: Институт востоковедения АН РУз, 1993. – 51 с.; Уралов А. Гражданское зодчество средневековой Центральной Азии.: Автореферат дис... докт. истор. наук. – Ташкент, 1998. – 53 с.; Агзамова Г.А. Города и городская жизнь в Узбекистане в XVI – первой половине XIX веков.: Автореф. дис. ... докт. истор. наук. – Ташкент: Институт истории АН РУз, 2000. – 66 с.; Мавлонов У.М. Коммуникации и торговые пути в средней Азии: формирование и этапы развития: Автореф. дис... докт. истор. наук. – Ташкент: ИИ АН РУз, 2001. – 46 с.

²⁷ Машарипов К.Ю. Исторические связи Хорезма с торговыми центрами государств Среднего Востока и Европы (X-XV вв.): Автореф. дис. ... канд. ист. наук. – Нукус, 2004. – 25 с.

²⁸ Гуламов Х.Ғ.

²⁹ Машарипов К.Ю. Исторические связи Хорезма с торговыми центрами государств Среднего Востока и Европы (X-XV вв.): Автореф. дис. ... канд. ист. наук. – Нукус, 2004. – 25 с.

Хоразм воҳасининг сўнгги ўрта асрлар давридаги ташқи алоқалари тарихи бўйича самарали иш олиб борган Н.А Аллаеванинг тадқиқотлари ҳам биз ўрганаётган илмий муаммони ёритишга хизмат қилувчи маълумотларга эга эканлиги билан ажралиб туради. Бу олиманинг номзодлик диссертацияси³⁰ ва DSc диссертациясида³¹ ҳамда йирик монографиясида тадқиқотимиз учун керакли маълумотлар келтириб ўтилган.

Бундан ташқари Хоразм воҳаси ва Қорақалпоғистон ҳудудидан ўтган карвон йўлларидаги йўлбўйи иншоотлари бўйича илмий тадқиқот ишларини олиб борган Қорақалпоқ олимларининг ҳам бир қатор ишларини санаб ўтиш мумкин. Жумладан, Мамбетуллаев М.³², Кдырниязов М.Ш.³³, Хожаниязов Ғ.³⁴, Есбергенов Х.³⁵ каби олимларни қайд қилиш мумкин.

Мустақиллик йилларида ўтказилган бир қатор Республика ва хорижий миқёсдаги кўплаб илмий анжуманларда, илмий тўпламларда биз кўриб чиқаётган масалаларнинг айрим жиҳатлари акс этган мақолалар мавжуд.

Шунга қарамасдан, карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизимининг ўзига хос хусусиятларини, қонуниятларини, иқтисодий ва сиёсий-ҳуқуқий асосларини очиқ берувчи яхлит илмий тадқиқотлар замонавий ўзбек тарихшунослигида ҳозиргача мавжуд эмас.

4. Хорижий тадқиқотлар. Сўнгги 20 йил ичида МДХ давлатларида ҳам Марказий Осиёнинг карвон йўллари тарихи билан боғлиқ қатор илмий асарлар чоп этилди. Уларда биз тадқиқ этаётган масала, яъни XIV-XIX асрларда карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизими фаолиятига тегишли масалалар ҳам қисман акс этган. Улар ичида йирик монографик асарлар³⁶, илмий тўпламлар ва конференция материаллари³⁷ ҳамда кўплаб мақолаларни таъкидлаб ўтиш мумкин.

Маълумки, хориж тарихшунослигида Марказий Осиёнинг савдо йўллари ёритишда етакчи ўринни европалик олимлар эгаллайди. XIX асрнинг охири – XX асрнинг бошларида Марказий Осиёнинг савдо йўллари тарихига бағишланган бир қатор тадқиқотлар босилиб чиқди. Лекин уларда биз кўриб ўтаётган масалага тегишли маълумотлар учрамайди.

XX асрнинг иккинчи ярми – XXI аср бошларида Марказий Осиёнинг ўрта асрлардаги савдо йўллари ва маданий алоқаларига тегишли муҳим

³⁰ Аллаева Н.А. Хива хонлиги ва Эрон ўртасидаги ўзаро алоқалар: Тарих фан. Номз. Илм. дараж. дисс. – Тошкент, ЎзФА тарих институти, 2007. – 171 б.

³¹ Аллаева Н.А. XVI – XIX асрнинг 70-йилларида Хива хонлиги ташқи алоқалари тарихи: Тарих фан. доктори (dsc) дисс. автореферати. – Тошкент: ЎзФА тарих институти, 2019. – 82 б.

³² Мамбетуллаев М. Хорезм и Великий шелковый путь // Великий шелковый путь. Культура и традиции. Прошлое и настоящее: Материалы международной научно-теоритический конференции – Ташкент, 19-20-октября 2006 г. – С. 23.

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

³⁴ Караванные пути северной периферии Хорезма. Новые исследования Илимий мақала Вестник КГУ и Бердаха. № 1. Нукус 2008. – С. 32

³⁵ Есбергенов Х. Некоторые данные к истории Миздахкан и Хожели, В сб. «Ходжейли- древнейший город Республики Каракалпакстан». Ходжейли. 1994.

³⁶ Байпаков К.М. Средневековые города Казахстана на Великом шелковом пути. – Алматы: Ғылым, 1998. – 216 с.; Мартиросян А. На Великом шелковом пути. – Ереван, 1998. – 119 с.

³⁷ Изучение культурных взаимодействий и новые археологические открытия: Материалы пленума ИИМК 11-14 апреля 1995 г. – СПб., 1995; Азия – диалог цивилизаций / Под ред. Б.А Литвинского.– СПб., 1996; Ош и Фергана в исторической перспективе: Материалы международного симпозиума. – Бишкек, 2000. Вып. 3.

маълумотларни ўз ичига олган ишлар чоп этилди. Улар ичида Э. Шефер³⁸, Э'дала Веспере³⁹ ҳамда Су Бихай⁴⁰ каби олимларнинг монографиялари алоҳида аҳамиятга эга.

Умуман олганда, Марказий Осиёнинг карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизими масаласига бағишланган тадқиқотларни таҳлил қилиш шуни кўрсатдики, уларда анъанавий улов-транспорт воситаларидан фойдаланиш, йўллар ва йўлбўйи иншоотларини қуриш ва таъмирлаш масалалари, карвон йўлларида хавфсизликни таъминлаш, савдогарлар ва йўловчиларга турли хизматлар кўрсатиш муаммолари яхлит илмий масала сифатида етарлича ўрганилмади. Бу ҳам бизнинг тадқиқотимизнинг аҳамиятини ва заруриятини оширади.

Биринчи бобнинг учинчи бўлимида Хоразм воҳаси карвон йўлларининг асосий йўналишлари ҳақида маълумотлар берилди.

Хоразм воҳасининг XIV-XIX асрлардаги ички ва ташқи алоқаларида муҳим ўрин тутган карвон йўллари асосан – Хоразм Зарафшон воҳаси ва Уструшана ҳудуди орқали Шош воҳасига, Фарғона водийсига ва Ёттисувгача бўлган ва Хоразмдан Марв, Эрон, Яқин Шарқ мамлакатларигача ҳамда Қорақалпоғистон Устюрт платоси орқали Волгабўйи ва рус ерларигача бўлган ҳудудлардан ўтган эди.

Бу йўналишларнинг биринчи қисмини Марв – Хоразм – Бухоро йўли ташкил этган. Амударёдаги Амул кечуви орқали ўтган бу йўналиш Халифалик пайтахти Боғдодни ҳамда Эрон шаҳарларини Хоразм ва Мовароуннаҳрнинг савдо марказлари билан боғлашда муҳим ўрин тутган. Мовароуннаҳр ва Хоразмнинг марказий шаҳарларини Амул кечуви орқали Марв билан боғлаган бу савдо йўли Буюк Ипак йўлининг минтақамиз орқали ўтган асосий йўналишларидан бири ҳисобланарди. Марвдан бу карвон йўли Сарахс орқали Ҳиротга ҳамда Эроннинг Машҳад, Нишопур ва бошқа шаҳарлари орқали халифалик пойтахти Боғдодга олиб чиқарди. Боғдоддан Эрон шаҳарлари, Марв орқали Хоразм ва Бухорога келган бу йўналиш Ибн Фадлан асарида кенг таъриф берилган⁴¹. Айрим манбаларда Марвдан Сарахсгача 30 фарсанг⁴², бу ердан Нишопургача 40 фарсанг масофа эканлиги қайд этилади⁴³.

Марказий Осиёнинг икки муҳим иқтисодий-маданий марказлари бўлган Бухоро ва Хоразм воҳаларини Амударё қирғоқлари бўйлаб ўтувчи йўл орқали боғлаган йўналишда бир қанча муҳим кечувлар фаолият кўрсатган⁴⁴.

³⁸Шефер Э.Х. Золотые персики Самарканда. Книга о чужеземных диковинах в империи Тан / Пер. Е.В. Зеймаля и Е.И. Лубо-Лесниченко. – М.: Наука, 1981. – 608 с.

³⁹De La Vaissiere Etinne. Histoire des Marchands Sogdiens. – Paris: Institut des Hautes Etudes Chinoises, 2004. – 379 p.

⁴⁰ Су Бихай. Қазақ мәдениетінің тарихы / Қытай тілінен аударған Тұрсынхан Зәкенұлы. – Алматы: Атажурт, 2001. – Б. 90-98.

⁴¹ Батафсил қаранг: [Ибн Фадлан]. Путешествие Ибн Фадлана на Волгу / Пер. и комментарий под ред. акад. И.Ю. Крачковского. – М.-Л.: Изд-во АН СССР, 1939. – С. 55-56.

⁴² Фарсанг – форс мамлакатларида ишлатиладиган ўлчов бирлиги, ўртача 6-7 км.га тенг.

⁴³ Носир Хисров. Сафарнома / Форсийдан Ғулом Карим таржимаси. – Тошкент: Шарқ, 2003. – Б. 16.

⁴⁴ Олдинги бобларимизда Амударёдаги айрим кечувлар ҳақида тўхталиб, уларнинг кўпчилиги қадимги даврлардан бошлаб фаолият кўрсатиб келганлигини кўриб ўтган эдик. Шу ўринда араб географлари

Хусусан, дарёнинг ўнг қирғоғидаги Кукертли карвонсаройидан дарёнинг чап қирғоғидаги Дарғон отага, Сартарош работидан эса Жигарбандга ўтиш мумкин бўлган⁴⁵.

Ривожланган ўрта асрларда Хуросоннинг йирик иқтисодий-маданий маркази бўлган Марв шаҳрини Хоразм шаҳарлари билан боғловчи карвон йўллари ҳам минтақамизнинг алоқа-коммуникация тизимида катта ўрин тутган. Манбалардаги маълумотларни таҳлил қилиб, бу даврда Марв – Урганч йўли асосан икки қисмдан ташкил топганлигини кўриш мумкин. Унинг биринчи қисмини Марвдан Амударёнинг ўрта оқимига олиб чиқувчи йўналиш ташкил этиб, қуйидаги манзиллар ва кудук (чоҳ)лар: Шаввал, Пашан, Хурмузфарра, Абданганж, Работи Сероб, Работи Суран, Чоҳи Хак, Чоҳи Сохиби, Чоҳи Харун, Работи Нушагард, Сангработ (Тошработ) орқали ўтган. Бу ерда Амударёнинг чап қирғоғи бўйлаб Тохирия работи, Дарғон, Жигарбанд, Садвар ва Ҳазораспга келинган. Иккинчи йўналиш қумликлар орқали ўтиб, оралиқда Суран работи, Тархан, Яникер, Абданганж, Хурмузфорра, Дурнали, Шаввал каби манзиллар бўлган⁴⁶.

Кўриб чиқилаётган даврда Хоразмнинг Қорақалпоғистон худуди орқали ўтган карвон йўлларининг бир қанча тармоқлари бўлган. Хоразм воҳаси ички йўллари тизимида Амударёнинг қуйи оқими бўйлаб ўтган алоқа йўли муҳим ўрин тутган. Бу йўл Маздаххон (Хўжайли)дан Дарсан (Тоққалъа) (2 почта бекати), Кардар (Ҳайвонқалъа) (1 кунлик йўл), Жувикан (Мунчоқликалъа) (2 почта бекати), Баратегин қишлоғи (Кўнғирот) (1 кунлик йўл) орқали кўл, яъни Орол денгизига (1 кунлик йўл) олиб чиққан⁴⁷.

Қорақалпоғистон худуди орқали ўтган карвон йўллардан бири - Гурганж йўналишида Миздахкан орқали ўтган йўл, иккинчиси - Кусхана, Азизлер бобо, Крантау, Порлитау, Бақирган (Кўнғирот) орқали ўтган. Бундан ташқари, Орол денгизи бўйлаб, Устюртдан Шарққа: Бақирган (Кўнғирот), Қуюк қалъа, Бағдад, Қирқ жигиттин қалъасига йўл бор еди⁴⁸.

Араб географларининг Хоразмнинг кўчманчилар билан савдо алоқалари туфайли бойиб кетганлигини қайд этгани ҳам бу алоқаларнинг аҳамиятини кўрсатиб турибди⁴⁹. Кўчманчилар билан муносабатлар айниқса X-XV асрларда жуда ҳам кенгайиб, ўша даврга оид ёзма манбаларда ўз аксини топган. “Хоразмликларнинг мамлакатада олтин ва қумуш конлари йўқ,

асарларида ҳам Амударё кечувлари ҳақида қимматли маълумотлар мавжудлигини айтиб ўтиш керак. Хусусан, Муқаддасий Амударёнинг юқори ва ўрта оқимида 25 та кечув мавжудлигини, уларнинг 16 таси Амударёнинг ўрта оқимида жойлашганлигини қайд қилиб ўтади. Бу ҳақда қаранг: Shamsaddin Abu Abdallah Muhammad ibn Ahmad al-Moqaddasi. Descriptio imperii Moslemici / Ed. M. J. de Goeje. Lugduni Batavorum apud E. J. Brill, 1967; Камалидинов Ш.С. Историческая география Тохаристана и Южного Согда по арабоязычным источникам IX-нач. XIII вв.: Автореферат дис. ... докт. ист. наук. – Ташкент, 1993. – С. 20.

⁴⁵ Итина М.А. Археологические памятники на древних торговых путях вдоль берегов Амударья... – С. 22-26.

⁴⁶ Массон М.Е. Средневековый торговый путь из Мерва в Хорезм и в Мавераннахр... – С. 9, 57-67. Рис. 2, 40.

⁴⁷ Ibn Hawqal. La configuration de la Terre (kitab surat al-Ard). ... – P. 461-462; Ходжаниязов Г. Караванные пути северной периферии Хорезма // Великий шелковый путь. Культура и традиции. Прошлое и настоящее: Материалы научно-теоретической конференции. – Ташкент, 2006. – С. 36-40.

⁴⁸ Хожаниязов Г., Хақимиязов Ж. Караванные пути северной периферии Хорезма. Новые исследования Илимий мақала Вестник КГУ и. Бердаха. № 1. Нукус 2008. – С. 5.

⁴⁹ Ibn Hawqal. La configuration de la Terre (kitab surat al-Ard) ... – P. 462-463; Hudüd al-‘Ālam (The regions of the world) ... – P. 121; Бартольд В.В. Туркистон в эпоху монгольского нашествия ... – С. 124.

қимматбаҳо тошлар тўғрисида эса сўз ҳам бўлиши мумкин эмас. Улар бойликнинг катта қисмини турклар билан савдодан ва мол боқиб кўпайтиришдан топадилар”, - деб ёзганди араб сайёҳи ал-Истаҳрий⁵⁰.

Диссертациянинг иккинчи боби “Карвон йўллари инфратузилмалари, карвон таркиби ва улов-транспорт воситаларининг хизмат кўрсатиш тизимидаги аҳамияти” деб номланган. Бобнинг биринчи бўлимида йўлбўйи иншоотлари: барпо этилиши, жойлашуви, хизмат кўрсатиш турлари деб номланиб, бу бўлимда карвон йўллари хизмат кўрсатиш тизимида йўлбўйи иншоотлари ва бошқа тегишли инфратузилмаларга бўлган эҳтиёж масаласини ёритишга эътибор қаратилди. Работлар ва карвонсаройлар қуриш жараёни ривожланган ўрта асрларда бутун ислом дунёсида, хусусан Мовароуннаҳр ва Хоразмда ҳам кенг ёйилди. Бу ҳақда манбаларда кўплаб маълумотлар келтириб ўтилган. Ривожланган ўрта асрлар, хусусан, IX-X асрлардаги работлар, мустаҳкам ва қўриқланадиган карвонсаройлар вазифасини бажариб келган бўлиб, уларнинг қурилиши бутун ўрта асрлар, хусусан биз кўриб чиқаётган XIV-XIX асрлар давомида тўхтаб қолмади⁵¹.

Карвонсаройлар ва работлар савдо йўлларини назорат қилишда катта ўрин тутган ҳарбий истехком сифатида ҳам аҳамиятлидир. Ўрта асрларда йўлбўйи иншоотлари барпо этишда савдо-сотик ривожидан манфаатдор бўлган ҳукмдорлар катта ўрин тутган. Умуман олганда, юқорида таъкидлаб ўтганимиздек, ислом даврида турли ижтимоий бинолар – масжидлар, мадрасалар, хонақоҳлар, кўприклар, работлар, карвонсаройлар, сардобалар ва бошқалар барпо этиш адолатли ҳукмдорнинг муҳим хислатларидан бўлган. Манбаларга мурожат қилсак, Марказий Осиёда ҳукмронлик қилган сулолалар вакиллари бу масалага катта эътибор қаратганлигини кўрамыз.

Хоразм воҳасидан Каспий бўйидаги Дохистонга кетувчи карвон йўлида Хоразмшоҳлар даврига оид бўлган доирасимон шаклда қурилган, ҳовлисида сардоба (ёки қудуқ)га эга бўлган карвонсаройлар (Тансиқлидепа ва бошқалар) топилган⁵². Бу маълумот минтақада карвонсаройлар тузилишига кўра мураккаб ва кўп қиррали бўлганидан далолат беради. Ривожланган ўрта асрларда сардобалар қуриш анча кенг миқёсда амалга оширилган. Хусусан, М.Е. Массоннинг маълумотиغا кўра, Марвдан Хоразмга кетувчи карвон йўлида ҳам сардоба қолдиқлари топилгани⁵³. Бу ва бошқа маълумотлар сардобалар қурилиши бутун ўрта асрлар давомида тўхтаб қолмаганлигини кўрсатади. Ривожланган ўрта асрларда Хоразм пойтахтидан Устюрт орқали Қуйи Волгабўйига кетувчи карвон йўлида ҳам бир кунлик йўл масофасида

⁵⁰ Мавлонов, Ў., Маҳкамova Д. Маданий алоқалар ва савдо йўллари. Т.: Академнашр, 2004. – Б.44.

⁵¹ Бу даврда кўп ҳолларда «работ» термини «карвонсарой» сўзининг синоними бўлиб хизмат қиладиган бўлди. Бу ҳақда қаранг: Маньковская Л.Ю. Кўрсатилган асар... – С. 54.

⁵² Вайнберг Б.И., Юсупов Х. Археологические исследования в западной части Туркмении // АО 1969 года. – М.: Наука, 1970. – С. 427.

⁵³ Массон М.Е. Средневековые торговые пути ... – С.

карвонсаройлар ва сардобалар бўлган⁵⁴. Бу сардобалар минтақамизнинг барча дашт ва чўл худудларида барпо этилганини яна бир бор тасдиқлайди.

Йўлбўйи иншоотлари қаторида сигнал (маёқ) миноралари ҳам алоҳида ўрин тутди. Биз қуйида бу иншоотларнинг нима учун сигнал миноралари деб номланганини ва уларнинг нима учун қурилгани ва нимага хизмат қилганини кўриб чиқамиз.

