

**ҚАРШИ ДАВЛАТ УНИВЕРСИТЕТИ ҲУЗУРИДАГИ
ИЛМИЙ ДАРАЖАЛАР БЕРУВЧИ
PhD 03/27.02.2021.Tar.70.05 РАҚАМЛИ ИЛМИЙ КЕНГАШ**

ҚАРШИ ДАВЛАТ УНИВЕРСИТЕТИ

АЧИЛОВ АНВАР ТУЙЧИЕВИЧ

**БУЮК ИПАК ЙЎЛИДА ХИЗМАТ КЎРСАТИШ ТИЗИМИ
(Ўрта Осиё мисолида)**

07.00.01 – Ўзбекистон тарихи

**Тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD) диссертацияси
АВТОРЕФЕРАТИ**

Қарши - 2021

Фалсафа доктори (PhD) диссертацияси автореферати мундарижаси

Оглавление автореферата диссертации доктора философии (PhD)

Content of the abstract of the doctor of philosophy (PhD) dissertation

Ачилов Анвар Туйчиевич

Буюк ипак йўлида хизмат кўрсатиш тизими (Ўрта Осиё мисолида).....5

Ачилов Анвар Туйчиевич

Система услуг на Великом шелковом пути (на примере Средней Азии).....27

Achilov Anvar Tuychiyevich

Service system in Great Silk Road (on the example of Central Asia).....51

Эълон қилинган ишлар рўйхати

Список опубликованных работ

List of published works.....55

**ҚАРШИ ДАВЛАТ УНИВЕРСИТЕТИ ҲУЗУРИДАГИ
ИЛМИЙ ДАРАЖАЛАР БЕРУВЧИ
PhD 03/27.02.2021.Tar.70.05 РАҚАМЛИ ИЛМИЙ КЕНГАШ**

ҚАРШИ ДАВЛАТ УНИВЕРСИТЕТИ

АЧИЛОВ АНВАР ТУЙЧИЕВИЧ

**БУЮК ИПАК ЙЎЛИДА ХИЗМАТ КЎРСАТИШ ТИЗИМИ
(Ўрта Осиё мисолида)**

07.00.01 – Ўзбекистон тарихи

**Тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD) диссертацияси
АВТОРЕФЕРАТИ**

Қарши – 2021

Фалсафа доктори (PhD) диссертацияси мавзуси Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамаси ҳузуридаги Олий аттестация комиссиясида №В 2020.1.PhD/Ғар.301 рақами билан рўйхатга олинган.

Диссертация Қарши давлат университетида бажарилган.

Диссертация автореферати уч тилда (ўзбек, рус, инглиз (резюме)) Илмий кенгаш веб-саҳифасида (www.qarshidu.uz) ҳамда "Ziyonet" ахборот-таълим портали (www.ziyonet.uz) манзилларига жойлаштирилган.

Илмий раҳбар:

Мавланов Уктам Махмасабирович
тарих фанлари доктори, профессор

Расмий оппонентлар:

Раимкулов Абдусабур Аззамович
тарих фанлари доктори

Атаходжаев Азимхўжа Музаффарович
тарих фанлари доктори

Етақчи ташкилот:

Термиз давлат университети

Диссертация ҳимояси Қарши давлат университети ҳузуридаги илмий даражалар берувчи PhD.03/27.02.2021.Ғар.70.05 рақамли Илмий кенгашининг 2021 йил "14" 08 кунини соат 11.00 даги мажлисида бўлиб ўтади (Манзил: 180119 Қарши шаҳри, Кўчабоғ кўчаси 17-уй, Қарши давлат университетининг Ижтимоий фанлар факультети). (Тел.: (99875) 221-00-56; e-mail: kargu@mail.ru). Қарши давлат университети, Физика-математика факультети биноси, 102-хона.

Диссертация билан Қарши давлат университетининг Ахборот-ресурс марказида танишиш мумкин (36 рақам билан рўйхатга олинган). (Манзил: 180119 Қарши шаҳри, Кўчабоғ кўчаси 17-уй). (Тел.: (0375) 225-34-13; факс: (0375) 221-00-56; e-mail: qarshidu@umail.uz).

Диссертация автореферати 2021 йил "14" 08 кунини тарқатилди.
(2021 йил "14" 08 даги 1 рақамли реестр баённомаси билан).



Б.Ж. Эшов
Илмий даражалар берувчи
илмий кенгаш раиси,
т.ф.д., профессор

Н.Н. Ражабова
Илмий даражалар берувчи
илмий кенгаш илмий котиби,
т.ф.н., доцент

Ю.А. Эргашева
Илмий даражалар берувчи
илмий кенгаш қошидаги
илмий семинар раиси, т.ф.д.,
профессор

Ю. Эргашева

КИРИШ (фалсафа доктори (PhD) диссертацияси аннотацияси)

Диссертация мавзусининг долзарблиги ва зарурияти. Глобал ахборот асрида, халқаро муносабатлар тизими юксак даражада тараққий этиб бораётган даврда тарих сабоқларига мурожаат қилиш, бу соҳада тўпланган бой тажрибаларни ўрганишга эҳтиёж тобора ошиб бормоқда. Шу сабабли жаҳон тарихшунослигида Қадимги Хитой худудидан бошланиб Ўрта Осиё орқали Ўрта ер денгизи қирғоқларигача етиб борган Буюк ипак йўли тарихини ўрганишга жиддий эътибор қаратиб келинмоқда. Шунингдек, мазкур йўл ва у билан боғлиқ инфратузилмалар, кенг тармоқли карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизими тарихи билан боғлиқ жараёнларни таҳлил қилишга жаҳон тарихида жиддий илмий масала сифатида қаралмоқда.

Бугунги кунда дунёнинг ривожланган давлатларидаги илмий-тадқиқот муассасаларида ва жаҳоннинг етакчи илмий марказларида Буюк ипак йўли тарихи муаммоларни, хусусан, мазкур йўл анъаналари, дипломатия ва савдо алоқалари, этномаданий муносабатлар ва унинг Ўрта Осиё цивилизацияси ривожидан тутган ўрнини ўрганишга жиддий илмий масала сифатида қаралиши ҳам мавзунинг долзарблигини белгиловчи муҳим мезонлардан биридир. Шу жиҳатдан жаҳон илмий марказларида Буюк ипак йўлида хизмат кўрсатишнинг минтақа коммуникация тизимида тутган аҳамиятини ёритишга ҳам жиддий эътибор берилмоқда.

Мустақиллик йилларида Ўзбекистон тарихини жаҳон цивилизациясининг муҳим таркибий қисми сифатида ўрганиш масаласига давлат сиёсати даражасига эътибор қаратилмоқда. Буюк ипак йўли чорраҳасида жойлашган Ўзбекистон бугунги кунда минтақавий ва халқаро иқтисодий-маданий алоқалар тизимида етакчи ўрин тутиб келмоқда¹. Шу сабабли, янги Ўзбекистонда ижтимоий фанларни ривожлантириш, тарихий маданий меросни ўрганиш, сақлаш ва тарғиб этиш давлат аҳамиятига эга муҳим вазифалар қаторига кўтарилди. Бу вазифаларни ҳал этиш Буюк ипак йўли бўйлаб олиб борилган халқаро иқтисодий-маданий алоқалар ва карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизими фаолияти тарихини янги илмий қарашлар асосида таҳлил қилишни, бу йўналишдаги илмий муаммоларга янгича ёндошувларни шакллантиришни тақозо этмоқда. Бу тўпланган назарий билимлар, тарихий тажрибалар Ўзбекистонда туризм ва хизмат кўрсатиш соҳаларини ривожлантириш йўлида фойдаланишда ҳам аҳамиятга эга бўлиб, бутун минтақа тарихини янги илмий-тарихий билимлар билан бойитишга хизмат қилади. Шу сабабли ҳам Буюк ипак йўлида хизмат кўрсатиш тизими тарихини ёритувчи тадқиқотлар олиб бориш, шу асосда ҳозирги кунда ва келажакда қилинадиган ишларга тавсиялар ишлаб чиқиш муҳим илмий-амалий аҳамият касб этади.

¹ Мирзиёев Ш.М. “Бир макон, бир йўл” – манфаатларимиз муштарак. Ўзбекистон Республикаси Президенти Ш.М. Мирзиёевнинг “Бир макон, бир йўл” халқаро форумда сўзлаган нутқи. Пекин, 14-15 май, 2017 йил // Миллий тараққиёт йўлимизни қатъият билан давом эттириб, янги босқичга кўтарамиз. 1-ж.– Тошкент: “Ўзбекистон” НМИУ, 2019. – Б. 407-411.

Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2017 йил 7 февралдаги ПФ-4947-сон “Ўзбекистон Республикасини янада ривожлантириш бўйича Ҳаракатлар стратегияси тўғрисида”, 2021 йил 9 февралдаги ПФ-6165-сон “Ўзбекистон Республикасида ички ва зиёрат туризмини янада ривожлантириш чора-тадбирлари тўғрисида”ги Фармонлар, 2018 йил 19 декабрдаги ПҚ-4068-сон “Моддий маданий мерос объектларини муҳофаза қилиш соҳасидаги фаолиятни тубдан такомиллаштириш чора-тадбирлари тўғрисида”ги Қарори ва соҳага оид бошқа меъерий-ҳуқуқий ҳужжатларда белгиланган вазифаларни амалга оширишда мазкур диссертация муайян даражада хизмат қилади.

Тадқиқотнинг республика фан ва технологиялари ривожланишининг устувор йўналишларига мослиги. Тадқиқот республика фан ва технологияларни ривожлантиришнинг I. “Ахборотлашган жамият ва демократик давлатни ижтимоий, ҳуқуқий, иқтисодий, маданий, маънавий-маърифий ривожлантиришда инновацион ғоялар тизимини шакллантириш ва уларни амалга ошириш йўллари” дастурининг устувор йўналиши доирасида бажарилган.

Муаммонинг ўрганилганлик даражаси. Танланган мавзуга тегишли устувор масалаларини илмий ўрганиш XIX асрда бошланган ва ҳозиргача изчил давом этмоқда². Шунга қарамадан, Буюк ипак йўлида хизмат кўрсатиш тизими тарихи яхлит диссертация мавзуси сифатида таҳлил этилмаган. Бу йўналишдаги тадқиқотларда Буюк ипак йўли йўналишларида элчилик миссияларига, савдо қарвонлари ва йўловчиларга турли хизматлар кўрсатиш тарихи билан боғлиқ масалалар етарлича ўрганилмаган.

Мустақиллик йилларида тарих фанининг мақсади ва вазифалари тубдан ўзгариб, замон талабларига мувофиқ такомиллашиб борди. Буюк ипак йўли тарихининг кўп жиҳатлари муаммовий тарихшунослик доирасида илмий тадқиқ этила бошланди. Бу йўналишда олиб борилган тадқиқотлар ичида Э.В.Ртвеладзе ҳамда А.Хўжаевнинг Буюк ипак йўли тарихига бағишланган монографик асарлари³, О.П. Кобзеванинг Буюк ипак йўли тарихи ва тарихшунослигини илмий даврлаштириш, европалик олимлар томонидан муаммони ўрганиш бўйича олиб борилган тадқиқотлар таҳлиliga бағишланган асарлари⁴, Ў.М. Мавлоновнинг қадимги давр ва ўрта асрларда қарвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизими фаолиятининг айрим жиҳатлари ёритилган ишлари⁵ алоҳида эътиборга лойиқ.

Тадқиқотнинг диссертация бажарилган олий таълим муассасасининг илмий тадқиқот ишлари режалари билан боғлиқлиги. Диссертация тадқиқоти Қарши давлат университети илмий тадқиқот ишлари режасининг 2016-2019

² Мавзу тарихшунослиги диссертациянинг I бобида махсус тадқиқ этилган.

³ Ртвеладзе Э.В. Великий шелковый путь. Эн.спр. – Ташкент: ЎзМЭ, 1999. – 280 с.; Хўжаев А. Буюк Ипак йўли: муносабатлар ва тадқиқотлар. – Тошкент: ЎзМЭ, 2007. – 280 б.; Ходжаев А. Из истории древних тюрок (сведения древнекитайских источников). - Ташкент: Tafakkur, 2010. - 220 с.

⁴ Кобзева О.П. Великий шелковый путь: история и современность. – Ташкент: Фан, 2005. – 132 с.; Ўша муаллиф. История изучения Великого шелкового пути во второй половине XIX – начале XX вв. – Ташкент: Zar Qalam, 2006. – 163 с.

⁵ Мавлонов Ў.М. Марказий Осиёнинг қадимги йўллари: шаклланиши ва ривожланиш босқичлари. – Тошкент: Akademiya, 2008. – 432 б.

йилларда бажарилган “Эрамуc+” (Темпус) дастурининг 574253-EPP-1-2016-DE-EPPKA2-SVNE-JP “MAGNET: Ўзбекистонда ўрта ёшдаги одамларни касбий таълим ва ўқитиш марказлари тармоғида университет таянч ҳамкор сифатида” ҳамда 2017-2018 йилларда бажарилган 49-05\85 рақамли “Қашқадарёнинг туристик салоҳияти-глобал тармоқда” номли фундаментал лойиҳа доирасида бажарилган.

Тадқиқотнинг мақсади Буюк ипак йўлида хизмат кўрсатиш тизими тарихини Ўрта Осиёнинг мил. авв. II-мил. XV асрлар давридаги карвон йўллари мисолида очиб беришдан иборат.

Тадқиқотнинг вазифалари:

Буюк ипак йўлининг Ўрта Осиё йўналишларини тарихий-географик жиҳатдан шарҳлаш ва ўрганилаётган мавзуга тегишли янги маълумотларни илмий муомалага киритиш;

марказий ва маҳаллий ҳокимиятларнинг йўлларда хизмат кўрсатиш тизими фаолиятини ташкил этиш ва назорат қилишдаги ўрнини ёритиш;

карвон йўлларида хавфсизликни таъминлаш хизмати ва уни ташкил этишнинг асосий жиҳатларини тавсифлаш;

Ўзбекистонда мавжуд бўлган йўлбўйи иншоотларининг хизмат кўрсатиш марказлари сифатидаги ўрнини аниқлаштириш;

улов-транспорт воситалари ва уларнинг хизмат кўрсатиш тизимидаги аҳамиятини очиб бериш;

Буюк ипак йўлидаги почта хизматини илмий-қиёсий таҳлил этиш.

Тадқиқотнинг объекти Буюк ипак йўлининг Ўрта Осиё орқали ўтган йўналишларида хизмат кўрсатиш тизими тарихи ҳисобланади.

Тадқиқотнинг предмети антик давр, илк ва ривожланган ўрта асрларда Ўрта Осиё орқали ўтган Буюк ипак йўлида хизмат кўрсатиш тизими билан боғлиқ инфратузилмалар фаолиятини ёритиш ташкил этади.

Тадқиқот усуллари. Диссертацияда тарихий тадқиқотнинг тарихийлик, даврий изчиллик, тизимли қиёсий таҳлил усуллари ва холислик тамойиллари қўлланилган.

Тадқиқотнинг илмий янгилиги қуйидагилардан иборат:

Буюк ипак йўлида хизмат кўрсатиш тизимининг шаклланиши ва ривожланиши масаласи кенг тарихий давр (мил. авв. II – мил. XV аср) асосида ушбу йўлни ўз даврида назорат қилиб борган тарихий ўлкалар – Парфия, Марғиёна, Хоразм, Даван, Қанғ, Бактрия, Сўғдиёна ва сулолалар – Турк ҳоконлиги, Араб халифалиги, Мўғуллар, Амир Темур ва темурийлар даври мисолида босқичма-босқич очиб берилган;

мазкур йўлда хизмат кўрсатиш тизимини ташкил этиш ҳамда бошқаришда марказий ва маҳаллий ҳукуматларнинг, йирик маъмурий ва савдо марказлари бўлган шаҳарларнинг аҳамияти, тизим фаолиятининг сиёсий, ҳуқуқий, ижтимоий-иқтисодий асослари, савдо-сотик ва транзит алоқалар ривожига аҳамияти ёзма ва археологик манбаларни жалб этган ҳолда қиёсий-тарихий ҳамда даврий изчилликда кўрсатиб берилган;

Буюк ипак йўлининг Ўрта Осиё орқали ўтган йўналишларида улов воситаларининг юк ташиш ва тегишли хизматлар кўрсатишда тутган ўрни,

карвонсаройлар, сардобалар, кўприклар ва бошқа йўлбўйи иншоотларининг ушбу йўлдаги хизмат кўрсатиш тизими фаолиятида, хусусан, карвонлар таркибидаги элчилар, давлат мулозимлари, чопарлар, савдо карвонлари ва йўловчиларнинг ҳордиқ чиқариши, туя ва отларга дам бериш, чўл минтақаларида карвонни доимий равишда сув билан таъминлаб туриш, дарёлардан ўтишда қулайлик ва хавфсизлик яратиш каби аҳамияти тарихий далиллар асосида очиб берилган;

Ипак йўлида хавфсизликни таъминлаш ва почта хизматини ташкил этиш каби муҳим стратегик аҳамиятга эга вазифалар, тоғли ва чўл ҳудудларидаги қароқчилар ҳужумига қарши кураш, хат ва хабарларни ўз вақтида етказиб бериш каби муаммолар археологик ва ёзма манбалар асосида ёритиб берилган.

Тадқиқотнинг амалий натижалари қуйидагилардан иборат:

Буюк ипак йўлидаги қадимий шаҳарлар, қалъалар, карвонсаройлар, кечувлар тарихи ҳақида мукаммал ахборот базасини яратиш, жойлашув харитасини ишлаб чиқиш, Республика музейларида бу мавзу тарихига бағишланган экспозицияларни хронологик жиҳатдан янада кенгайтириш, минтақа цивилизацияси ривожидан унинг тутган ўрнини ёритиб берувчи маълумотлар билан кенгроқ бойитиш бўйича тавсиялар ишлаб чиқилган;

Ўзбекистон ва қўшни мамлакатлар ҳудудида жойлашган инфратузилмаларнинг Буюк ипак йўлида хизмат кўрсатиш тизимида, минтақавий иқтисодий-маданий алоқалар ривожидан тутган ўрни бўйича тегишли илмий хулосалар ишлаб чиқилган.

Тадқиқот натижаларининг ишончлилиги тадқиқотда жаҳон тарих фанида эътироф этилган илмий ёндашув ва усулларига таянилгани, археологик тадқиқотлар, ёзма манбалар ва илмий адабиётлар маълумотларидан қиёсий-тарихий ва ҳолисона 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 Буюк ипак йўлининг Ўрта Осиё йўналишларида хизмат кўрсатиш тизими билан боғлиқ инфратузилмалар, карвон йўлларидаги минтақавий иқтисодий-маданий алоқаларда тутган ўрнини белгиловчи тарихий хулосалар билан изоҳланади.

Тадқиқот натижаларининг амалий аҳамияти шундаки, ундан олий ўқув юртлари талабаларига “Ўзбекистон тарихи”, “Ўрта Осиё тарихи”, “Тарихий география” фанларидан маърузалар ўқиш жараёнида, “Буюк ипак йўли тарихи” бўйича махсус курслар ташкил қилишда, Ўзбекистон ва Ўрта Осиё тарихининг тегишли бўлимларини ёзишда, дарсликлар ва ўқув қўлланмалари тайёрлашда фойдаланиш мумкин.

Тадқиқот натижаларининг жорий қилиниши. Буюк ипак йўлида хизмат кўрсатиш тизими тарихига доир олинган илмий натижалар ва амалий таклифлардан:

улов-транспорт воситалари турлари ва улардан фойдаланиш, карвон

йўллари инфратузилмалари, йўлбўйи иншоотлари ва уларнинг ижтимоий-иқтисодий ва маданий вазифасига оид назарий хулосалардан 2017-2018 йилларда Қарши давлат университетиде бажарилган “Эрамуc+” (Темпус) дастурининг 574253-ЕРР-1-2016-DE-ЕРРКА2-СВНЕ-JP “Ўзбекистонда ўрта ёшдаги одамларни касбий таълим ва ўқитиш марказлари тармоғида университет таянч ҳамкор сифатида” мавзусидаги “MAGNET: халқаро лойиҳасида фойдаланилган (Олий ва ўрта махсус таълим вазирлигининг 2020 йил 8-июлдаги 89-03-2478-сон маълумотномаси). Натижалар улов-транспорт воситалари турлари ва улардан фойдаланиш, йўлбўйи иншоотлари ва уларнинг ижтимоий-иқтисодий ва маданий вазифасига оид хулосаларни ойдинлаштириш имконини берган;

Ўзбекистон худудида сақланиб қолган карвонсаройлар, сардобалар, кўприклар ва бошқа йўлбўйи иншоотларининг Буюк ипак йўлида хизмат кўрсатиш тизими фаолиятида тутган ўрни ҳақидаги илмий хулосалардан 49-05\85 рақамли “Қашқадарёнинг туристик салоҳияти-глобал тармоқда” мавзусидаги инновация лойиҳасида фойдаланилган (Олий ва ўрта махсус таълим вазирлигининг 2020 йил 8-июлдаги 89-03-2478-сон маълумотномаси). Натижалар йўл бўйи иншоотларининг, инфратузилмаларнинг Буюк ипак йўлида хизмат кўрсатиш тизими фаолиятида тутган ўрни ҳақидаги масалаларни ёритиш имконини берган;

Буюк ипак йўлининг Ўрта Осиёдаги асосий йўналишлари ва уларда хизмат кўрсатиш тизимини ташкил этиш ва бошқаришнинг сиёсий-ҳуқуқий, ижтимоий-иқтисодий асослари ҳақидаги илмий хулосалардан “O‘zbekiston tarixi” телеканалида 2020 йилнинг август ойида эфирга узатилган “Ўзбекистон Буюк ипак йўлида” телекўрсатувида фойдаланилган (Ўзбекистон Миллий телерадиокомпанияси “Ўзбекистон” телерадиоканали” давлат унитар корхонасининг 2020 йил 12-октябрдаги 02-40-951-сон маълумотномаси). Телекўрсатув орқали Буюк ипак йўлида хизмат кўрсатиш тизимини ташкил этиш ва бошқариш хусусиятлари ҳақидаги масалалар ёритиб берилган.

Тадқиқот натижаларининг апробацияси. Мазкур тадқиқот натижалари 3 та халқаро ва 8 та республика илмий-амалий конференцияларда маъруза кўринишида баён этилган ва апробациядан ўтказилган.