Бу каби сигнал миноралари Хоразм давлатида X-XIII асрларда қурилган. Асосан улар Амударёнинг ўнг қирғоғида, яшаш жойларига, қишлоқларга яқин ерларда жойлашган. X асрда Хоразмда сиёсий вазият ўзгариб, пойтахти Қият (манбаларда Кат, Кят, Қат номлари билан учрайди. Ҳозирги Беруний тумани худудида – Е.Қ.) шаҳридан чап қирғоққа Гурганж (Кўхна Урганч) шаҳрига кўчади. Давлатнинг икки томонлама ўртасидаги чегара бу Амударёдир. Бу каби миноралар фақат дарёнинг бўйида эмас, балки Устюртда, Орол денгизи бўйларида ва Кўхна Урганч чегараларида ҳам кўплаб топилган. Сигнал миноралар Буюк Ипак йўллари бўйлаб қурилган. Шу орқали карвонларга ёрдамчи вазифасини ўтаган. Энг тепасига олов ёқилиб, олисдан карвон келаётгани ҳақида яқин қишлоқларга хабар (сигнал) берилган. Минораларнинг қурилиш материаллари ер шароитига мослашган ҳолда танланган. Устюртда тошдан, маданий марказлар ва дарёга яқин жойларда (лой бор ерларда) хом ғиштдан қурилган. Юқорида айтилганидек, ушбу минораларнинг асосий вазифаси – олов ва тутун орқали карвонларнинг яқинлашгани тўғрисида яқин жойлардаги аҳолига хабар етказишдир. Шу боис унинг учида шакли қувурга ўхшаш йўлак бўлиб, қуйи қисмида кичкина дарча (печь) жойлаштирилган. Шу ерга олов ёқилган. Оловнинг тутуни қувур орқали босим билан юқорига тортган. Кўпинча булардан қазилган вақтда қамишнинг қолдиқлари кўплаб топилмоқда. Сабаби, қамиш ёнғич ва ўзидан қуюқ тутун чиқарувчи ўсимлик саналади. Миноранинг бу жойларда жойлашганининг яна бир сабаби у жойларда ҳунармандчиликнинг кенг ривожланганидан далолат беради. Сабаби савдо карвонлари фақат буюмларини сотибгина қўймасдан, сотиб олиш қобилиятига ҳам эга бўлган. Бунинг далили сифатида, минора жойлашган ерга яқин Султон Увайс тоғидан Ю.П.Маньлов томонидан 300дан ортиқ қимматбаҳо тошлар қазиб олишга мўлжалланган шахталарнинг топилишидир. Сигнал минораларини Устюртда ҳам кўплаб учратиш мумкин ва улар асосан Буюк Ипак йўли бўйлаб қурилган. Қадим ва ўрта асрларда Марказий Осиё мамлакатлари Шарқий Европа ва Волга бўйлари билан савдо карвон йўллари Устюрт орқали боғланган. Устюртдаги минораларнинг яна бир вазифаси аҳолини душманлардан огоҳлантириш учун ҳам қўлланган. Қорақалпоғистон худудидаги Устюртда ҳар 30-40 км (бир кунлик карвон йўли) ораликда Пулжай, Қосбулоқ, Кўптом, Чурук, Беловли, Ажигелди, Учқудуқ номли карвонсаройлар бор. Археологик маълумотларга қараганда, IX-X асрларда сахро кўчманчиларидан воҳа чегаралари хавфсизлигини таъминлаш учун барча чоралар кўрилган. Устюрт қирининг ҳамма баландликларида қалъалар

⁵⁴ Мамбетуллаев М. Хорезм и Великий шелковый путь // Великий шелковый путь. Культура и традиции. Прошлое и настоящее: Материалы международной научно-теоретической конференции – Ташкент, 19-20-октября 2006 г. – С. 23.

бўлган. Уларнинг олдида хабар берувчи тепаликларда динлар, яъни маёқ миноралар бўлиб, улар тошлардан терилган. Улар шундай қилиб қурилганки хоҳ кечаси, хоҳ кундузи бўлсин хавф ёки карвон яқинлашаётганда олов ёки тутун билан хабар бериш мумкин бўлган. Сигнал берилгач бир соат ичида ҳар қандай шароитда ҳам чегарадаги ҳамма гарнизонлар қўзғалган. Гарнизонлар Орол денгизидан Сарикамишгача бўлган барча қалъаларда бўлган⁵⁵.

Қорақалпоғистоннинг Амударё тумани ҳудудидаги Чилпиқ кўрғони тарихда кўп вазифаларни бажарган. У зароастризм маданияти ҳукм сурган пайтда даҳма (марҳумни дафн этиш жойи) вазифасини ўтаган, бир вақтларда душманлардан ҳимояланиш учун кўрғон сифатида хизмат қилган. Олимларнинг маълумотича, ушбу кўрғондан маёқ минораси сифатида ҳам фойдаланилган. Маёқ миноралар қадимги Хоразмда X-XIII асрларда қурилган бўлиб, улар Амударёнинг ўнг қирғоғида, яшаш жойларига яқин ерларда жойлашган. Амударё бўйида 9 та маёқ миноралар мавжуд бўлгани аниқланган. Амударё тумани ҳудудидаги XII-XIV асрларга тегишли бўлган Хўжакўл минораси ҳам маёқ вазифасини ўтаган. Унинг учиди шакли қувурга ўхшаш йўлак бўлиб, қуйи қисмида кичкина дарча жойлашган. Бу ерда олов ёкилиб, унинг тутуни қувур орқали юқорига йўналтирилган. Қорақалпоғистон ҳудудидаги аксарият маёқлар худди шу усулда бунёд этилган. Маёқ минораларини олимлар йўлбўйи иншоотлари туркумига киритишган. Оролбўйи яқинида йўлбўйи иншоотлари туркумига кирувчи яна тўртта иншоот топилган ва уларнинг маёқ минора экани аниқланган. Улар Қрантау, Қушхона, Порлитау ва Тўққалъа тепаликларидаги миноралардир. Бу миноралар географик жойлашувига кўра қолган бошқа миноралар билан узвий боғлиқ бўлган, деб тахмин қилинади. Чунки, уларнинг жойлашув ҳудуди ўрта асрлардаги Катдан Кердер шаҳригача, шимолда Айвон қалъа археологик объектигача чўзилган. Бу йўналишларга Султон бобо, Хўжакўл, Қуёнчиқ, Чилпиқ, Назархан, Қушхона, Тўққалъа, Қрантау ва Порлитау мудрофаа маёқ миноралари киради. Чилпиқни ҳам бу тизимдаги маёқ мудрофаа миноралари сафига киритиш мумкин. Чунки Амударё бўйида, Қуёнчиқ ва Назархон миноралари ўртасида Чилпиқ тепалигидан бошқа миноралар учрамайди. Табиий тепалик устига лой пахсадан бунёд қилинган ушбу кўрғон ўрта асрларда маёқ минораси вазифасини ҳам бажарган⁵⁶.

Бобнинг иккинчи бўлими “Карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизими ривожиди карвон таркиби ва улар фаолиятининг ўзига хос хусусиятлари” деб номланиб, карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизими фаолияти, аниқроғи унинг кўлами карвон таркибига ҳам боғлиқ бўлганлиги ҳақида маълумотлар берилди. Карвон таркиби одатда борилаётган шаҳар ёки мамлакатнинг узоқ-яқинлиги, савдо карвони босиб ўтадиган ҳудуднинг табиий географик шарт-шароитлари, йўлларнинг ҳолати ва хавфсизлик даражаси, йўлбўйи инфратузилмалари мавжудлиги ва улардан фойдаланиш

⁵⁵ Доспанов О. Қорақалпоғистон Республикасида эътиборли тарихий ёдгорликларнинг бири бу сигнал минораларидир. <https://uza.uz/uz/posts.> Мурожаат қилинган сана 05.06.2021.

⁵⁶ Маньолов Ю.П. Археологические исследования караван-сараяв Устюрта, Археология Приаралья, 1982, с.

имкониятлари, сафар амалга оширилаётган мавсумнинг қандайлиги ва бошқа шунга ўхшаш ҳолатларни ҳисобга олинган ҳолда тузилар эди⁵⁷.

Катта карвонларда туялар 20 тадан 60 тагача бўлиниб, бир тўпни – кўшни ташкил қилган⁵⁸. Савдо карвонларига карвонбоши етакчилик қилиб, карвон таркибини аниқлаш, йўналишни белгилаш, йўлда ҳаракатланиш тартибини ва вазифаларни аниқлаштириш, хавфсизликни таъминлаш чоратадбирларини ишлаб чиқиш унинг зиммасида бўлган. Карвонбошилар кўп ҳолларда тегишли мамлакат ҳукмдорининг махсус хати-ёрлиғига (рухсатнома) эга бўлиб, бу ҳужжат унинг ва карвонининг йўллардаги ҳуқуқларини таъминлашда, уларга тегишли хизмат, зарур бўлганда ёрдам кўрсатилишида асос бўлиб ҳисобланган. Карвонбошилар одатда жамиятнинг нуфузли ижтимоий табақаларига мансуб бўлиб, кўп ҳолларда юқори сиёсий ва катта иқтисодий нуфузга ҳам эга бўлган. Узоқ йиллар йирик савдо карвонларига бошчилик қилган карвонбошилар катта миқдорда бойлик тўплашга ва жамиятнинг эътиборли ва таъсирли намояндаларидан бўлишга эришганлар.

Савдо йўлларида хизмат кўрсатиш тизимининг ривожланиб боришида икки жиҳат кўзга ташланади. Биринчиси, савдо карвонларига, элчилик миссияси аъзоларига ёки йўловчиларга йирик савдо марказларида, шаҳарларда ва бошқа йўлбўйи инфратузилмаларида хизмат кўрсатишни ташкил қилиш билан боғлиқ бўлиб, буни юқорида кўриб ўтдик. Иккинчи томондан, савдо карвонига бевосита карвон йўлида, карвон таркибига кирган ҳолда хизмат кўрсатишнинг ташкил қилиниши эди. Бу иккинчи тоифага ўз улов воситаси билан карвонларга хизмат кўрсатадиган киракашлар, айрим йўналишларда йўлбошловчи вазифасини бажарадиган кишилар ёки гуруҳлар, турли тилларда гаплашувчи савдогарларнинг савдо алоқаларидаги мулоқатида муҳим ўрин тутувчи тилмочлар (таржимон), узоқ мамлакатларга борувчи савдо карвонлари таркибида бўлиши талаб этиладиган табиблар ва бошқалар кирган.

Ўз улов воситалари билан савдо карвонларига хизмат кўрсатувчи кишилар гуруҳи – киракашлар тоифасининг шаклланиши анча қадим даврларга бориб тақалади. Тадқиқотимизда биз кўриб чиқаётган даврларда ҳам киракашлар фаолияти савдо алоқаларини ташкил этишда муҳим ўрин тутган. Киракашлар одатда савдо карвони ўтадиган ҳудудда яшовчи халқлар вакиллари билан ташкил топган. Киракашлик аҳолининг айрим табақалари учун асосий касб ҳисобланар эди. Ҳатто кўчманчи туркман ва қозоқларнинг айрим қабилалари учун киракашлик ягона даромад манбаи бўлгани маълум. Хусусан, Хоразм воҳасини Россия шаҳарлари ва Каспийбўйидаги Эрон шаҳарлари билан савдо алоқаларида қозоқлар ва туркманлар йирик савдо карвонларига йўлбошловчи ва киракаш бўлиб ёлланган⁵⁹. Хива шаҳрида ва

⁵⁷ Анёзов Р.Б. Марказий Осиё карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизимида карвон таркиби ва улар фаолиятининг ўзига хос хусусиятлари (ўрта асрлар даври). // Хоразм Маъмур Академияси Ахборотномаси . – Хива, 2020. -№7 –Б 88-90.

⁵⁸ Агзамова Г.А. Среднеазиатские ханства и Россия: к истории караванной торговли ... – С. 15.

⁵⁹ Агзамова Г.А.. Среднеазиатские ханства и Россия: к истории караванной торговли ... – С. 15, 22-23.

хонликнинг барча йирик савдо шаҳарларида ҳам арава ва туяларни ижарага олиш мумкинлигини рус манбалари махсус қайд этади⁶⁰. Туялар билан юк ташишда ижара ҳақи 8 версть, яъни 1 тош учун ўртача 25-29,5 рус рубли бўлган. Қарши шаҳри ҳам савдо карвонлари учун туялар кира қилинадиган марказлардан бири бўлиб, 1 тош масофага 1 кумуш танга ҳақ олиб карвонларга хизмат қиладиган киракашларни воҳанинг барча ерларида кўриш мумкинлигига рус манбалари алоҳида эътибор қаратади⁶¹.

Карвон таркибида тиббий хизмат. Халқаро транзит йўлларнинг иқтисодий-маданий алоқаларда, цивилизациялараро мулоқотда тутган ўрнини таъкидлаш билан бирга, баъзи ҳолларда хавфли юкумли касалликларнинг савдо йўллари бўйлаб катта ҳудудларга тарқалганлигини ҳам қайд этиб ўтиш керак. Мисол тариқасида, XIV асрда Хитойда бошланган қора ўлат касаллиги 1330-1340 йилларда Буюк ипак йўли йўналишлари бўйлаб Болқон ва Шарқий Европа мамлакатларигача етиб борганлигини айтиш мумкин⁶². Бундай ҳолатлар қадимда ва ўрта асрларда тез-тез такрорланиб тургани боис, карвон йўлларида тиббий хизмат кўрсатишни ташкил қилиниши ҳаётий зарурат эди⁶³. Марказий Осиёда ва қўшни ҳудудларда ҳам қадимдан бошлаб аҳолига ҳамда йўловчиларга, савдогарларга тиббий ёрдам кўрсатиладиган шифохоналар бўлган. Балхда ва Эроннинг баъзи шаҳарларида, Бухорода (мил. авв. I асрда) шифохоналар бўлганлиги, Марв, Урганч, Бухоро каби йирик шаҳарлардаги ўрта асрлардаги шифохоналар ҳақидаги маълумотлар⁶⁴, Сосоний ҳукмдор Хусрав Ануширвон томонидан Ҳузистондаги Жундишапурда ташкил этилган табобат академияси⁶⁵, Буюк ипак йўлида жойлашган қадимги Пойкентда дорихона мавжуд бўлганлигидан далолат берувчи топилмалар⁶⁶ шаҳарлар асосий тиббий марказлар бўлганлигидан далолат беради.

Маълумки, бу даврда карвон йўлларида хизмат кўрсатиш соҳалари тизимида почта хизмати кўрсатиш изчил йўлга қўйилган бўлиб, давлат аҳамиятга эга соҳалардан ҳисобланган. Марказий Осиёнинг хусусан Хоразм

⁶⁰ Гинтелло. Сведения по интендантской част ... – С. 9.

⁶¹ Маев Н. Очерки горных бекств // Материалы для статистики Туркестанского края. – СПб., 1879. Вып. V. – С. 328.

⁶² Касаллик тарқалишига озиқ-овқат ортилган араваларга жойлашиб олган каламушлар сабаб бўлиб, бу касаллик туфайли маълум вақт Буюк ипак йўли бўйлаб иқтисодий-савдо алоқалари тўхтаб қолади. Бу ҳақда қаранг: Уэзерфорд Д. Чингизхан и рождение современного мира / Пер. с англ. Е. Лихтенштейна. – М.: АСТ, 2006. – С. 430-440, 446.

⁶³ Қадимги Шумер шаҳарларидан дори-дармонлар ва уларни тайёрлашга мўлжалланган асбоб-ускуналар топилгани қадимги шаҳарларнинг тиббий марказлар сифатидаги аҳамиятидан далолат беради. Қаранг: Крамер С.Н. История начинается в Шумере / Перевод с английского Ф.Л. Мендельсона. Предисловие, переводы шумерских поэтических текстов и комментарии В.К. Афанасьевой. – М.: Наука, 1991. – С. 62-73.

⁶⁴ Ўролов А. “Авесто” даври маънавият марказлари ва шифохоналар // Мозийдан садо. – Тошкент, 2004. – № 3 (23). – Б. 32-33; Ўша муаллиф. Самарқанд шаҳрининг ўрта асрлардаги даволаш ва шифобахш муассалари // Самарқанд шаҳрининг умумбашарий маданий тараққиёт тарихида тутган ўрни: Самарқанд шаҳрининг 2750 йиллик юбилейига бағишланган халқаро илмий симпозиум материаллари. – Тошкент-Самарқанд, 2007. – Б. 233-235.

⁶⁵ Сулаймонова Ф. Шарқ ва Ғарб (Қадимги давр ва ўрта асрлар маданий алоқалари). – Тошкент: Ўзбекистон, 1997. – Б. 194.

⁶⁶ Городище Пайкент. К проблеме изучения средневекового города Средней Азии. – Ташкент: Фан, 1988. – С. 63-64, 177-178.

воҳаси карвон йўллари бўйлаб барпо этилган почта бекатлари, уларда давлат почта хизматчиларига, чопарларга тегишли хизматлар кўрсатиш, отуловларини алмаштириш, хат-хабарларнинг хавфсизлигини таъминлаш каби муҳим давлат аҳамиятига эга бўлган вазифаларни бажариш давлат почта хизмати маҳкамалари зиммасига юклатилган эди⁶⁷.

Карвон йўллари бўйлаб почта хизмати қадим даврлардан бошлаб йўлга қўйилган бўлиб, йўллардаги махсус бекатларда хабарчилар, подшо чопарлари озик-овқат ва чопқир отлар билан таъминланган⁶⁸.

Почта хизмати ҳукмдорларга ва хусусий шахсларга тегишли хат-хабарларни манзилга етказиш вазифасини бажариб, махсус хабарчилар орқали амалга оширилган. Манбаларда давлат почта хизматидан ташқари хусусий почтачилар ҳам бўлганлиги, шунингдек, хат-хабарларни етказишда махсус ўргатилган каптарлар ва бошқа қушлардан ҳам фойдаланилганини тасдиқловчи маълумотлар бор⁶⁹. Махсус хабарчилар етказиладиган хат-хабарнинг муҳимлигига қараб алоҳида ҳолда ҳам, савдо карвонлари таркибида ҳам фаолият юритганлар. Айрим ҳолларда карвонбоши ёки савдогарлар ҳам хабарчи вазифасини бажарган⁷⁰.

Иккинчи бобнинг учинчи бўлими улов-транспорт воситалари ва юк ташиш хизмати ҳақида маълумотлар берилган. Марказий Осиё хусусан, Хоразм воҳасидаги карвон йўллари тизимида улов-транспорт воситалари катта ўрин тутди. Улов воситаларидан фойдаланиш тош даврининг сўнгги босқичларидаёқ бошланган бўлиб, кейинги тарихий даврларда жамият ижтимоий-иқтисодий ва маданий тараққиёти ҳамда ички ва ташқи иқтисодий-маданий алоқаларига мос равишда ривожланиб борди. От, туя, эшак ва бошқа ҳайвонларнинг хонакилаштирилиши энеолит ва айниқса бронза давридан бошланиб, кейинги даврларда йилқичилик ва туячилик қишлоқ хўжалигининг алоҳида соҳалари сифатида ривожланиб, минтақамизда бу ҳайвонларни боқишга ихтисослашган ҳудудлар ва қабилалар пайдо бўла бошлайди. Бундай ихтисослашув ва ҳаёт тарзи деярли ўзгаришсиз то XX аср бошларигача сақланиб келди⁷¹.

Марказий Осиёда қадимдан юк ташиш ва улов воситаси сифатида туялар муҳим ўрин тутган. Минтақада қадимдан туяларнинг 2 та тури - бир ўркачли (дромодер – тез чопувчи) лук туялар ва икки ўркачли, бўйи пастроқ (бактрион – айри) туялар боқиб келинган. Бу туялар чатиштирилиб, ўзбек ва козоқлар Нортауя, туркманлар Инер деб атайдиган йирик гавдали, ишчан ва

⁶⁷ Анёзов Р.Б. Ўрта асрларда карвон йўллари хизмат кўрсатиш тизими фаолиятида почта хизмати” (Марказий Осиё мисолида). // Имом Бухорий сабоқлари. Маънавий-маърифий, илмий- адабий журнал. – Самарқанд, 2020. -№3 –Б 33-34.

⁶⁸ Геродот. История. ... – С. 286.

⁶⁹ Ўргатилган каптарлар орқали хат-хабарлар етказиш форс денгизчилари орасида ва умуман мусулмон мамлакатларида кенг тарқалгани манбаларда акс этган. Батафсил қаранг: Мец А. Мусулманский Ренессанс / Перевод с немецкого, предисловие и указатель Д.Е. Бертельса. – М.: Изд-во ВиМ, 1996. – С. 453-454, 448-452.

⁷⁰ Анёзов Р.Б. Ўрта асрларда карвон йўллари хизмат кўрсатиш тизими фаолиятида почта хизмати” (Марказий Осиё мисолида). // Имом Бухорий сабоқлари. Маънавий-маърифий, илмий- адабий журнал. – Самарқанд, 2020. -№3 –Б 33-34.

⁷¹ Мавлонов Ў.М. Марказий Осиёнинг қадимги йўллари. – Тошкент: Академия, 2008. – Б. 251-253.

кучли дурагай туялар олинган. Умуман олганда, бир ва икки ўрқачли туяларнинг кўп асрлар давомида чатиштирилиб келиниши натижасида олинган нортуяларнинг 7 та тури, икки ўрқачли туяларнинг 3 та тури бўлган. Нортуялар 16-20 пуд юк кўтариб, бир кунда 30-35 км., юксиз 60 км. масофани босиб ўта олган⁷².

Умуман олганда, туялар улов ва юк ташиш воситаси сифатида бронза давридан то сўнгги даврларгача ўз аҳамиятини сақлаб қелди. XIX-XX аср бошларида ҳам туячилик билан минтақанинг кўчманчи ва яримкўчманчи қабилалари шуғулланиб келганлар⁷³. 1832-1833 йилларда Ўрта Осиёда бўлган Александр Борнс Бухоро хонлигида кўчманчи Қайсақлар (қозоқ қабилалари) томонидан боқиладиган икки ўрқачли туялар 640-500 фунт⁷⁴ юк кўтариши, юк билан бир соатда 2 милгача масофани босиб ўтиши, ўртача юк билан 44 соатда тўхтовсиз 70 мил масофага бора олишини қайд этади⁷⁵. Айрим манбаларга кўра, вояга етган туя оғирлиги 500-800 кг. бўлиб, ўз вазнини ярмига тенг юкни кўтариб, вазнига нисбатан 10-12 % юкни торта олган. Ўртача тезлиги эса юк билан соатига 10-12 км. бўлган⁷⁶.

Бронза даври бошларида инсоният тарихидаги энг муҳим кашфиётлардан бири – ғилдирак пайдо бўлди. Кейинги техник тараққиёт учун ҳам замин ҳозирлаган бу янгилик илк улов-транспорт воситалари бўлган турли типдаги (маълум географик ҳудуд ва ландшафтнинг хусусиятидан келиб чиққан ҳолда) араваларнинг ихтиро қилинишига олиб келди. Ғилдиракли транспорт воситаларидан фойдаланишга ўтиш алоқа йўллари ривожига ва катта ҳажмдаги юкларни узоқ ҳудудларга етказиб беришда катта ўрин тутди. Йўллар, айниқса ғилдиракли транспорт воситалари ҳаракатланишига мўлжалланган йўлларни барпо этиш катта харажатлар ва меҳнат талаб этиши маълум. Шу сабабли ҳам бу йўллар дастлабки даврларда фақат тор маҳаллий доирада, масалан шаҳарлар ва бошқа иқтисодий марказларни уларнинг таъсири доирасида бўлган жойлар (хом ашё манбалари, ҳосил етиштириладиган даладар ва бошқалар) билан боғлашга хизмат қилган.

Ўрта асрларда аравалардан юк ташишда, мавсумий кўчиш даврида кенг фойдаланилган. Аравалардан зарурият туғилганда мудофаа мақсадида фойдаланилган. Бу ҳақда “Бобурнома”да ҳам маълумот келтирилади⁷⁷.

Марказий Осиёда қадимги давр ва ўрта асрларда туя, хўкиз, от, эшак ва бошқа йирик уй ҳайвонлари кўшилган аравалардан фойдаланилгани ҳақида кўплаб маълумотлар сақланиб қолган. Кўчманчи чорвачилик пайдо бўлган бронза давридаёқ минтақанинг дашт ҳудудларида узоқ масофаларга

⁷²Шониёзов К. Основные отрасли животноводства в дореволюционном Узбекистане // Хозяйственно-культурные традиции народов Средней Азии и Казахстана. – М.: Наука, 1975. – С. 192.

⁷³Ханьков Н. Кўрсатилган асар... – С. 158; Маев Н. Очерки Гиссарского края // Материалы для статистики Туркестанского края. – СПб., 1879. Вып. V. – С. 249.

⁷⁴1 инглиз фунти – 453,6 г. га тенг.

⁷⁵Борнс А. Путешествие в Бухару. – Ч. 3. – С. 255-256.

⁷⁶Туя // Ўзбекистон миллий энциклопедияси. – Тошкент: “Ўзбекистон миллий энциклопедияси” Давлат илмий нашриёти, 2004. 8-жилд... – Б. 686.

⁷⁷Бундай усулда ҳимояланиш “Бобурнома”да румликлар усули сифатида эслатилади. Бу ҳақда қаранг: Захириддин Мухаммад Бобур. Бобурнома ... – Б. 363).

кўчишга мўлжалланган, кигиз билан ўралган 4 ғилдиракли аравалар пайдо бўлган⁷⁸. Ўрта асрлар даврида ҳам туя кўшилган аравалар минтақанинг дашт ҳудудларида асосий улов воситаларидан ҳисобланарди. Хусусан, венециялик сайёҳ, элчи ва жосус Франческо Печолатти Марказий Осиёга саёҳати (1348-1355 йй.) даврида дастлаб хўкиз кўшилган аравалардан фойдаланган бўлса, Кичик Саройдан (Саройжикдан) Хоразмнинг ўша пайтдаги бош шаҳри Урганчга 20 кун давомида 2 та туя кўшилган аравада етиб келгани маълум⁷⁹. Марокашлик сайёҳ Ибн Баттута ҳам Олтин Ўрдадан Хоразмга келишда Ўғуз чўллари иккита туя кўшилган аравада деярли тўхтамасдан босиб ўтганини, бундай сафардан кейин аравага кўшилган туялар яна куч (ёғ) тўплашлари учун уларга бир йил дам берилишини алоҳида ёзиб қолдирган⁸⁰. Бу маълумот минтақанинг дашт ва чўллари орқали ўтган йўлларда ҳаракатланиш улов воситалари учун анча оғир кечганидан дарак беради. Бундай ҳолатни XIX аср сўнгги чорагига оид рус манбаларидаги маълумотлар ҳам тасдиқлайди.

Диссертациянинг учинчи боби “Карвон савдосини ташкил этиш ва унинг ривожига хизмат кўрсатиш тизимининг ўрни” деб номланган. Марказий Осиёнинг карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизимини ташкил этишда, бу тизим фаолиятини назорат қилиш ва бошқаришда минтақада ўрта асрлар даврларида ташкил топган қудратли ва кучли марказий ҳокимиятга эга давлатлар катта ўрин тутган. Ички ва ташқи иқтисодий-маданий алоқаларни ривожлантириш давлат аҳамиятига эга масалалардан бўлиб, бундан бевосита манфаатдор бўлган бундай давлатларда карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизими фаолиятини йўлга қўйиш, хавфсизликни таъминлаш, йўловчиларга тегишли хизматларни кўрсатиш ишига муҳим давлат аҳамиятига эга сиёсий масала сифатида қаралар эди.

Ривожланган ўрта асрларда Хоразм, Моваруннаҳр ва Хуросонда ҳукмронлик қилган туркий сулолалар Буюк ипак йўлининг минтақа орқали ўтган йўналишлари бўйлаб олиб борилган карвон савдосини ривожлантиришни доимо давлат назоратида тутиб туришга ҳаракат қилганлар. Буюк ипак йўлининг фаолиятида, Хитойнинг ички ҳудудларини Марказий Осиё орқали Ўрта ер денгизига олиб чиқувчи трансминтақавий транзит алоқа-савдо йўллари фаолиятида тегишли йўлбўйи инфратузилмаларининг мавжудлиги муҳим аҳамиятга эга эди. Хусусан, Ануштеген Хоразмшоҳлар, Амир Темур ва темурийлар давлати, Хива хонлиги каби улкан салтанатлар даврида бутун Марказий Осиё ва унга кўшни ҳудудларда карвон йўлларида хизмат кўрсатиш юксак даражада ташкил этилди. Ташқи савдодан катта фойда олганликлари боис, бу давлатлар карвон йўллари хавфсизлигини таъминлаш кафолати бўлиб майдонга чиқдилар. Карвон йўллари бўйида божхоналар, йўлбўйи иншоотлари барпо этилди, савдо карвонларининг зарурий эҳтиёжларини (озик-овқат ва сувга, улов воситалари учун ем-хашакка ва бошқаларга бўлган

⁷⁸ Абусейтова М.Х., Абылхожин Ж.Б. и др. История Казахстана и Центральной Азии ... – С. 23.

⁷⁹ Мавлонов Ў., Махкамова Д. Маданий алоқалар ва савдо йўллари ... – Б. 94.

⁸⁰ Ибрагимов Н. Ибн Баттута и его путешествие по Средней Азии ... – С. 72.

талаблар) таъминлашга хизмат қилувчи тегишли инфратузилмалар ташкил этилди.

Карвон йўлларида миноралар қуришга, зарур жойларда турли белгилар ва махсус йўлкўрсаткичлар бўлишига ҳам катта эътибор қаратиларди. Хусусан, Қизилқум чўли орқали ўтган Марв-Хоразм-Бухоро карвон йўлидаги йўлбўйи инфратузилмалари ичида Айритом ва Дунётепа, Қорақалпоғистоннинг Амударё тумани ҳудудидаги Чилпиқ кўрғони, Амударё тумани ҳудудидаги XII-XIV асрларга тегишли бўлган Хўжақўл минораси каби кечаси карвонлар адашмаслиги учун олов ёқиб сигнал берувчи миноралар ҳам бўлгани аҳамиятлидир⁸¹. Бу миноралар ривожланган ўрта асрларда карвон йўллари тизими фаолиятига хос етакчи анъаналардан далолат беради.

Бобнинг иккинчи бўлимида шаҳарларда савдо карвонларига хизмат кўрсатишнинг ўзига хос жиҳатлари очиқ берилган. Маълумки, шаҳарлар азалдан маъмурий бошқарув марказлари функциясини бажарган. Ўрта асрларда ҳам йирик шаҳарларда савдо-сотик ва иқтисодий алоқаларни бошқариш ва тартибга солиб туриш билан боғлиқ мансабдор ва амалдорлар фаолияти марказлари ҳисобланарди. Йирик савдо марказларида ҳам ҳудди чегара постларидаги каби, четдан келган ҳар бир савдо карвони тегишли текширувдан ўтказилган. Шаҳарларда хориждан келган карвон етакчиси ва таркибини, улар олиб келган маҳсулотлар турини, уларнинг кейинги сафар режасини аниқлаштиришга маъсул амалдорлар бўлган. Улар фаолияти шаҳар ҳокими назоратида турганлиги манбаларда акс этган.

Умуман олганда, биз кўриб чиқаётган даврда карвон йўлларида ва савдо марказлари бўлган шаҳарларда бунёд этилган карвонсаройлар тузилиши ўхшаш бўлиб, улар тўртбурчак шаклдаги ички ҳовлига (баъзи карвонсаройлар иккита ҳовлига эга бўлган) ва унинг атрофида жойлашган яшаш хоналарига эга бўлган. Карвонсаройлардаги ички ҳовли бўйлаб айвонлар ҳам қурилгани, йирик карвонсаройларда савдогарларнинг маҳсулотлари сақланадиган махсус хоналар ва ҳатто масжид ҳам бўлгани маълум⁸². Шу билан бирга карвонсаройлар тузилишига айрим ҳолларда бир-биридан биров фарқланишини, шаҳарлардаги карвонсаройлар ҳажми, меъморий безаклари ва бошқа хусусиятлари билан карвон йўллари бўйида қурилган карвонсаройлар ва работлардан фарқ қилганини ҳам айтиб ўтиш керак. Агар савдо йўллари бўйида қурилган карвонсаройлар ва работлар ичида уловлар учун мўлжалланган махсус отхоналар ҳам бўлган бўлса, йирик шаҳарларда асосий улов воситалари карвонсаройдан ташқарида, айрим ҳолларда ҳатто озодалиқни сақлаш мақсадида, шаҳар ташқарисида жойлаштирилган.

⁸¹ Массон М.Е. Средневековый торговый путь из Мерва в Хорезм и в Мавераннахр (в пределах Туркменской ССР) // Труды ЮТАКЕ.– Ашхабад: Изд-во АН ТуркмССР, 1966. Т. 13. – С. 75-129.

⁸² Немцова Н.Б. По караванным дорогам Бухарской степи // Великий шелковый путь. Культура и традиции. Прошлое и настоящее: Материалы международной научно-теоритический конференции – Ташкент, 2006. – С. 139.

Бу даврда Хоразм шаҳарларида бошқа мамлакатдан келган савдогарларнинг маданий ҳордиқ чиқариши учун ихтисослашган хизмат кўрсатиш турлари, шунингдек, зарур ҳолларда уларга тегишли тиббий ёрдам кўрсатувчи ширкатлар ҳам бўлганлиги эътиборга лойиқдир. Карвон йўлларида тиббий хизмат кўрсатишни йўлга қуйиш айниқса ҳаётий зарурат эди. Чунки, айрим юқумли касалликлар карвон йўллари орқали олиб борилган алоқалар натижасида анча кенг ҳудудларга тарқалиб кетгани манбалардан маълум. Бунга мос равишда дори-дармонлар билан савдо қилувчи махсус савдо ширкатлари, табиблар уюшмалари ташкил этилиб, карвон йўлларида, йирик савдо марказларида карвонларга тиббий хизмат кўрсатиш тизими шакллантирилган. Йирик шаҳарларда шифохоналар барпо этилиб, улар маҳаллий аҳолидан ташқари савдо карвонларига, йўлда бетоб бўлиб қолган йўловчиларга тегишли хизматлар кўрсатган. Хива хонлигининг Янги Урганч, Кичик Вазир, Қиёт, Хонқа, Тирсак, Гурлан, Хазорасп, Қўнғирот, Шоҳаббоз каби шаҳарлари хунармандчилик ва савдо-сотик марказлари эди. Манбаларнинг маълумотларига кўра, XIX асрнинг биринчи ярмида Янги Урганч ҳимоя деворлари билан ўраб олинган савдо маркази бўлиб, унда бир ярим мингта хонадон бўлган. Урганчлик савдогарларни нафақат Бухоро, Қўқон ва Туркистон бозорларида, балки Астрахан, Оренбург, Нижний Новгород, Москва, Қашғар, Машҳад, Қобул бозорларида ҳам кўплаб учратиш мумкин бўлган. Урганч бозорлари асосан ички савдо маҳсулотларига мўлжалланган бўлса-да, ташқи савдо учун маҳсулотлар йирик савдогарларнинг уйларидаги устахоналарда тайёрланган. Шаҳарда 300 га яқин савдо дўконлари бўлган⁸³.

Учинчи бобнинг учинчи бўлими карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизимининг иқтисодий-маданий алоқалар ривожидида тутган ўрни деб номланган. Маълумки, ўрта асрлар Буюк ипак йўли бўйлаб иқтисодий ва маданий алоқалар ниҳоятда ривожланган давр ҳисобланади. Карвон йўллари устидан назорат ўрнатиш савдо алоқаларидан бож тўловлари ва бошқа кўринишларда катта фойда олишга имкон берарди. Шу сабабли ҳам, ўрта асрларда ташкил этилган йирик салтанатлар ва давлатлар ички ва ташқи савдонинг кафолати бўлиб майдонга чиқдилар. Ички ва ташқи савдо ривожиди ва халқаро иқтисодий алоқаларда мамлакатнинг молиявий қудратини кўрсатувчи муҳим бир жиҳат асосий тўлов воситаси бўлган пул сиёсати билан боғлиқ бўлган. Қадимги давр ва ўрта асрларда савдо-сотик ривожидида тегишли қонунлар ва қоидалар ҳам катта ўрин тутган. Хусусан, ислом даврида муқаддас “Қуръони карим” оятлари⁸⁴, буюк ҳадисшунос имом ал-Бухорийнинг “Жамиъ ас-Саҳиҳ” (ишончли тўплам) номи билан машҳур

⁸³ Эшов Б. «Ўзбекистон давлатчилиги ва бошқаруви тарихи», Тошкент-2012. Б – 345.

⁸⁴ Хусусан “Бақара” сураси 282-оятда “Оллоҳ савдо-сотикни ҳалол ва судхўрликни ҳаром этди”, “Нисо” сураси 29-оятда “Эй мўминлар, молларингизни ўрталарингиздаги ноҳақ йўллар бирлан емангиз, балки ўзаро розилик бирлан бўлган савдо-сотик орқали мол-дунё касб этингиз” каби ҳолол савдога кенг изн берилган фикрлар мавжуд.

ҳадислар тўпламининг “савдо-сотик китоби”даги фикрлар⁸⁵ шариатда закот солиғи ва унинг аҳамияти тўғрисида “Суннаби Термизий”даги махсус боб⁸⁶ ислом динида ҳалол савдо-сотикқа катта эътибор берилганидан далолатдир. Шариатда олди-сотди ва савдо, савдодаги низоли ҳолатлар ва унинг ечими, савдо ва ишбилармонликда шерикчилик, закот солиғи йиғиш тартиблари омонатлар, шунингдек, йўлларда қароқчилик қилган шахсларга бериладиган жазо турлари ҳақида қатъий қоидалар⁸⁷ ўрта асрларда Марказий Осиёдаги савдо алоқаларида асосий назарий ва амалий қўлланмалардан бўлган.

Шу тариқа, қадимги давр ва ўрта асрларда воҳамизнинг турли тарихий-маданий вилоятлари, шаҳарлари ички ва ташқи иқтисодий-савдо алоқаларида фаол иштирок этиб, унинг ривожига мос равишда қарвон йўллари фаолияти ҳам янги географик ҳудудлар ҳисобига босқичма-босқич кенгайиб борганлигини, ички ва ташқи савдо, қарвон йўллари фаолияти билан боғлиқ инфратузилмалар минтақа иқтисодининг асосий тармоқларидан бири сифатида ривожланиб келганлигини кўрамыз. Бу алоқалар, ўз навбатида, маданий мулоқат шаклланиши ва ривожланишига ҳам асос яратган.

ХУЛОСА

“Марказий Осиёнинг қарвон йўллари инфратузилмалари ва хизмат кўрсатиш соҳалари (XIV-XIX асрлар Хоразм воҳаси мисолида)” мавзусидаги тадқиқотлар натижасида қуйидаги хулосаларга келинди:

1. Хоразм воҳаси XIV-XIX асрларда халқаро иқтисодий-маданий муносабатларда муҳим ўрин тутиб, воҳа ҳудудининг Мовароуннаҳр ва Хуросондан Волгабўйи орқали Қора денги соҳилларига ва Шарқий Европага ўтувчи муҳим транзит қарвон йўллари чорраҳасида жойлашгани муҳим аҳамиятга эга бўлган. Амир Темур ва темурийлар давлати ва Хива хонлигида воҳанинг қарвон йўллари кўп қиррали инфратузилмаларга эга тизим сифатида шакланиб, ўз даври талабларига мос равишда ривожланиб келган.