Тадқиқот натижаларининг эълон қилиниши. Диссертация мавзуси бўйича Ўзбекистон Республикаси ОАК томонидан докторлик диссертациялари асосий натижаларини чоп этиш тавсия этилган илмий нашрларда 11 та мақола – 8 таси республика ва 3 таси чет эл журналларида эълон қилинган.

Диссертациянинг тузилиши ва ҳажми. Диссертация кириш, уч боб, хулоса, фойдаланилган манба ва адабиётлар рўйхати ҳамда иловалардан иборат. Ишнинг тадқиқот қисми 138 бетни ташкил этади.

ДИССЕРТАЦИЯНИНГ АСОСИЙ ҚИСМИ

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 “**Буюк ипак йўлида хизмат кўрсатиш тизими мавзуси манбашунослиги ва тарихшунослиги таҳлили**”, деб номланиб, иккита фаслдан иборат. Бобнинг биринчи фаслида мавзуни ёритишга хизмат қилган тарихий манбалар маълумотлари таҳлилида Юноним муаллифлари асарларидан бошлаб, Страбоннинг “География” ва бошқа муаллифларнинг асарларидаги маълумотлар қиёсий-тарихий услубда чуқур таҳлил қилиб чиқилган.

Буюк ипак йўли тарихини, карвон йўлларида улов ва транспорт воситаларидан фойдаланиш масаласини ёритишда қадимги Хитой манбалари муҳим аҳамиятга эга ҳисобланади. Ўрта Осиёнинг турли тарихий ўлкалари, Усунлар мамлакати, Даван, Қанғ, Бактрия тарихига оид маълумотлар келтирилган Хитой манбалари ичида бир гуруҳ сарой тарихчилари томонидан ёзилган ва тарихчи Бан Гу томонидан яқунланган “Ханшу” (“Хан (сулоласи) тарихи”) асари муҳим ўрин тутди⁶.

Илк ўрта асрларда Хитой сайёҳлари томонидан ёзилган ҳисобот асарлар, кундаликларда ҳам Марказий Осиё ҳудудидаги ўлкалар, мулклар, шаҳарлар, кўрғонлар, қишлоқлар, уларнинг жойлашуви, чегаралари, алоқа йўллари ва бошқа тарихий-географик жиҳатдан катта илмий аҳамиятга эга маълумотлар мавжуд. Улар ичида “Бэйши”, “Суйшу” ва “Таншу” каби расмий сарой солномалари ҳамда Хитойдан Марказий Осиё ва Ҳиндистонга саёҳат қилган Будда роҳиблари кундалик асарларининг аҳамияти катта⁷. Уларни Буюк ипак йўли йўналишлари, улов воситалари ва тегишли хизматлар кўрсатиш масаласига оид маълумотлар мавжуд асарлар сифатида қайд этиш мумкин.

Диссертацияда X-XIII аср бошларида яратилган араб-форс географлари, сайёҳлари асарлари маълумотларига ҳам катта эътибор қаратилди. IX асрдан бошлаб араб сайёҳлари ва географлари халифаликнинг шарқий ҳудудларига – Хуросон, Хоразм, Мовароуннахр, Етгисув ва Шарқий Туркистонга саёҳат қилиб, бу ўлкалар ҳақида муҳим маълумотлар, хусусан, карвон йўллари оид маълумотларни ўз ичига олган асарлар ярата бошладилар. Бу асарларда Ўрта Осиёнинг деярли барча ўлкалари орқали ўтган савдо йўллари асосий йўналишлари, муҳим довлар, кечувлар, йўлбўйи иншоотлари, карвонларга хизмат кўрсатиш масалаларига тегишли қимматли маълумотлар келтирилади. Бундай маълумотларни Ат-Табарий, Ибн Хурдодбех, Истахрий, Ибн Хавқал, Ал-Муқаддасий, Ибн Фадлан ва

⁶ Бичурин Н.Я. (Иакинф). Собрание сведений о народах, обитавших в Средней Азии в древние времена. В трех частях. – Алматы: ТОО «Жалын Баспасы», 1998. Ч. II. – С. 145-348; Kliashstorni S. G. Drevnetiurkskie ru-nicheskie pamiatniki kak istochnik po istorii Srednei Azii [Ancient runic monuments as a source on the history of Central Asia]. – Moscow, Nauka Publ., 1964. – 214 p. (In Russian); Хўжаев А. Фарғона тарихига оид маълумотлар (Қадимий ва илк ўрта аср Хитой манбаларидан таржималар ва уларга шарҳлар). – Тошкент, 2013; Ўша муаллиф. Марказий Осиё халқлари тарихига оид маълумотлар (Қадимий ҳамда илк ўрта аср Хитой манбаларидан таржима ва тадқиқотлар). – Тошкент, 2015.

⁷ Бартольд В.В. Туркестанский край в XIII веке (По рассказу китайского путешественника) // Соч. в 9 томах. – М.: Наука, 1965. Т. III. – С. 237-243; Каримова Н. Сведения Хуэй Чао по истории Центральной и Южной Азии // Востоковедения. № 1. 2015. – С. 45-51.

бошқаларнинг асарларида учратиш мумкин⁸. Мавзуга тегишли айрим маълумотлар муаллифи номаълум “Худуд ал-олам” асарида⁹, шунингдек, Наршахий, Маҳмуд Кошғарий, Беруний каби алломалар ва бошқа маҳаллий муаллифлар асарларида ҳам мавжуд.

Мўғуллар ҳукмронлиги даврида яратилган манбалар ичида Рашидиддин (XIV аср)¹⁰, Жамол Қарший¹¹ ва араб сайёҳи Ибн Баттуганинг¹² асарлари катта аҳамиятга эга. Уларда минтақадаги карвон йўллари йўналишлари, бекатлар, йирик савдо марказлари ва йўлбўйи иншоотлари, кечув ва доволар, улов-транспорт воситалари ҳақида муҳим маълумотлар келтирилади.

Ривожланган ўрта асрларда Европа тилларида ёзилган манбаларда Буюк ипак йўлининг минтақамиз орқали ўтган йўналишлари ва уларда хизмат кўрсатиш тизими масаласида маълумотлар мавжуд. Бу даврга мансуб муҳим манбалар сифатида XIII-XV аср бошларида Марказий Осиёда бўлиб, минтақанинг карвон йўллари ва хизмат кўрсатиш тизими ҳолати билан бевосита танишган Плано Карпини ва Вильгельм Рубрук¹³, Марко Поло (XIII аср)¹⁴, Иоганн Шильтбергер (XIV аср)¹⁵, Руи Гонсалес де Клавихо (XV аср)¹⁶ ва бошқаларнинг асарларини келтиришимиз мумкин.

⁸Абу Джа’фар Муҳаммад бин Джарир бин Йазид бин Касир бин Галиб ат-Табари. Тарихи Табари (“История” ат-Табари). Избранные отрывки / Перевод с арабского В.И. Беляева. Дополнения к переводу О.Г. Бальшакова и А.Б. Халидова. – Ташкент: Фан, 1987. – 442 с.; Ибн Хордадбех. Книга путей и стран. (Китоб ал масалик ва-л мамалик) / Пер. с арабского, комм., исслед., указ. и карты Н. Валихановой. – Боку: Элм, 1986. – 427 с.; Истахрий. Китаб ал-масалик вал-мамалик (Йўллар ва мамлакатлар китоби). Хуросон ва Мовароуннахр / Араб тилидан таржима, тадқиқот, изоҳ ва кўрсаткичлар муаллифи Р.Т. Худайбергенов. – Тошкент: Фан, 2019. – 479 б.; Извлечение из книги “Пути и страны” Абу-л-Касыма ибн Хаукаля / Перевод Е.К. Бетгера // Труды САГУ. Археология Средней Азии. IV.– Ташкент: Изд-во САГУ, 1957. Вып. СХІ – С. 13-40; Ибн Хавқал. Китоб сурат ал-ард. Ернинг сурати китоби. Мовароуннахр // Араб тилидан таржима ва изоҳлар муаллифи Ш.С. Камолиддин. - Тошкент: Ўзбекистон миллий энциклопедияси, 2011. - 370 б; Ibn Hawqal. La configuration de la Terre (kitab surat al-Ard) / Introduction et traduction par J. H. Kramers et G. Wiet. – Paris: Maisonneuve et Larose, 2001. – 499 p.

⁹Hudūd al-‘Ālam (The regions of the world) a Persian geography / Translated and explained from the Persian by V. Minorsky. – London, 1970.– 482 p.; Худуд ул-олам (Мовароуннахр тавсифи) // Форс тилидан таржима, сўз боши, изоҳлар ва жой номлари кўрсаткичи муаллифи О. Бўриев. – Тошкент: O‘zbekistan, 2008. – 67 с.

¹⁰Рашид ад-Дин. Джами’ ат-таварих. Сборник летописей / Пер. с персидского А.К. Арандса. – М.- Л.: Изд-во. АН СССР, 1946. Т. 3. – 340 с.

¹¹Джамал ал-Карши. Ал-Мулхакат би-с-сурах // Введение, перевод с арабско-персидского, комментарии, текст, факсимиле Ш.Х. Вахидова, Б.Б. Аминова. История Казахстана в персидских источниках. – Алматы: Дайк-Пресс, 2005. Т. I. – 198 с. и факсимиле.

¹²Ибрахимов Н. Ибн Баттута и его путешествие по Средней Азии. – М.: Наука, 1988. – 104 с.; Ибн Баттута. Саёхатнома. Тухфат ан-нуззор фи ғаройиб ал-амсор ва ажойиб ал-асфор (Ғаройиб шаҳарлар ва ажойиб сафарлар ҳақида назар соҳибларига тухфа) / Таржимонлар гуруҳи. Масъул муҳаррир ва муқаддима муаллифи Н. Иброҳимов. – Тошкент: Sharq, 2012. – 686 б.

¹³Джованни дель Плано Карпини. История монголов, которых мы называем татарами / Пер. со старофранцузского А.И.Малиена // Путешествия Плано Карпини и Вильгельма Рубрика. – М.: Географиздат, 1957. – С. 23-85; Вильгельм Рубрук. Путешествие в восточные страны Вильгельма Рубрук в лето благодати 1253 / Введение, перевод и примечание А.И.Малиена // Путешествия Плано Карпини и Вильгельма Рубрука. – М.: Географиздат, 1957. – С. 88-195.

¹⁴Марко 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.

¹⁶Руи Гонсалес де Клавихо. Самарқандга – Амир Темур саройига саёхат кундалиги (1403-1406 йиллар). Рус тилидан (1881 йилда рус тилига қилинган таржимадан) О.Тоғаев таржимаси. – Тошкент: “O‘zbekiston” NMU, 2010. – 264 б.; Клавихо Г. История Великого Тамерлана // Тамерлан. Эпоха. Личность. Деяния. – М.: Гураш, 1992. – С. 299-344.

Амир Темур ва темурийлар даврида яратилган маҳаллий тарихий-географик асарлар ҳам карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизими фаолиятига оид муҳим маълумотларга бой. Улар ичида “Темур тузуклари”¹⁷, Низомиддин Шомий, Шарафуддин Али Йаздий, Абдураззоқ Самарқандий, Ҳофиз Абру ва бошқаларнинг асарлари муҳим ўрин тутди¹⁸.

Шу тариқа, Буюк ипак йўлининг Ўрта Осиё орқали ўтган йўналишлари ва уларда тегишли равишда хизмат кўрсатиш тизими фаолияти масаласига оид маълумотлар антик давр, илк ва ривожланган ўрта асрларда яратилган кўп сонли ва турли тилларда ёзилган манбаларда ўз аксини топган. Улар ўрганилаётган масаланинг ўзига хос қирраларини, карвон йўллари тизими билан боғлиқ етакчи анъаналарни ва хизмат кўрсатиш тизими билан боғлиқ илмий муаммоларни холисона ёритишда муҳим аҳамиятга эга.

Биринчи бобнинг иккинчи фаслида мавзу тарихшунослигининг асосий даврлари ва натижалари ёритиб ўтилган. Буюк ипак йўли фаолиятини тарихий жиҳатдан тадқиқ қилишга бағишланган асарлар XIX аср охири – XX аср бошларида рус ва хориж тарихчилари, географлари томонидан бошланган. Ўрта Осиё худудида ҳарбий-стратегик аҳамиятга эга бўлган алоқа йўллари тизимини, хусусан карвон йўлларнинг йўналишлари, йўлбўйи иншоотлари ва тегишли инфратузилмалар ҳамда хизмат кўрсатиш тизими фаолиятига хос белги ва хусусиятлар ҳақида маълумотлар тўплаш нафақат Россияга тўлиқ бўйсундирилган Туркистон ўлкасида, шу билан бирга вассал мақомига эга бўлган Бухоро амирлиги ва Хива хонлиги худудларида ҳам олиб борилди.

Совет даври тарихшунослиги. XX асрнинг 30-80 йилларида Буюк ипак йўлининг минтақамиз орқали ўтган йўналишлари, карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизимининг муҳим бўғинини ташкил этган йўлбўйи иншоотлари – карвонсаройлар ва рабодлар, сардобалар, кўприклар ва бошқа гидротехник иншоотлар тарихига бағишланган тадқиқотлар нашр этилди¹⁹. Буюк ипак йўлининг ўрта асрлардаги йўналишлари ва унинг фаолиятига

¹⁷ Темур тузуклари / Форсчадан А. Соғуний ва Ҳ. Кароматов таржимаси. – Тошкент: Адабиёт ва санъат, 1996. – 343 б.;

¹⁸ 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.; Ҳафиз-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;

¹⁹ Массон М.Е. Проблема изучения цистерн-сардоба. – Ташкент, 1935. – 44 с.; Ўша муаллиф. Среднеазиатские мосты прошлого и проблемы их изучения. – Ташкент, 1978. – 58 с.; Маньковская Л.Ю. Типологические основы зодчества Средней Азии (IX - нач. XX вв.). – Ташкент: Фан, 1980. – 189 с.; Манылов Ю.П., Юсупов Н. Караван-сарай Центрального Устюрта XIV в. // СА. – М., 1982. – № 2. – С. 173-185; Рахманов У.В., Пидаев Ш.Р. Раскопки караван-сарая в рабаде средневекового Термеза // ИМКУ. –Ташкент, 1990. – Вып. 23. – С. 60-69.

тегишили маълумотлар илмий таҳлил этилган асарлар ичида С.Б. Лунина²⁰, М.И.Итина²¹ каби олимларнинг монографик ишлари, диссертацияларни кўрсатиш мумкин²².

Буюк ипак йўлида хизмат кўрсатиш тизими фаолиятига тегишли айрим маълумотлар бу даврда бўлиб ўтган халқаро илмий анжуманларда, илмий тўпламларда ва илмий журналлардаги кўплаб мақолаларда ўз аксини топган.

Мустақиллик даври тарихшунослиги. XX аср охири – XXI аср бошларида Буюк ипак йўли орқали олиб борилган иқтисодий-маданий алоқалар тизимида Ўзбекистон ҳудудининг тутган ўрнини, машҳур йўлнинг трансминтақавий ва минтақавий аҳамиятга эга йўналишлари, савдо марказлари бўлган шаҳарлар, карвон йўлларида жойлашган рабодлар, карвонсаройлар, сардобалар, дарё кечувлари тарихи билан боғлиқ масалаларни ёритишга бағишланган бир қанча илмий асарлар яратилди.

Мавзу тарихшунослигини бойитишда академик Э.В. Ртвеладзенинг археологик тадқиқотлар ва ёзма манбалар таҳлили асосида ёзилган монографик асарлари²³, Буюк ипак йўли тарихини хитой манбалари асосида ўрганишда А. Хўжаевнинг асарлари муҳим аҳамиятга эгадир²⁴.

Биз ўрганаётган мавзуга тегишли маълумотлар Ўзбекистоннинг турли тарихий-маданий ўлкалари тарихига бағишланган йирик монографик асарларида ҳам учрайди. Улар ичида Р.Ҳ Сулаймонов, Ш.Б. Шайдуллаев, А.Отахужаев, А.Раимқулов, А.Анорбоев асарларини²⁵, Ў.Мавлоновнинг Марказий Осиё коммуникация тизими тарихига бағишланган монографияси ва мақолаларини²⁶, О.П. Кобзева²⁷ ва бошқа тадқиқотчилар

²⁰ Лунина С.Б. Города Южного Согда в VIII-XII вв. – Ташкент: Фан, 1984. – 126 с.; 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.

²¹ Итина М.И. Археологические памятники на древних торговых путях вдоль берегов Амударьи // Древности Южного Хорезма. Труды Хорезмской археолого-этнографической экспедиции (Кейинги бетларда ТХАЭЭ). – М.: Наука, 1991. Т. XVI. – С. 7-32.

²² Байпаков К.М. Средневековые города и поселения Семиречья (VII-XII вв.): Автореф. дис... канд. истор. наук. – Алма-Ата, 1966. – 20 с.

²³ Ртвеладзе Э.В. Великий шелковый путь. – Ташкент: “Ўзбекистон миллий энциклопедияси” Давлат илмий нашриёти, 1999. – 280 с.; Он же. Цивилизации, государства, культуры Центральной Азии. – Ташкент: УМЭД, 2005. – 288 с.

²⁴ Хўжаев А. Буюк Ипак йўли: муносабатлар ва тадқиқотлар. – Тошкент: ЎзМЭ, 2007. Ўша муаллиф. Сведения древних китайских источников о городах-государствах Ферганы (Дайюань) // Буюк ипак йўли ва Фарғона водийси: Республика илмий-амалий анжумани материаллари. – Тошкент, 2004. – С. 60-68; Ўша муаллиф. О сведениях древнекитайских источников о государстве Фергана (Дайюань) // История Узбекистана в археологических и письменных источниках: Материалы научной конференции, посвященной 70-летию акад. А. Аскарлова. – Ташкент: 2005. – С.160-165.

²⁵ Сулейманов Р.Х. Древний Нахшаб. Проблемы цивилизации Узбекистан VII в до н.э. – VII в н.э. – Ташкент: Фан, 2000. – 343 с. и илл.; Шайдуллаев Ш.Б. Северная Бактрия в эпоху раннего железного века / Цивилизация Турана – Мавераннахра. – Тошкент: Халқ Мероси, 2000. Вып. IV. – 127 с.; Отахўжаев А. Илк ўрта асрлар Марказий Осиё цивилизациясида турк-суғд муносабатлари. – Тошкент: Art-flex, 2010. – 219 б.; Раимқулов С. Қашадарё воҳасининг ўрта аср шаҳарлари. – Қарши: Насаф, 2018. – 341 б.; Анарбаев А. Ахсикет – столица древней Ферганы. – Ташкент: Tafakkur, 2013. – 536 с.

²⁶ Мавлонов Ў. Марказий Осиёнинг қадимги йўллари: шаклланиши ва ривожланиш босқичлари. – Тошкент: Академия, 2008. – 432 б.; Мавланов У., Эргашев Ж. Система услуг на Центрально-Азиатских трассах Великого шелкового пути // Uzbekistan-China: Development of historical, cultural, scientific and economic relations. November 17, 2018. Tashkent. – Tashkent, 2017. – P. 417-422

²⁷ Кобзева О.П. Великий Шелковый путь: истори и современность. – Ташкент: Фан, 2005. – 132 с.; Она же. История изучения Великого Шелкового пути во второй половине XIX – начала XX вв. – Ташкент: Zar Qalam, 2006. – 160; Она же. Сотрудничество узбекских и японских ученых в изучении Великого Шелкового

асарларини²⁸ алоҳида қайд этиш керак.

Ш.С. Камалиддинов, А. Отахужаев, Ў. Мавлонов, О.П.Кобзева, А.Анорбоев, А.Раимқулов ва бошқалар томонидан ҳимоя қилинган диссертациялардаги маълумотлар ҳам мавзу тарихшунослигини бойитишга салмоқли ҳисса қўшди²⁹.

Ўзбекистонда, Марказий Осиё ва қўшни минтақаларда ўтказилган халқаро миқёсдаги илмий анжуманларда ҳам Буюк ипак йўли билан боғлиқ айрим маълумотлар мавжуд³⁰. Лекин бу йўналишдаги ишлар кам сонли бўлиб, уларда ушбу масаланинг фақатгина умумий жиҳатлари ёритилган ҳолос.

Буюк ипак йўли тарихи билан боғлиқ бир қатор масалалар Россия³¹, Қозоғистон³² олимлари ишларида ҳам кўриб ўтилган.

пути // O'zbekistan tarixi. – Ташкент, 2006. – № 2. – С. 44-57; Она же. Узбекистан и ЮНЕСКО: возрождая традиции Великого Шелкового пути // Вестник НУУз. – Ташкент, 2007. – № 4. – С. 46-48; Она же. Морской Шелковый путь в составе Великого Шелкового пути // Республика ёш олимлари илмий тўплами. – Ташкент, 2008. – С. 44-45; Кобзева О.П., Джалилов О.З. Страницы истории Великого Шелкового пути: шелк, специи и чай. – Ташкент, 2013. – 140 с.

²⁸ Кдырнийазов М.Ш. Культурные связи средневековых городов Хорезма // Археология Приаралья. – Ташкент: Фан, 1984. Вып. II. – С.93-95; Ўша муаллиф. Великий шелковый путь и средневековые города Хорезма // Археология и история Центральной Азии. К 70 летию со дня рождения академика Академии наук Республики Узбекистан Юрия Федоровича Бурякова. – Самарканд, 2004. – С. 83-86; Сулейманов Р. К интерпретации живописи северной стены дворца Самарканда VII века // Роль города Самарканда в истории мирового культурного развития: Материалы Международного научного симпозиума, посвященного 2750-летию юбилею города Самарканда. – Ташкент-Самарканд: Фан, 2007. – С. 213-216; Сверчков Л.М. Сырдарьинская степь: пути и переправы // Трансоксиана – Мавераннахр. – Ташкент: Изд. Журнала SAN'AT, 2007. – С. 185-193.