2. XIV-XIX асрларда қарвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизимнинг самарали фаолиятида минтақадаги сиёсий барқарорлик, марказий ва маҳаллий ҳукуматнинг бу соҳага бўлган эътибори ҳамда бошқа объектив ва субъектив ҳолатлар катта роль ўйнаган. Хусусан, Чингизхон истилосидан кейин Ғарбий қисми Жўжи улусига, Жанубий қисми Чиготой улусига киритилиб икки қисмга бўлиб ташланган Хоразм воҳаси XIV аср охирида Амир Темур томонидан ягона сиёсий, иқтисодий ва маданий макон сифатида қайта бирлаштирилиши, XVI аср бошларида бу ягона маконда мустақил Хоразм давлати - Хива хонлигининг ташкил этилиши муҳим аҳамиятга эга бўлган.

⁸⁵ Абу Абдуллоҳ Муҳаммад ибн Исмоил ал-Бухорий., 1996. Ал-Жомий ас-Саҳиҳ (Ишонарли тўплам) // Арабчадан Хожа Музаффар Набихон ўғли ва Хожа Бахтиёр Набихон ўғли таржимаси. – Тошкент: Қомуслар Бош таҳририяти, 1996. - 2-том. – Б. 3-48.

⁸⁶ Абу Исо Муҳаммад ат-Термизий. Сунани Термизий / Мирзо Кенжабек таржимаси. – Тошкент: Адолат, 1999. 1-жилд. – Б. 603-663.

⁸⁷ Қориев О. Ал-Марғиноний – машҳур фикхшунос. – Тошкент: А.Қодирий номидаги халқ мероси нашриёти, 2000. – Б. 31-36.

3. Ўрта асрларда Хоразм воҳасида карвон йўллари фаолияти ва хизмат кўрсатиш тизимига эътибор қаратилиши ички ва ташқи иқтисодий алоқалар ривожидида муҳим аҳамиятга эга бўлган. Тадқиқотимизда кўриб чиқилган даврида ички ва ташқи иқтисодий-савдо ва элчилик муносабатлари ривожидида карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизимининг фаолияти алоҳида ўрин тутган.

4. Кўриб чиқилган даврда хизмат кўрсатиш тизимининг муҳим бўғинини йўлбўйи иншоотлари ташкил этган. Коммуникация тизимининг асосий бўғинларидан бўлган карвонсаройлар, рабоблар, сардобалар ривожланган ва сўнгги ўрта асрларда кўплаб барпо этилиб, улар нафақат савдо карвонлари, давлат маъмурлари, ҳарбий қўшинлар, элчилик миссиялари аъзолари ва сайёҳлар учун узоқ ва машаққатли сафар давомида ҳордиқ олинадиган, керакли озиқ-овқат, улов воситалари учун емиш мавжуд бўлган маконлар сифатида фаолият юритганлар.

5. Марказий Осиё, хусусан Хоразм воҳаси карвон йўлларида XIV-XIX асрларда кўп қиррали хизмат кўрсатиш тизими йўлга қўйилган эди. Йўлбўйи иншоотлари ва савдо марказларида савдо карвонларига, сайёҳларга ва йўловчиларга турли зарурий хизматлар кўрсатилиб, йўлбошловчилар, кўриқчилар, ўз улов воситалари билан карвонларга хизмат қилувчи киракашлар фаолияти йўлга қўйилганлиги ички ва ташқи алоқалар ривожига хизмат қилган.

6. Марказий Осиё, хусусан, Хоразм воҳасида хизмат кўрсатиш тизими ривожидида урбанизация жараёнининг босқичма-босқич ривожланиб бориши ҳам катта ўрин тутган. Савдо йўллари бўйлаб янги шаҳарлар пайдо бўлиб, улар ички ва ташқи иқтисодий-маданий алоқаларда иштирокига қараб ривожланиб борганлар. Бу Хоразм воҳасидаги шаҳарларда савдо карвонларига хизмат кўрсатишга ихтисослашган инфратузилмалар мавжудлигида ҳам яққол кўзга ташланади.

7. XIV-XIX асрларда Хоразм воҳасида ҳукмронлик қилган сулолалар ички ва ташқи савдо ривожининг кафолати бўлиб майдонга чиққан. Буни савдо-сотиқни ривожлантиришга қаратилган тадбирлар – йўлларни, йўлбўйи иншоотларини ва ихтисослашган бозорларни қуриш ва таъмирлаш, савдо карвонларининг хавфсизлигини таъминлаш хизматини йўлга қўйиш, ички ва ташқи савдо билан шуғулланувчи ижтимоий табақаларга, шу жумладан хорижлик савдогарларга имтиёзлар бериш, савдо алоқаларини ўрнатиш бўйича халқаро битимлар тузиш ва бошқалар мисолида кўрамиз.

8. Карвон йўллари савдо-иқтисодий алоқалар ва маданий ҳамкорликка, сиёсий муносабатлар ва элчилик миссиялари фаолиятини йўлга қўйишга, турли ҳудудларнинг маданий мулоқотини амалга оширишга хизмат қилган. Буни Хоразм воҳасининг XIV-XIX асрлардаги карвон йўллари мисолида ҳам кўриш мумкин.

9. Карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизимининг самарали фаолиятида минтақада сиёсий барқарорликнинг мавжудлиги, марказий ва маҳаллий ҳукуматнинг бу соҳага бўлган эътибори ҳамда бошқа кўплаб омиллар ўзига хос аҳамият касб этган. Савдо йўлларида хизмат кўрсатиш тизими фаолияти

даражаси жамиятдаги иқтисодий-маданий тараққиёт кўрсаткичларига мос келиб, бу соҳа ривожини умуман цивилизация тараққиёти билан узвий боғлиқликда бўлгани ҳақида хулоса чиқариш мумкин.

Тадқиқот натижаларидан келиб чиқиб қуйидаги таклиф ва тавсияларни илгари суриш мумкин:

Замонавий халқаро алоқалар кенгайиб бораётган ва мамлакатимизда халқаро туризмни ривожлантиришга эътибор қаратилаётган бир даврда Буюк ипак йўли бўйлаб анъанавий алоқаларни тиклашда Ўзбекистоннинг, хусусан унинг қадимий тарихий-маданий вилоятларидан бўлган Хоразм воҳасининг тутган ўрнини очиб беришга йўналтирилган умумлаштирилган илмий асарлар яратиш, маданий ва иқтисодий алоқалар тарихига оид янги маълумотларни ўқув жараёнига жорий этиш, улардан Ўзбекистон тарихи ва маданиятини ўрганиш ва тарғиб этишда фойдаланиш;

Хоразм воҳасининг ўрта асрлар даври қарвон йўлларида жойлашган ва ўз даврида хизмат кўрсатиш тизимида муҳим ўрин тутган тарихий-археологик ва меъморий ёдгорликларни кенгроқ ўрганиш, уларнинг бугунги ҳолатини аниқлаш ва таъмирлаш чора-тадбирларини амалга ошириш;

Хоразм воҳасида ва қуйи Амударё ҳавзасида туризмни ривожлантириш учун ўрта аср қарвон йўллари бўйлаб янги туристик йўналишлар ташкил қилиш, археологик ва меъморий ёдгорликларни тавсифлаб берувчи тарихий-географик хариталар ва буклетлар чоп этиш;

Республика ва Хоразм вилояти ва Қорақалпоғистон Республикаси музейларидаги Буюк ипак йўли тарихига бағишланган экспозицияларни ўрта асрлар даврдаги алоқа йўлларининг иқтисодий-маданий алоқалар тизимида тутган ўрнини очиб берувчи маълумотлар билан бойитиш мақсадга мувофиқдир.

**НАУЧНЫЙ СОВЕТ PhD.03/30.12. 2019.Tar.20.05 ПО
ПРИСУЖДЕНИЮ УЧЁНОЙ СТЕПЕНИ ПРИ КАРАКАЛПАКСКОМ
ГОСУДАРСТВЕННОМ УНИВЕРСИТЕТЕ**

УРГЕНЧСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

АНЁЗОВ РУСЛАН БОТИРОВИЧ

**ИНФРАСТРУКТУРА КАРАВАННЫХ ДОРОГ И СФЕРЫ
ОБСЛУЖИВАНИЯ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ
(НАПРИМЕРЕ ХОРЕЗМСКОГО ОАЗИСА В XIV-XIX ВЕКАХ)**

07.00.01 – История Узбекистана

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

Нукус – 2021

Тема диссертации доктора философии (PhD) по историческим наукам зарегистрирована в Высшей Аттестационной комиссии при Кабинете Министров Республики Узбекистан № В2017.3PhD/Tar175

Диссертация выполнена в Ургенчском государственном университете.

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

Научный руководитель:

Мавланов Уктам Махмасабирович
доктор исторических наук, профессор

Официальные оппоненты:

Кабулов Эшболта Атамуратович
доктор исторических наук
Сулайманов Саламат Арепбаевич
кандидат исторических наук, доцент

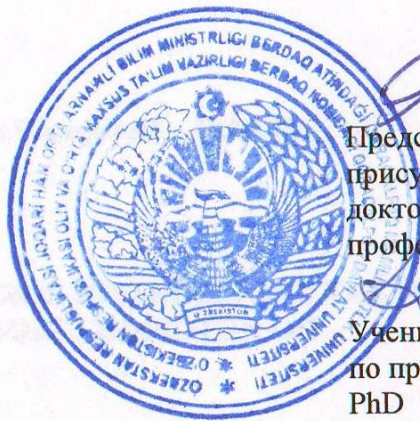
Ведущая организация:

Каршинский государственный университет

Защита диссертации состоится « 14 » I 2022 года в 10⁰⁰ часов на заседании Научного совета PhD.03/30.12.2019.Tar.20.05 по присуждению ученых степеней при Каракалпакском государственном университете. (Адрес: 230112,, г.Нукус, ул. Ч.Абдирова №1. Тел.: (99861)223-60-78; e-mail: karsu_info@edu.uz).

С диссертацией можно ознакомиться в Центре информационных ресурсов Каракалпакского государственного университета (зарегистрирована под номером 61). Адрес: 230112, г.Нукус, ул. Ч.Абдирова, №1).

Автореферат диссертации разослан « 30 » XII 2021 года.
(реестровый протокол под номером 12 от 30.XII 2021 года).



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

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

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

ВВЕДЕНИЕ (аннотация докторской диссертации (PhD))

Актуальность и востребованность темы диссертации. Связи между разными регионами мира сыграли важную роль в развитии человеческой цивилизации. Сегодня ведущие мировые научно-исследовательские институты уделяют особое внимание изучению внутренних и внешних экономических и культурных связей различных регионов, истории систем обслуживания караванов и соответствующей инфраструктуры. В частности, изучение роли международных экономических и культурных связей в становлении и развитии цивилизации Центральной Азии расположенной на перекрестке Великого шелкового пути имеет международное значение.

Изучение стратегического положения региона в различных исторических и культурных странах, в частности в международных экономических культурных отношениях, социально-политических коммуникационных процессах, осуществляемых через северную сеть великого пути Хорезмского оазиса, является одной из актуальных научных проблем в истории великого Евразийского региона. В Средние века одно из крупнейших государств Центральной Азии – Афригии (IV-IX века), Мамунии (X-XI века), Ануштегинии (XI-XIII века) и Хивинское ханство (1510-1920 века.) Хорезмский оазис занимал высокое положение как центр высокой цивилизации региона. Принимая во внимание особое положение древнего оазиса в развитии мировой культуры, тот факт, что город Хива был широко отмечен в мировом масштабе на основе 28-й сессии Генеральной конференции ЮНЕСКО, состоявшейся в Париже в октябре-ноябре 1995 года, реорганизация Хорезмской академии наук в Ургенче также является важным событием.

В настоящее время изучение истории Родины как важной части мировой цивилизации в Узбекистане стоит на повестке дня как актуальная задача⁸⁸. Для полноценной реализации этой задачи необходимо изучение истории каждого региона, древних городов нашей страны. В связи с этим необходимо изучение инфраструктуры караванных дорог, которая обслуживала внутренние и внешние связи Хорезмского оазиса в период XIV-XIX вв., являющегося одним из отличительных центров высокой цивилизации в Центральной Азии, создание и управление системой обслуживания на караванных дорогах, динамика внутренних и внешних связей, развитие инфраструктуры. В этот период система обслуживания на караванных дорогах всего Центральноазиатского региона имеет большое практическое значение с точки зрения исторического охвата и текущего использования исторического опыта. Именно развитию внутреннего и зарубежного туризма в Узбекистане уделяется большое внимание, система обслуживания восстанавливается на новых основаниях и имеет актуальное научное и практическое значение для сегодняшнего периода.

⁸⁸ Обращение Президента Республики Узбекистан Олий Мажлису // “Народное слово”, 29 декабря 2018 года.

Актуальность темы определяется также необходимостью систематизации и обобщения имеющихся данных на новой концептуальной и методологической основе, сравнительным анализом научных взглядов и концепций, связанных с изучаемой проблемой, интерпретацией данных для включения в научную среду.

Связь исследования с приоритетными направлениями науки и технологий республики. Диссертационное исследование выполнено в рамках программы приоритетного направления развития науки и технологий республики I. «Духовно-нравственное и культурное развитие демократического и правового общества, формирование инновационной экономики».

Степень изученности проблемы. Вопрос исторических исследований по истории средневековых караванных путей Центральной Азии и функционированию системы обслуживания в ней был специально рассмотрен в первой главе диссертации. Поэтому, не касаясь этой проблемы, можно кратко отметить, что изучение некоторых ее вопросов, связанных с выбранной темой, началось в XIX веке и продолжается по сей день. Тем не менее, работа, проводившаяся в XIV-XIX веках в Центральной Азии, в частности, по изучению истории инфраструктуры караванных дорог и системы обслуживания Хорезмского оазиса, находится не на том уровне востребованности, проблемы, связанные с историей предоставления различных услуг членам миссии посольства в караванном

Связь темы диссертационного исследования с планами научно-исследовательских работ высшего учебного заведения, где выполнена диссертация.

Исследование диссертации выполнено в рамках научно-исследовательского плана и программы Ургенчского государственного университета.

Цель исследования В XIV-XIX веках история системы обслуживания на караванных дорогах Центральной Азии изучалась в рамках темы целостного научного исследования на примере Хорезмского оазиса.

В ходе исследования были определены следующие задачи:

Обобщение историко-научных источников и литературы, предоставляющей информацию о системе обслуживания на караванных путях Центральной Азии в выбранный период (XIV-XIX вв.), а также сравнительный анализ с точки зрения историографии и источниковедения;

Уточнить важные этапы развитой и новейшей системы обслуживания Средневековья в различных исторических регионах Центральной Азии, в частности на караванных путях Хорезмского оазиса, на основе сравнительного анализа, изучить положение региона в социально-экономических и этномаданических отношениях;

Анализ социально-экономических и правовых основ, связанных с организацией, управлением и контролем системы услуг на караванных путях

Центральноазиатского региона в XIV-XIX веках, систематизация информации о состоянии этих вопросов в Хорезмской области;

Виды услуг на караванных дорогах в Центральноазиатском регионе и в Хорезмском оазисе, входящем в его состав, дорожные сооружения в деятельности этой системы, показывающие положение транспортных средств улов на основе сравнительно-исторического анализа;

Она заключается во внедрении в науку исторических процессов, связанных с системой обслуживания караванных дорог, в виде археологических и письменных исходных данных, сравнительного анализа на основе вновь собранных данных и обобщенного диссертационного исследования результатов.

Объект исследования История инфраструктуры караван-сараев Центральной Азии и сферы услуг XIV-XIX веков отражена на примере Хорезмского оазиса.

Предмет исследования Была выбрана история организации, управления и контроля инфраструктурных мероприятий, связанных с системой обслуживания на караванных дорогах, используемых в XIV-XIX веках в Центральной Азии, в частности в Хорезмском оазисе.

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

Научная новизна исследования заключается в следующем:

– В Хорезмском оазисе, занимающем важное место в Центральной Азии и ее внутренних и внешних связях, выявлены историко-географические условия и социально-экономические факторы деятельности системы обслуживания на караванных дорогах XIV-XIX веков;

– в сравнительно-историческом плане были раскрыты особенности системы обслуживания на караванных дорогах, которые обслуживали экономические и культурные связи в средние века в регионе, история использования верховых и колесных транспортных средств;

– Дорожные сооружения, расположенные на караванных дорогах Хорезмского оазиса: Рабаты (в основном сооружения, восстановленные с целью обслуживания караванных дорог), караван-сарай (место, где караваны будут останавливаться, ночевать, дворец), сардины (куполообразный бассейн, построенный специально для сбора и хранения в районах с дефицитом воды), колодцы и их текущее состояние, роль дорожных сооружений в строительстве;

– в Оазисе государственная власть раскрыла роль караванных дорог в создании, управлении и контроле зон обслуживания, вопрос об участии влиятельных чиновников, крупных торговцев в деятельности этой системы, строительстве и ремонте караванных дорог, обеспечении безопасности, обеспечении караванов продовольствием и продовольствием, предоставлении бытовых услуг на караванных дорогах.

Практические результаты исследования следующие:

В Центральной Азии были собраны данные о системе предоставления услуг на караванных дорогах XIV-XIX веков, проведен системный анализ, и Хорезмский оазис был оценен на месте тех, которые он занимал в функционировании системы.

На основе данных, полученных в процессе исследования, была определена роль системы обслуживания на караванных дорогах Хорезмского оазиса в региональных экономических и культурных отношениях, разработаны соответствующие научные выводы.

Достоверность результатов исследования объясняется использованием общепризнанных в мировой истории научных подходов и методов, сравнительно-историческое и критическое использование письменных источников и научной литературы, а также результатов археологических исследований, полученные результаты, обоснованные выводы, предложения и рекомендации подтверждены компетентными органами.

Научная и практическая значимость результатов исследования.

Научная значимость результатов исследования определяется историческими выводами, определяющими караванные маршруты Центральной Азии, их систему обслуживания, служебные объекты, инфраструктуру и их роль в региональных экономических отношениях, этноинтеграционных процессах в регионе.

Практическая значимость результатов диссертации заключается в том, что ее обобщенные выводы могут использоваться в лекциях для студентов высших учебных заведений, спецкурсах по истории международных отношений, соответствующих разделах истории Великого Шелкового пути и Центральной Азии, при подготовке учебников и учебных пособий, а также при формировании новых туристических направлений в Узбекистане и для обогащения сервисных услуг в развитии внутреннего и внешнего туризма.

Внедрение результатов исследований. На основе полученных результатов, научных выводов и предложений, полученных в XIV-XIX веках по исследованию истории системы обслуживания на караванных путях Центральной Азии:

использовано региональным отделением Академии наук Республики Узбекистан - Хорезмской академией Мамуна в 2010-2016 годах в фундаментальном проекте «История Хорезма (от древности до V века. Том II. V-XIV вв.)», в частности при научном анализе информации о строительстве и ремонте караванных путей, роли караванной службы в этноинтеграционном процессе в регионе, сравнительном анализе безопасности на караванных путях и предоставлении других культурно-бытовых услуг (Справка Академии наук Республики Узбекистан 02.09.2020 № 3 / 1255-1791). Результаты позволили использовать как вспомогательную информацию, показывающую роль караванных путей в реализации

социально-политических и экономических отношений между различными регионами и государствами Центральной Азии;

на основе научных результатов диссертации Национальная телерадиокомпания Узбекистана подготовила сценарии на телеканале «История Узбекистана». В частности, в программе «Такдимот», вышедшей в эфир 26 июня 2020 года, диссертант представил научно-теоретические выводы своего исследования (справка телерадиокомпания «O‘zbekiston» от 26 июня 2020 года № 02-40-692). Применение научных результатов в исследованиях сыграло важную роль в обеспечении содержательности этих программ и богатстве научных данных, а также в обеспечении научной популярности программы и всестороннего раскрытия ее содержания. Эта информация послужила для содействия сохранению и популяризации исторического наследия;

Материалы научной работы о торговых отношениях Хивинского ханства с соседними странами, караванные пути, используемые в этих отношениях, караванные маршруты - при анализе таких вопросов, как транспортные средства, их типы и использование, безопасность на караванных путях и предоставление других культурных и бытовых услуг, сведения об инфраструктуре караванных путей, дорожных сооружениях и их социально-экономических и культурных функциях, роли караванного сервиса в этноинтеграционном процессе в регионе использованы Хорезмским отделением Республиканского центра духовности и просвещения. (Справка Хорезмского областного отделения Центра духовности и просвещения Республики Узбекистан от 17.12.2020. №01/02-101). Результаты исследования используются для популяризации древней культуры Хорезмского оазиса среди местного населения, а также иностранных туристов.

Апробация результатов исследования. Результаты исследования обсуждены на 5 международных и 4 республиканских научных конференциях.

Публикация результатов исследования. По теме диссертации опубликовано 14 научных работ. В частности, в научных изданиях рекомендованных Высшей Аттестационной Комиссией Республики Узбекистан для публикации основных результатов докторских диссертаций опубликовано 5 (4 республиканских, 1 зарубежных) статей.

Структура и объем диссертации. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения и списка использованной литературы. Исследовательская часть диссертации составляет 113 страниц.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Вводной части обоснована актуальность и необходимость темы диссертации, цели и задачи, объект и предмет исследования. Показано

соответствие работы приоритетным направлениям развития науки и техники, научная новизна, практические результаты, информация о достоверности, значении и реализации результатов исследования, её апробации.

Первая глава диссертации посвящена освещению вопросов "анализа караванных путей XIV-XIX веков". В первом разделе главы анализируются письменные источники, относящиеся к теме, разработанные и созданные в Последнее Средневековье на арабском, персидском, турецком и иностранных языках, систематически анализируется важная информация о караванных маршрутах региона, городах и крупных торговых центрах, остановках и дорожных сооружениях, переходах и переходах, транспортных средствах улов, и результаты направлены на освещение темы.

Вторая группа тематических источников была создана Амиром Темуром и периодом Темуридов, а также местными источниками, созданными в последнее Средневековье⁸⁹. Среди работ, созданных в Моваруннахре и Хуросоне в XVI веке, мы можем получить некоторую ценную информацию на эту тему из работ "Бобурнома"⁹⁰, "Тарихи Рашиди"⁹¹, "Абдуллонома"⁹², а также из работ "Бахр аль Асрор Фи манакиб аль акьяр"⁹³, "Шаджара-и турк"⁹⁴ и других, относящихся к XVII веку.

Третья группа источников состоит из произведений, написанных на европейских языках в период развитого Средневековья. Эти источники отличаются обилием, точностью данных по сравнению с источниками предыдущего периода. В качестве важных источников, относящихся к этому периоду, мы можем привести работы Плано Карпини⁹⁵, Вильгельма

⁸⁹ Темур тузуклари / Форсчадан А. Соғуний ва Ҳ. Кароматов таржимаси. – Тошкент: Адабиёт ва санъат, 1996. – 343 б.; Низомиддин Шомий. Зафарнома / Форс тилидан ўғирувчи Ю. Ҳакимжонов. Ҳофиз Абрунинг "Зафарнома"га ёзган илова (Зайл)сини ва изоҳларни форс тилидан О. Бўриев таржима қилган. – Тошкент: Ўзбекистон, 1996. – 528 б.; Шарафуддин Али Йаздий. Зафарнома / Муҳаммад Али ибн Дарвиш Али ал-Бухорий таржимаси. Сўз боши, табдил, изоҳлар ва кўрсаткичлар муаллифлари А. Аҳмад ва Ҳ. Бобобеков. – Тошкент: Шарқ, 1997. – 384 б.; Абдураззоқ Самарқандий. Матлаи саъдайн ва мажмаи баҳрайн. II жилд. Биринчи қисм. 1405-1429 йиллар воқеалари / Форс тилидан таржима, сўзбоши ва изоҳлар муаллифи А. Ўринбоев. – Тошкент: O'zbekistan, 2008. – 632 б.; Ўша муаллиф. Матлаи саъдайн ва мажмаи баҳрайн. II жилд. Иккинчи ва учинчи қисм. 1429-1470 йиллар воқеалари / Форс тилидан таржима ва изоҳлар муаллифи А. Ўринбоев. Географик номлар изоҳли кўрсаткичи О. Бўриев – Тошкент: O'zbekistan, 2008. – 832 б. Хафиз-и Абру. География (Извлечения) / Перевод с персидского А. Буриева // Материалы по истории Средней и Центральной Азии. X–XIX вв. – Ташкент: Фан, 1988. – С. 142-148.

⁹⁰ Захириддин Муҳаммад Бобур. Бобурнома / Нашрга тайёрловчи П. Шамсиев. – Тошкент: Юлдузча, 1989. – 368 б.

⁹¹ Мирза Муҳаммад Хайдар. Та'рих-и Рашиди / Введение, перевод с персидского А. Урунбаева, Р.П. Джалиловой, Л.М. Епифановой. Примечание и указатели Р.П. Джалиловой и Л.М. Епифановой. – Ташкент: Фан, 1996. – 728 с.

⁹² Ҳофиз Таниш ал-Бухорий. Абдуллонома. «Шарафномаи шоҳий» / Форс тилидан С. Мирзаев таржимаси. – Тошкент: Шарқ, 1999. 1-китоб. – 416 б.

⁹³ Махмуд Ибн Вали. Баҳр ал-асрор фи манокиб ал ахйар. Море тайн относительно доблестей благородных (география) / Введение, перевод, примеч. и указатели Б. Ахмедова. – Ташкент: Фан, 1977. – 167 с.

⁹⁴ Абулғозий. Шажарайи турк. – Тошкент: Чўлпон, 1992. – 192 б.

⁹⁵ Джованни дель Плано Карпини. История монголов, которых мы называем татарами / Пер. со старофранцузского А.И.Малеина // Путешествия Плано Карпини и Вильгельма Рубрика. – М.: Географиздат, 1957. – С. 23-85.

Рубрука⁹⁶, Марко Поло (XIII век)⁹⁷, Иоганна Шелтбергера (XIV век)⁹⁸, Руи Гонсалеса де Клавико (XV век)⁹⁹ и других, которые были в Центральной Азии в начале XIII-XV века и были непосредственно знакомы с состоянием караванных путей и системой обслуживания региона.

Во второй параграф первой главы освещаются вопросы исторических этапов развития темы. В Центральной Азии исследования по историческому исследованию деятельности инфраструктуры и системы обслуживания караванных дорог в XIV-XIX веках начались в конце XIX - начале XX века сотрудниками российских и зарубежных миссий, военными, торговцами и туристами. Первые научные данные о деятельности инфраструктуры караванных дорог Центральноазиатского региона, дорожных сооружениях, системе обслуживания дорог улов-транспорта и каравана появились в период русского колониализма, то есть в конце XIX – начале XX века. С особым поручением российских военно-политических кругов начался сбор информации о характере и характеристиках системы путей сообщения военно-стратегического значения региона, в частности, основных направлениях автомобильных дорог, географии и топографии, связанных с ними инфраструктур и деятельности системы обслуживания. Эти работы проводились не только в стране Туркестан, которая была полностью подчинена России, но и на территории Бухарского эмирата и Хивинского ханства, которые также имели вассальную власть. В работах российских офицеров, подробно изучающих этот вопрос, которые специфичны для военных, есть важная информация о деятельности путей сообщения, традиционных средствах транспорта, дорожных сооружениях и системах обслуживания, сформировавшихся в Средние века в Туркестанском регионе и принятых к концу XIX – началу XX веков. Эти работы отличаются богатством ценных научных знаний и до сих пор не утратили своей научной значимости.

Историография советского периода. Социально-политические процессы, произошедшие после установления Советской власти в Центральной Азии, изменения в экономической и культурной жизни привели к радикальным изменениям в деятельности караванных путей и системе обслуживания региона. В этой области традиции, характерные для Средневековья, теперь можно было изучать только по данным письменных источников, в археологических или архитектурных памятниках, а также в современных транспортных средствах, железных и автомобильных дорогах,

⁹⁶ Вильгельм Рубрук. Путешествие в восточные страны Вильгельма Рубрук в лето благодсти 1253 / Введение, перевод и примечание А.И.Малиена // Путешествия Плано Карпини и Вильгельма Рубрика. – М.: Географиздат, 1957. – С. 88-195.

⁹⁷ Марко Поло. Книга о разнообразии мира / Перевод И. Минаева. – М.: ЭКСМО, 2005. – 480 с.

⁹⁸ {Шильтбергер И}. Путешествия Иоганна Шильтбергера по Европе, Азии и Африке (с 1394 по 1427 г.) / Перевел с немецкого и снабдил примечаниями Ф. Брун. – Ташкент: Шарк, 1997. – 240 с.

⁹⁹ Руи Гонсалес де Клавико. Самаркандга – Амир Темур саройига саёхат кундалиги (1403-1406 йиллар). Рус тилидан (1881 йилда рус тилига қилинган таржимадан) О.Тоғаев таржимаси. – Тошкент: «O'zbekiston» NMU, 2010; Клавико Г. История Великого Тамерлана // Тамерлан. Эпоха. Личность. Деяния. – М.: Гураш, 1992. – С. 299-344.

и в случае широкой сети дробовиков можно было изучить ее значение с помощью традиционных средств крепления, которые несколько сохранились.

С 30-х годов XX века стали проводиться исследования по истории караванных путей и экономических, культурных связей Центральной Азии. В этой исследовательской работе, хотя и частично, также начали освещаться вопросы, связанные с историей коммерческой дорожной инфраструктуры, системой обслуживания караванных дорог. В частности, в 30-80 – е годы XX века появился ряд научных исследований, в которых информация о дорожных сооружениях-караван-сараях и рабатах, цистернах, мостах и других гидротехнических сооружениях, а также транспортных средствах для перевозки животных, составляла важную часть системы обслуживания на караванных дорогах региона в средние века¹⁰⁰. В этот период из исследований, которые были научно проанализированы, также было получено много ценной информации о направлениях караванных путей и их деятельности в Средние века. С ними Б. Лунина¹⁰¹, Р. Г. Мукминова¹⁰², М.И. Итина¹⁰³ в монографических работах и статьях таких ученых можно показать диссертации Г.А.Агзамовой и других¹⁰⁴. Они также содержат информацию об организации караванной торговли в Средние века, составе караванов, видах товаров, которые занимают важное место в торговых отношениях, и других актуальных вопросах.

С начала 80-90-х годов XX века были проведены важные работы по изучению истории Великого Шелкового пути. В Средние века информация о деятельности караванных путей и системе обслуживания нашла отражение во многих статьях на международных научных конференциях, научных сборниках и научных журналах, проведенных в этот период. Они имеют большое научное значение с освещением вопросов эволюции системы обслуживания на караванных дорогах в средние века в регионе.

Изучение предмета в период независимости. С конца 80-х годов XX века – 90-х годов, в результате социально-политических изменений,

¹⁰⁰ Массон М.Е. Проблема изучения цистерн-сардоба. – Ташкент, 1935; Он же. Среднеазиатские мосты прошлого и проблемы их изучения. – Ташкент, 1978; Маньковская Л.Ю. Типологические основы зодчества Средней Азии (IX- нач. XX вв.). –Ташкент, Фан, 1980; Маньлов Ю.П. Археологические исследования караван-сарая Центрального Устюрта // Археология Приаралья. – Ташкент, 1982. – Вып.1; Маньлов Ю.П., Юсупов Н. Караван-сарай Центрального Устюрта XIV в. // СА. – М., 1982. – № 2; Рахманов У.В., Пидяев Ш.Р. Раскопки караван-сарая в рабаде средневекового Термеза // ИМКУ. –Ташкент, 1990. – Вып. 23. – С. 60-69.

¹⁰¹ Лунина С.Б. Города Южного Согда в VIII-XII вв. – Ташкент: Фан, 1984; Ёша муаллиф. Культурные и торговые связи средневековых городов и поселений долины Кашкадарьи с сопредельными территориями // Культурные связи народов Средней Азии и Кавказа. Древность и средневековье. – М.:Наука, 1990. – С. 101-107;

¹⁰² Мукминова Р.Г. Очерки по истории ремесла в Самарканде и Бухаре в XVI в. – Ташкент: Фан, 1976. Ёша муаллиф. Скупщики товаров и поставщики сырья в Средней Азии в XVI в. // Ближний и Средней Восток. Товарно-денежные отношения при феодализме. –М.: Наука, 1980. – С. 154-161.

¹⁰³ Итина М.И. Археологические памятники на древних торговых путях вдоль берегов Амударьи // Древности Южного Хорезма. Материалы Хорезмской экспедиции. ТХАЭ. – М.,1991. – Т. XVI. – С. 7-32

¹⁰⁴ Байпаков К.М. Средневековые города и поселения Семиречья (VII-XII вв.): Автореф. дис... канд. истор. наук. – Алма-Ата, 1966. – 20 с.; Агзамова Г.А. Среднеазиатские центры торговли и пути, связывавших их с Россией (вторая половина XVI- первая половина XIX вв.): Автореферат дисс. ... канд. ист. наук. – Ташкент, 1990.

произшедших в регионе Центральной Азии и Евразии, в историографии региона началась новая эпоха. В научное исследование, в котором отражены направления торговых путей и экономико-культурные связи Центральноазиатского региона в IX-XIX веках, информация о деятельности системы оказания услуг на караванных путях, в диссертацию вошли следующие: Ф. Буряков¹⁰⁵, А. Худжаев¹⁰⁶, Г. А. Агзамова¹⁰⁷, значима работа У. М. Мавлонова¹⁰⁸ и других.

Ряд диссертаций, написанных в этот период, также отражали некоторые аспекты изучения караванных путей и системы обслуживания в них. Среди них можно отметить докторские работы Ш.С. Камалиддинова, А. Уралова, Г.А. Агзамовой, У.М. Мавлонова¹⁰⁹ и ряд других кандидатских диссертаций¹¹⁰.

Исследования известных историков по истории международных отношений Хорезмского оазиса в средние века дают информацию, проливающую свет на некоторые аспекты изучаемого нами вопроса. Среди них можно подчеркнуть важность сведений изложенных в монографии на русском языке известного историка Х.Г. Гулямова¹¹¹.

Научная работа ученых-историков, проводивших специальные исследования по истории внешних сношений Хорезмского оазиса в Средние века, также послужила обогащению историографии предмета. Они включают исследователя УрГУ кандидатская диссертация К.Ю. Машарипова по истории отношений Хорезмского оазиса с Ближним Востоком и европейскими странами также отличалась богатством рядом важной информации, связанной с изучаемым нами научным проблемы¹¹².

¹⁰⁵ Буряков Ю.Ф. Бухара на караванных путях Хорасана и Мавераннахра // ОНУ. – Ташкент, 1997. – № 9-11. – С. 45-52; Ўша муаллиф. Экономические и культурные связи Чача и Ферганы // Буюк Ипак йўли ва Фарғона водийси: Республика илмий-амалий анжумани материаллари. – Ташкент, 2004. – С. 22-23;

¹⁰⁶ Ходжаев А. Фарғона водийсининг Хитой билан савдо алоқалари // Мозийдан садо. – Тошкент, 2005. – № 1 (25). – Б. 46-47.

¹⁰⁷ Агзамова Г.А. Сўнги ўрта асрларда Ўрта Осиё шаҳарлари – хунармандчилик ва савдо марказлари. – Тошкент: Ўзбекистон, 2000; Ўша муаллиф. Ўрта Осиё хонликларидаги савдо ва унга хос анъаналар // Буюк ипак йўли ва Фарғона водийси: Республика илмий-амалий анжумани материаллари. – Тошкент, 2004. – Б. 81-87; Ўша муаллиф. Ўзбекистон шаҳарлари интеграцион жараёнлар ва бағрикенглик кўрсаткичи // Ўзбекистоннинг ислом цивилизацияси ривожига қўшган ҳиссаси: Таълим, фан ва маданият бўйича ислом ташкилоти – ЮНЕСКО томонидан Тошкент шаҳрининг 2007 йилдаги ислом маданияти пойтахти деб эълон қилинишига бағишланган халқаро конференцияга йўлланган маърузалар ва табриklar тезислари тўплами. – Тошкент–Самарқанд: Имом Бухорий Республика илмий-маърифий маркази нашриёти, 2007. – Б. 65-67.

¹⁰⁸ Мавлонов У. Марказий Осиёнинг қадимги йўллари. – Тошкент: Академия, 2008.

¹⁰⁹ Камалиддинов Ш.С. Историческая география Тохаристана и Южного Согда по арабоязычным источникам IX–нач. XIII вв.: Автореф. дис... докт. истор. наук. – Ташкент: Институт востоковедения АН РУз, 1993. – 51 с.; Уралов А. Гражданское зодчество средневековой Центральной Азии.: Автореферат дис... докт. истор. наук. – Ташкент, 1998. – 53 с.; Агзамова Г.А. Города и городская жизнь в Узбекистане в XVI–первой половине XIX веков.: Автореф. дис. ... докт. истор. наук. –Ташкент: Институт истории АН РУз, 2000.– 66 с.; Мавлонов У.М. Коммуникации и торговые пути в средней Азии: формирование и этапы развития: Автореф. дис... докт. истор. наук.– Ташкент: ИИ АН РУз, 2001. – 46 с.

¹¹⁰ Машарипов К.Ю. Исторические связи Хорезма с торговыми центрами государств Среднего Востока и Европы (X-XV вв.): Автореф. дис. ... канд. ист. наук. – Нукус, 2004. – 25 с.

¹¹¹ Гулямов Х.Ф. Дипломатические отношения государств Средней Азии с Россией в XVIII – первой половине XIX в. – Ташкент: Фан, 2005. – 336 с.

¹¹² Машарипов К.Ю. Исторические связи Хорезма с торговыми центрами государств Среднего Востока и Европы (X-XV вв.): Автореф. дис. ... канд. ист. наук. – Нукус, 2004. – 25 с.

Который провел эффективную работу по истории внешних сношений Хорезмского оазиса в период последнего Средневековья. Исследование А.Н. Аллаевой также отличается тем фактом, что в нем содержится информация, которая служит для освещения научной проблемы, которую мы изучаем. Необходимая информация для нашего исследования указана в кандидатской диссертации¹¹³ и докторской диссертации¹¹⁴, а также в основных монографиях этого ученого.

Кроме того, можно перечислить ряд работ каракалпакских ученых, которые проводили научные исследования по строительству дорог на караванных дорогах, проходящих через Хорезмский оазис и Каракалпакстан. В частности, можно отметить таких ученых, как Мамбетгуллаев М.¹¹⁵, Кдырниязов М.Ш.¹¹⁶, Ходжаниязов Г.¹¹⁷, Есбергенов Х.¹¹⁸.

В ряде национальных и международных научных конференций и научных сборников, проведенных за годы независимости, имеются статьи, отражающие некоторые аспекты рассматриваемых нами проблем.

Тем не менее в современной узбекской историографии нет комплексных научных исследований, раскрывающих особенности, закономерности, экономические и политико-правовые основы системы караванного обслуживания.