²⁹ Камалиддинов Ш.С. Историческая география Тохаристан и Южного Согда по арабоязычным источникам IX – нач. XIII вв.: Автореф. дисс. ... докт. ист. наук. – Ташкент: ИВ АН РУз. 1993. – 51 с.; Атаходжаев А.М. Тюрко-согдийские отношения в политических, социальна-политических и этнокультурных процессах в раннем средневековье: Автореф. дисс. ... докт. ист. наук. – Ташкент: ИИ АН РУз, 2009. – 59 с.; Мавланов У.М. Коммуникации и торговые пути в Средней Азии: формирование и этапы развития: Автореф. дисс. ... докт.ист. наук. – Ташкент: ИИ АН РУз, 2009. – 46 с.; Кобзева О.П. Великий Шелковый путь: анализ проблем изучения и перспектив возрождения.: Автореф. дисс. ... докт. ист. наук. – Ташкент: ИИ АН РУз, 2010. – 46 с.; Анорбоев А. Фарғонанинг антик ва ўрта асрлар даври шаҳар маданияти.: Маъруза шаклидаги докторлик диссертацияси. – Тошкент: ФА Археологик тадқиқотлар институти, 2013. – 155 б.; Раимқулов А.А. Жанубий Суғднинг VIII-XIV асрлар даври тарихий топографияси: Тарих фанлари доктори (Dsc) диссертацияси автореферати. Самарканд, 2018, – 80 б.

³⁰ Формирование и развитие трасс Великого шелкового пути в Центральной Азии в древности и средневековье: Тезисы докладов международного семинара ЮНЕСКО. Самарканд, 1-6 октября 1990 г. – Ташкент: Фан, 1990. – 214 с.; Буюк ипак йўли ва Фарғона водийси: Республика илмий-амалий анжумани материаллари. – Тошкент, 2004. – 248 б.; Великий шелковый путь. Культура и традиции. Прошлое и настоящее: Материалы научно-теоритической конференции. – Ташкент, 2006. – 171 с.; Самарканд шахрининг умумбашарий маданий тараққиёт тарихида тутган ўрни: Самарканд шахрининг 2750 йиллик юбилейига бағишланган халқаро илмий симпозиум материаллари. Самарканд, 26-29 май 2007 йил. – Самарканд-Тошкент: Фан, 2007. – 462 б.; Uzbekistan-China: Development of historical, cultural, scientific and economic relations. November 17, 2018. Tashkent. – Tashkent, 2017; Центральная Азия: вчера, сегодня, завтра. Диалоги цивилизаций на Великом Шелковом пути: Материалы международной научной конференции. Бишкек, 26-27 сентября 2001 г. – Бишкек, 2002-2003. Вып. 1-2; «Дорога Страбона» как часть Великого шелкового пути: Материалы международной конференции. Боку, 28-29 ноября 2008 г. – Самарканд-Ташкент, 2009. – 147 с.

³¹ Ахметшин Н.Х. Тайны Шелкового пути. – М.: Вече, 2002. 414 с.; Его же. Тайны Великой пустыни. Миражи Такла Макан. – М.: Вече, 2003. 384 с.; Хафизова К.Ш. Китайская дипломатия в Центральной Азии (XIV-XIX вв.): Автореф. дис.докт. ист.наук. – М.: ИДВРАН, 1995. – 38 с.; Лаптивев С.В. Китайско японский отношения с глубокой древности до VI в.н.э.: Автореф.дис.канд. ист.наук. – М.: МГУ, 1998. – 22 с.; Ван Дон Мэй. Великий Шелковый путь в истории китайской музыкальной культуры: Автореф.дис.канд. ист.наук. – СПб.: Российский институт истории искусств, 2004. – 27 с.; Мухамадиев Х.Э. Торговые отношения древней Руси с городами Средней Азии в IX начале XII века: Автореф.дис.канд.ист. наук.

Шу тариқа, кейинги 30 йилда Ўзбекистоннинг халқаро иқтисодий ва маданий алоқалар тизимида тутган ўрни тарихини ёритишга бағишланган кўплаб илмий тадқиқотлар олиб борилди. Лекин, Буюк ипак йўлида хизмат кўрсатиш тарихига бағишланган ишлар кам сонли бўлиб, бу илмий масалани яхлит тадқиқот мавзуси сифатида ўрганишга жиддий эътибор қаратилмади.

Хориж тарихшунослиги. Ўрта Осиёнинг Буюк ипак йўлида жойлашган шаҳарлари, йўлбўйи иншоотлари, инфратузилмалар ҳақидаги илмий маълумотлар XIX асрда минтақага турли мақсадларда келган хорижлик сайёҳлар асарларида ҳам мавжуд. Улар ичида 1812-13 йилларда Ҳиндистондан Қошғар орқали Фарғона водийсига, Хўжанд ва Жиззах орқали Самарқандга, бу ердан Бухоро, Қарши орқали Амударёдаги Келиф кечуви ва Балхга борган Мир Иззатулло³³, 1831-1833 йилларда Бухоро амирлигига келган Буюк Британиянинг Ҳиндистондаги “Ост Индия” компанияси зобити А.Борнс³⁴, XIX асрнинг 60-йилларида минтақамизга келган машҳур моҳир сайёҳи А.Вамбери³⁵ саёҳатлари акс этган асарлар ҳам мавзу тарихшунослигида муҳим ўрин тутди

XX асрнинг иккинчи ярми – XXI аср бошларида Россия, Туркменистон, Тожикистон ва бошқа қўшни мамлакатлар олимлари томонидан нашр этилган ишларда ҳам биз ўрганаётган мавзуга тегишли маълумотлар мавжуд³⁶.

АҚШ, Европа, Хитой, Япония ва Ҳиндистон, олимлари томонидан Буюк ипак йўли тарихининг айрим жиҳатлари ёритилган кўплаб асарларда биз тадқиқ этаётган масалага тегишли бўлган қимматли маълумотлар ҳам келтириб ўтилган. Улар ичида Немис олими Фердинанд фон Рихтгофен³⁷, Инглиз археологи М.А. Стейн томонидан XX аср бошларида Шарқий Туркистонда Буюк ипак йўлида жойлашган шаҳарларда қазилмалари натижалари³⁸, XX асрда Буюк ипак йўли тарихини Хитой манбалари асосида

– Казань: КазГУ, 2004. – 24 с.; Ставиский Б.Я. Великий Шелковый путь // Культурные ценности. Международный Ежегодник. – М.: Европейский дом, 1995. – С.19-29.

³² Байпаков К.М Средневековые города Казахстана на Великом Шелковом пути. – Ата: Гылым, 1998. – 200 с.: Ўша муаллиф. Великий Шелковый путь на территории Казахстана. – Алматы: Адамар, 2007. – 496 с.

³³ Соколов Ю.А. Бухара, Самарканд, Келиф в 1813 году. Публикации отрывка из «Путешествие Мир Иззат Уллы в Среднюю Азию в 1812-1813 годах» // Труды САГУ. – Ташкент, 1957. Вып. ХС. – С. 198-214; Аминов Б. Труд Мира Иззатуллы «Масир-и Бухоро» как важный источник по истории Средней Азии начала XIX в. // Великий шелковый путь. Культура и традиции. Прошлое и настоящее: Материалы научно-теоретической конференции. – Ташкент: Б.и., 2006. – С. 112-115; Мавлонов Ў., Аминов Б. Мир Иззатулло ва унинг Ўрта Осиёга саёҳати // Жамият ва бошқарув. – Тошкент, 2006. – № 4. – Б. 20-22.

³⁴ Борнс А. Путешествие в Бухару: рассказ о плавание по Инду от моря до Лагара с подарками Великобританского короля и отчет о путешествии из Индии в Кабул, Татарию, Персию, предпринятом по предписанию Высшего правительства Индии в 1831, 1832 и 1833 годах лейтенантом Ост-Индийской компанейской службы Александром Борнсом, членом королевского общества / Перевел с английского Георг Минь. Ч.2. – М.: Издание П.В.Голубкова, 1848; Ч 3. – М.: Издание П.В. Голубкова, 1849.

³⁵ Вамбери А. Путешествие по Средней Азии из Тегерана через Туркменскую пустыню по восточному берегу Каспийского моря в Хиву, Бухару и Самаркандь, предпринятое в 1863 году сь научною целью, по поручению Венгерской Академии в Пешть, членомъ ея А. Вамбери. – М.: Изд-во А.М. Мамонтова, 1867.

³⁶ Рапопорт Ю.А., Неразик Е.Е., Левина Л. М. Хорезм в древности // В низовьях Окса и Яксарта. Образы древнего Приаралья. – М.: Индрик, 2000. – С. 15-68.

³⁷ Richthofen F.F (von). China. Ergebnisse eigener Reisen und darauf gegründeter Studien. B. 1.4. – Berlin: D. Reimar Verlag, 1877-1883.

³⁸ Ртвеладзе Э.В. Великий Шелковый путь... – С.108-111; Вессьер Э. де Ла. Согдийский купцы. – Санкт-Петербург: Эрмитаж, 2005. – С. 112-117.

ўрганган европалик олимлардан Ж. Бейкер, А. Херман, Э. Шефер, В. Хансен ва бошқаларнинг асарлари алоҳида ўрин тутди³⁹.

XXI асрда америка ва инглиз олимлари томонидан олиб борилган тадқиқотларда ҳам Буюк ипак йўли орқали олиб борилган иқтисодий ва маданий алоқалар ҳақида маълумотлар мавжуд⁴⁰.

Умуман олганда, Буюк ипак йўлининг асосий йўналишлари, карвон йўллари ва йўлбўйи иншоотлари, инфратузилмалар тарихини ўрганиш бўйича тадқиқотлар олиб борилди. Шунга қарамадан, Буюк ипак йўлининг минтақа орқали ўтган йўналишларида улов-транспорт воситаларидан фойдаланиш, йўллар ва йўлбўйи иншоотларини қуриш, юк ташиш, савдо карвонларига, йўловчиларга турли хизматлар кўрсатиш тизимини ташкил этиш, бошқариш ва назорат қилиш тарихи билан боғлиқ муаммолар яхлит диссертация мавзуси сифатида ўрганилмаган. Бу ҳам бизнинг тадқиқотимизнинг аҳамиятини ва заруриятини оширади.

Диссертациянинг иккинчи боби **“Буюк ипак йўлининг Ўрта Осиё йўналишларида хизмат кўрсатиш тизими фаолияти ташкил этиш ва назорат қилиш”**ни ёритишга бағишланган. Уч фаслга бўлинган бобда дастлаб Буюк ипак йўлининг Ўрта Осиё йўналишларига тарихий географик шарҳ бериб ўтилган, транзит аҳамиятга эга карвон йўллари йўналишлари, уларнинг минтақанинг ички ва ташқи алоқаларини амалга оширишдаги аҳамиятига таъриф берилган.

Қадимги Хитой манбаларига кўра, Хитойдан “Ғарб ўлкалари”га қараб кетган Буюк ипак йўлининг дастлаб қуйидаги иккита – Жанубий ва Шимолий йўналишлари мавжуд бўлган⁴¹:

Хитойдан Помир тоғи орқали Бактрияга ўтган Жанубий тармоғи (Наньдао) Ёрқентдан Помирдаги Вахон йўлаги орқали Катта юежлар юрти (Бактрия) ва Анси (Парфия)га олиб борган Шимолий тармоғи (Бэйдао) Ғарбий Чеш ҳокими қароргоҳидан бошланиб Қошғарга, Тяньшан тоғидаги довон орқали Даван (Фарғона)га, кейин Қанғ, Суғд ва Хоразм воҳасига олиб келган.

Милод бошларида келиб Хитойнинг “Ғарбий ўлкалар” билан алоқалари кенгайиб борган. Бу Хитойни Ўрта Осиё ўлкалари билан боғлайдиган карвон йўлларининг бошқа йўналишлари ҳам жадал ўзлаштирилишига олиб келган.

Буюк ипак йўлининг фаолиятида, Хитойнинг ички ҳудудларини Марказий Осиё орқали Ўрта ер денгизига олиб чиқувчи трансминтақавий

³⁹ Hermann A. Die alten Seidenstrassen zwischen China und Syrien // Quellen und Forschungen zu alten Geschichte und Geographie. – Leipzig, 1910. B.21. – S 12 45; Ўша муаллиф. Die Verkehrswege zwischen China, Indian und Rom um 100. nach Chr.Geb // VFRZ Leipzig: Universitet, 1922. № 7. – S. 10-28; Бейкер Дж. История географических открытий и исследований. – М.: Изд-во ин. лит-ры, 1950. – 484 с.; Шефер Э.Х. Золотые персики Самарканда. Книга о чужеземных диковинках в империи Тан / Пер. Зеймала Е.В. и Лубо-Лесниченко Е.И. М.: – Наука, 1981. – 608 с.; Хансен В. Великий Шелковый путь. – М.: Центрполиграф, 2014. – 476 с.

⁴⁰ Juliano A. A., Lerner Y.A. Monks and Merchants. Silk Road Treasures from Northwest China. – New York: Published H. Abrams, 2001. – 370 p.; Tucker Y. The Silk Road. Art and history. – London: P. Wilson Publishers, 2003. – 392 p.; Baumer Ch. History of Central Asia.4. The Age of the Silk Road. – London: Tauris, 2018. – 384 p.; Foltz R. A History of the Tajiks: Iranians of the East. – London: I.B.Tauris, 2019. XVIII. – 238 p.

⁴¹ Бичурин Н.Я. (Иакинф). Собрание сведений о народах ... Ч. II. – С. 154; Ртвеладзе Э.В. Великий шелковый путь. ... – С. 120; Хўжаев А. Буюк ипак йўли: муносабатлар ва тақдирлар... – Б. 77-78.

транзит алоқа-савдо йўллари фаолиятида тегишли йўлбўйи инфратузилмаларининг мавжудлиги муҳим аҳамиятга эга эди.

Иккинчи бобнинг иккинчи фасли “Марказий ва маҳаллий ҳокимиятнинг йўллардаги хизмат кўрсатиш тизими фаолиятини ташкил этиш ва назорат қилишдаги ўрни” масаласини ёритишга бағишланган. Карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизимини ташкил этишда, бу тизим фаолиятини назорат қилиш ва бошқаришда минтақада ўрта асрларда ташкил топган қудратли ва кучли марказий ҳокимиятга эга давлатлар катта ўрин тутган. Ички ва ташқи иқтисодий-маданий алоқаларни ривожлантириш давлат аҳамиятига эга масалалардан бўлиб, карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизими фаолиятини йўлга қўйиш, хавфсизликни таъминлаш ва бошқа турли хизматлар кўрсатишга муҳим давлат аҳамиятига эга сиёсий масала сифатида қаралар эди.

Кушонлар салтанати ва Қанғ конфедерацияси, Эфталийлар давлати ва Турк ҳоконлиги даврида ҳамда ривожланган ўрта асрларда 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 қилганлар⁴². Бу фаслда Буюк ипак йўлида жойлашган йирик шаҳарлар, уларда ички ва ташқи савдо учун хизмат қилган инфратузилмалар – карвонсаройлар, улгуржи ва чакана савдо марказлари, ихтисослашган бозорлар, ички ва ташқи савдони назорат қилувчи маҳкамалар, амалдорлар фаолияти кўриб ўтилган.

Ўрта Осиё шаҳарларида ва карвон йўлларида хизмат кўрсатиш турлари ва тизим фаолиятининг ўзига хос жиҳатлари билан боғлиқ илмий масалалар ҳам бу фаслда кўриб ўтилган. Бу ерда Буюк ипак йўлида савдо карвонларини ташкил этиш ва бошқариш, карвонбошилар ва уларнинг халқаро савдо алоқаларини ривожлантиришдаги ўрни, киракашлар, йўлбошловчилар, тилмочлар, саррофларнинг хизмат кўрсатиш тизимидаги ўрни кўриб ўтилган. Ўрта Осиёнинг карвон йўллари бўйидаги шаҳарларда, чорвадор қабилалар яшовчи ҳудудлари орқали ўтган йўлларда туяларни, отларни алмаштириш, араваларни ижарага олиш имконияти ҳам бўлган.

Бу бобнинг учинчи фасли Буюк ипак йўлида, хусусан, Ўрта Осиё орқали ўтган карвон йўлларида хавфсизликни таъминлаш хизмати ва уни ташкил этишнинг асосий жиҳатларини ёритишга бағишланган. Қадимги давлатлар шаклланиб, халқаро алоқалар изчил йўлга қўйила бошлангач, карвон йўлларида хавфсизликни таъминлаш давлат аҳамиятига эга вазифалардан бўлиб қолди. Хусусан, Буюк ипак йўлининг илк йўналишлари шаклланиши ва фаолиятида, Хитойнинг ички ҳудудларини Ўрта Осиё орқали Парфия ва Рим империяси билан боғловчи транзит алоқа-савдо йўллари фаолиятида Даван давлати, Қанғ давлати ва Кушонлар салтанати каби қадимги давлатларнинг тарих саҳнасига чиқиши катта ўрин тутган.

⁴² Мавлонов У.М. Марказий Осиёнинг қадимги йўллари: шаклланиши ва ривожланиш босқичлари. – Тошкент: Akademiya, 2008. – Б. 291-311.

Хань сулоласи ҳукмдорлари Хитойни Буюк ипак йўли фаолияти йўлга қўйилган илк даврларданок Ўрта Осиё ўлкалари билан боғловчи карвон йўллари тўлиқ ўз назоратига олишга интилди. Бу даврда Хитой ҳукумати карвон йўллари қўриқлаш ва йўллари қароқчилардан тозалаш учун ўз харбий қўшинлари хизматидан кенг фойдаланган. Масалан, “Хоу Ханьшу” асарида келтирилган маълумотга кўра, милодий 97 йилда қўмондон Бань Чао бошчилигидаги 70 минг кишилик Хань қўшини Буюк ипак йўлида Хитой савдо карвонларини қўчманчи қабилаларнинг талончилик ҳужумидан сақлаш ва қароқчиларни жазолаш топшириғини олган. Амалда эса бу қўшин Тянь-Шан тоғларидан ўтиб, Буюк ипак йўлида жойлашган Ўрта Осиё шаҳарларини талаб, вайрон қилганлар ва жанубидаги Мари шаҳригача етиб борган⁴³.

Карвон йўлларида элчилар ва элчилик миссиялари аъзолари, турли тоифадаги амалдорлар, давлат хизматчилари, чопарлар, махсус ёрликқа эга бўлганларнинг хавфсизлигини таъминлашга ва уларга бошқа тегишли хизматлар кўрсатишга катта эътибор қаратиларди. Марказий Осиёда катта таъсирга эга бўлган Хунн элчилари Усунлар юридан (Егтисувдан) Аньсигача (Эронгача) бўлган ҳар бир ўлкада йўлбошловчи билан таъминланиб, уларнинг хавфсизлиги, озиқ-овқат ва улов воситаларига бўлган талаби тўлиқ қондирилган. Хитой элчиси Чжан Цяннинг Даван давлатидан Катта Юечжилар юртига ўтишида йўлбошчилар билан таъминланиб, хавфсизлиги таъминлангани ҳақида хитой манбаларидаги маълумотлар мавжуд⁴⁴.

Илк ўрта асрларда Турк ҳоқонлиги даврида ва ривожланган ўрта асрларда бутун Ўрта Осиё ва унга қўшни ҳудудларда хавфсизликни таъминлаш юксак даражада ташкил этилди. Бу даврга оид манбаларда карвонлар хавфсизлигини таъминлашга масъул бўлган қўриқчи сарбозлар гуруҳлари ҳақида маълумотлар кўплаб учрайди⁴⁵.

Буюк ипак йўли бўйлаб олиб бориладиган халқаро савдодан манфатдор бўлган мўғуллар салтанатида карвон йўллари тўлалигича давлат маҳкамалари назоратида бўлиб, йўлларда қўриқчилар, махсус йўл белгилари бўлган. Чингизий ҳукмдор Менгу ҳоқон укаси Хулагухонни катта қўшин билан Эронни забт этиш учун юборганда, Хулагухонга ичида нафақат Эронни забт этиш, шу билан бирга, Ироқ йўлида талончилик қилувчи курдлар ва лур қавмларини жазолаш, йўлни қароқчилардан тозалаш вазифаси ҳам қўйилган эди⁴⁶. Машҳур сайёҳ Марко Поло асарида ҳам Чингизийлар салтанатида хавфсизликни таъминлаш масаласи билан боғлиқ жиҳатларга катта эътибор қаратилгани ҳақида муҳим маълумотлар келтириб ўтилган⁴⁷.

Амир Темур ўзининг улкан салтанати ҳудудларидаги карвон йўлларида хавфсизликни таъминлашга катта эътибор берган. Карвон йўлларида хавфсизликни таъминлаш масаласи “Темур тузуклари”да ҳам акс этган. Бу

⁴³ https://ru.wikipedia.org/wiki/Империя_Хань. Мурожаат қилинган сана. 19.05.2021.

⁴⁴ Бичурин Н.Я. (Иакинф). Собрание сведений о народах ... – С. 165.

⁴⁵ Извлечения из книги «Пути и страны» Абу-л-Касыма ибн Хаукаля / Перевод и примечание Е.К. Бетгера. – Ташкент, 1957. вып. IV. – С. 22-23; Худуд ул-олам (Мовароуннахр тавсифи). – Тошкент: Ўзбекистон, 2008. – Б. 21.

⁴⁶ Фазлулла Рашид-ад-дин. Джами ат-таворих. – Баку: Нагыл Еви, 2011. – С. 27.

⁴⁷ Марко Поло. Книги о разнообразии мира ... – С. 171-174.

манбада шундай маълумот келтирилади: “Ва яна буюрдимки, йўл устига кузатувчилар, зобитлар, тайинласинларким, йўлларни кўриқлаб, йўловчилар, савдогарлар, мусофирларни кузатиб, мол мулки ва бошқа нарсаларини манзилдан манзилга етказиб қўйсинлар. Йўл устида биротасининг нарсаси йўқолса, ўзи ўлдирилса ёки бошқа кор-ҳол юз берса, булар учун жавобгарлик уларнинг зиммасида бўлсин”⁴⁸.

Улкан салтанатнинг барча худудларида, хусусан, қароқчилик иллоти мавжуд бўлган жойларда йўловчилар ва савдо карвонларининг хавфсизлигини таъминлашга масъул этиб ишончли саркардалар белгиланган. Манбаларга кўра, Соҳибқироннинг ишончли саркардаларидан бўлган Шайх Али баҳодур 1383-1384 йилнинг илк кўкламида ўз қўшинига бош бўлиб, Мозандарон сарҳадларини ва катта йўлларни қароқчилардан ҳимоя қилган. Кач ва Мекрон йўлида қароқчилик билан шуғулланаётган Туман Никударийга қарши Мироншоҳ Мирзо раҳбарлигида юришга отланган саркардалар таркибида ҳам Шайх Али баҳодур бор эди. Амир Темурнинг яна бир таниқли саркардаси Муҳаммад Озод меҳтар ўз қўшини билан Дажла дарёсининг юқори оқимидаги йўлни назорат қилиш вазифасига тайинланган⁴⁹.

Сиёсий беқарорлик, ўзаро низолар ва марказий ҳукуматнинг заифлашуви карвон йўлларида хавф-хатарларнинг ошишига олиб келувчи сабаблардан эди. Масалан, темурийлар даврида Хитойга жўнатилган айрим элчилик миссиялари Шарқий Туркистондаги беқарор сиёсий вазият сабабли маълум қийинчиликларга дуч келгани маълум⁵⁰.

Бу даврда карвон йўлларида савдогарларнинг хавфсизлигини, мол-мулкларининг бутунлигини сақлаш, тадбиркорлар ва савдо аҳлини ҳимоя қилишнинг ҳуқуқий асослари мустаҳкамланди ва марказий ҳокимият унинг кафолати бўлиб майдонга чикди⁵¹. Бу ҳам темурийлар даврида савдо карвонлари фаолияти давлат назорати ва ҳимоясида бўлганини тасдиқлайди.

Юқоридагиларга хулоса сифатида шуни қайд этиш мумкинки, Хитойдан Ўрта ер денгизи қирғоқларига қадар чўзилган Буюк ипак йўлининг Ўрта Осиё орқали ўтган йўналишларида хавфсизликни таъминлаш хизмати турли даврларда турли даражада фаолият кўрсатган. Марказлашган йирик салтанатлар даврида Буюк ипак йўлида хавфсизликни таъминлаш масаласида жиддий муаммолар бўлмаган. Лекин сиёсий инқирозлар ва халқаро муносабатлардаги таранглик давларида карвон йўлларида савдо карвонлари, йўловчилар ва ҳатто элчилик миссиялари аъзоларининг хавфсизлигини таъминлашда жиддий муаммолар келиб чиққан.

Диссертациянинг учинчи бобида **“Ўрта Осиё минтақасида Буюк ипак йўли инфиратузилмалари ва хизмат кўрсатиш тизимининг ўзига хос жиҳатлари”** кўриб ўтилган. Бу бобнинг биринчи фасли **“Ўрта Осиёда йўлбўйи иншоотларининг хизмат кўрсатиш марказлари сифатидаги аҳамияти”**

⁴⁸ Темур тузуклари / Форсчадан А. Сағуний ва Ҳ. Караматов таржимаси. – Тошкент: Ф.Ғулом, 1996. – Б. 119.

⁴⁹ Дадабоев Х. Соҳибқирон саркардалари. – Тошкент: Нодирабегим, 2020. – Б. 71,78.

⁵⁰ Бўриев О. Темурийлар даври ёзма манбаларида Марказий Осиё. – Тошкент: Фан, 1997. – Б. 132-133.

⁵¹ Заҳириддин Муҳаммад Бобур. Бобурнома. – Тошкент, 1989, – Б. 10.; Ўлжаева Ш.М. Амир Темур ва Буюк ипак йўли ... – Б. 174-176.

таҳлил этилган. Буюк ипак йўлида барпо этилган йўлбўйи иншоотлари – рабодлар ва карвонсаройлар, сардобалар, кўприклар, кудуқлар, йўлкўрсаткич миноралар ва бошқаларнинг хизмат кўрсатиш тизими фаолиятида тутган ўрни ниҳоятда катта бўлган. Бу ерда Буюк ипак йўлининг Ўзбекистон ва кўшни мамлакатлар худуди орқали ўтган йўналишларида қурилган барча йўлбўйи иншоотлари, уларнинг қурилиши ва фойдаланилган даври, географик ўрни, ҳозирги ҳолатига тарихий аспектда баҳо берилди. Рабодлар, почта бекатлари қурилиши Ўрта Осиё ва унга кўшни худудларда мил. авв. I минг йиллик ўрталаридан бошлангани маълум. Ўрта асрларда рабодлар ва карвонсаройлар қуриш жараёни жадал тус олди. Ривожланган ўрта асрлардаги рабодлар мустаҳкамланган ва кўриқланадиган карвонсаройлар вазифасини бажариб, мутахассислар фикрича, XII асрга келиб улар ўзларининг ҳарбий истеҳком сифатидаги аҳамиятини йўқотади⁵². Лекин уларнинг қурилиши бутун ўрта асрлар давомида тўхтаб қолмади. Илк ислом даврида Мовароуннаҳрнинг ҳар бир қишлоғи аҳолиси йирик шаҳарларда рабодлар қурган. Бу иншоотлар дастлаб ғозийлар (ислом дини учун курашувчилар) учун барпо этилиб, айниқса ислом дини ёйилган чегара худудларда катта ўрин тутган. Наршахийнинг Бухоронинг ҳар бир қишлоғи аҳолиси Пойкент яқинида рабодлар қургани ҳақидаги хабари⁵³, Истахрийнинг сомонийлар даврида Мовароуннаҳрда 10 мингдан ортиқ рабод, карвонсарой ва қўналғалар фаолият кўрсатганлиги ҳақидаги фикри⁵⁴, қорахонийлар даврида барпо этилган кўплаб рабодлар⁵⁵, Чигатой улусида йўл бўйларида барпо этилган махсус бекат – ёмлар фаолияти⁵⁶, бу соҳага бўлган эътибордан далолат беради.

Араб географи Истахрий (X аср) асарида баъзи Ислом ўлкаларида бадавлат кишиларнинг кўпчилиги ўз давлатини фақат ўз маишатида сочганини, Мовароуннаҳр мулкдорларининг кўпчилиги эса бойлигини рабод, кўприк қуриш, йўлларни обод қилиш ва бошқа хайрли ишларга сарфлашини қайд этади⁵⁷.

Тарихий манбаларда карвон йўллари йўналишларини кўрсатиб турувчи, йўловчилар қор ва бўронли кунларда йўлдан адашмаслиги учун йўл бўйлаб қозиклар қоқиб чиқилганини ҳақида кўплаб хабарлар мавжуд⁵⁸. Кўплаб минтақалар ва мамлакатлар орқали ўтган Буюк ипак йўлида ўрта асрларга келиб махсус миноралар қуришга, зарур жойларда турли белгилар ва махсус йўл кўрсаткичлар бўлишига ҳам катта эътибор қаратиларди. Хусусан, Қизилқум

⁵² Маньковская Л.Ю. Кўрсатилган асар... – С. 54.

⁵³ Наршахий. Бухоро тарихи. – Тошкент, 1991. – Б. 24-25.

⁵⁴ Abu Ishak al-Farisi al-Istakhri. *Viae regnorum* / Ed. M. J. de Goeje. Lugduni Batavorum apud E. J. Brill, 1967. – P. 304. Истахрий. Китаб ал-масалик вал-мамалик (Йўллар ва мамлакатлар китоби). Хуросон ва Мовароуннаҳр / Араб тилидан таржима, тадқиқот, изоҳ ва кўрсаткичлар муаллифи Р.Т. Худайберганов. – Тошкент: Фан, 2019. – Б. 129.

⁵⁵ Грицина А.А. Уструшанские были... – С. 168-169.

⁵⁶ Марко Поло. Книга о разнообразии мира ... – С. 170-174.

⁵⁷ Истахрий. Китаб ал-масалик вал-мамалик (Йўллар ва мамлакатлар китоби). Хуросон ва Мовароуннаҳр / Араб тилидан таржима, тадқиқот, изоҳ ва кўрсаткичлар муаллифи Р.Т. Худайберганов. – Тошкент: Фан, 2019. – Б. 129.

⁵⁸ Носир Хисрав. Сафарнома / Форсийдан Ф. Карим таржимаси. – Тошкент: Шарқ, 2003. – Б. 20; Марко Поло. Книги о разнообразии мира ... – С. 171-174.

қўли орқали ўтган Марв-Бухоро карвон йўлидаги йўлбўйи инфратузилмалари ичида Айритом ва Дунётепа каби рабодларда кечаси карвонлар адашмаслиги учун олов ёқиб сигнал берувчи миноралар ҳам бўлган⁵⁹.

Амир Темур ва темурийлар даврида савдо марказлари бўлган шаҳарларда барпо этилган ихтисослашган бозорлар, савдо ярмаркалари, карвон йўллари бўйида савдо-сотик билан боғлиқ иншоотларнинг кўплаб барпо этилиши, кўприклар қурилиши, йўлларнинг таъмирланиши, бу масалалар билан махсус вазирлик шўғуллангани ва бошқа тегишли тадбирлар амалга оширилгани марказий ҳукуматнинг ички ва ташқи иқтисодий-савдо алоқаларда адолатли сиёсат қўлаганлигини, қатъий тартиб ўрнатганлигини кўрсатади. Амир Темурнинг савдо-сотикни ривожлантириш, карвон йўллари ва хизмат кўрсатиш тизимини яхшилаш бўйича ишлари “Темур тузуклари”да ҳам акс этган⁶⁰.

Шу тариқа, Буюк ипак йўли Ўрта Осиёнинг барча тарихий ўлкалари орқали ўтган бўлиб, карвон йўлларида рабодлар, карвонсаройлар, кўприклар, кудуқлар ва сардобалар қурилиши хизмат кўрсатиш соҳалари ривожда муҳим ўрин тутган.

Бу бобнинг иккинчи фаслида “Улов-транспорт воситалари ва уларнинг хизмат кўрсатиш тизимидаги аҳамияти” кўриб ўтилган. От, туя, эшак ва бошқа ҳайвонлар Буюк ипак йўлининг барча йўналишларида асосий улов воситаси бўлиб келган. Улар ичида қуввати ва чидамлилиги, оғир юк кўтара олиши билан ажралиб турадиган туяларнинг аҳамияти катта эди. Ўрта Осиёда қадимдан туяларнинг 2 та тури – бир ўрқачли (дромодер – тез чопувчи) лук туялар ва икки ўрқачли, бўйи пастроқ (бактрион – айри) туялар боқиб келинган. Бу туялар чатиштирилиб, ўзбек ва қозоқлар нортуя, туркманлар инер деб атайдиган йирик гавдали, ишчан ва кучли дурагай туялар олинган. Нортуялар 16-20 пуд (1 пуд-16,38 - А.А.) юк кўтариб, бир кунда 30-35 км, юксиз 60 км масофани босиб ўта олган. Вояга етган туя оғирлиги 500-800 кг. бўлиб, ўз вазнининг ярмига тенг юкни кўтариб, вазнига нисбатан 10-12 % кўп юкни торта олган. Ўртача тезлиги эса юк билан соатига 10-12 км бўлган.

Буюк ипак йўли бўйлаб олиб борилган халқаро алоқаларда отларнинг аҳамияти ниҳоятда катта бўлган. Ўрта Осиёда йилқичиликнинг ривожланиши ички ва ташқи иқтисодий алоқалар ривожига ҳамда ҳарбий-сиёсий вазият талаблари даражасига мос равишда борган. Қўшни ўлкаларда минтақамизда боқиладиган зотдор отларга талаб катта бўлгани ҳам йилқичиликнинг қишлоқ хўжалигининг даромадли соҳаларидан бирига айлантириб турган омиллардан бири эди. Бу омил қадимги давр ва бутун ўрта асрлар даврида ҳам сақланиб қолди ҳамда Буюк ипак йўли орқали олиб борилган иқтисодий-савдо алоқаларида, элчилик муносабатларида, карвон йўлларида қўриқлаш

⁵⁹ Массон М.Е. Средневековый торговый путь из Мерва в Хорезм и в Мавераннахр (в пределах Туркменской ССР) // Труды ЮТАКЭ. – Ашхабад: Изд-во АН ТуркмССР, 1966. Т. 13. – С. 75-129.

⁶⁰ Темур тузуклари // Форсчадан А. Соғуний ва Ҳ. Кароматов таржимаси. – Тошкент: Адабиёт ва санъат, 1996. – Б. 73.

хизматини ташкил этишда, алоқа-почта хизмати фаолиятини йўлга қўйишда ва бошқа соҳаларда муҳим аҳамиятга эга бўлиб келди.

Минтақамизда боқиладиган зотдор отларга Хитойда талаб катта бўлган. Хань сулоласи ҳукмдори У-ди даврида (мил.авв. 141-87 йй.) юечжилар билан алоқа ўрнатиш учун йирик элчилик миссияси шакллантирилиб, “Ғарбий ўлкалар”га жўнатилди. Бу элчилик миссияси раҳбари Чжан Цяннинг келтирган маълумоти ичида Даван (Фарғона. – А.А.) мамлакатиди боқиладиган “Самовий отлар” Хитой императори ва ҳарбий-маъмурий зодогонларида катта қизиқиш уйғотган. Шу сабабли Чжан Цян кашф қилган йўллар орқали “Ғарбий ўлкалар” билан алоқаларни йўлга қўйишни Хитой ҳукумати айнан Фарғонанинг самойи отларини қўлга киритиш учун йирик ҳарбий қўшинни жўнатишдан бошлаган. Хан сулоласи иккинчи ҳарбий юришларидан кейин, яъни мил. авв. 101 йилда Давандан бир неча ўнлаб арғумоқлар, 3000 та тойчоқ ва биялар олиб кетишга муваффақ бўлганлар. Бундан ташқари, тузилган сулҳ битимига кўра Даван ҳукмдорлари зиммасига Хитойга ҳар йили иккита зотдор от юбориб туриш мажбурияти юкланган⁶¹.

Ўрта Осиёдаги ҳукмрон сулолалар Хитой ҳукмдорлари билан тинч иқтисодий-савдо алоқалари ўрнатган даврларда ҳам Хитойга зотдор отлар ва туялар юбориб туриши урф бўлган⁶².

Минтақамизда ва қўшни дашт ҳудудларда боқиладиган отлар Жануби-Шарқий ва Жануби-Ғарбий Осиёда ҳам машҳур бўлган⁶³. Манбаларда Форс кўрфазидаги Хурмуз порти орқали Ҳиндистонга ҳар йили Қипчоқ даштларидан минглаб отлар етказилиб берилиши ва бу савдодан Ўрта Осиёлик от савдогарлари катта фойда олиши ҳақидаги хабар⁶⁴ ҳам минтақамизда етиштирилган отларнинг халқаро аҳамиятга эғалигидан далолат беради.

Ўрта асрларда минтақамизда йилқичилик янада ривожланиб борган. Бунда Ўрта Осиёнинг дашт ва унга чегарадош ҳудудлари катта ўрин тутган. Буюк ипак йўлида хизмат кўрсатиш тизимида ўзининг тезлиги ва кўркамлиги билан машҳур ахалтака от зоти, ёвмут от зоти, лақай от зоти, араби от зоти ва маҳаллий қорабайир отлар муҳим аҳамиятга эга бўлган. Отлардан почта хизматида, шошилиш хат-хабарларни етказишда фойдаланилиб, бундай ҳолларда отлар ўртача тезлигини уч-тўрт барабар ошира олган.

Ўрта Осиёда туя, хўкиз, от ва бошқа йирик уй ҳайвонлари қўшилган аравалардан фойдаланилган. Хўкиз қўшилган аравалардан фойдаланиш минтақанинг айрим ҳудудларида ёйилган эди. Илк ўрта асрларга мансуб Хитой манбаларида (Таншу) ҳам турк ерларидан бўлган Юегань (Урганч) мулкида хўкиз қўшилган аравалар билан савдо алоқалари олиб борилиши тўғрисидаги маълумот мавжуд⁶⁵. Туя қўшилган арава тезлиги бирмунча

⁶¹ Бичурин Н.Я (Иакинф). Собрание сведений ... – С. 166-172; Боровкова Л.А. Царства “Западного края” во II-I веках до н.э. – М., 2001. – С. 136-156.

⁶² Бичурин Н.Я (Иакинф). Кўрсатилган асар ... – С. 161-162, 164, 166.

⁶³ Марко Поло. Кўрсатилган асар ... – С. 56, 63.

⁶⁴ Су Бихай. Қазақ мәдениетінің тарихы / Қытай тілінен аударған: Тұрсынхан Зәкенұлы. – Алматы: Атажурт, 2001. – Б. 261.

⁶⁵ Бичурин Н.Я (Иокинф). Собрание сведений о народах ... – С. 329.

секин бўлса-да, чўл ва даштларда қумликларни босиб ўтишда уларнинг аҳамияти катта бўлиб, ўрта асрлар даврида ҳам туя қўшилган аравалар минтақанинг дашт ҳудудларида асосий улов воситаларидан ҳисобланарди. Хусусан, марокашлик сайёҳ Ибн Баттута ҳам Олтин Ўрдадан Хоразмга келишда Ўғуз чўлларини иккита туя қўшилган аравада босиб ўтгани маълум⁶⁶. Минтақамизда от қўшилган аравалардан фойдаланиш ҳам қадимдан бўлган ва бу мақсадда махсус юкчи отлар зоти етиштирилган.

Минтақада ўрта асрларда асосан икки ғилдиракли соябонсиз очик аравалардан фойдаланилиб, улар ўз тузилиши ва ҳажмига кўра бир неча турларга бўлинган. Минтақамизнинг жануби-ғарбида кичик ғилдиракли аравалар, шимоли-шарқий ҳудудларида катта ғилдиракли Қўқон аравадан фойдаланилган. От қўшилган Қўқон арава 40 пуд, туя қўшилгани 60 пуд юк олган⁶⁷. Савдо йўллари бўйида жойлашган шаҳарлар ва йирик қишлоқларда аравакаш усталар яшаб, улар маҳаллий аҳолига ва савдо қарвонларига тегишли хизматлар кўрсатган.

Умуман олганда, улов ва ғилдиракли транспорт воситаларидан фойдаланиш Буюк ипак йўлида юк ташиш хизматини ташкил этишда муҳим ўрин тутиб, турли ҳудудлар ўртасидаги савдо ва иқтисодий муносабатлар ривожига катта таъсир кўрсатди. Қарвон йўлларида улов воситалари сифатида туя, от, эшак, ҳачир ва бошқа ҳайвонлардан нафақат савдогарлар, элчилар, чопарлар, давлат хизматчилари, шу билан бирга кенг аҳоли қатламининг фойдалана олиш имконияти бўлган. Бу улов воситалари Марказий Осиёнинг деярли барча ҳудудларида боқиб етиштирилган ва ташқи бозорга ҳам чиқарилган. Бу ҳолатлар Буюк ипак йўлида хизмат кўрсатиш тизимини ташкил этишда муҳим ўрин тутган.

Учинчи бобнинг учинчи фасли Буюк ипак йўлида почта хизмати ва хат-хабарлар етказиш билан боғлиқ масалалар кўриб ўтилган. Маълумки, қарвон йўллари бўйлаб почта хизмати кўрсатиш қадим даврлардан бошлаб йўлга қўйилган⁶⁸. 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 бор. Хусусан, ўргатилган каптарлар орқали хат-хабарлар етказиш форс денгизчилари орасида ва умуман мусулмон мамлакатларида кенг тарқалгани манбаларда акс этган⁶⁹.

Махсус хабарчилар етказиладиган хат-хабарнинг муҳимлигига қараб алоҳида ҳолда ҳам, савдо қарвонлари таркибида ҳам фаолият юритганлар.

⁶⁶ Ибрагимов Н. Ибн Баттута и его путешествие по Средней Азии ... – С. 72.

⁶⁷ Бабабеков Х. История Коканда. – Ташкент: Фан, 1996. – С. 103.

⁶⁸ Геродот. История. ... – С. 286.

⁶⁹ Мец А. Мусульманский Ренессанс / Перевод с немецкого, предисловие и указатель Д.Е. Бертельса. – М.: Изд-во ВиМ, 1996. – С. 453-454, 448-452.

Айрим ҳолларда карвонбоши ёки савдогарлар ҳам хабарчи вазифасини бажарган⁷⁰.

Мусулмон манбаларидаги кўплаб маълумотлар ривожланган ўрта асрларда почта-алоқа хизмати фаолияти изчил йўлга қўйилганлигидан далолат беради. Ибн Хурдодбеҳнинг ислом мамлакатларида 930 та почта йўллари – сикка борлиги, ҳар йили почта отлари (ад-даваб) сотиб олиш, почта бекатлари бошлиқлари ва чопарларга маош тўлаш учун 159000 динор ҳаражат қилиниши ҳақида хабари⁷¹, улкан халифаликда почта хизмати кўлаמידан далолат беради.

Ўрта асрларда Ўрта Осиёнинг савдо йўлларида савдо карвонларига, сайёҳларга, ҳарбий қўшинларга ва умуман йўловчиларга почта хизмати кўрсатиш янада такомиллашди. Араб манбаларида “Барид ат турк” (Турк почтаси. – А.А.) ҳақида кўплаб маълумотлар келтирилган⁷². Бу маълумотлар Евроосиёнинг катта қисмини бошқарган турк давлатларида алоқа-почта хизмати яхши йўлга қўйилганлиги, давлат бошқарувини амалга оширишда, марказий ҳокимиятни салтанатнинг турли қисмлари билан тезкор алоқаларини таъминлашда почта хизмати катта аҳамиятга эга бўлган тизим сифатида фаолият кўрсатганлигини билдиради.

Буюк ипак йўли орқали олиб борилган кенг кўламли иқтисодий ва маданий алоқалар, халқаро элчилик муносабатлари ривожда хизмат кўрсатиш тизимини ташкил этиш, бошқариш ва назорат қилиш муҳим ўрин тутган. Буюк ипак йўли орқали олиб борилган ташқи савдодан катта фойда олган 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 талаблар) таъминлашга хизмат қилувчи тегишли инфратузилмалар ташкил этилди.

Юқорида келтирилган фикрлардан келиб чиқиб, карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизими фаолияти кўп қиррали бўлиб, унинг ривожланиш даражаси (динамикаси) жамиятдаги иқтисодий-маданий тараққиёт кўрсаткичларига ҳам мос келганлигини ва умуман цивилизация тараққиёти билан узвий боғлиқликда боргани ҳақида муҳим хулосага келишимиз мумкин. Буюк ипак йўли йўналишларида савдо карвонларига, йўловчиларга, элчилар ва давлат маъмурларига тегишли хизмат кўрсатишга ихтисослашган

⁷⁰ Мавлонов Ў., Аҳмедов С., Умаров Б. Ўзбекистон почтаси. Тарих ва тараққиёти. Китоб-альбом. Ўзбек, рус, инглиз тилларида. – Тошкент: Маънавият, 2014. – Б. 48-49.

⁷¹ Ибн Хурдодбеҳ. Книга путей и стран (Китоб ал масалик ва-л мамалик). / Пер. с арабского, комм., исслед., указ. и карты Н. Валихановой. – Боку: Элм, 1986. – С. 124.