4. Зарубежные исследования. За последние 20 лет в странах СНГ также был опубликован ряд научных работ, связанных с историей караванных путей Центральной Азии. В них частично отразился и исследуемый нами вопрос, то есть в XIV-XIX веках вопросы, связанные с функционированием системы обслуживания на караванных дорогах. Среди них можно выделить крупные монографии¹¹⁹, научные сборники и материалы конференций¹²⁰, а также множество статей.

Как известно, в зарубежной историографии ведущее место в освещении торговых путей Центральной Азии занимают европейские ученые. В конце XIX – начале XX века был напечатан ряд исследований, посвященных истории торговых путей Центральной Азии. Но в них информация о рассматриваемом нами вопросе не встречается.

¹¹³ Аллаева Н.А. Хива хонлиги ва Эрон ўртасидаги ўзаро алоқалар: Тарих фан. Номз. Илм. дараж. дисс. – Тошкент, ЎзФА тарих институти, 2007. – 171 б

¹¹⁴ Аллаева Н.А. XVI – XIX асрнинг 70-йилларида Хива хонлиги ташки алоқалари тарихи: Тарих фан. доктори (dsc) дисс. автореферати. – Тошкент: ЎзФА тарих институти, 2019. – 82 б.

¹¹⁵ Мамбетгуллаев М. Хорезм и Великий шелковый путь // Великий шелковый путь. Культура и традиции. Прошлое и настоящее: Материалы международной научно-теоретической конференции – Ташкент, 19-20-октября 2006 г. – С. 23.

¹¹⁶ Кдырниязов М.Ш. Материальная культура городов Хорезма в XIII-XIV веках. Нукус, 1989.

¹¹⁷ Караванные пути северной периферии Хорезма. Новые исследования Илимий мақала Вестник КГУ и Бердаха. № 1. Нукус 2008. – С. 32.

¹¹⁸ Есбергенов Х. Некоторые данные к истории Миздахкан и Хожели, В сб. «Ходжейли- древнейший город Республики Каракалпакстан». Ходжейли. 1994.

¹¹⁹ Байпаков К.М. Средневековые города Казахстана на Великом шелковом пути. – Алматы: Ғылым, 1998. – 216 с.; Мартиросян А. На Великом шелковом пути. – Ереван, 1998. – 119 с.

¹²⁰ Изучение культурных взаимодействий и новые археологические открытия: Материалы пленума ИИМК 11-14 апреля 1995 г. – СПб., 1995; Азия – диалог цивилизаций / Под ред. Б.А Литвинского. – СПб., 1996; Ош и Фергана в исторической перспективе: Материалы международного симпозиума. – Бишкек, 2000. Вып. 3.

В начале второй половины XX – начале XXI века были опубликованы работы, содержащие важную информацию о торговых путях и культурных связях Центральной Азии со Средневековьем. Они в Е. Особое значение имеют монографии таких ученых, как Шефер¹²¹, Э'дала Веспере¹²² и Су Бикхай¹²³.

В целом анализ исследований по вопросу системы содержания дорог Центральной Азии показал, что проблемы использования традиционных средств транспорта, строительства и ремонта дорог и дорожных сооружений, обеспечения безопасности на дорогах караванных путей, предоставления различных услуг торговцам и пассажирам недостаточно изучены как целостная научная проблема. Это также повышает важность и необходимость наших исследований.

В третьей главе первой главы была дана информация об основных направлениях караванных путей Хорезмского оазиса.

Караванные пути, игравшие важную роль во внутренних и внешних связях Хорезмского оазиса в XIV-XIX веках, проходили в основном через Хорезмский Зарафшанский оазис и территорию Уструшана в оазис Шош, Ферганскую долину и в семидесятом веке, из Хорезма в Марв, Иран, страны Ближнего Востока, а также через Каракалпакстанское плато Устюрт на юг.

Первая часть этих маршрутов была организована по дороге Мары – Хорезм – Бухара. Проходя через проход Амуль в Амударье, этот маршрут занял важное место в соединении Багдадского халифата и городов Ирана с торговыми центрами Хорезма и Моваруннахра. Этот торговый путь, соединявший центральные города Моваруннахр и Хорезм с Марвом через переправу Амале, считался одним из основных направлений Великого Шелкового пути, проходящего через наш регион. Из Марва этот караванный путь вел в Герат через Саракс, а также в Багдад, столицу халифата, через иранский Мешхед, Нишопур и другие города. Этот маршрут из Багдада в иранские города, Хорезм через Марв и Бухару был широко описан в труде Ибн Фадлана¹²⁴.

В некоторых источниках отмечается, что от Марва до Сарахса 30 персидских¹²⁵, отсюда до Нишопура 40 персидских¹²⁶ расстояний.

Ряд важных событий произошел в направлении, соединяющем Бухарский и Хорезмский оазисы, два важных экономических и культурных центра Центральной Азии, по маршруту вдоль побережья Амударьи¹²⁷.

¹²¹ Шефер Э.Х. Золотые персики Самарканда. Книга о чужеземных диковинах в империи Тан / Пер. Е.В. Зеймала и Е.И. Лубо-Лесниченко. – М.: Наука, 1981. – 608 с.

¹²² De La Vaissiere Etinne. Histoire des Marchands Sogdiens. – Paris: Institut des Hautes Etudes Chinoises, 2004. – 379 p.

¹²³ Су Бихай. Қазақ мәдениетінің тарихы / Қытай тілінен аударған Тұрсынхан Зәкенұлы. – Алматы: Атажурт, 2001. – Б. 90-98.

¹²⁴ Батафсил каранг: [Ибн Фадлан]. Путешествие Ибн Фадлана на Волгу / Пер. и комментарий под ред. акад. И.Ю. Крачковского. – М.-Л.: Изд-во АН СССР, 1939. – С. 55-56.

¹²⁵ Фарсанг – форс мамлакатларида ишлатиладиган ўлчов бирлиги, ўртача 6-7 км.га тенг.

¹²⁶ Носир Хисров. Сафарнома / Форсийдан Ғулом Карим таржимаси. – Тошкент: Шарк, 2003. – Б. 16.

¹²⁷ Олдинги бобларимизда Амударёдаги айрим кечувлар хақида тўхталиб, уларнинг кўпчилиги қадимги даврлардан бошлаб фаолият кўрсатиб келганлигини кўриб ўтган эдик. Шу ўринда араб географлари

В частности, можно было переехать из караван-сарая Кукертли на правом берегу реки в Даргонский монастырь на Левом берегу реки, а из цирюльни-в Джигарбанд¹²⁸.

В развитом Средневековье караванные пути, соединяющие город Марв, являющийся крупнейшим экономическим и культурным центром Хорасана, с городами Хорезма, также занимали большое место в системе коммуникаций и коммуникаций нашего региона. Анализируя данные из источников, можно увидеть, что путь Марв – Ургенч в этот период состоял в основном из двух частей. Первая его часть состояла из маршрута, ведущего из Марва к среднему течению Амударьи, проходящего по следующим адресам и скважинам (чох): Шаввал, Пашан, Хурмузфарра, Абдангандж, Работи Сероб, Работи Суран, Чохи Хак, Чохи сохиби, Чохи Харун, Работа Нушагард, Сангработ (Ташработ). Сюда по Левому берегу Амударьи пришли равнины Тохирия, Даргона, Джигарбанда, Садвара и Хазораспа. Вторая линия проходила через пески, и в диапазоне были такие адреса, как Суран Работ, Тархан, Яникер, Абдангандж, Хурмузфорра, Журнали, Шавваль¹²⁹.

В рассматриваемый период в Хорезме было несколько ответвлений караванных путей, проходивших по территории Каракалпакстана. В системе внутренних дорог Хорезмского оазиса важное место занимает коммуникационный путь, проходящий по низовьям Амударьи. Эта дорога вела к озеру, то есть к островному морю (1 день дороги) через Дарсан (Таккала) (2 почтовые станции), Кардар (Хайванкала) (1 день дороги), Джувикан (Мунчакликал) (2 почтовые станции), село Баратегин (Кунград) (1 день дороги) из Маздаххона¹³⁰.

Один из караванных маршрутов, проходящих по территории Каракалпакстана - дорога, проходящая через Миздахкан в направлении Гурганджа, другой - через Кусхану, Азизлер Баба, Крантау, Порлитау, Крик (Кунград). Кроме того, вдоль Аральского моря шла дорога из Устюрта на восток: кричащий (Кунград), темная крепость Багдад, крепость Кир Джигиттин¹³¹.

Тот факт, что арабские географы отмечали, что Хорезм стал богатым благодаря торговым отношениям с поселенцами, также показывает важность этих отношений¹³². Отношения с поселенцами были особенно сильны в X-XV

асарларида хам Амударё кечувлари хақида қимматли маълумотлар мавжудлигини айтиб ўтиш керак. Хусусан, Муқаддасий Амударёнинг юқори ва ўрта оқимида 25 та кечув мавжудлигини, уларнинг 16 таси Амударёнинг ўрта оқимида жойлашганлигини қайд қилиб ўтади. Бу ҳақда қаранг: Shamsaddin Abu Abdallah Muhammad ibn Ahmad al-Moqaddasi. Descriptio imperii Moslemici / Ed. M. J. de Goeje. Lugduni Batavorum apud E. J. Brill, 1967; Камалидинов Ш.С. Историческая география Тохаристана и Южного Согда по арабоязычным источникам IX-нач. XIII вв.: Автореферат дис. ... докт. ист. наук. – Ташкент, 1993. – С. 20.

¹²⁸ Итина М.А. Археологические памятники на древних торговых путях вдоль берегов Амударьи... –С. 22-26.

¹²⁹ Массон М.Е. Средневековый торговый путь из Мерва в Хорезм и в Мавераннахр... – С. 9, 57-67. Рис. 2, 40.

¹³⁰ Ibn Hawqal. La configuration de la Terre (kitab surat al-Ard). ... – P. 461-462; Ходжаниязов Г. Караванные пути северной периферии Хорезма // Великий шелковый путь. Культура и традиции. Прошлое и настоящее: Материалы научно-теоретической конференции. – Ташкент, 2006. – С. 36-40.

¹³¹ Хожаниязов Г., Хакимниязов Ж. Караванные пути северной периферии Хорезма. Новые исследования Илимий мақала Вестник КГУ и. Бердаха. № 1. Нукус 2008. – С. 5.

¹³² Ibn Hawqal. La configuration de la Terre (kitab surat al-Ard) ... – P. 462-463; Hudud al-‘Alam (The regions of the world) ... – P. 121; Бартольд В.В. Туркистон в эпоху монгольского нашествия ... – С. 124.

веках, что нашло отражение в письменных источниках того времени. "В стране Хорезмов нет месторождений золота и серебра, и там не может быть ни слова о драгоценных камнях. Они находят большую часть своего богатства в торговле с турками и умножении товаров на золото", - писал арабский путешественник Аль-Истахрий¹³³.

Вторая глава диссертации называлась "Важность инфраструктуры караванов, состава караванов и перевозки животных в системе предоставления услуг". В первой главе главы внимание было уделено вопросу о необходимости дорожных сооружений и других связанных с ними инфраструктур в системе обслуживания автомобильных дорог с указанием названий дорожных сооружений: восстановление, местоположение, виды услуг. Процесс строительства рабов и караван-сараяв широко распространился по всему исламскому миру, особенно в Моваруннахре и Хорезме, в развитом Средневековье. Много информации об этом поступает из разных источников. Развитое Средневековье, в частности IX-X вв., служило работами, сильными и охраняемыми караван-сараями, строительство которых не прекращалось на протяжении всего Средневековья, в частности в течение XIV-XIX вв., которые мы рассматриваем¹³⁴.

Караван-сарай и Рабат также важны как военные укрепления, которые занимают большое место в контроле торговых путей. В Средние века большое место занимали правители, которые были заинтересованы в развитии торговли, в восстановлении дорожных сооружений. В целом, как мы отмечали выше, в исламский период восстановление различных общественных зданий – мечетей, медресе, ханак, мостов, рабатов, караван-сараяв, сардин и т.д., было одним из важных качеств справедливого правителя. Ссылаясь на источники, мы видим, что представители династий, правивших в Центральной Азии, уделяли этому вопросу большое внимание.

Караван-сарай (Танциклидепа и др.) с Сардобой (или колодцем) были найдены во внутреннем дворе, построенном в круглой форме от Хорезмского оазиса до периода хорезмшахов на пути каравана, идущего из Каспия в Дохистан¹³⁵. Об этой информации свидетельствует тот факт, что регион сложен и многогранен по структуре караван-сараяв. В развитом средневековье строительство сардин велось в гораздо больших масштабах. В частности, по словам М. Е. Массона, останки сардины были также найдены в караване, который покинул Марв из Хорезма¹³⁶. Эта и другие сведения свидетельствуют о том, что строительство цистерн не прекращалось на протяжении всего Средневековья. В развитом Средневековье караван-сарай и капитаны также находились в пределах одного дня пути от столицы Хорезма

¹³³ Мавлонов, Ў., Махкамова Д. Маданий алоқалар ва савдо йўллари. Т.: Академнашр, 2004. – Б.44.

¹³⁴ Бу даврда қўп ҳолларда «рабат» термини «карвонсарой» сўзининг синоними бўлиб хизмат қиладиган бўлди. Бу ҳақда қаранг: Маньковская Л.Ю. Қўрсатилган асар... – С. 54.

¹³⁵ Вайнберг Б.И., Юсупов Х. Археологические исследования в западной части Туркмении // АО 1969 года. – М.: Наука, 1970. – С. 427.

¹³⁶ Массон М.Е. Средневековые торговые пути ... – С.

через Устюрт до нижнего Поволжья¹³⁷. Это еще раз подтверждает, что резервуары были восстановлены во всех степных и степных районах нашей области.

Среди пешеходных сооружений особое место также занимают минареты сигнального (Маяка). Ниже мы увидим, почему эти структуры называются сигнальными минарами, почему они построены и чему служат.

Такие сигнальные минареты были построены в Хорезмском государстве в X-XIII веках. В основном они расположены на Правом берегу Амударьи, на землях, близких к месту их обитания, селам. В X веке политическая ситуация в Хорезме изменилась, столица стала называться Кият (в источниках Кат, Кят, тат с именами учрайди. На территории нынешнего района Беруни – Е. К.) из города на Левый берег переезжает в город Гургандж (Кохна-Ургенч). Граница между двумя сторонами государства и есть эта Амударья. Такие минареты встречаются не только на берегах реки, но и на берегах Устюрта, Аральского моря, а также на границах полуразрушенного озера. Сигнальные минареты построены вдоль Великого Шелкового пути. Благодаря этому он служил помощником в караванах. На самый верх было передано сообщение (сигнал) в ближайшие деревни о горящем огне и караване, идущем издалека. Строительные материалы для минаретов были подобраны в соответствии с условиями местности. Он построен из камня в Устюрте, кирпича-сырца в культурных центрах и близлежащих районах. Как уже упоминалось выше, основная задача этих минаретов-информировать жителей близлежащих мест о приближении караванов огнем и дымом. Поэтому в его концах находится коридор, форма которого похожа на трубу, а внизу расположено небольшое окно (печь). Тот, кто развел здесь костер. Дым пламени под давлением вытягивался вверх по трубе. Часто во время выкапывания из них находят много остатков Тростника. Причина в том, что тростник-это растение, которое испускает из себя огонь и темный дым. Еще одна причина, по которой минарет расположен в этих местах, свидетельствует о широком развитии ремесел в этих местах. Причина заключалась в том, что торговые караваны также имели возможность покупать, а не только продавать свои товары. В качестве доказательства этого, недалеко от земли, где расположена башня, султан увайс ю из mountain.P.It является открытием Маниловым Шахт, предназначенных для добычи более 300 драгоценных камней. Сигнальные минареты также можно встретить многими на Устюрте, и они построены в основном вдоль Великого Шелкового пути. В древности и Средневековье страны Центральной Азии соединялись торговыми караванными путями Устюрта по берегам Восточной Европы и Волги. Еще одна функция минаретов в Устюрте также использовалась для оповещения населения от врагов. В Устюрте в Каракалпакистане через каждые 30-40 км (караванный путь за сутки) находятся караван-сарай Пулджай, Косбулак,

¹³⁷ Мамбетуллаев М. Хорезм и Великий шелковый путь // Великий шелковый путь. Культура и традиции. Прошлое и настоящее: Материалы международной научно-теоретической конференции – Ташкент, 19-20-октября 2006 г. – С. 23.

Куптом, чурук, Беловли, Аджигельди, Учкудук. Согласно археологическим данным, в IX-X веках были приняты все меры для обеспечения безопасности границ оазисов от поселенцев пустыни. Замки были на всех высотах Устюртского царства. Перед ними динка на отчетных холмах, то есть маяк-это минарет, они набраны из камней. Они сконструированы таким образом, что можно сообщать с помощью огня или дыма о приближении опасности или каравана, будь то ночью или днем. В течение часа после подачи Сигнала все гарнизоны на границе при любых условиях провоцируются. Гарнизоны были во всех замках от Аральского моря до Саригамиша¹³⁸.

Крепость Чилпик на территории Амударьинского района Каракалпакстана выполнила множество исторических задач. Он служил дахмой (местом захоронения умерших), когда царила культура зароастризма, одно время служил крепостью для защиты от врагов. По мнению ученых, этот свинец также использовался в качестве минарета маяка. Минареты-маяки были построены в древнем Хорезме в X-XIII веках, они расположены на Правом берегу Амударьи, на земле, близкой к месту их обитания. Выяснилось, что в Амударьинской области насчитывается 9 минаретов-маяков. Минарет Худжакуль, относящийся к XII-XIV векам на территории Амударьинского района, также служил маяком. В его концах находится коридор, форма которого похожа на трубу, а внизу есть небольшое окно. Здесь зажигается огонь, и его дым направляется вверх по трубе. Большинство маяков в Каракалпакстане построены таким же образом. Минареты маяков были включены учеными в категорию дорожных сооружений. Недалеко от Аральского моря были обнаружены еще четыре здания в категории дорожных сооружений, и было установлено, что это башни-маяки. Это минареты на холмах Грантау, Кушхана, Порлитау и Туккала. Предполагается, что минареты неразрывно связаны с другими минаретами, оставшимися в зависимости от географического положения. Потому что территория их расположения восходит к средневековью от Кат до города Кердер, на севере до археологического объекта крепости Айвон. Эти ссылки включают минареты оборонительного маяка Султан-Баба, Худжакуль, Куянчик, Чилпик, Назархан, Кушхана, Туккала, Крантау и Порлитау. Чилпик также может быть включен в ряды оборонительных минаретов Маяка в этой системе. Потому что на берегах Амударьи, между минаретами Куянчик и Назархана, другие минареты не встречаются с холма Чилпик. Построенный из глинобитный на естественном холме, этот форт также служил минаретом - маяком в Средние века¹³⁹.

Второй раздел главы назывался "Структура каравана в развитии системы обслуживания на караванных дорогах и особенности их деятельности", и была дана информация о том, что деятельность системы обслуживания на караванных дорогах, точнее ее масштабы, также зависит от структуры

¹³⁸ Доспанов О. Қорақалпоғистон Республикасида эттиборли тарихий ёдгорликларнинг бири бу сигнал минораларидир. <https://uza.uz/uz/posts. Мурожаат қилинган> сана 05.06.2021.

¹³⁹ Манылов Ю.П. Археологические исследования караван-сараев Устюрта, Археология Приаралья, 1982, с.

каравана. Состав каравана обычно составлялся с учетом удаленности города или страны, в которой он осуществлялся, природно-географических условий территории, на которой осуществлялся коммерческий караван, состояния и уровня безопасности дорог, наличия и возможностей их использования, сезона, в котором осуществлялось путешествие, и других факторов¹⁴⁰.