⁷² Абу Жа'фар Мухаммад ибн Жарир ат-Табарий. «История» ат-Табари. Избранные отрывки / Перевод с арабского В.И. Беляева. Дополнения к переводу О.Г. Большакова и А.Б. Халидова. – Ташкент: Фан, 1987. – С. 232; Ибн ал-Факх ал-Хамадани. Ахбор ал-Булдан (Известия о странах) / Пер. текста Ф.М. Асадова по изданию: Арабские источники о тюрках в раннее средневековье. – Баку: Элм, 1993. – С. 23; Из «Китаб ал-Харадж» Кудама ибн Джа'фара / Перевод с арабского С. Волина // Новые материалы по древней и средневековой истории Казахстана. – Алма-Ата, 1960. – С. 77; Мец А. Мусульманский Ренессанс ... – С. 449.

йўлбўйи иншоотлари барпо этишга савдо-сотиқ ривожидан манфаатдор бўлган ҳукмдорлар катта эътибор берганлар.

ХУЛОСА

“Буюк ипак йўлида хизмат кўрсатиш тизими (Ўрта Осиё мисолида)” мавзусидаги тадқиқот натижасида қуйидаги мухтасар хулосаларга келинди:

1. Буюк ипак йўли халқаро алоқаларда муҳим ўрин тутган коммуникация тизимининг асосий тармоқларини ташкил этиб, минтақавий иқтисодий-маданий алоқаларда катта аҳамият касб этган.

2. Буюк ипак йўли шаклланган илк даврлардаёқ йўллар ва йўлбўйи иншоотлари қуриш, қарвон йўлларида хавфсизликни таъминлаш ва бошқа хизматлар ривожланиб, тегишли инфратузилмалар фаолияти вужудга келган;

3. Буюк ипак йўлида, хусусан, унинг Ўрта Осиё орқали ўтган йўналишларида халқаро иқтисодий ва маданий алоқаларни, сиёсий мулоқот ва элчилик муносабатларини йўлга қўйишнинг ҳуқуқий, сиёсий қафолатларини ишлаб чиқиш бошланган;

4. Буюк ипак йўли орқали олиб борилган кенг қўламли алоқалар Ўрта Осиёда шаҳарсозлик маданияти ривожига, қарвон савдоси билан боғлиқ инфратузилмалар фаолиятига, қарвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизимининг шаклланиши ва босқичма-босқич ривожланиб келишига олиб келган;

5. Буюк ипак йўлида давлат хизматчилари, элчилар, савдо қарвонлари, йўловчиларга хизмат кўрсатишни ташкил этиш, бошқариш ва назорат қилиш вазифасини бажарган маҳкамалар фаолият кўрсатган;

6. Минтақада марказлашган давлатлар ташкил топиб, марказий ҳокимиятнинг мавқеи кучайган даврларда бу соҳада маълум ютуқлар қўлга киритилган. Лекин марказий ҳокимият заифлашган, ички низолар кучайган даврларда айрим йўналишлар, айниқса, дашт-чўл ҳудудлари орқали ўтувчи йўллар савдо қарвонлари учун жиддий тўсиқ бўлган;

7. Савдо йўлларида хавфсизликни таъминлаш ва тегишли хизматларни йўлга қўйишда минтақада турли тарихий даврларда 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 давлатларда қарвон йўлларида хавфсизликни таъминлаш, йўловчиларга тегишли хизматларни кўрсатишга сиёсий масала сифатида қаралган;

8. Буюк ипак йўлининг илк йўналишлари шаклланиши ва фаолиятида, Хитойнинг ички ҳудудларини Ўрта Осиё орқали Парфия ва Рим империяси билан боғловчи транзит алоқа-савдо йўллари фаолиятида Даван давлати, Қанғ давлати ва Қушонлар салтанати каби давлатларнинг тарих саҳнасига чиқиши катта ўрин тутган бўлса, Турк ҳоконлиги, Амир Темур давлати каби улкан салтанатлар даврида йўлларда хавфсизликни таъминлаш юксак даражада ташкил этилган;

9. Ташқи савдодан катта фойда олган давлатлар қарвон йўллари хавфсизлигини таъминлаш қафолати бўлиб майдонга чиқиб, қарвон йўллари

бўйида божхоналар, йўлбўйи иншоотлари барпо этиш, савдо карвонларининг зарурий эҳтиёжларини (озик-овқат ва сувга, улов воситалари учун ем-хашакка ва бошқаларга бўлган талаблар) таъминлашга хизмат қилувчи тегишли инфратузилмалар ташкил этишга масъул бўлганлар.

Мазкур мавзунини тадқиқ этиш жараёнида қуйидаги **таклиф ва тавсиялар** ишлаб чиқилди:

замонавий халқаро маданий алоқалар кенгайиб бораётган ва глобаллашув шароитида Буюк ипак йўли бўйлаб анъанавий алоқаларни тиклашда ва ривожлантиришда Ўзбекистоннинг Ўрта Осиё мамлакатларининг аҳамиятини очиб беришга йўналтирилган умумлаштирилган илмий асарлар яратишга долзарб илмий вазифа сифатида ёндашиш;

Буюк ипак йўлининг Ўзбекистон ҳудуди орқали ўтган қисмида жойлашган қадимий шаҳарлар, қалъалар, карвонсаройлар, кечувлар тарихи ҳақида мукамал ахборот базасини яратиш, жойлашув харитасини ишлаб чиқиш, даврлаштириш ҳамда Буюк ипак йўли луғатини яратиш;

Ўзбекистонда Буюк ипак йўли билан боғлиқ ёдгорликларни тарихий-маданий меросимизнинг муҳим таркибий қисми сифатида янада кенгрок ўрганиш, янги илмий тадқиқотлар олиб бориш, аҳоли пунктларидан четда жойлашган бундай ёдгорликларнинг бугунги ҳолатини аниқлаш, уларни сақлаш ва таъмирлаш чора-тадбирларини ишлаб чиқиш;

Республикада туризмни ривожлантириш учун янги туристик йўналишлар ташкил қилиш, Буюк ипак йўлининг Ўрта Осиё йўналишларини тавсифлаб берувчи тарихий-географик хариталар ва буклетлар чоп этишни йўлга қўйиш.

**НАУЧНЫЙ СОВЕТ ПО ПРИСУЖДЕНИЮ УЧЕНЫХ СТЕПЕНЕЙ
PhD.03/27.02.2021. Tar.70.05 ПРИ
КАРШИНСКОМ ГОСУДАРСТВЕННОМ УНИВЕРСИТЕТЕ**

КАРШИНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

АЧИЛОВ АНВАР ТУЙЧИЕВИЧ

**СИСТЕМА УСЛУГ НА ВЕЛИКОМ ШЕЛКОВОМ ПУТИ
(на примере Средней Азии)**

07.00.01 – История Узбекистана

**АВТОРЕФЕРАТ
диссертации доктора философии (PhD) по историческим наукам**

Карши-2021

Тема диссертации доктора философии (PhD) по Истории Узбекистана зарегистрирована в Высшей аттестационной комиссии при Кабинете Министров Республики Узбекистан за №В 2020.1.PhD/Tag.301.

Диссертация выполнена в Каршинском государственном университете.

Автореферат диссертации на двух (узбекском, русском) языках и резюме на английском языке размещен на веб-странице по адресу www.qarshidu.uz и на Информационно-образовательном портале «ZiyoNet» по адресу www.ziynet.uz.

Научный руководитель:

Мавланов Уктам Махмасабирович
доктор исторических наук, профессор

Официальные оппоненты:

Раимкулов Абдусабур Аззамович
доктор исторических наук

Атаходжаев Азимхужа Музаффарович
доктор исторических наук

Ведущая организация:

Термезский государственный университет

Защита диссертации состоится на заседании Научного совета PhD.03/27.02.2021. Tag.70.05 по присуждению научных степеней при Каршинском государственном университете 27 08 2021 года в 11:00 (Адрес: 180103, Карши, улица Кучабаг 17. Тел.: (0375) 221-00-56; e-mail: qarshidu@umail.uz). Каршинский государственный университет, Физико-математический факультет (кабинет 102).

С диссертацией можно ознакомиться в Информационно-ресурсном центре Каршинского государственного университета (зарегистрирована за номером 56). Адрес: 180103, Карши, улица Кучабаг, 17. Тел.: (Тел: (0375) 225-34-13; факс: (0375) 221-00-56; e-mail: qarshidu@umail.uz).

Автореферат диссертации разослан «14» 08 2021 года (протокол реестра рассылки № 1 от «14» 08 2021 года).



Б.Ж. Эшов

Председатель научного совета
при научном совете по присуждению
ученых степеней, д.и.н., профессор

Н.Н. Ражабова

Учёный секретарь Научного совета по
присуждению ученых степеней, к.и.н.

Ю.А. Эргашева

Председатель научного семинара
при научном совете по присуждению
ученых степеней, д.и.н., профессор

Ю. Эргашева

Введение (аннотация диссертации доктора философии (PhD))

Актуальность и необходимость темы диссертации. В эпохи глобальной информации, когда система международных отношений развивается на высоком уровне, растет необходимость обращаться к урокам истории, изучать богатый опыт, накопленный в этой сфере. По этой причине мировая историография уделяет большое внимание изучению истории Великого шелкового пути, который простирался от территории древнего Китая через Среднюю Азию до берегов Средиземного моря. Также серьезной научной проблемой в мировой истории считается анализ этой дороги и связанной с ней инфраструктуры, процессов, связанных с историей системы обслуживания на караванных путях.

Одним из важных критериев определения актуальности темы является то, что сегодня исследовательские институты развитых стран и ведущие исследовательские центры мира рассматривают проблемы истории Великого шелкового пути, в частности, традиции этой дороги, дипломатия и торговые отношения, этнокультурные связи и ее роль в развитии цивилизации Средней Азии. В связи с этим мировые научные центры уделяют особое внимание изучению сферы услуг на трассах Великого шелкового пути и её значения в системе коммуникации региона.

В годы независимости изучению истории Узбекистана как важной составляющей част мировой цивилизации рассматривается на уровне государственной политики. Расположенный на перекрестке Великого шелкового пути, Узбекистан сегодня занимает лидирующее положение в системе региональных и международных экономических и культурных связей¹. Поэтому развитие социальных наук, изучение, сохранение и популяризация историко-культурного наследия в новом Узбекистане, стали одной из важнейших задач государственной важности. Решение этих задач требует анализа истории международных экономических и культурных связей и системы обслуживания на караванных путях Великого шелкового пути на основе новых научных взглядов, формирования новых подходов к научным проблемам в этой сфере. Эти накопленные теоретические знания и исторический опыт, обогащая историю всего региона новыми научными и историческими знаниями, также важны для развития туризма и услуг в современном Узбекистане. Поэтому важно провести исследование по изучению истории системы обслуживания на Великом шелковом пути и на этой основе разработать рекомендации для текущей и будущей работы.

¹ Мирзиёев Ш.М. «Один пояс, один путь» – наши интересы общее // Выступления Президента Республики Узбекистан Ш.М. Мирзиёева на международном форуме «Один пояс, один путь» в Пекине. 14-15 мая 2017 года. // Миллий тараққиёт йўлимизми катъият билан давом эттириб, янги босқичга кўтарамиз. I-ж. – Тошкент: “Ўзбекистон” НМИУ, 2019. – Б. 407-411.

Данное диссертационное исследование в определенной степени будет служить реализации задач, обозначенных в указах Президента Республики Узбекистан УП-4947 «О Стратегии действий по дальнейшему развитию Республики Узбекистан» от 7 февраля 2017 года, УП-6165 «О мерах по дальнейшему развитию внутреннего и полонического туризма в Республики Узбекистан» от 9 февраля 2021 года, в постановлениях ПП-4068 “О мерах по коренному совершенствованию деятельности в области охраны материального культурного наследия” от 19 декабря 2018 года и других нормативно-правовых актов, имеющих отношение к данной сфере.

Соответствие исследования с приоритетными направлениями развития науки и технологий республики. Диссертация выполнена в рамках приоритетного направления развития науки и технологий в республике: I. «Формирование системы инновационных идей и пути их осуществления для социального, правового, экономического, культурного, духовного и образовательного развития информатизированного общества и демократического государства».

Степень изученности проблемы. Научное изучение приоритетов выбранной темы началось еще в XIX веке и продолжается по сей день². Однако история системы обслуживания на Великом шелковом пути не рассматривалась как целостная тема диссертации. В исследованиях в этой области недостаточно изучены вопросы, связанные с историей предоставления различных услуг посольским миссиям, торговым караванам и пассажирам на маршрутах Великого шелкового пути.

За годы независимости цели и задачи исторической науки коренным образом изменились и усовершенствовались в соответствии с современными требованиями. Многие аспекты истории Великого шелкового пути начали изучаться с научной точки зрения в контексте проблемной историографии. Среди исследователей в этом направлении особо следует отметить монографии Э.В. Ртвеладзе и А.Ходжаева по истории Великого шелкового пути³, труды О.П. Кобзевой по научной хронологии истории и историографии Великого шелкового пути, анализ исследований европейских ученых по изучению данной проблемы⁴, работу У.М. Мавлонова, освещающую некоторые аспекты системы караванного обслуживания в древности и средневековье⁵.

Связь исследования с планами научно-исследовательских работ высшего образовательного или научно-исследовательского учреждения, где выполнена диссертация. Работа над диссертацией проводилась в рамках плана научно-исследовательских работ Каршинского государственного

² Вопросы историографии темы рассмотрены в I главы диссертации.

³ Ртвеладзе Э.В. Великий шелковый путь. Эн.спр.– Ташкент: ЎзМЭ, 1999. – 280 с.; Хўжаев А. Буюк Ипак йўли: муносабатлар ва тадқиқотлар. – Тошкент: ЎзМЭ, 2007. – 280 б.

⁴ Кобзева О.П. Великий шелковый путь: история и современность. – Ташкент: Фан, 2005. – 132 с.; Она же. История изучения Великого шелкового пути во второй половине XIX – начале XX вв. – Ташкент: Zar Qalam, 2006. – 163 с.

⁵ Мавлонов У.М. Марказий Осиёнинг қадимги йўллари: шаклланиши ва ривожланиш босқичлари. – Тошкент: Akademiya, 2008. – 432 б.

университета, в частности в программы «Эрамус+» (Темпус) 574253-EPP-1-2016-DE-EPPKA2-SVHE-JP «MAGNET: Университет как ключевой партнер в сети центров профессионального образования и обучения лиц среднего возраста в Узбекистане», реализованная в 2016-2-2019 гг., а также в рамках фундаментального проекта № 49-05/85 «Туристический потенциал Кашкадарьи в мировом масштабе», реализованная в 2017-2018 гг.

Цель исследования заключается в освещении истории системы обслуживания на Великом шелковом пути на примере караванных дорог Средней Азии в период II в. до н.э. – XV в. н.э.

Задачи исследования:

Историко-географическая интерпретация среднеазиатских маршрутов Великого шелкового пути и введение в научный оборот новых сведений по исследуемой теме;

освещение роли центральных и местных органов власти в организации и контроле системы услуг на дорогах;

описание службы безопасности на караванных путях и основных аспектов ее организации;

Определение значения придорожных сооружений в Узбекистане как сервисных центров;

раскрытие значения транспортных средств и их роль в системе обслуживания;

Научно-сравнительный анализ почтовой связи на Великом шелковом пути.

Объектом исследования является история системы обслуживания на среднеазиатских трассах Великого шелкового пути.

Предмет исследования составляют освещение деятельности инфраструктуры, связанной с системой обслуживания на Великом шелковом пути, который проходил через Среднюю Азию в античности, раннем и развитом средневековье.

Методы исследования. В диссертации использованы методы историчности, хронологической последовательности, систематический сравнительный анализ и принцип объективности.

Научная новизна исследования заключается в следующем:

Вопрос о формировании и развитии системы обслуживания на Великом шелковом пути рассмотрена на широком историческом периоды (II в. до н.э. – XV в. н.э.) на примеры исторических краев, которые в свое время осуществляли контроль дорог – Парфия, Маргиана, Хорезм, Даван, Канка, Бактрия, Согдиана и династии – Туркского каганата, Арабского халифата, империи монголов, государства Амира Темура и тимуридов, освещена поэтапно;

В исторической и периодической последовательности, с применением письменных и археологические источники, показаны роль центральных и местных органов власти, городов как крупных административных и торговых центров в организации и управлении системой обслуживания, значение политических, правовых, социально-экономических основ деятельности системы услуг в развитие торговых и транзитных отношений;

На основы исторических данных обосновано роль транспортных средств в транспортировке товаров и соответствующих услуг на среднеазиатских трассах Великого шелкового пути, значения каравансараев, сардобы, мостов и других придорожных сооружений в системы услуг на путях, в частности обслуживания посольских миссий, государственных чиновников, почтовых служащих, торговых караванов и путников, обеспечения каравана постоянным водоснабжением в пустынных районах, создание удобства и безопасности при переходе через речных переправ;

На основы данных археологии и письменных источников освещена вопросы, связанной с обеспечением безопасности на Шелковом пути и организация почтовой службы, борьба с грабителями в горных и пустынных районах, а также своевременная доставка писем и сообщений.

Практические результаты исследования заключается в следующем:

разработаны предложения по созданию широкой базы данных по истории древних городов, замков, караван-сараев, речных переправ на Великом шелковом пути, разработка карты местности, хронологическое расширение экспозиций по истории Великого шелкового пути в музеях республики с информацией о её роли в развитии региональной цивилизации;

сделаны соответствующие научные выводы о роли инфраструктуры в системе обслуживания Великого шелкового пути, в развитии региональных экономических и культурных связей в Узбекистане и соседних странах.

Достоверность результатов исследования основана на опирание признанных в мировой исторической науки научных подходах и методах, сравнительно-историческом и объективном использовании данных археологических исследований, письменных источников и научной литературы, внедрением в практику полученных результатов, обоснованных выводов, предложений и рекомендаций и подтверждением полученных результатов исследования уполномоченными государственными органами

Научная и практическая значимость результатов исследования.

Научная значимость результатов исследования заключается в том, что впервые в отечественной историографии комплексно изучена история системы услуг на Великом шелковом пути, значение инфраструктуры караванных путей в региональных экономических и культурных связях.

Практическая значимость результатов диссертации заключается в том, что они могут быть использованы при чтении лекции по «Истории Узбекистана», «История Средней Азии», «Историческая география», при организации спецкурсов по «Истории Великого шелкового пути», при написании соответствующих разделов истории Узбекистана и Средней Азии, учебников и учебных пособий.

Внедрение результатов исследований. Научные выводы и рекомендации, полученные в результате исследования системы обслуживания на Великом шелковом пути, были представлены следующим образом:

Научные заключения о типах транспортных средств и их использования, инфраструктуре караванных путей, придорожных сооружений и их социально-экономической и культурной функции были использованы в программе

«Эразмус+» (Темпус), реализованной в 2017-2018 гг. в Каршинском государственном университете 574253-EPP-1-2016-DE-EPPKA2-SVNE-JP Международный проект «МАГНИТ: Университет как ключевой партнер в сети центров профессионального образования и обучения для людей среднего возраста в Узбекистане» (Справка Министерства высшего и среднего специального образования Республики Узбекистан от 8 июля 2020 г. № 89-03-2478). Результаты были направлены в уточнение о типах транспортных средствах и их использование, придорожных сооружений и их социально-экономических и культурных функциях;

результаты этого исследования по изучению значения каравансараев, сардоба, мостов и других придорожных сооружений, сохранившихся на территории Узбекистана в системе услуг на трассах Великого шелкового пути были использованы в проекте № 49-05/85 “Туристический потенциал Кашкадарьинской области в глобальной сети” (Справка Министерства высшего и среднего специального образования Республики Узбекистан от 8 июля 2020 г. № 89-03-2478). Полученные результаты позволили выделить роль придорожных сооружений и инфраструктуры в системе обслуживания Великого шелкового пути;

Из научных выводов об основных направлениях Великого шелкового пути в Средней Азии и политических, правовых, социально-экономических основах организации и управления системой обслуживания в них были использованы в программе «Узбекистан на Великом шелковом пути», которая транслировалась в августе 2020 года на телеканале «История Узбекистана» (Справка № 02-40-951 от 12 октября 2020 года ГУП «Телерадиоканал «История Узбекистана» Национальной телерадиокомпании Узбекистана). Результаты телепрограммы было направлена на освещение проблемы по организации и управление системой услуг на Великом шелковом пути.

Апробация результатов исследования. Результаты исследования апробированы на 2 международных и 8 республиканских научно-практических конференциях.

Публикация результатов исследования. По теме диссертации подготовлено 11 статей в научных журналах, рекомендованных ВАК Республики Узбекистан для публикации основных результатов докторских диссертаций – 8 в национальных и 3 в зарубежных журналах.

Структура и объем диссертации. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованных источников и литературы, а также приложений. Исследовательская часть диссертации составляет 138 страниц.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Во введении обоснована актуальность и востребованность темы диссертации, определены цели и задачи, объект и предмет, показано соответствие исследования приоритетным направлениям развития науки и

технологии, изложены научная новизна и практические результаты работы; обоснована достоверность полученных результатов и раскрыты их научная и практическая значимость; приведены сведения о внедрении результатов исследования в практику, апробация и структура диссертации.

Первая глава диссертации озаглавлена «Источниковый анализ и историография предмета» и состоит из двух разделов. В первом разделе главы подробно анализируются данные исторических источников, начиная с работ греко-римских авторов, в частности данные трудов Страбона «География» и других авторов.

Древние китайские источники важны для освещения истории Великого шелкового пути и использования транспортных средств на караванных путях. «Ханьшу» («История династии Хань»), написанная группой придворных историков и завершенная историком Бан Гу, является одним из важнейших китайских источников по истории различных историко-географических областей Центральной Азии, в частности страна Усуней, Давани, Канги и Бактрии⁶.

Отчеты и дневники, написанные китайскими путешественниками в раннем средневековье, содержат информацию о странах и их границах, усадьбах, городах, крепостях, деревнях, их местонахождении, путях сообщения и другую исторически и географически значимую научную информацию о Центрально азиатском регионе. Среди них официальные дворцовые хроники, такие как Бэйши, Суйшу и Таншу, а также сочинения буддийских монахов, которые путешествовали из Китая в Центральную Азию и Индию⁷. Их можно отнести к произведениям, содержащим информацию о маршрутах Великого Шелкового пути, транспортных средствах и сопутствующих услугах.

В диссертации также большое внимание уделяется трудам арабско-персидских географов и путешественников, созданным в X- начале XIII века. Начиная с девятого века арабские путешественники и географы путешествовали по восточным регионам халифата – Хорасану, Хорезму, Мавараннахру, Семиречью и Восточному Туркестану и создавали произведения, содержащие важную информацию об этих землях, в частности о караванных путях. Эти работы предоставляют ценную информацию об основных направлениях торговых путей, проходящих почти через все страны Центральной Азии, о важных перевалах, переходах, придорожных

⁶ Бичурин Н.Я. (Иакинф). Собрание сведений о народах, обитавших в Средней Азии в древние времена. В трех частях. – Алматы: ТОО «Жалын Баспасы», 1998. Ч. II. – С. 145-348; Kliashtornyi S. G. Drevnetiurkskie ru-nicheskie pamiatniki kak istochnik po istorii Srednei Azii [Ancient runic mon-uments as a source on the history of Cen-tral Asia]. – Moscow, Nauka Publ., 1964. – 214 p. (In Russian); Хўжаев А. Фарғона тарихига оид маълумотлар (Қадимий ва илк ўрта аср Хитой манбаларидан таржималар ва уларга шарҳлар) – Тошкент, 2013; Он же. Марказий Осиё халқлари тарихига оид маълумотлар (Қадимий ҳамда илк ўрта аср Хитой манбаларидан таржима ва тадқиқотлар). – Тошкент, 2015.

⁷ Бартольд В.В. Туркестанский край в XIII веке (По рассказу китайского путешественника) // Соч. в 9 томах. – М.: Наука, 1965. Т. III. – С. 237-243; Каримова Н. Сведения Хуэй Чао по истории Центральной и Южной Азии // Востоковедения. № 1. 2015. – С. 45-51.

сооружениях, об услугах, оказываемых торговым караванам. Такую информацию можно найти в трудах ат-Табари, Ибн Хурдабеха, Истахри, Ибн Хаукаля, Мукаддаса, Ибн Фадлана и других⁸. Некоторая информация содержится в труде неизвестного автора «Худуд аль-Алам»⁹, а также в произведениях Наршахи, Махмуда Кашгари, Беруни и других местных авторов.

Среди источников, созданных во времена монгольского владычества, большое значение имеют труды Рашидаддина (XIV век)¹⁰, Джамала Карши¹¹ и арабского путешественника Ибн Баттуты¹². Они представляют важные сведения о маршрутах караванных путей в регионе, станциях, крупных торговых центрах и придорожных сооружениях, переходах и проездах, транспортных средствах.

В источниках, написанные на европейских языках в период развитого средневековья, в частности XIII-XIV вв. имеются важные данные о маршрутах Великого шелкового пути, проходивших через наш регион и о системе услуг на них. Важными источниками этого периода являются труды Плано Карпини и Вильгельма Рубрука¹³, Марко Поло¹⁴ (XIII век), Иоганна Шилтбергера (XIV век)¹⁵, Руи Гонсалеса де Клавихо (XV век)¹⁶ и других,

⁸Абу Джа'фар Мухаммад бин Джарир бин Йазид бин Касир бин Галиб ат-Табари. Тарихи Табари ("История" ат-Табари). Избранные отрывки / Перевод с арабского В.И. Беляева. Дополнения к переводу О.Г. Бальшакова и А.Б. Халидова. – Ташкент: Фан, 1987. – 442 с.; Ибн Хурдабех. Книга путей и стран. (Китоб ал масалик ва-л мамалик) / Пер. с арабского, комм., исслед., указ. и карты Н. Валихановой. – Боку: Элм, 1986. – 427 с.; Истахрий. Китаб ал-масалик вал-мамалик (Йўллар ва мамлакатлар китоби). Хуросон ва Мовароуннахр / Араб тилидан таржима, тадқиқот, изоҳ ва кўрсаткичлар муаллифи Р.Т. Худайбергенов. – Тошкент: Фан, 2019. – 479 б.; Извлечение из книги "Пути и страны" Абу-л-Касыма ибн Хаукаля / Перевод Е.К. Бетгера // Труды САГУ. Археология Средней Азии. IV.– Ташкент: Изд-во САГУ, 1957. Вып. СХІ – С. 13-40; Ибн Хавқал. Китоб сурат ал-ард. Ернинг сурати китоби. Мовароуннахр // Араб тилидан таржима ва изоҳлар муаллифи Ш.С. Камолиддин. - Тошкент: Ўзбекистон миллий энциклопедияси, 2011. - 370 б; Ibn Hawqal. La configuration de la Terre (kitab surat al-Ard) / Introduction et traduction par J. H. Kramers et G. Wiet. – Paris: Maisonneuve et Larose, 2001. – 499 p.

⁹ Hudūd al-‘Ālam (The regions of the world) a Persian geography / Translated and explained from the Persian by V. Ninorsky. – London, 1970.– 482 p.; Худуд ул-олам (Мовароуннахр тавсифи) // Форс тилидан таржима, сўз боши, изоҳлар ва жой номлари кўрсаткичи муаллифи О. Бўриев. – Тошкент: O'zbekistan, 2008. – 67 с.

¹⁰ Рашид ад-Дин. Джами' ат-таварих. Сборник летописей / Пер. с персидского А.К. Арандса. – М. - Л.: Изд-во. АН СССР, 1946. Т. 3. – 340 с.

¹¹ Джамал ал-Карши. Ал-Мулхакат би-с-сурах // Введение, перевод с арабско-персидского, комментарии, текст, факсимиле Ш.Х. Вахидова, Б.Б. Аминова. История Казахстана в персидских источниках. – Алматы: Дайк-Пресс, 2005. Т. I. – 198 с. и факсимиле.

¹² Ибрагимов Н. Ибн Баттута и его путешествие по Средней Азии. – М.: Наука, 1988. – 104 с.; Ибн Баттута. Саёхатнома. Тухфат ан-нуззор фи ғаройиб ал-амсор ва ажойиб ал-асфор (Ғаройиб шаҳарлар ва ажойиб сафарлар ҳақида назар соҳибларига тухфа) / Таржимонлар гуруҳи. Масъул муҳаррир ва мукаддима муаллифи Н. Ибраҳимов. – Тошкент: Sharq, 2012. – 686 б.

¹³ Джованни дель Плано Карпини. История монголов, которых мы называем татарами / Пер. со старофранцузского А.И.Малиена // Путешествия Плано Карпини и Вильгельма Рубрика. – М.: Географиздат, 1957. – С. 23-85; Вильгельм Рубрук. Путешествие в восточные страны Вильгельма Рубрук в лето благодати 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 {Шилтбергер И}. Путешествия Иоганна Шилтбергера 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 саёхат 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.

посетившие Центральную Азию в XIII-XV веках и ознакомившихся с состоянием караванных путей и системой обслуживания.

Местные историко-географические произведения, созданные во времена правления Амира Темура и темуридов, также содержат важную информацию о деятельности системы караванного обслуживания. Среди них «Уложение Темура»¹⁷, труды Низамиддина Шами, Шарафиддина Али Язди, Абдураззака Самарканди, Хафизии Абри и других авторов¹⁸.

Таким образом, информация о маршрутах Великого шелкового пути через Среднюю Азию и о функционировании на них системы обслуживания, отражена в многочисленных и многоязычных источниках, созданных в античности, раннем и развитом средневековье. Они играют важную роль в новом освещении конкретных аспектов изучаемых вопросов и научных проблем, ведущих традиций, связанных с системой караванных путей и системой обслуживания.

Второй раздел первой главы посвящен вопросам историографии предмета. Исследования исторического изучения деятельности Великого шелкового пути, начались в конце XIX – начале XX веков российскими и зарубежными историками и географами. Сбор информации о системе коммуникаций в Центральной Азии, в частности, о маршрутах караванных путей, придорожных сооружениях и сопутствующей инфраструктуре и услугах проводился не только в полностью подчиненном России Туркестанском крае, но и в имеющем вассальный статус Бухарском эмирате и Хивинском ханстве.

Историография советского периода. В 30-х и 80-х годах XX века были опубликованы исследования по истории Великого Шелкового пути, проходившего через регион, придорожных сооружений, составлявших важную часть системы караванного обслуживания – караван-сараев и рабатов, цистерн-сардоба, мостов и других сооружений¹⁹. Направления Великого шелкового пути и информация о его функционировании в развитом

¹⁷ Темури тузуклари / Форсчадан А. Соғуний ва Ҳ. Кароматов таржимаси. – Тошкент: Адабиёт ва санъат, 1996. – 343 б.

¹⁸ Низомиддин Шомий. Зафарнома / Форс тилидан ўгирувчи Ю. Ҳакимжонов. Ҳофиз Абрининг “Зафарнома”га ёзган илова (Зайл)сини ва изоҳларни форс тилидан О. Бўриев таржима қилган. – Тошкент: Ўзбекистон, 1996. – 528 б.; Шарафуддин Али Ўзидий. Зафарнома / Муҳаммад Али ибн Дарвиш Али ал-Бухорий таржимаси. Сўз боши, табдил, изоҳлар ва кўрсаткичлар муаллифлари А. Аҳмад ва Ҳ. Бобобек. – 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.; Он же. 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.; Хафизии Абри. География (Извлечения) / Перевод с персидского А. Буриева // Материалы по истории Средней и Центральной Азии. X–XIX вв. – Ташкент: Фан, 1988. – С. 142-148.

¹⁹ 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-сараев 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 рабате средневекового Термеза // ИМКУ. – Ташкент, 1990. – Вып. 23. – С. 60-69.

средневековые научно проанализированы монографиях, серии статей С.Б. Лунина²⁰, М. Итина²¹, а также в диссертационных работах²².

Некоторая информация о деятельности системы обслуживания на Великом Шелковом пути нашла своё отражение во многих статьях на международных научных конференциях, в научных сборниках и научных журналах, изданных в этот период.

Историография в период независимости. В конце XX – начале XXI веков, в годы независимости в Узбекистане был создан ряд научных работ, освещающих вопросы, связанные с историей экономических и культурных связей по Великому шелковому пути, историей трансрегиональных и региональных маршрутов Великого шелкового пути, городов, являющихся торговыми центрами, караван-сараями, сардоба, переправ и перевалов. Среди них можно отметить монографии академика Э.В.Ртвеладзе, написанные на основе анализа археологических исследований и письменных источников²³, а также работы А.Ходжаева, написанные на основе китайских источников²⁴.

Информацию по изучаемой теме можно найти в крупных монографиях по истории различных историко-культурных регионов Узбекистана. Среди них важной значения имеют произведения Р.Х. Сулайманова, Ш.Б. Шайдуллаева, А.Атаходжаева, А.Раимкулова, А.Анарбаева²⁵, а также У.Мавланова²⁶, О.П.Кобзевой²⁷ и

²⁰ Лунина С.Б. Города Южного Согда в VIII-XII вв. – Ташкент: Фан, 1984; Она же. 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.

²¹ Итина М.И. Археологические памятники на древних торговых путях вдоль берегов Амударьи // Древности Южного Хорезма. Материалы Хорезмской экспедиции. ТХАЭ. Т. XVI. – М., 1991. – С. 7-32.

²² Байпаков К.М. Средневековые города и поселения Семиречья (VII-XII вв.): Автореф. дис... канд. истор. наук. – Алма-Ата, 1966. – 20 с.

²³ Ртвеладзе Э.В. Великий шелковый путь. – Ташкент: “Ўзбекистон миллий энциклопедияси” Давлат илмий нашриёти, 1999. – 280 с.; Он же. Цивилизации, государства, культуры Центральной Азии. – Ташкент: УМЭД, 2005. – 288 с.

²⁴ Хўжаев А. Буюк Ипак йўли: муносабатлар ва тадқиқотлар. – Тошкент: ЎЗМЭ, 2007; Он же. Сведения древних китайских источников о городах-государствах Ферганы (Дайюань) // Буюк ипак йўли ва Фарғона водийси: Республика илмий-амалий анжумани материаллари. – Тошкент, 2004. – С. 60-68; Он же. О сведениях древнекитайских источников о государстве Фергана (Дайюань) // История Узбекистана в археологических и письменных источниках: Материалы научной конференции, посвященной 70-летию Акад. А. Аскарлова. – Ташкент: 2005. – С.160-165.

²⁵ Сулейманов Р.Х. Древний Нахшаб. Проблемы цивилизации Узбекистан VII в до н.э. – VII в н.э. – Ташкент: Фан, 2000. – 343 с. и илл.; Шайдуллаев Ш.Б. Северная Бактрия в эпоху раннего железного века / Цивилизация Турана – Мавераннахра. – Тошкент: Халқ Мероси, 2000. Вып. IV. – 127 с.; Отахўжаев А. Илк ўрта асрлар Марказий Осиё цивилизациясида турк-суғд муносабатлари. – Тошкент: Art-flex, 2010. – 219 б.; Раимкулов А. Қашадарё воҳасининг ўрта аср шаҳарлари. – Қарши: Насаф, 2018. – 341 б.; Анарбаев А. Ахсикет – столица древней Ферганы. – Ташкент: Tafakkur, 2013. – 536 с.

²⁶ Мавлонов Ў. Марказий Осиёнинг қадимги йўллари: шаклланиши ва ривожланиши босқичлари. – Тошкент: Академия, 2008. – 432 б.; Мавланов У., Эргашев Ж. Система услуг на Центрально-Азиатских трассах Великого шелкового пути // Uzbekistan-China: Development of historical, cultural, scientific and economic relations. November 17, 2018. Tashkent. – Tashkent, 2017. – P. 417-422

²⁷ Кобзева О.П. Великий Шелковый путь: истори и современность. – Ташкент: Фан, 2005. – 132 с.; Она же. История изучения Великого Шелкового пути во второй половине XIX – начала XX вв. – Ташкент: Zar Qalam, 2006. – 160; Она же. Сотрудничество узбекских и японских ученых в изучении Великого Шелкового пути // O'zbekistan tarixi. – Ташкент, 2006. – № 2. – С. 44-57; Она же. Узбекистан и ЮНЕСКО: возрождая традиции Великого Шелкового пути // Вестник НУУз. – Ташкент, 2007. – № 4. – С. 46-48; Она же. Морской Шелковый путь в составе Великого Шелкового пути // Республика ёш олимлари илмий тўплами. – Ташкент, 2008. – С. 44-45; Кобзева О.П., Джалилов О.З. Страницы истории Великого Шелкового пути: шелк, специи и чай. – Ташкент, 2013. – 140 с.

других исследователей²⁸.

Информация по рассматриваемой теме частично отражена в ряде статей, опубликованных в различных научных журналах и сборниках нашей страны.

Значительный вклад в обогащение историографии предмета внесли сведения изложенные в диссертациях, защищенных Ш.С. Камалидиновым, А.Атаходжаевым, У.Мавлановым, О.П. Кобзевой, А.Анарбаевым, А.Раимкуловым и другими исследователями²⁹.

В опубликованных материалах международных научно-практических конференциях, проведенных в Узбекистане, Центральной Азии и соседних регионах имеются некоторые данные касательно истории Великого шелкового пути³⁰. Однако, в этих исследованиях изучается в основном только общие аспекты этого вопроса.

Ряд вопросов, связанных с историей Великого шелкового пути, также рассматривался в трудах российских³¹ и казахстанских³² ученых.

²⁸ Кдырниязов М.Ш. Культурные связи средневековых городов Хорезма // Археология Приаралья. – Ташкент: Фан, 1984. Вып. II. – С.93-95; Ўша муаллиф. Великий шелковый путь и средневековые города Хорезма // Археология и история Центральной Азии. К 70 летию со дня рождения академика Академии наук Республики Узбекистан Юрия Федоровича Бурякова. – Самарканд, 2004. – С. 83-86; Сулейманов Р. К интерпретации живописи северной стены дворца Самарканда VII века // Роль города Самарканда в истории мирового культурного развития: Материалы Международного научного симпозиума, посвященного 2750-летию юбилею города Самарканда. – Ташкент-Самарканд: Фан, 2007. – С. 213-216; Сверчков Л.М. Сырдарьинская степь: пути и переправы // Трансоксиана – Мавераннахр. – Ташкент: Изд. Журнала SAN'AT, 2007. – С. 185-193.

²⁹ Камалидинов Ш.С. Историческая география Тохаристан и Южного Согда по арабоязычным источникам IX – нач. XIII вв.: Автореф. дисс. ... докт. ист. наук. – Ташкент: ИВ АН РУз. 1993. – 51 с.; Атаходжаев А.М. Тюрко-согдийские отношения в политических, социальна-политических и этнокультурных процессах в раннем средневековье: Автореф. дисс. ... докт.ист. наук. – Ташкент: ИИ АН РУз, 2009. – 59 с.; Мавланов У.М. Коммуникации и торговые пути в Средней Азии: формирование и этапы развития: Автореф. дисс. ... докт. ист. наук. – Ташкент: ИИ АН РУз, 2009. – 46 с.; Кобзева О.П. Великий Шелковый путь: анализ проблем изучения и перспектив возрождения: Автореф. дисс. ... докт. ист. наук. – Ташкент: ИИ АН РУз, 2010. – 46 с.; Анарбаев А. Фарғонанинг антик ва ўрта асрлар даври шаҳар маданияти.: Маъруза шаклидаги докторлик диссертацияси. – Тошкент: ФА Археологик тадқиқотлар институти, 2013. – 155 б.; Раимкулов А.А. Жанубий Суғднинг VIII-XIV асрлар даври тарихий топографияси: Тарих фанлари доктори (Dsc) диссертацияси автореферати. – Самарканд, 2018, – 80 б.

³⁰ Формирование и развитие трасс Великого шелкового пути в Центральной Азии в древности и средневековье: Тезисы докладов международного семинара ЮНЕСКО. Самарканд, 1-6 октября 1990 г. – Ташкент: Фан, 1990; Буюк ипак йўли ва Фарғона водийси: Республика илмий-амалий анжумани материаллари. – Тошкент, 2004; Великий шелковый путь. Культура и традиции. Прошлое и настоящее: Материалы научно-теоритической конференции. – Ташкент, 2006; Роль города Самарканда в истории мирового культурного развития: Материалы Международного научного симпозиума, посвященного 2750-летию юбилею города Самарканда. – Ташкент-Самарканд: Фан, 2007; Uzbekistan-China: Development of historical, cultural, scientific and economic relations. November 17, 2018. Tashkent. – Tashkent, 2017; Центральная Азия: вчера, сегодня, завтра. Диалог цивилизаций на Великом Шелковом пути: Материалы международной научной конференции. Бишкек, 26-27 сентября 2001 г. – Бишкек, 2002-2003. Вып. 1-2; «Дорога Страбона» как часть Великого шелкового пути: Материалы международной конференции. – Боку, 28-29 ноября 2008 г. – Самарканд-Ташкент, 2009.

³¹ Ахметшин Н.Х. Тайны Шелкового пути. – М.: Вече, 2002. – 414 с.; Его же. Тайны Великой пустыни. Миражи Такла Макан. – М.: Вече, 2003. – 384 с.; Хафизова К.Ш. Китайская дипломатия в Центральной Азии (XIV-XIX вв.): Автореф.дис.докт. ист.наук. – М.:ИДВРАН, 1995. – 38 с.; Лаптев С.В. Китайско японский отношения с глубокой древности до VI в.н.э.: Автореф. дис. ... канд. ист.наук. – М.: МГУ, 1998. – 22 с.; Ван Дон Мэй. Великий Шелковый путь в истории китайской музыкальной культуры: Автореф.дис. ... канд. ист. наук. – СПб.: Российский институт истории искусств, 2004. – 27 с.; Мухамадиев Х.Э. Торговые отношения древней Руси с городами Средней Азии в IX начале XII века: Автореф. дис. ... канд. ист. наук. – Казань: КазГУ, 2004. – 24с.; Ставиский Б.Я. Великий Шелковый путь // Культурные ценности. Международный Ежегодник. - М.: Европейский дом, 1995. – С.19-29.

³² Байпаков К.М. Средневековые города Казахстана на Великом Шелковом пути. – Ата: Гылым, 1998. – 200 с.; Его же. Великий Шелковый путь на территории Казахстана. – Алматы: Адамар, 2007. – 496 с.

Таким образом, за последней 30 лет издано большое количество научных исследований по изучению роли Узбекистана в системе международных экономических и культурных связей. Однако исследований по истории сервиса, системы услуг на Великом шелковом пути было немного, и изучению данного вопроса как предмета целостного научного исследования не уделялось серьезного внимания.

Зарубежная историография. Научные сведения о городах, придорожных сооружениях и инфраструктуре Центральной Азии на Великом шелковом пути впервые появились в трудах иностранных путешественников, посещавших регион с различными целями в XIX веке. Среди них был Мир Иззатулло³³, который в 1812-13 годах прошёл из Индии в Ферганскую долину через Кашгар, в Самарканд через Ходженд и Джизак, а оттуда в Бухару, через Карши до перевала Келиф на Амударье и в Балх. Важную роль в историографии предмета сыграли работы А. Борнса³⁴ – офицера Британской Ост-Индской компании в Индии, прибывшего в Бухарский эмират в 1831-1833 гг., и дневник путешествий А. Вамбери³⁵, приехавшего в наш край в 60-х годах XIX века.

Опубликованные во второй половине XX – начале XXI века работы ученых из Туркменистана, России, Таджикистана и других соседних стран также содержат некоторую информацию по изучаемой нами теме³⁶.

Многие публикации ученых из Китая, Японии, Индии, США и Европы, которые проливают свет на некоторые аспекты истории Великого шелкового пути, также содержат ценную информацию, относящуюся к предмету, который мы изучаем. Среди них важное значение имеют работы немецкого ученого Фердинанда фон Рихтгофена³⁷, результаты раскопок британского археолога М.А. Стейна в городах Великого шелкового пути в Восточном Туркестане в начале XX века³⁸, европейских ученых Дж. Бейкера, А. Хермана

³³ Соколов Ю.А. Бухара, Самарканд, Келиф в 1813 году. Публикации отрывка из «Путешествие Мир Иззат Уллы в Среднюю Азию в 1812-1813 годах» // Труды САГУ. – Ташкент, 1957. Вып. XC. – С. 198-214; Аминов Б. Труд Мира Иззатуллы «Масир-и Бухоро» как важный источник по истории Средней Азии начала XIX в. // Великий шелковый путь. Культура и традиции. Прошлое и настоящее: Материалы научно-теоретической конференции. – Ташкент: Б.и., 2006. – С. 112-115; Мавлонов Ў., Аминов Б. Мир Иззатулло ва унинг Ўрта Осиёга саёхати // Жамият ва бошқарув. – Тошкент, 2006. – № 4. – Б. 20-22.