В больших караванах верблюды делились на 20-60 подошв, образуя один шар – армию¹⁴¹. В его обязанности входило определить структуру каравана, определить направление, уточнить порядок и задачи движения по дороге, разработать меры по обеспечению безопасности, как руководителя каравана в торговых караванах. Караваны часто имеют специальное письмо-ярлык (разрешение) правителя соответствующей страны, которое считается основанием для обеспечения прав его и его каравана на дорогах, предоставления им соответствующего обслуживания, помощи при необходимости. Караваны обычно принадлежали влиятельным социальным слоям общества, которые во многих случаях также имели высокий политический и большой экономический престиж. Караванщикам, которые в течение многих лет возглавляли крупные торговые караваны, удалось накопить огромное количество богатств и стать одной из замечательных и влиятельных фигур общества.

При разработке системы предоставления услуг на торговых маршрутах рассматриваются два аспекта. Первый связан с организацией обслуживания торговых караванов, членов миссии посольства или пассажиров в крупных торговых центрах, городах и другой дорожной инфраструктуре, которые мы уже рассмотрели выше. С другой стороны, это была организация обслуживания коммерческого каравана непосредственно в караване, включая структуру каравана. Эта вторая категория включает арендаторов, которые обслуживают караваны своими собственными средствами привязки, людей или группы, которые служат проводниками в определенных направлениях, лингвистов (переводчиков), которые занимают важное место в общении торговых контактов торговцев, говорящих на разных языках, целителей, которые обязаны быть в составе торговых караванов, направляющихся в дальние страны, и т.д.

Формирование категории арендаторов – группы людей, обслуживающих коммерческие караваны собственными средствами передвижения, восходит к гораздо более древним временам. Даже в те периоды, которые мы рассматриваем в нашем исследовании, деятельность участников играла важную роль в организации торговых отношений. Входы обычно состоят из представителей народов, проживающих на территории, по которой проходит торговый караван. Аренда считалась основной профессией для некоторых слоев населения. Даже для кочевых туркмен и некоторых племен казахов известно, что аренда является единственным источником дохода. В

¹⁴⁰ Анёзов Р.Б. Марказий Осиё карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизимида карвон таркиби ва улар фаолиятининг ўзига хос хусусиятлари (ўрта асрлар даври). // Хоразм Маъмур Академияси Ахборотномаси . – Хива, 2020. -№7 –Б 88-90.

¹⁴¹ Агзамова Г.А. Среднеазиатские ханства и Россия: к истории караванной торговли ... – С. 15.

частности, в торговых отношениях Хорезмского оазиса с российскими городами и иранскими городами Каспийского моря казахи и туркмены вербовались в качестве товарищей и участников крупных торговых караванов¹⁴². Российские источники особо отмечают возможность аренды автомобилей и верблюдов, как в городе Хива, так и во всех крупных торговых городах ханства¹⁴³. При перевозке грузов на верблюдах арендная плата составляла 8 верст, то есть в среднем 25-29, 5 российских рублей за 1 камень. Город Карши также является одним из центров, куда можно въезжать на верблюдах для коммерческих караванов, и российские источники обращают особое внимание на то, что арендаторов, обслуживающих караваны за плату в 1 серебряную монету за 1 каменное расстояние, можно увидеть на всех землях оазиса¹⁴⁴.

Медицинское обслуживание в составе каравана. Подчеркивая положение международных транзитных маршрутов в экономических и культурных отношениях, междивилизационном общении, следует также отметить, что в некоторых случаях опасные инфекционные заболевания распространяются на большие территории вдоль торговых путей. В качестве примера можно сказать, что болезнь Черной чумы, начавшаяся в Китае в XIV веке, достигла балканских и восточноевропейских стран по маршрутам Великого Шелкового пути в 1330-1340 годах. Поскольку подобные случаи часто повторялись в древности и Средневековье, организация медицинского обслуживания на караванных путях была жизненной необходимостью¹⁴⁵. В Центральной Азии и регионах армии с древних времен существовали больницы, которые оказывали медицинскую помощь как населению, так и пассажирам, а также торговцам¹⁴⁶. В Балхе и некоторых городах Ирана, в Бухаре (до н. э. I веке), сведения о наличии больниц, средневековых больниц в крупных городах, таких как Марв, Ургенч, Буксоро¹⁴⁷, находки о наличии аптеки на древнем Шелковом пути, Медицинской академии, основанной в Джундишапуре¹⁴⁸ в присутствии сасанидского правителя Хусрава

¹⁴² Агзамова Г.А.. Среднеазиатские ханства и Россия: к истории караванной торговли ... – С. 15, 22-23.

¹⁴³ Гинтелло. Сведения по интендантской част ... – С. 9.

¹⁴⁴ Маев Н. Очерки горных бекств // Материалы для статистики Туркестанского края. – СПб., 1879. Вып. V. – С. 328.

¹⁴⁵ Касаллик таркалишига озик-овкат ортилган арваларга жойлашиб олган каламушлар сабаб бўлиб, бу касаллик туфайли маълум вақт Буюк ипак йўли бўйлаб иқтисодий-савдо алоқалари тўхтаб қолади. Бу ҳақда қаранг: Уэзерфорд Д. Чингизхан и рождение современного мира / Пер. с англ. Е. Лихтенштейна. – М.: АСТ, 2006. – С. 430-440, 446.

¹⁴⁶ Қадимги Шумер шаҳарларидан дори-дармонлар ва уларни тайёрлашга мўлжалланган асбоб-ускуналар топилгани қадимги шаҳарларнинг тиббий марказлар сифатидаги аҳамиятидан далолат беради. Қаранг: Крамер С.Н. История начинается в Шумере / Перевод с английского Ф.Л. Мендельсона. Предисловие, переводы шумерских поэтических текстов и комментарии В.К. Афанасьевой. – М.: Наука, 1991. – С. 62-73.

¹⁴⁷ Ўролов А. “Авесто” даври маънавият марказлари ва шифохоналар // Мозийдан садо. – Тошкент, 2004. – № 3 (23). – Б. 32-33; Ўша муаллиф. Самарқанд шаҳрининг ўрта асрлардаги даволаш ва шифобахш муассалари // Самарқанд шаҳрининг умумбашарий маданият тараққиёт тарихида тутган ўрни: Самарқанд шаҳрининг 2750 йиллик юбилейига бағишланган халқаро илмий симпозиум материаллари. – Тошкент-Самарқанд, 2007. – Б. 233-235.

¹⁴⁸ Сулаймонова Ф. Шарқ ва Ғарб (Қадимги давр ва ўрта асрлар маданият алоқалари). – Тошкент: Ўзбекистон, 1997. – Б. 194.

Ануширвона¹⁴⁹, указывают на то, что города были главными медицинскими центрами.

Известно, что в течение этого периода Почтовая служба последовательно внедрялась в систему зон обслуживания на караванных дорогах и считается одной из областей общественного значения. Почтовые станции, восстановленные вдоль караванных путей Хорезмской области Центральной Азии, в частности, были поручены судам Государственной почтовой службы для выполнения таких важных задач, как предоставление соответствующих услуг государственным почтовым работникам, чопары, альмаш конных экипажей, обеспечение сохранности корреспонденции¹⁵⁰.

Вдоль караванных путей с древних времен была налажена почтовая служба, на специальных остановках на дорогах стояли посыльные, царских чопаров снабжали едой и палочками для еды¹⁵¹.

Почтовая служба осуществлялась через специальных курьеров, выполняющих задачу доставки писем в адрес правителей и частных лиц. В источниках есть данные, подтверждающие, что помимо государственной почтовой службы существовали также частные почтальоны, а также при доставке корреспонденции использовались специально обученные голуби и другие птицы¹⁵². Специальные посыльные действовали как отдельно, так и в составе коммерческих караванов, в зависимости от важности доставляемого письма-сообщения. В некоторых случаях караван или торговцы также служили посыльными¹⁵³.

Глава третья главы второй содержит информацию о перевозке транспортных средств и грузовом обслуживании. Центральная Азия играет важную роль в системе караванных путей, особенно в Хорезмском оазисе. Использование средств животного происхождения началось еще на последних этапах каменного века, и в последующие исторические периоды общество развивалось в соответствии с социально-экономическим и культурным развитием, а также внутренними и внешними экономическими и культурными отношениями. Одомашнивание лошадей, мотыльков, ослов и других животных начинается с эпохи энеолита и особенно бронзы, а в более поздние периоды змеи и верблюды развивались как отдельные области сельского хозяйства, и в нашем регионе начинают появляться регионы и племена, специализирующиеся на кормлении этих животных. Такая

¹⁴⁹ Городище Пайкенд. К проблеме изучения средневекового города Средней Азии. – Ташкент: Фан, 1988. – С. 63-64, 177-178.

¹⁵⁰ Анёзов Р.Б. Ўрта асрларда карвон йўллари хизмат кўрсатиш тизими фаолиятида почта хизмати” (Марказий Осиё мисолида). // Имом Бухорий сабоқлари. Маънавий-маърифий, илмий- адабий журнал. – Самарқанд, 2020. -№3 –Б 33-34.

¹⁵¹ Геродот. История. ... – С. 286.

¹⁵² Ўргатилган каптарлар орқали хат-хабарлар етказиш форс денгизчилари орасида ва умуман мусулмон мамлакатларида кенг тарқалгани манбаларда акс этган. Батафсил қаранг: Мец А. Мусулманский Ренессанс / Перевод с немецкого, предисловие и указатель Д.Е. Бертельса. – М.: Изд-во ВиМ, 1996. – С. 453-454, 448-452.

¹⁵³ Анёзов Р.Б. Ўрта асрларда карвон йўллари хизмат кўрсатиш тизими фаолиятида почта хизмати” (Марказий Осиё мисолида). // Имом Бухорий сабоқлари. Маънавий-маърифий, илмий- адабий журнал. – Самарқанд, 2020. -№3 –Б 33-34.

специализация и образ жизни оставались почти неизменными до начала двадцатого века¹⁵⁴.

В Центральной Азии верблюды с древних времен занимали важное место как средство передвижения и перевозки животных. В регионе с древних времен было найдено 2 вида верблюдов - верблюд Лок с серпом (дромодер – легконогий) и два верблюда низкого роста (бактрион). Этих верблюдов поболтали, узбеков и казахов забрали у нортюя, крупного, рабочего и сильного верблюда дурагая, которого туркмены называли Инер. В целом, один и два тростника составляли семь видов нортюя, три вида двух тростников, которые были получены в результате многовекового общения верблюдов. Нортюя перевозит груз 16-20 пудов, 30-35 км в день. 60 км без нагрузки. на расстоянии¹⁵⁵.

В целом верблюды, как средство передвижения и транспортировки грузов, сохраняли свое значение с бронзового века до последнего. Еще в начале XIX-XX веков кочевые и полукочевые племена региона занимались разведением верблюдов¹⁵⁶. Александр Борнс, побывавший в Средней Азии в 1832-1833 годах, отмечает, что в Бухарском ханстве два пахотных верблюда, которых кормят кочевые ножницы (казахские племена), могут нести груз весом 640-500 фунтов¹⁵⁷, с грузом до 2 миль в час, со средней нагрузкой до 44 часов, без остановки 70 миль в час¹⁵⁸. По некоторым данным, вес взрослой моли составляет 500-800 кг. пресс-форма была способна нести нагрузку, равную половине ее собственного веса, весом 10-12% от нагрузки по сравнению с ее весом. А средняя скорость с грузом составляет 10-12 км в час. являются¹⁵⁹.

В начале бронзового века появилось одно из важнейших открытий в истории человечества – колесо. Это нововведение, которое также заложило основу для дальнейшего технического прогресса, привело к изобретению различных типов колесниц (в силу особенностей конкретной географической области и ландшафта), первыми из которых были транспортные средства. Переход на использование колесных транспортных средств занял огромное место в развитии путей сообщения и доставки больших объемов грузов в отдаленные районы. Известно, что восстановление дорог, особенно дорог, предназначенных для движения колесных транспортных средств, требует значительных затрат и труда. По этой причине эти дороги служили в ранние периоды только в узкой локальной зоне, например, соединяя города и другие экономические центры с районами, находящимися в пределах их влияния (источники сырья, поля, на которых собирают урожай и т.д.).

¹⁵⁴ Мавлонов Ў.М. Марказий Осиёнинг қадимги йўллари. – Тошкент: Академия, 2008. – Б. 251-253.

¹⁵⁵ Шониёзов К. Основные отрасли животноводства в дореволюционном Узбекистане // Хозяйственно-культурные традиции народов Средней Азии и Казахстана. – М.: Наука, 1975. – С. 192.

¹⁵⁶ Ханыков Н. Кўрсатилган асар... – С. 158; Маев Н. Очерки Гиссарского края // Материалы для статистики Туркестанского края. – СПб., 1879. Вып. V. – С. 249.

¹⁵⁷ 1 инглиз фунти – 453,6 г. га тенг.

¹⁵⁸ Борнс А. Путешествие в Бухару. – Ч. 3. – С. 255-256.

¹⁵⁹ Туя // Ўзбекистон миллий энциклопедияси. – Тошкент: “Ўзбекистон миллий энциклопедияси” Давлат илмий нашриёти, 2004. 8-жилд.... – Б. 686.

В Средние века повозки широко использовались для перевозки грузов, во время сезонных миграций. Повозки использовались в оборонительных целях, когда это было необходимо. Информация об этом также представлена в "Борнмуте"¹⁶⁰.

В Центральной Азии сохранилось много сведений об использовании повозок, к которым в древности и в Средние века добавлялись мотыльки, шелуха, лошади и другие крупные домашние животные. В бронзовом веке, когда появилось кочевое скотоводство, были сформированы 4 колёсные коляски, обтянутые овчиной, предназначенные для дальних миграций в степных районах региона¹⁶¹. Еще в Средние века повозки с добавлением туи считались одним из основных средств крепления в степных районах края. В частности, венецианский турист, посол и шпион Франческо Печолатти путешествовал по Центральной Азии (1348-1355 гг.) в период, когда первоначально использовались колесницы, известно, что из малого дворца (Саройджик) Хорезм прибыл на Колеснице, где к главному городу Ургенчу было добавлено 2 верблюды на 20 дней¹⁶². Марокканский путешественник Ибн Бутаута также отдельно писал, что по прибытии Хоразмги из Золотой Орды в огузские степи почти неизменно вторгались в телегу с добавлением двух туй, после такой поездки верблюдам, которые были добавлены в телегу, снова давали год отдыха, чтобы они могли накопить силы (жир)¹⁶³. Эта информация говорит о том, что движение по дорогам, проходящим через степи и степи региона, намного сложнее для горных транспортных средств. Такая ситуация подтверждается и данными российских источников о последней четверти XIX века.

Третья глава диссертации называлась "Роль системы обслуживания в организации и развитии караванной торговли". В создании системы услуг на караванных путях Центральной Азии, в контроле и управлении деятельностью этой системы большое место заняли государства с сильной и мощной центральной властью, сформировавшиеся в Средние века в регионе. Развитие внутренних и внешних экономических и культурных связей было одним из вопросов государственной важности и рассматривалось как политический вопрос государственной важности в работе по созданию системы предоставления услуг на караванных дорогах, обеспечению безопасности, оказанию услуг пассажирам в таких странах, которые в этом непосредственно заинтересованы.

Турецкие династии, которые доминировали в Хорезме, Моваруннахре и Хорасане в развитом Средневековье, всегда старались держать под государственным контролем развитие караванной торговли, которая осуществлялась по направлениям Великого Шелкового пути, проходящего через регион. В деятельности Великого Шелкового пути наличие

¹⁶⁰ Бундай усулда химояланиш "Бобурнома"да румликлар усули сифатида эслатилади. Бу ҳақда қаранг: Захириддин Муҳаммад Бобур. Бобурнома ... – Б. 363).

¹⁶¹ Абусеитова М.Х., Абылхожин Ж.Б. и др. История Казахстана и Центральной Азии ... – С. 23

¹⁶² Мавлонов Ў., Махкамова Д. Маданий алоқалар ва савдо йўллари ... – Б. 94.

¹⁶³ Ибрагимов Н. Ибн Баттута и его путешествие по Средней Азии ... – С. 72.

соответствующей дорожной инфраструктуры имело большое значение в деятельности транснациональных транзитных коммуникационных и торговых путей, ведущих внутренние регионы Китая через Центральную Азию к Средиземному морю. В частности, в период таких великих держав, как хорезмшахи Ануштегена, государство Амира Темура и Темуридов, Хивинское ханство, служба на караванных дорогах во всей Центральной Азии и ее армейских регионах была организована на высоком уровне. Поскольку они извлекли большую выгоду из внешней торговли, эти страны стали гарантией безопасности караванных путей. Вдоль караванных путей были восстановлены таможни, дорожные сооружения, создана соответствующая инфраструктура, обслуживающая необходимые потребности торговых караванов (потребности в продовольствии и воде, кормах для животноводства и т.д.).

Большое внимание также было уделено строительству минаретов на караванных дорогах, наличию различных указателей и специальных легковых автомобилей в необходимых местах. В частности, важно отметить, что среди дорожной инфраструктуры на караванной дороге Марв-Хорезм-Бухара, проходящей через Кызылкумскую степь, находятся Айритом и Дуньотепа, крепость Чилпик на территории Каракалпакстанского Амударьинского района, минарет Худжакул, относящийся к XII-XIV векам на территории Амударьинского района, а также минареты, которые сигнализируют о пожаре ночью, чтобы караваны могли проехать по территории Амударьинского района¹⁶⁴. Эти минареты свидетельствуют о ведущих традициях, присущих функционированию системы караванных путей в развитом Средневековье.

Вторая параграф главы раскрывает специфические аспекты предоставления услуг коммерческим караванам в городах. Известно, что города с незапамятных времен выполняли функцию центров административного управления. Еще в Средние века крупные города считались центрами деятельности чиновников и должностных лиц, связанных с управлением и регулированием торгово-экономических отношений. В крупных торговых центрах, а также на пограничных постах каждый торговый караван из-за рубежа подвергался соответствующей проверке. В городах были должностные лица, ответственные за определение лидера и состава каравана из-за рубежа, вида продуктов, которые они привезли, их плана на следующую поездку. Тот факт, что их деятельность находилась под контролем мэра, был отражен в источниках.

В целом, в рассматриваемый нами период структура караван-сарая, построенных на караванных дорогах и в городах с торговыми центрами, была схожей, они имели внутренний двор прямоугольной формы (некоторые караван-сарай имели два внутренних двора) и жилые комнаты, расположенные вокруг него. Известно, что вдоль внутреннего двора в

¹⁶⁴ Массон М.Е. Средневековый торговый путь из Мерва в Хорезм и в Мавераннахр (в пределах Туркменской ССР) // Труды ЮТАКЕ.– Ашхабад: Изд-во АН ТуркмССР, 1966. Т. 13. – С. 75-129.

караван-сараях также сооружены навесы, в больших караван-сараях есть специальные помещения, где хранятся товары торговцев, и даже мечеть¹⁶⁵. В то же время следует отметить, что структура караван-сарая несколько отличается друг от друга в некоторых случаях, размеры караван-сарая в городах отличаются от караван-сарая и работ, построенных на берегах караванных путей, их архитектурным убранством и другими характеристиками. Если внутри караван-сарая и работ, построенных вдоль торговых путей, также существовали специальные конюшни, предназначенные для лошадей, то в крупных городах основные средства для лошадей размещались за пределами караван-сарая, а в некоторых случаях даже за пределами города с целью сохранения свободы.