³⁴ Борнс А. Путешествие в Бухару: рассказ о плавание по Инду от моря до Лагара с подарками Великобританского короля и отчет о путешествии из Индии в Кабул, Татарию, Персию, предпринятом по предписанию Высшего правительства Индии в 1831, 1832 и 1833 годах лейтенантом Ост-Индийской компанейской службы Александром Борнсом, членом королевского общества / Перевел с английского Георг Минь. Ч.2. – М.: Издание П.В.Голубкова, 1848; Ч 3. – М.: Издание П.В.Голубкова, 1849.

³⁵ Вамбери А. Путешествие по Средней Азии из Тегерана через Туркменскую пустыню по восточному берегу Каспийского моря в Хиву, Бухару и Самаркандь, предпринятое в 1863 году с научною целью, по поручению Венгерской Академии в Пешть, членомъ ея А. Вамбери. – М.: Изд-во А.М. Мамонтова, 1867.

³⁶ Рапопорт Ю.А., Неразик Е.Е., Левина Л. М. Хорезм в древности // В низовьях Окса и Яксарта. Образы древнего Приаралья. – М.: Индрик, 2000. – С. 15-68.

³⁷ Richthofen F.F (von). China. Ergebnisse eigener Reisen und darauf gegründeter Studien. B. 1.4. – Berlin: D. Reimar Verlag, 1877-1883.

³⁸ Ртвеладзе Э.В. Великий Шелковый путь. ... – С. 108-111; Вессьер Э. де Ла. Согдийский купцы. – Санкт-Петербург: Эрмитаж, 2005. – С. 112-117.

и Э. Шефера, В. Хансен и др.³⁹, изучавших историю Великого шелкового пути в XX веке на основе китайских источников.

Исследования американских и британских ученых в XXI веке также предоставляют информацию об экономических и культурных связях на Великом шелковом пути⁴⁰.

В целом, проводились исследования по изучению основных направлений Великого шелкового пути, истории караванных путей и придорожных сооружений, инфраструктуры. Тем не менее, проблемы, связанные с историей использования транспортных средств, строительством дорог и придорожных сооружений, транспортировкой, организацией, управлением и контролем различных услуг для торговых караванов и пассажиров на маршрутах Великого шелкового пути проходивших через наш регион, не изучены в рамках диссертационных исследований. Это также увеличивает важность и необходимость наших исследований.

Вторая глава диссертации посвящена освещению **“Организация и контроля деятельности система услуг на среднеазиатских трассах Великого шелкового пути”**. В главе, которая разделена на три параграфа, вначале дается историческое и географическое описание центральноазиатских маршрутов Великого шелкового пути, караванных маршрутов, имеющих транзитное значение, и их роль в внутренних и внешних связях региона.

Согласно древнекитайским источникам, Великий шелковый путь из Китая в Западный край изначально имел два направления: южная и северная⁴¹.

Южная дорога (Наньдао) из Китая через Яркенд и Ваханский коридор в Памире вела в земли Больших Юечжей (Бактрию) и далее Анси (Парфию). А северная дорога (Бэйдао) от резиденции Западного чешского правитель шла в Кашгар, отсюда через горные перевали на Давань (Фергана), Кангюй и далее на Согд и Хорезм. Эти дороги активно использовались и последующие периоды.

В последующие периоды отношения Китая со странами Запада расширились, что привело к быстрому развитию и других направлений караванных путей, соединяющих Китай со странами Центральной Азии.

Для функционирования маршрутов Великого шелкового пути, ведущих из внутренних районов Китая через Центральную Азию к Средиземному

³⁹ Hermann A. Die alten Seidenstrassen zwischen China und Syrien // Quellen und Forschungen zu alten Geschichte und Geographie. – Leipzig, 1910. B.21. – S. 12-45; Его же. Die Verkehrswege zwischen China, Indian und Rom um 100. nach Chr.Geb // VFRZ. – Leipzig: Universitet, 1922. № 7. – S. 10-28; Бейкер Дж. История географических открытий и исследований. – М.: Изд-во ин. лит-ры, 1950. – 484 с.; Шефер Э.Х. Золотые персики Самарканда. Книга о чужеземных диковинках в империи Тан / Пер. Зеймала Е.В. и Лубо-Лесниченко Е.И. – М.: Наука, 1981. – 608 с.; Хансен В. Великий Шелковый путь. – М.: Центрполиграф, 2014. – 476 с.

⁴⁰ Juliano A. A., Lerner Y.A. Monks and Merchants. Silk Road Treasures from Northwest China. – New York: Published H. Abrams, 2001. – 370 p.; Tucker Y. The Silk Road. Art and history. – London: P. Wilson Publishers, 2003. – 392 p.; Baumer Ch. History of Central Asia. 4. The Age of the Silk Road. – London: Tauris, 2018. – 384 p.; Foltz R. A History of the Tajikis: Iranians of the East. – London: I.B. Tauris, 2019. XVIII. – 238 p.

⁴¹ Бичурин Н.Я. (Иакинф). Собрание сведений о народах ... Ч. II. – С. 154; Ртвеладзе Э.В. Великий шелковый путь. ... – С. 120; Хўжаев А. Буюк ипак йўли: муносабатлар ва тақдирлар... – Б. 77-78.

морю, имело большое значение наличие соответствующей придорожной инфраструктуры.

Во втором параграфе второй главы рассмотрены вопросы, связанные с уточнением «Роли центральных и местных органов власти в организации и контроле за деятельностью системы обслуживания на караванных путях». В организации системы обслуживания на караванных путях, в контроле и управлении деятельностью этой системы важную роль играли государства с сильной и могущественной центральной властью, сформированные в средние века. Развитие внутренних и внешних экономических и культурных связей было одним из вопросов государственной важности, также как и создание системы обслуживания на караванных путях, обеспечения безопасности, предоставления разных услуг.

Кушанская империя и Конфедерация Кангюй, государство эфталитов и Тюркский каганат, а также тюркские династии, правившие Моваруннахром и Хорасаном в развитом средневековье в Мавараннахре и Хорасане стремились контролировать развитие караванной торговли на Великом шелковом пути⁴². В параграфе также оценивается деятельность крупных городов вдоль Великого шелкового пути, инфраструктуру, обслуживающую внутреннюю и внешнюю торговлю – караван-сарай, оптовые и розничные центры, специализированные рынки, деятельность чиновников контролирующей внутренние и внешние торговые отношения.

Здесь рассмотрены также вопросы, связанные с видами услуг и их особенностями в городах Центральной Азии и караванных маршрутах, организации торговых караванов на Великом Шелковом пути и управление ими, роль караванбаши в развитии международных торговых отношений, роль извозчиков, путеводителей, переводчиков, менял в системе обслуживания. В городах расположенных на караванных путях Средней Азии также имелась возможность обменивать верблюдов, лошадей и арендовать повозки на дорогах, проходящих через районы проживания племен-скотоводов.

Третий параграф этой главы посвящен основным аспектам службы безопасности и ее организации на Великом шелковом пути, в частности, караванным путям, проходящим через Среднюю Азию. С образованием древних государств и постепенным установлением международных отношений безопасность на караванных путях стала одной из задач государственной важности. В частности, формирование и функционирование ранних маршрутов Великого шелкового пути, транзитных торговых путей, соединяющих внутренние районы Китая через Среднюю Азию с Парфией и Римской империей, сыграли важную роль в истории древних государств, таких как Давань, Кангюй и Кушанского царства.

Правители династии Хань стремились взять под полный контроль караванные пути, соединяющие Китай со странами Средней Азии с ранних периодов существования Великого шелкового пути. В этот период китайское правительство широко использовало услуги своих военных для охраны

⁴² Мавлонов У.М. Марказий Осиёнинг қадимги йўллари: шаклланиши ва ривожланиш босқичлари. – Тошкент: Akademiya, 2008. – Б. 291-311.

караванных путей и очистки дорог от разбойников. Например, согласно Хоу Ханьшу, в 1997 году 70-тысячная армия ханьцев во главе с командующим Бан Чао получила задание защищать китайские торговые караваны от грабительских нападений кочевых племен и наказывать разбойников на Великом шелковом пути. На практике эта армия пересекла горы Тянь-Шаня, разграбила и разрушила среднеазиатские города на Великом шелковом пути и достигла южного города Мерв⁴³.

На караванных путях большое внимание уделялось безопасности послов и членов миссий посольств, различных категорий должностных лиц, государственных служащих, курьеров, лиц со специальными бирками, а также оказанию им других соответствующих услуг. Хунны, имели большое влияние в Средней Азии и их послы были обеспечены проводниками в каждой стране, от земли усуней (Семиречье) до Аньси (Иран), и их потребности в безопасности, еде и транспортных средствах были полностью удовлетворены. Согласно китайским источникам, китайский посол Чжан Цянь, был обеспечен проводниками и охраной во время его перехода из Давана в Великий Юэчжи⁴⁴.

В раннем средневековье, во время Туркского каганата и в развитое средневековье безопасность была приоритетной всей территории Центральной Азии. Источники того периода содержат много информации о группах стражников, которые несли ответственность за безопасность караванов⁴⁵.

В Монгольской империи, которая была заинтересована международной торговлей по Великому шелковому пути, караванные пути полностью находились под контролем государства, а на дорогах стояли стражи и специальные дорожные знаки. Когда Менгу хакан послал своего брата Хулагу-хана завоевать Иран с большой армией, ему было поручено не только завоевать Иран, но и наказать курдов и племена лур, грабивших на иракских дорогах, и очистить их от разбойников⁴⁶. Работа известного путешественника Марко Поло также дает важную информацию о важности обеспечения безопасности в империи Чингизидов⁴⁷.

Амир Темур уделял большое внимание безопасности караванных путей на территориях своего обширного царства. Вопрос обеспечения безопасности на караванных путях отражен и в «Уложении Темура». Согласно источнику «На больших дорогах было расставлена стража, которая должна было обезопасить передвижение по ним. Путешественники и купцы имели право требовать, чтобы их вещи и богатства сопровождалась этой стражей, которая отвечала за каждую пропавшую вещь»⁴⁸.

Во всех областях великой империи, особенно в местах, где разбойничали грабители, были назначены надежные командиры для обеспечения безопасности

⁴³ https://ru.wikipedia.org/wiki/Империя_Хань. Мурожаат қилинган сана. 19.05.2021.

⁴⁴ Бичурин Н.Я. (Иакинф). Собрание сведений о народах ... – С. 165.

⁴⁵ Извлечения из книги «Пути и страны» Абу-л-Касыма ибн Хаукаля / Перевод и примечание Е.К. Бетгера. – Ташкент, 1957. вып. IV. – С. 22-23; Худуд ул-олам (Мовароуннахр тавсифи). – Тошкент: Ўзбекистон, 2008. – Б. 21.

⁴⁶ Фазлуллах Рашид-ад-дин. Джамии ат-таворих. – Баку: Нагыл Еви, 2011. – С. 27.

⁴⁷ Марко Поло. Книги о разнообразии мира ... – С. 171-174.

⁴⁸ Тамерлан. Автография. Уложение / Перевод с джагатайского тюркского В. А. Панова. – М.: Эксмо, 2006. – С. 400.

пассажиры и торговых караванов. Согласно источникам, один из доверенных командиров Сахибкирана, Шейх Али Бахадур, весной 1383-1384 годов со своими войсками защищал границы Мазандерана и основные дороги от разбойников. Шейх Али Бахадур был также среди командиров, которые под руководством Мироншаха Мирзы выступили против Тумана Некудари, который разбаничал на пути в Кач и Мекрон. Другому полководцу Амира Темура, Мухаммад Озод Мехтару, была поручена охрана дорог и контроль верховьев реки Тигр со своей армией⁴⁹.

Политическая нестабильность, взаимные раздоры и ослабление центрального правительства были среди причин, которые приводили усиление опасности на караванных путях. Например, известно, что некоторые посольские миссии, отправленные в Китай в период темуридов, столкнулись с определенными трудностями из-за нестабильной политической ситуации в Восточном Туркестане⁵⁰.

В этот период была усилена правовая база для безопасности торговцев на караванных путях, целостности их собственности, защиты предпринимателей и торговцев, а центральное правительство выступило в качестве ее гаранта⁵¹. Это также подтверждает, что во времена темуридов деятельность торговых караванов находилась под контролем и защитой государства.

Подводя итог вышесказанному, можно отметить, что служба безопасности Великого шелкового пути, который простирался от Китая до побережья Средиземного моря, действовала на разных уровнях в разных странах. Во времена централизованных великих империй не было серьезных проблем с безопасностью на Великом шелковом пути. Однако в периоды политических кризисов и напряженности в международных отношениях возникали серьезные проблемы с обеспечением безопасности торговых караванов, пассажиров и даже членов миссий посольств на караванных путях.

В третьей главе диссертации рассматриваются **«Особенности инфраструктуры и системы обслуживания Великого шелкового пути в Среднеазиатском регионе»**. В первом параграфе рассмотрены «Значение придорожных сооружений как сервисных центров в Средней Азии». Роль придорожных построек – рабатов и караван-сараев, сардоба мостов, колодцев, башни-путеводители в функционировании системы обслуживания на Великом шелковом пути было огромна. В параграфе с исторической точки зрения оцениваются все придорожные постройки вдоль Великого шелкового пути, проходящего по территории Узбекистана и сопредельных государств, их постройка и период использования, географическое положение, современное состояние. Строительство рабатов, почтовых станций в Средней Азии и соседних регионах начинается с середины I тысячелетия до н.э. В средние века строительство рабатов и караван-сараев развивалось быстрыми темпами. В развитом средневековье рабаты служили укрепленными и охраняемыми

⁴⁹ Дадабоев Х. Сохибкирон саркардалари. – Тошкент: Нодирабегим, 2020. – Б. 71, 78.

⁵⁰ Бўриев О. Темурийлар даври ёзма манбаларида Марказий Осиё. – Тошкент: Фан, 1997. – Б. 132-133.

⁵¹ Захириддин Мухаммад Бобур. Бобурнома. – Тошкент, 1989, – Б. 10.; Ўлжаева Ш.М. Амир Темур ва Буюк ипак йўли ... – Б. 174-176.

караван-сараями, и специалисты полагают, что к XII веку они теряют свое значение в качестве военных укреплений⁵². Но их строительство не прекращалось на протяжении всего средневековья. В ранний исламский период жители каждого поселения в Мавараннахре строили рабаты в крупных городах. Изначально эти здания были построены для гази (борцов за ислам), особенно в приграничных районах, где широко был распространен ислам. Сообщение Наршахи о том, что жители каждого села Бухары построили рабаты недалеко от Пайкенда⁵³, и Истахри о том, что в период Саманидов в Мавараннахре было более 10 000 рабатов, караван-сараев и гостиничных домов⁵⁴, а также, множество рабатов построенных в период правления Караханидов⁵⁵, работа специальных придорожных станций в Чагатайском улусе⁵⁶ указывает на особое внимание правителей данной сфере.

В работе арабского географа Истахри (X век) имеется данные о том, что многие богатые люди в исламских странах тратят свои деньги только на собственные нужды, а большинство богатых людей Мавараннахра тратят свое состояние на строительство рабат, мостов, улучшение дорог и другие богоудобные дела⁵⁷.

В исторических источниках есть много сообщений об указателях, указывающих направления караванных путей, о том, что по дороге забивали колышки, чтобы пассажиры не заблудились в снежные и ненастные дни⁵⁸. В средние века большое внимание уделялось строительству дозорных башен на Великом шелковом пути, а также наличию различных указательных знаков там, где это было необходимо. В частности, инфраструктура караванного маршрута Мерв-Бухара через пустыню Кызылкум включала башни с пожарной сигнализацией, такие как Айритом и Дунётепа, чтобы караваны не заблудились в ночное время⁵⁹.

В период правления Амира Темура и Темуридов вопросами строительства специализированных рынков, ярмарок, торговых объектов вдоль караванных путей, строительством мостов, ремонтом дорог занимались специальные министерства, на что указывает политика государства по установлению строгих порядков во внутренних и внешнеэкономических и торговых отношениях.

⁵² Маньковская Л.Ю. Указ. соч. ... – С. 54.

⁵³ Наршахий. Бухоро тарихи. – Тошкент, 1991. – Б. 24-25.

⁵⁴ Abu Ishak al-Farisi al-Istakhri. *Viae regnorum* / Ed. M. J. de Goeje. Lugduni Batavorum apud E. J. Brill, 1967. – P. 304. Истахрий. Китаб ал-масалик вал-мамалик (Йўллар ва мамлакатлар китоби). Хуросон ва Мовароуннахр / Араб тилидан таржима, тадқиқот, изоҳ ва кўрсаткичлар муаллифи Р.Т. Худайбергенов. – Тошкент: Фан, 2019. – Б. 129.

⁵⁵ Грицина А.А. Уструшанские были... – С. 168-169.

⁵⁶ Марко Поло. Книга о разнообразии мира ... – С. 170-174.

⁵⁷ Истахрий. Китаб ал-масалик вал-мамалик (Йўллар ва мамлакатлар китоби). Хуросон ва Мовароуннахр / Араб тилидан таржима, тадқиқот, изоҳ ва кўрсаткичлар муаллифи Р.Т. Худайбергенов. – Тошкент: Фан, 2019. – Б. 129.

⁵⁸ Носир Хисров. Сафарнома / Форсийдан Ф. Карим таржимаси. – Тошкент: Шарк, 2003. – Б. 20; Марко Поло. Книги о разнообразии мира ... – С. 171-174.

⁵⁹ Массон М.Е. Средневековый торговый путь из Мерва в Хорезм и в Мавараннахр (в пределах Туркменской ССР) // Труды ЮТАКЕ. – Ашхабад: Изд-во АН ТуркмССР, 1966. Т. 13. – С. 75-129.

Практическая работа Амира Темура по развитию торговли, совершенствованию караванных путей и услуг нашла отражение и в «Уложение Темура»⁶⁰.

Таким образом, Великий шелковый путь проходил через все исторические земли Средней Азии, и строительство рабатов, караван-сараяв, мостов, колодцев и цистерн-сардоба на караванных путях сыграло важную роль в развитии сферы услуг.

Третий параграф этой главы посвящен транспортным средствам и их роли в системе обслуживания. Лошади, верблюды, ослы и другие животные были основным средством передвижения на всех направлениях Великого шелкового пути. Среди них важное значение имели верблюды, которые отличались силой и выносливостью, способностью переносить тяжелые грузы. Издревле в Средней Азии было 2 вида верблюдов – одnogорбые (*dromoder* – быстроходные) верблюды и двугорбые, короткие (*bacterion* – раздельные) верблюды. Этих верблюдов скрестили, чтобы получить крупных, трудолюбивых и сильных верблюдов, которых узбеки и казахи называют Нортую, а туркмены Инер. Нортую способен преодолеть расстояние 30-35 км. в сутки, перевозя 16-20 фунтов груза, 60 км. без груза. Вес взрослого верблюда составлял 500-800 кг. и он мог поднимать груз, равный половине его собственного веса, и тянуть груз, составляющий 10-12% своего веса. Средняя скорость верблюда с грузом составляла 10-12 км. час.

Значение лошадей в международных отношениях на Великом шелковом пути было огромным. Развитие коневодства в Средней Азии соответствовало развитию внутренних и внешнеэкономических связей и требованиям военно-политической обстановки. Высокий спрос в соседних странах на лошадей, выращенных в нашем регионе также был важным фактором, сделавшим коневодство одним из самых прибыльных секторов сельского хозяйства. Этот фактор сохранялся в древности и на протяжении всего средневековья и играл важную роль в экономических и торговых отношениях по Великому шелковому пути, в развитии посольских связей, в организации служб безопасности на караванных путях, в почтовых службах и в других сферах.

Породистые лошади нашего региона пользовались большим спросом в Китае. Во время правления У-ди, правителя династии Хань (141-87 гг. до н.э.), была сформирована большая посольская миссия для установления контактов с юэчжи и отправлена в «Западные земли». По словам главы миссии посольства Чжан Цзяна, выведенные в стране Давань (Фергана) «Небесные кони» вызвали большой интерес у китайского императора и военно-административной знати. Вот почему китайское правительство начало налаживать отношения с «Западными странами», открытыми Чжан Цзяном, послав большие военные силы для захвата Ферганских небесных коней. После второй военной кампании династии Хань, в 101 году из Давани удалось вывести несколько десятков жеребцов и 3000 кобыл. Кроме того, по

⁶⁰ Темур тузуклари // Форсчадан А. Соғуний ва Ҳ. Кароматов таржимаси. – Тошкент: Адабиёт ва санъат, 1996. – Б. 73.

соглашению о перемирии правители Давани были обязаны ежегодно отправлять в Китай двух чистокровных лошадей⁶¹.

Даже когда правящие династии Средней Азии установили мирные экономические и торговые отношения с китайскими правителями, было принято отправлять в Китай породистых лошадей и верблюдов⁶².

Лошади, выращенные в нашем регионе и соседних степных районах, были популярны и в Юго-Восточной Азии⁶³. Источники сообщают, что тысячи лошадей доставляются в Индию из кипчакских степей каждый год через порт Ормуз в Персидском заливе, и что центральноазиатские торговцы лошадьми получают большую выгоду от этой торговли⁶⁴.

К средневековье коневодство в нашем регионе получило дальнейшее развитие. Важную роль в этом играли степные районы Средней Азии и сопредельных регионов. Ахалтекинская порода лошадей, порода лошадей Йовмут, порода лошадей Лакай, арабская порода лошадей и местные карабаирские лошади, известные своей скоростью и красотой, играли важную значение в системе обслуживания Великого Шелкового пути. Лошади использовались в почтовой службе для доставки срочных сообщений, и в этом случае лошади могли увеличивать среднюю скорость в три-четыре раза.

В Средней Азии использовались повозки с верблюдами, быками, лошадьми и другими крупными домашними животными. В некоторых частях региона было широко распространено использование телег, запряженных волами. Раннесредневековые китайские источники (Таншу) также утверждают, что из земель турков только в Юеган (Ургенч) торговали с телегами, запряженными волами⁶⁵. Ибн Баттута, марокканский путешественник, пересек пустыню Огуз на колеснице с двумя верблюдами по пути в Хорезм из Золотой Орды⁶⁶. В нашем регионе издревле использовались и конные экипажи и для этого была выведена особая порода лошадей.