Стоит обратить внимание на то, что в городах Хорезма в этот период существовали специализированные виды услуг по культурному отдыху купцов из других стран, а также компании, которые при необходимости оказывали им соответствующую медицинскую помощь. Особенно важно было оказывать медицинские услуги на караванных маршрутах. Потому что из источников известно, что некоторые инфекционные заболевания распространяются в гораздо более широких регионах в результате контактов, осуществляемых через караванные пути. В соответствии с этим были созданы специальные торговые компании, ассоциации врачей, занимающихся торговлей лекарствами, сформирована система оказания медицинских услуг караванам на караванных путях, в крупных торговых центрах. В крупных городах были восстановлены больницы, которые оказывали услуги коммерческим караванам за пределами местного населения, пассажирам, которые оставались нездоровыми в дороге. Такие города Хивинского ханства, как Новый Ургенч, Вазыр, Киот, Ханка, Тырсак, Гурлан, Хазорасп, Кунград, Шахаббаз, были центрами ремесел и торговли. Согласно источникам, в первой половине XIX века Новый Ургенч был торговым центром, окруженным защитными стенами, в котором насчитывалось полторы тысячи квартир. Срочных торговцев можно встретить не только на рынках Бухары, Коканда и Туркестана, но и на рынках Астрахани, Оренбурга, Нижнего Новгорода, Москвы, Кашгара, Мешхеда, Кабула. Хотя рынки Ургенча в основном предназначены для товаров внутренней торговли, товары для внешней торговли готовятся в мастерских в Домах крупных торговцев. В городе насчитывалось около 300 магазинов¹⁶⁶.

Глава третья посвящена роли системы предоставления услуг в развитии экономических и культурных отношений на караванных дорогах. Как вы знаете, Средневековье-невероятно развитый период экономических и культурных связей вдоль Великого Шелкового пути.

¹⁶⁵ Немцова Н.Б. По караванным дорогам Бухарской степи // Великий шелковый путь. Культура и традиции. Прошлое и настоящее: Материалы международной научно-теоритической конференции – Ташкент, 2006. – С. 139.

¹⁶⁶ Эшов Б. «Ўзбекистон давлатчилиги ва бошқаруви тарихи», Тошкент-2012. Б – 345.

Установление контроля над караванными путями позволило получать огромные прибыли от торговых отношений в виде сборов с Банка Японии и других видов. По этой причине даже крупнейшие королевства и государства, созданные в Средние века, появились на поле как гарантия внутренней и внешней торговли. Важный аспект во внутренней и внешней торговой конкуренции и международных экономических отношениях, свидетельствующий о финансовой мощи страны, был связан с денежно-кредитной политикой, которая была основным платежным средством. В развитии торговли в древности и Средние века значительную роль также играли соответствующие законы и нормативные акты. В частности, стихи Священного "Корана Карим"¹⁶⁷ в исламский период, знаменитая коллекция хадисов великого хадисшуноса Имама аль-Бухари под названием "Джамиас-сахих" (надежная коллекция)¹⁶⁸, мнения в "торговой книге" указывают на то, что в специальной главе "Суннаби Термизий"¹⁶⁹ уделяется большое внимание торговле исламом халаль в законе шариата и ее важности¹⁷⁰. Строгие правила о видах наказания, налагаемых на лиц, совершивших пиратство на месторождениях, а также на дорогах, были одной из основных теоретических и практических основ торговых отношений в Центральной Азии в Средние века: шариат, правила торговли и торговли, конфликт в торговле и его разрешение, партнерство в торговле и бизнесе, процедуры урегулирования торговых споров.

Таким образом, мы видим, что в древности и Средние века различные историко-культурные регионы и города Оазиса активно участвовали во внутренних и внешних экономических и торговых отношениях, и в соответствии с его развитием деятельность караванных путей также постепенно превышала счет новых географических регионов, инфраструктуры, связанной с деятельностью внутренней и внешней торговли, Эти связи, в свою очередь, заложили основу для формирования и развития культурного характера.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В результате исследования на тему "Инфраструктура караванных дорог и сферы обслуживания Центральной Азии (например Хорезмского оазиса в XIV-XIX веках)) были сделаны следующие выводы:

¹⁶⁷Хусусан "Бакара" сураси 282-оятда "Оллох савдо-сотикни ҳалол ва судхўрликни ҳаром этди", "Нисо" сураси 29-оятда "Эй мўминлар, молларингизни ўрталарингиздаги ноҳақ йўллар бирлан емангиз, балки ўзаро розилик бирлан бўлган савдо-сотик орқали мол-дунё касб этингиз" каби ҳоллол савдога кенг изн берилган фикрлар мавжуд.

¹⁶⁸Абу Абдуллох Муҳаммад ибн Исмоил ал-Бухорий., 1996. Ал-Жомий ас-Саҳих (Ишонарли тўплам) // Арабчадан Хожа Музаффар Набихон ўғли ва Хожа Бахтиёр Набихон ўғли таржимаси. – Тошкент: Қомуслар Бош таҳририяти, 1996. - 2-том. – Б. 3-48.

¹⁶⁹ Абу Исо Муҳаммад ат-Термизий. Сунани Термизий / Мирзо Кенжабек таржимаси. – Тошкент: Адолат, 1999. 1-жилд. – Б. 603-663.

¹⁷⁰Қориев О. Ал-Марғиноний – машхур фикхшунос. – Тошкент: А.Қодирий номидаги халқ мероси нашриёти, 2000. – Б. 31-36.

1. Хорезмский оазис занимал важное место в международных экономических и культурных отношениях в XIV-XIX веках, и важно было, чтобы территория Оазиса располагалась на берегах Черного моря от Моваруннахра и Хоросона до берегов Черного моря и важных транзитных караванных путей, проходящих в Восточную Европу. Амир Темур и караванные пути оазиса в государстве Темуридов и Хивинском ханстве формировались как система с многогранной инфраструктурой и развивались в соответствии с требованиями своей эпохи.

2. В XIV-XIX веках эффективное функционирование системы караванной службы играло важную роль в политической стабильности региона, влиянии центральной и местной власти на эту сферу, а также других объектов и обстоятельств. В частности, после нашествия Чингисхана Хорезмский оазис, западная часть которого была присоединена к нации Чик, южная часть к нации Чиготай и разделена на две части, был реконструирован Амиром Темуром в конце XIV века как единое политическое, экономическое и культурное пространство, в начале XVI века он был разделен на две части.

3. В Средние века деятельность караванных путей в Хорезмском оазисе и ориентация на систему обслуживания имели важное значение в развитии внутренних и внешних экономических связей. В рассматриваемый в нашем исследовании период деятельность системы услуг на караванных дорогах имела особое значение в развитии внутренних и внешних торгово-экономических и посольских отношений.

4. В рассматриваемый период важная часть системы обслуживания была создана дорожными структурами. Караван-сарай, рабаты, капитаны, которые являются основными частями системы связи, развивались, и в последнее Средневековье многие из них были восстановлены, они служили местами, где не только торговые караваны, государственные администраторы, члены военных армий, посольские миссии и туристы развлекаются во время долгого и трудного путешествия, где есть отсос для необходимой еды, ездвые животные и животные.

5. В XIV-XIX веках на караванных дорогах Центральной Азии, в частности Хорезмского оазиса, была создана многогранная система обслуживания. Различные необходимые услуги предоставлялись торговым караванам, туристам и пассажирам в пассажирских помещениях и торговых центрах, а также деятельность пассажиров, охранников и арендаторов, обслуживающих караваны собственными транспортными средствами, служила развитию внутренних и внешних связей.

6. Постепенное развитие урбанизации в Центральной Азии, в частности, в Хорезмском оазисе, также имело большое значение для развития системы обслуживания. Вдоль торговых путей появлялись новые города, которые развивались в зависимости от их участия во внутренних и внешних экономических и культурных связях. Это очевидно даже при наличии инфраструктуры, специализирующейся на предоставлении услуг коммерческим караванам в городах Хорезмского оазиса.

7. Династии, господствовавшие в Хорезмском оазисе в XIV-XIX веках, стали залогом развития внутренней и внешней торговли. Мы видим это на примере деятельности, направленной на развитие торговли - строительство и ремонт дорог, дорожных сооружений и специализированных рынков, создание службы обеспечения безопасности торговых караванов, предоставление льгот социальным слоям, занимающимся внутренней и внешней торговлей, в том числе иностранным торговцам, заключение международных соглашений об установлении торговых отношений и т.д.

8. Караванные пути служили торгово-экономическим связям и культурному сотрудничеству, установлению политических отношений и миссий послов, осуществлению культурного диалога различных регионов. Это можно увидеть на примере караванных путей Хорезмского оазиса в XIV-XIX веках.

9. В эффективном функционировании системы предоставления услуг на караванных дорогах приобрело особое значение в связи с наличием политической стабильности в регионе, влиянием центральных и местных органов власти на эту область и многими другими факторами. Можно сделать вывод, что уровень активности системы обслуживания на торговых путях соответствует показателям экономического и культурного развития общества, и эта сфера развития неразрывно связана с развитием цивилизации в целом

По результатам исследования можно сделать следующие предложения и рекомендации:

В то время, когда в нашей стране развиваются современные международные отношения и развивается международный туризм, уделяется внимание созданию обобщающих научных работ, направленных на раскрытие положения Узбекистана, в частности, Хорезмского оазиса, одного из его древних историко-культурных регионов, внедрению в образовательный процесс новой информации по истории культурных и экономических отношений.

Более глубокое изучение историко-археологических и архитектурных памятников, расположенных на караванных дорогах средневекового периода Хорезмского оазиса и занимающих важное место в системе обслуживания в свое время, определение их нынешнего состояния и осуществление ремонтных мероприятий.

Организация новых туристических направлений вдоль средневековых караванных маршрутов для развития туризма в Хорезмском оазисе и нижнем бассейне Амударьи, издание историко-географических карт и буклетов с описанием археологических и архитектурных памятников.

Желательно обогатить экспонаты, посвященные истории Великого Шелкового пути, в музеях Республики и Хорезмской области и Республики

Каракалпакстан информацией, раскрывающей его место в системе экономических и культурных связей путей сообщения Средневековья.

**SCIENTIFIC COUNCIL AWARDING SCIENTIFIC DEGREES
PHD.03/30.12.2019.TAR.20.05 AT KARAKALPAK STATE UNIVERSITY**

URGENCH STATE UNIVERSITY

ANYOZOV RUSLAN BOTIROVICH

**The infrastructure and fields of service in Central Asian caravan roads.
(on the example of Khorezm oasis in XIV-XIX centuries)**

07.00.01 – History of Uzbekistan

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

NUKUS - 2021

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

The dissertation has been prepared at Urganch State University.

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

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

Official opponents: **Қабулов Эшболта Атамуратович**
Doctor of historical sciences
Сулайманов Саламат Арепбаевич
Candidate of historical sciences, dotsent

Leading organization: **Karshi State University**

Defense of dissertation will be held on "14" I 2022 at 10⁰⁰ at the meeting of the Scientific Council Number PhD.03/30.12. 2019.Tar.20.05 on awarding the scientific degrees under the Karakalpak state university, (Address: 230100, Nukus, Ch.Abdirova street, 1. Tel.: (99361) 223-60-49; Fax: (361) 223-60-49; e-mail: karsu.info@gmail.ru)

Doctoral dissertation can be found in the informational-source center of the Karakalpak State University (registration number 61). (Address: 230100, Nukus, Ch.Abdirova street, 1. Karakalpak State University)

Abstract of dissertation is delivered "30" XII 2021
(register of certificate of delivery № 12 of "30" XII 2021)



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

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

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

The aim of the research is a comprehensive study of the history of caravan service in Central Asia in the 14th-19th centuries on the example of Khorezm oasis in the context of a comprehensive scientific research.

The object of the research is to illuminate the history of the service system on the developed and late medieval caravan routes of Central Asia on the example of Khorezm oasis.

The object of the study is to provide coverage of the history of Central Asia's XIV-XIX centuries caravan roads infrastructure and service sectors on the example of Khorezm Oasis.

The scientific novelty of the research:

In the Khorezm Oasis, which occupies an important place in Central Asia and its internal and external relations, the issue of the system of service delivery on caravan roads of the XIV-XIX centuries was studied as a generalizing study, new information on historical-geographical conditions and socio-economic factors of the system activity was systematized and included in scientific circulation;

– On the basis of comparative-historical analysis of the specific features of the system of service on caravan roads, the history of the use of mounts and wheeled vehicles, which served the economic and cultural relations of the Middle Ages in the region, was consistently shown;

Road structures located on caravan roads of Khorezm Oasis: Rabats (mostly restored for the purpose of servicing on caravan roads), caravanserais (caravanserais stop, Night Pass, Palace), sardines (Persian-Tajik: sard-cold and weather). The location of wells and their present state, the role of the road structures in the service system have been identified and their socio-economic and cultural functions have been studied,

In the OASIS, the state government has covered the role of the caravan roads in the construction, management and supervision of service areas, the participation of influential officials, large merchants in the activities of this system, the construction and repair of caravan roads, the security of the caravan, the provision of food and suction of the caravans, the provision of household services on the;

Implementation of the research results. On the basis of the results, scientific conclusions and proposals obtained in the 14th-19th centuries on the research of the history of the system of service on Central Asian caravan routes:

the scientific suggestions and results of the work were used in the fundamental project on the theme “History of Khorezm (Volume I, from the earliest times to the 5th century. Volume II, 5th-14th centuries)” carried out at Regional Institute of the Academy of Sciences of the Republic of Uzbekistan – Khorezm Mamun Academy in 2010-2016 in the process of scientific analysis of infrastructures of caravan routes, road structures and their social-economic and cultural functions, information about constructing and repairing caravan routes, highlighting the role of caravan service in the ethno-integration process in the region, in comparatively analyzing the issues as safety on caravan routes and other cultural services (reference letter of the Academy of Sciences of Uzbekistan number 3 / 1255-1791 from September 2, 2020). The results allowed to be used as

ancillary information showing the role of caravan routes in the implementation of socio-political and economic relations between different regions and states of Central Asia;

The National Television and Radio Company of Uzbekistan has prepared scripts for some programs based on the scientific results of the dissertation on the TV channel "History of Uzbekistan". In particular, the dissertation was presented on June 26, 2020 in the program "Taqqimot" and the researcher narrated the scientific and theoretical conclusions obtained on the research work (reference letter of the TV and Radio Channel "O'zbekiston" number 02-40-692 from June 26, 2020). The application of scientific results in the research has played an important role in ensuring that the content of the materials prepared for these programs is perfect and rich in scientific evidence, as well as in ensuring the scientific popularity of the program and its content. This information served to promote the preservation and promotion of historical heritage;

from the materials of the scientific work, the center of spirituality and enlightenment of the Republic of Uzbekistan conducted a number of events in the activities of the Khorezm region department, including the events on "Foreign Relations of the Khiva Khanate" conducted trade relations of the Khiva Khanate with the countries of the army, the caravan routes used in carrying out these relations, the, using information about the road structures and their socio-economic and cultural function, the importance of the caravan or service system in the ethno-integrative processes in the region. (Center of spirituality and enlightenment of the Republic of Uzbekistan Department of Khorezm region 17.12.2020. Reference number 01/02-101). From the results of the study, the ancient culture of Khorezm Oasis, including trade, is widely used in the promotion and promotion of tourism among the local population as well as foreign tourists.

The outline of the dissertation. The dissertation consists of an introduction, three chapters, a conclusion, a list of sources and references. Maps, tables, photos on the topic studied were attached to the work. The research part of the dissertation covers 117 pages.

ЭЪЛОН ҚИЛИНГАН ИШЛАР РЎЙХАТИ
СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ
LIST OF PUBLISHED WORKS

I бўлим (I част; I part)

1. Anyozov R.B. Some comments on the illustration of the khorezm caravan roads in russian historiography (16th and 19th centuries) // Минтақада фан, таълим ва тарбиянинг долзарб муаммолари. Электрон илмий журнал. – Урганч, 2018. - № 3. Pp 68-71.
2. Anyozov R.B. Caravan roads and caravan trade during the mongolian period. // EPRA International Journal of Research & Development (IJRD). Pp 105 – 107. Vol. 4 Issue:12 December 2019. www.eprajournals. com. SJIF Impact Factor: 6.260.
3. Анёзов Р.Б. Ўрта асрларда карвон йўллари хизмат кўрсатиш тизими фаолиятида почта хизмати” (Марказий Осиё мисолида). // Имом Бухорий сабоқлари. Маънавий-маърифий, илмий- адабий журнал. – Самарқанд, 2020. -№3 –Б 33-34.
4. Анёзов Р.Б. Марказий Осиё карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизимида карвон таркиби ва улар фаолиятининг ўзига хос хусусиятлари (ўрта асрлар даври). // Хоразм Маъмун Академияси Ахборотномаси . – Хива, 2020. -№7 –Б 88-90.
5. Анёзов Р.Б. Марказий Осиё шаҳарларида савдо карвонларига хизмат кўрсатишнинг ўзига хос жиҳатлари (IX-XV- асрлар). // "Тамаддун нури" Илмий, ижтимоий-фалсафий, маданий-маърифий, адабий-бадиий журнал. 2020 йил.4-сон. Б,16-19.

II бўлим (II част; II part)

6. Анёзов Р.Б. Амир Темур ва темурийлар даврида карвон йўлларида бўлган эътибор. Темурийлар даврида илм- фан ва маданият ривожини ўрганиш ва тарғиб қилишнинг умумбашарий аҳамияти. Республика илмий амалий конференцияси. Тошкент, 2019. –Б 43-46.
7. Anyozov R.B. Activities of caravan routes in Movarounnahr (9th-12th centuries). Scientific research in XXI century proceedings of the 4th international scientific and practical conference. Ottawa, Canada, 2020. - Pp 201-204.
8. Анёзов Р.Б. Россия тарихшунослигида Хоразм карвон йўлларининг ёритилишига доир баъзи мулохазалар (XVI-XIX асрлар). // “Жанубий оролбўйи археологияси, этнографияси, тарих ва тарихшунослигининг долзарб масалалари” мавзусидаги республика илмий-назарий анжуман материаллари. Нукус, 2018. –Б 155-157.
9. Анёзов Р.Б. Хоразм коммуникация тизимида йўлбўйи иншоотларининг аҳамияти. // “Жанубий оролбўйи археологияси, этнографияси, тарих ва

- тарихшунослигининг долзарб масалалари” мавзусидаги халқаро илмий-назарий анжуман материаллари. Нукус, 2019. –Б 172-174.
10. Анёзов Р.Б. Европа элчи ва сайёҳлари буюк ипак йўли тармоқлари ҳақида. // “Ижтимоий- гуманитар фанларнинг долзарб масалалари: ривожланиш истиқболлари” мавзусидаги халқаро илмий-назарий анжуман материаллари. Нукус, 2019. –Б 141-145.
 11. Анёзов Р.Б. Хоразм қарвон йўллари, савдо алоқалари ва савдо шаҳарлари тарихи ўрганилишининг манбаларда акс этиши (ривожланган ўрта асрлар). “Хоразм – Марказий Осиё цивилизацияси тизимида” Халқаро илмий – амалий анжуман. Урганч, 2020. –Б 208-210.
 12. Анёзов Р.Б. Khiva khanate cities: the importance of the system of providing services on caravan roads in the development of domestic and foreign trade. // Science, research, development. Gollandiya, Rotterdam. 2020. - Pp 19-21.
 13. Анёзов Р.Б. Марказий Осиёнинг қарвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизими фаолиятини ташкил этишда марказий ва маҳаллий ҳукуматнинг ўрни (XII-XIV- асрлар). // “Ўзбекистонда илмий-амалий тадқиқотлар” мавзусидаги республика 19-қўп тармоқли илмий масофавий онлайн конференция. Тошкент, 2020. – Б 29-31.
 14. Анёзов Р.Б. Қарвон йўлларида хавфсизликни таъминлаш хизмати ва уни ташкил этишнинг асосий жиҳатлари. // “Ўзбекистонда илмий-амалий тадқиқотлар” мавзусидаги республика 19-қўп тармоқли илмий масофавий онлайн конференция. Тошкент, 2020. – Б 31-34.