В средние века в регионе в основном использовались двухколесные открытые повозки, которые по конструкции и размеру подразделялись на несколько типов. На юго-западных областях региона использовалась небольшие колесные повозки, а в северо-восточных районах большеколесная кокандская повозка. Кокандская колесница с лошадью везла 40 фунтов, а с верблюдом 60 фунтов⁶⁷. В городах и крупных деревнях вдоль торговых путей жили мастера-аравакаш, которые обслуживали местное население и торговые караваны.

В целом, использование вьючных животных и колесных транспортных средств сыграло важную роль в организации транспортировки грузов на

⁶¹ Бичурин Н.Я. (Иакинф). Собрание сведений ... – С. 166-172; Боровкова Л.А. Царства “Западного края” во II-I веках до н.э. – М., 2001. – С. 136-156, 161.

⁶² Бичурин Н.Я. (Иакинф). Указ. соч. ... – С. 161-162, 164, 166.

⁶³ Марко Поло. Книги о разнообразии мира ... – С. 56, 63.

⁶⁴ Су Бихай. Қазақ мәдениетінің тарихы / Қытай тілінен аударған: Тұрсынхан Зәкенұлы. – Алматы: Атажурт, 2001. – Б. 261.

⁶⁵ Бичурин Н.Я. (Иокинф). Собрание сведений о народах ... Ч. II. – С. 329.

⁶⁶ Ибрагимов Н. Ибн Баттута и его путешествие по Средней Азии ... – С. 72.

⁶⁷ Бабабеков Х. История Коканда. – Ташкент: Фан, 1996. – С. 103.

Великом шелковом пути и развитие торговых и экономических отношений между различными регионами. Не только торговцы, послы, курьеры, правительственные чиновники, но и широкие слои населения имели доступ к верблюдам, лошадям, ослам, мулам и другим животным в качестве транспортных средств на караванных путях. Верблюдов, лошадей, мулов и ослов, которые служили основными средствами на Великом шелковом пути, разводили почти во всех регионах Средней Азии, а также вывозили на зарубежные рынки. Эти обстоятельства сыграли важную роль в организации системы обслуживания на Великом шелковом пути.

Третий параграф этой главы посвящен вопросам, связанным с почтовой службой и доставкой почты на Великом шелковом пути. Известно, что почтовая служба на караванных путях была налажена с древних времен⁶⁸. Почтовая служба осуществлялась через специальных курьеров, которым было поручено доставлять корреспонденцию правителям и частным лицам. Источники подтверждают, что помимо государственной почтовой службы были и частные почтальоны, а также использование специально обученных голубей и других птиц при доставке писем. В частности, согласно источникам, передача писем через обученных голубей было распространена среди персидских моряков и в мусульманских странах в целом⁶⁹.

Специальные почтальоны работали как индивидуально, так и в составе торговых караванов, в зависимости от важности передаваемого сообщения. В некоторых случаях караванбаши или торговцы также выступали в качестве посыльных⁷⁰.

Многочисленные данные из мусульманских источников свидетельствуют о том, что в период развитого средневековья деятельность почтовой службы была устойчивой. Сообщения Ибн Хурдадбега о существовании 930 почтовых дорог – сикка в исламских странах, о ежегодном расходе до 159000 динаров для покупки почтовых лошадей (ад-даваб), для оплаты начальников почтовых станций и курьеров⁷¹, свидетельствует о масштабах почтовой службы в обширном халифате.

В средние века почтовые услуги для торговых караванов, путешественников, военных и пассажиров в целом улучшились на торговых путях Средней Азии. В арабских источниках имеется много информации о “Varid at-turk” – о тюркских почтовых отделениях и лошадях, о почтовой службе в тюркских странах, особенно в Туркском каганате⁷². Эти данные показывают, что

⁶⁸ Геродот. История. ... – С. 286.

⁶⁹ Мец А. Мусульманский Ренессанс / Перевод с немецкого, предисловие и указатель Д.Е. Бертельса. – М.: Изд-во ВиМ, 1996. – С. 453-454, 448-452.

⁷⁰ Мавлонов Ў., Ахмедов С., Умаров Б. Почта Узбекистана: История и развитие. Книга-альбом. На узбекском, русском и английском языках. – Ташкент: Маънавият, 2014. – С. 48-49.

⁷¹ Ибн Хордадбех. Книга путей и стран (Китоб ал масалик ва-л мамалик) / Пер. с арабского, комм., исслед., указ. и карты Н. Валихановой. – Боку: Элм, 1986. – С. 124.

⁷² Абу Жа'фар Мухаммад ибн Жарир ат-Табарий. “История” ат-Табари. Избранные отрывки / Перевод с арабского В.И. Беляева. Дополнения к переводу О.Г. Большакова и А.Б. Халидова. – Ташкент: Фан, 1987. – С. 232; Ибн ал-Факих ал-Хамадани. Ахбор ал-Булдан (Известия о странах) / Пер. текста Ф.М. Асадова по изданию: Арабские источники о тюрках в раннее средневековье. – Баку: Элм, 1993. – С. 23; Из «Китаб ал-Харадж» Кудама ибн Джа'фара / Перевод с арабского С. Волина // Новые материалы по древней и средневековой источники Казахстана. – Алма-Ата, 1960. – С. 77; Мец А. Мусульманский Ренессанс ... – С. 449.

почтовая служба было хорошо развита в турецких странах, которые контролировали большую часть Евразии, и что почтовая служба играла важную роль в реализации государственного управления, обеспечивая быструю связь центрального правительства с различными частями обширного государства.

В целом, создание, управление и контроль системы обслуживания сыграли важную роль в развитии крупномасштабных экономических и культурных связей, международных отношений по Великому шелковому пути. Страны, которые получили большую выгоду от внешней торговли по Великому шелковому пути, стали гарантами безопасности караванных путей. Вдоль караванных путей были созданы таможенные и придорожные сооружения, а также создана соответствующая инфраструктура для удовлетворения основных потребностей торговых караванов (еда и вода, корм для транспортных средств и т.д.).

Исходя из вышесказанного можно сделать вывод, что деятельность системы обслуживания на караванных путях было многогранна, ее уровень развития (динамика) соответствует показателям экономического и культурного развития общества и неразрывно связан с развитием цивилизации в целом. Правители, заинтересованные в развитии торговли, сыграли важную роль в строительстве придорожных сооружений на Великом шелковом пути, специализируясь на предоставлении услуг торговым караванам, пассажирам, послам и правительственным чиновникам.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В результате исследования на тему «Система услуг на Великом шелковом пути (на примере Средней Азии)» были сделаны следующие краткие выводы:

1. Великий шелковый путь сыграл важную роль в региональных экономических и культурных отношениях, сформировав важные ветви коммуникационной системы, которые играют важную роль в международных отношениях;

2. С самого начала становления Великого шелкового пути было развито строительство дорог и придорожных сооружений, обеспечивались безопасность на караванных путях и другие услуги, была налажена работа соответствующей инфраструктуры;

3. Были разработаны правовые и политические гарантии для установления международных экономических и культурных связей, политического диалога и посольских связей на Великом шелковом пути, в частности, на его маршрутах через Среднюю Азию;

4. Обширные контакты по Великому шелковому пути привели к развитию городской культуры в Средней Азии, функционированию инфраструктуры, связанной с караванной торговлей, формированию и постепенному развитию системы караванных услуг;

5. На Великом шелковом пути были специальные государственные органы, которые несли ответственность за организацию, управление и контроль по обслуживанию государственных служащих, послов, торговых караванов и путешественников;

6. В то время, когда в регионе были созданы централизованные государства и усилилась роль центрального правительства, в этой области были достигнуты определенные успехи. Однако в то время, когда центральное правительство ослаблялось и внутренние конфликты усиливались, некоторые маршруты, особенно проходящие через степные районы, были серьезным препятствием для торговых караванов.

7. В обеспечении безопасности торговых путей и создании соответствующих служб, важную роль сыграли государства с сильной и мощной центральной властью, сформированные в разные исторические периоды в регионе. Развитие внутренних и внешних экономических и культурных связей являлся вопросом государственной важности, и в таких странах, которые непосредственно заинтересованы в этом, обеспечение безопасности на караванных путях, предоставление соответствующих услуг были важными политическими задачами этих государств;

8. В формировании и эксплуатации ранних маршрутов Великого шелкового пути, в транзитных торговых путях, соединяющих внутренние районы Китая через Среднюю Азию с Парфией и Римской империей, сыграло важную роль появление таких стран, как Даванское, Кангуйское и Кушанское царства. В период существования таких великих империй, как государство Амира Темура, обеспечение безопасности на дорогах было организовано на высоком уровне.

9. Страны, получившие значительную выгоду от внешней торговли, выступали в качестве гарантов безопасности караванных путей, включая строительство таможенных и придорожных сооружений вдоль караванных путей, для удовлетворения потребностей (продукты питания и вода, корм для транспортных средств и т.д.) торговых караванов.

Результаты исследования позволило разработать следующие **предложения и рекомендации:**

Подойти к созданию обобщенных научных работ, направленных на раскрытие роли Узбекистана и стран Средней Азии в восстановлении и развитии традиционных связей на Великом шелковом пути в контексте расширения международных культурных связей и глобализации;

Создание комплексной базы данных по истории древних городов, замков, караван-сараяв, переходов, расположенных на участке Великого шелкового пути, проходившего по территории Узбекистана, разработка карты расположения, периодизация и создание словаря Великого шелкового пути;

Дальнейшее изучение памятников Узбекистан, связанных с Великим шелковым путем, как важной части нашего историко-культурного наследия, проведение новых исследований, определение современного состояния таких памятников за пределами населенных пунктов, разработка мер по их сохранению и реставрации;

Создание новых туристических маршрутов для развития туризма в стране, издание историко-географических карт и буклетов с описанием среднеазиатских трасс Великого шелкового пути.

**SCIENTIFIC COUNCIL PhD. 03/.27.02.2021.Tar.70.05
ON AWARDING THE SCIENTIFIC DEGREES UNDER
KARSHI STATE UNIVERSITY**

KARSHI STATE UNIVERSITYT

ACHILOV ANVAR TUYCHIEVICH

**SERVICE SYSTEM IN GREAT SILK ROAD
(on the example of Central Asia)**

07.00.01 - History of Uzbekistan

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

Karshi - 2021

The title of dissertation was registered № B 2020.1. PhD/Tar.301 at the Supreme Attestation Commission of the Cabinet of Ministers of the Republic of Uzbekistan.

Dissertation has been prepared in the Karshi State University.

The abstract of the dissertation was posted in three languages (Uzbek, Russian, English (resume)) on the website of www.qarshidu.uz and on the "ZiyoNet" Information-educational portal at (www.ziynet.uz)

Scientific Supervisor: Mavlanov Uktam Makhmasabirovich
Doctor of historical sciences, professor

Official opponents: Raimkulov Abdusabur Azzamovich
Doctor of historical sciences

Atakhuzhayev Azimkhuzha Muzaffarovich
Doctor of historical sciences

Lead organization: Termiz State University

The defense of the dissertation will be held on 27.08 2021 at 11⁰⁰ at the meeting of the Scientific Council number PhD.03/27.02.2021. Tar.70.05 on award of scientific degree of Doctor of Philosophy (PhD) at the Karshi State University (Address: 17, Kuchabag Street, Karshi). Tel.: (0 375) 225-34-13; Fax: (0375) 221-00-56; e-mail: qarshidu@umail.uz). Faculty of Physics-Mathematics (room 102).

The doctoral dissertation (PhD) is available at the Information Resource Center of Karshi State University (registered № 56). Address: 17, Kuchabag Street, Karshi. Tel.: (0 375) 225-34-13; Fax: (0375) 221-00-56; e-mail: qarshidu@umail.uz.

Abstract of dissertation is delivered "4" 08 2021
(Register of certificate of delivery "1" 19.08 2021).



B.J. Eshov
Chairperson of the scientific council
awarding scientific degrees, doctor
historical sciences, professor.

N.N. Razhabova
Scientific secretary of the Scientific
Council on awarding the scientific degrees,
Candidate of historical science.

Yu.A. Ergasheva
Chairman of Scientific seminar
under of Scientific Council on awarding
the scientific degrees, Doctor of historical
sciences, professor.

10.08

INTRODUCTION (Abstract of the PhD thesis)

The aim of the research is to highlight the history of the service system of the Silk Road on the example of the caravan routes of Central Asia.

The object of research is the history of the infrastructure related to the service system of the Silk Road in ancient times, the early and developed Middle Ages.

Scientific novelty of the research:

for the first time, the issues of the formation and development of the service system on the Great Silk Road were covered as a single research topic within a wide historical period;

generalized and systematized the results of the study of the subject based on research from the XIX to the beginning of the XXI century; The issues related to the role of vehicles in the service system are highlighted, an assessment is given on the role of rabats, caravanserais, bridges and other roadside structures, infrastructure in the service system of the Great Silk Road on the territory of Uzbekistan and neighbouring countries;

the main directions of the Great Silk Road in Central Asia are studied in detail and, based on a comparative historical analysis, the political, legal, socio-economic foundations of the organization and management of the service system in them, the role of state institutions in the development of trade and transit relations are considered.

Implementation of research results. Scientific conclusions and recommendations resulting from the study of the service system on the Great Silk Road were presented as follows:

scientific results of dissertation work, i.e. scientific conclusions on the types of vehicles and the beginning of their use, the infrastructure of caravan routes, road facilities and their socio-economic and cultural functions, the construction and repair of caravan routes, measures to expand the possibilities of tourism in Uzbekistan 5120300 – History (by country and region) in Karshi State University, used in teaching the subject “History of the Great Silk Road” in the bachelor’s program, as well as the results of this research in the “Erasmus +” program (Tempus), implemented in 2016-2019. At the Karshi State University. 574253-EPP-1-2016-DE-EPPKA2-CBHE-JP International project “MAGNET: University as a key partner in the network of vocational education and training centers for middle-aged people in Uzbekistan”, implemented in 2017-2018. No. 49-05 \ 85 Kashkadarya innovative project “Tourism potential in the global network”. The research results are aimed at improving the content of the subject “History of the Great Silk Road” and improving the quality of teaching;

according to the order of the Minister of Higher and Secondary Specialized Education of the Republic of Uzbekistan dated May 2, 2019, No. 394 (registration number 394-186), the results of the dissertations were used in the preparation of sections of the textbook “History of the State and Local Self-Government in Uzbekistan”, “State of the Karkhanids”, “Internal and foreign policy in the statehood of Amir Temur and Timurids”, written by B. Eshov (Certificate of the

Ministry of Higher and Secondary Specialized Education of the Republic of Uzbekistan dated July 8, 2020, No. 89-03-2478);

the results of the dissertation were used in the program “Uzbekistan on the Great Silk Road”, which was broadcast in August 2020 on the TV channel “History of Uzbekistan” of the National TV and Radio Company of Uzbekistan. (Reference No. 02-40-951 of October 12, 2020, State Unitary Enterprise “TV and Radio Channel “History of Uzbekistan” of the National TV and Radio Company of Uzbekistan);

the exposition of the museum “In the Middle Ages” presents maps, diagrams, booklets and flyers from the materials of the dissertation on the medieval caravanserais and cisterns-sardabs of the State Museum of History and Culture of the Kashkadarya Region on the Great Silk Road. This information is used to provide local and foreign visitors with new information about the use of caravanserais and sardab cisterns located on the Great Silk Road (Reference of the Ministry of Culture of the Republic of Uzbekistan dated October 9, 2020, No. 01-12-10-3806).

The structure and scope of the thesis. The thesis consists of an introduction, three chapters, a conclusion, a list of used sources and literature, as well as applications. The research part of the thesis is 138 pages.

ЭЪЛОН ҚИЛИНГАН ИШЛАР РЎЙХАТИ
СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ
LIST OF PUBLISHED WORKS

I бўлим (I часть; part I)

1. Achilov A.T. THE SOCIAL CLASSES WHO SERVED IN THE GREAT SILK ROAD SERVICE SYSTEM. "International Journal of Social Science and Human Research". Volume 03. Issue 06 June 2020. – Page: 64-66.

2. Ачилов А.Т. Буюк ипак йўли тармоқларида маҳаллий ҳукуматнинг хизмат кўрсатиш тизими фаолиятини ташкил этишдаги ўрни // ҚарДУ хабарлари, 2018. 4-сон. (25). – Б. 52-57.

3. Ачилов А.Т., Мавлонов Ў. Буюк ипак йўлида хавфсизликни таъминлаш хизмати фаолиятининг ўзига хос хусусиятлари // Паёми донишкада / Махзани илм, 2019. №1/1. – Панжакент, 2019. – Б. 405-409.

4. Ачилов А.Т. Буюк ипак йўлларида хавфсизликни таъминлаш хизмати // Соҳибқирон юлдузи. (Ижтимоий-тарихий, илмий ва оммабоп журнал). 2019, 2-сон (36). – Б. 83-89.

5. Ачилов А.Т. Халқаро савдода Буюк ипак йўлининг ўрни // ҚарДУ хабарлари, 2019. 4-сон (25). – Б.54-57.

6. Ачилов А.Т. Буюк ипак йўлидаги йўлбўйи иншоатларининг карвон савдоси ривожига кўрсатган таъсири // ҚарДУ хабарлари, 2019. Махсус сон (25). – Б. 10-14.

7. Ачилов А.Т. Буюк ипак йўли хизмат кўрсатиш тизимида карвонсаройларнинг ўрни // Соҳибқирон юлдузи (Ижтимоий-тарихий, илмий ва оммабоп журнал). 2020 йил. 1-сон (36). – Б. 50-55.

8. Ачилов А.Т. Буюк ипак йўли хизмат кўрсатиш тизимида қудуқлар ва сардобаларнинг тутган ўрни // ҚарДУ хабарлари, 2020. Махсус сон (25). – Б.18-21.

9. Ачилов А.Т. Некоторые особенности системы обслуживания на Великом Шелковом пути. ҚарДУ хабарлари, 2020 йил. 2-сон (25). – Б. 68-72.

10. Ачилов А.Т. Кўприklarнинг буюк ипак йўли иқтисодий-савдо алоқалари ривожигаги ўрни // ҚарДУ хабарлари, 2021. Махсус сон (25). – Б. 3-5.

11. Achilov A.T., Akhmedova O`. THE RISE OF THE GREAT SILK ROAD DURING THE REIGN OF AMIR TEMUR AND THE TEMURIDS. ACADEMICIA an International Multidisciplinary Research Journal. ISSN: 2249-7137, Vol.11, Issue 2, February 2021, Impact Factor: SJIF 2021=7.492./ 10.5958/2249-7137. 2021.00332.3.

12. Achilov A.T. Some Features of the Service System on the Great Silk Road. Journal of Contemporary Issues in Business and Government Vol.27, No.1, 2021 P-ISSN: 2204-1990; E-ISSN: 1323-6903.

13. Ачилов А.Т. Карвон йўлларида хавфсизликни таъминлаш хизмати // Ўзбекистонда туризмни ривожлантиришда тарихий музейларнинг ўрни // Халқаро илмий-амалий конференция материаллари. Шаҳрисабз, 23 март 2021 йил. – Shahrissabz, 2021. – Б. 19-21.

14. Ачилов А.Т. Почта хизматини ташкил этиш Буюк ипак йўли тармоқларида хизмат кўрсатиш тизимининг ажралмас қисми (Ўрта асрлар мисолида) // Халқаро илмий-амалий конференция материаллари. – Тошкент, 19 июнь 2021 йил. – Б. 55-57.

II бўлим (II часть; part II)

1. Ачилов А.Т. Буюк ипак йўли хизмат кўрсатиш тизимида почта хизматининг аҳамияти // Интеллектуал салоҳият-тараққиёт мезони: илмий мақолалар тўплами. 10-сон. – Тошкент, 2018. – Б. 225-231.

2. Ачилов А.Т. Ўрта асрларда Жанубий Ўзбекистоннинг карвон йўллари // Ўзбекистон тарихи фани ва илмий тадқиқотлардаги инновацияларни ўқув жараёнига жорий этишнинг долзарб масалалари: Республика илмий-амалий конференция материаллари. – Қарши, 2019. – Б. 223-225.

3. Ачилов А.Т. Ўрта асрлар шаҳарларида савдо карвонларига хизмат кўрсатишнинг ўзига хос жиҳатлари // Ўзбекистон тарихи фани ва илмий тадқиқотлардаги инновацияларни ўқув жараёнига жорий этишнинг долзарб масалалари: Республика илмий-амалий конференция материаллари. – Қарши, 2019. – Б. 227-229.

4. Ачилов А.Т. Буюк ипак йўлида хизмат кўрсатиш тизимининг ривожини // Глобаллашув шароитида умумтаълим мактабларида замонавий таълим технологияларини жорий қилиш: муаммо ва ечимлар: Республика илмий-амалий конференция материаллари тўплами. – Қарши, 2019. – Б. 27-39.

5. Ачилов А.Т., Холиқов Қ. Чигатой улуси даврида карвон йўллари // Ўзбекистон тарихи фани ва илмий тадқиқотлардаги инновацияларни ўқув жараёнига жорий этишнинг долзарб масалалари: Республика илмий-амалий конференция материаллари. – Қарши, 2019. – Б. 169-172.

6. Ачилов А.Т., Холиқов Қ. Амир Темур ва темурийлар даврида карвон йўллари // Ўзбекистон тарихи фани ва илмий тадқиқотлардаги инновацияларни ўқув жараёнига жорий этишнинг долзарб масалалари // Республика илмий-амалий конференция материаллари – Қарши, 2019. – Б. 215-218.

7. Ачилов А.Т., Исматова Н. Буюк ипак йўлида жойлашаган сув иншоатларининг карвон савдоси ривожига кўрсатган таъсири // Фан, тараққиёт ва ёшлар (12-нашр). Илмий-амалий конференция материаллари. 2-жилд. – Қарши, 2019 йил. – Б. 330-332.

8. Ачилов А.Т., Мавлонов Ў. Буюк ипак йўлида карвонларнинг таркиби // Ижтимоий-гуманитар таълим ва ёшларни илмий тадқиқотга жалб этиш муаммолари. Республика илмий-амалий конференция материаллари. – Қарши, 2020 йил, 28-сентябрь. – Б. 10-12.

Автореферат Қарши давлат университетининг “ҚарДУ хабарлари” илмий-назарий,
услубий журнали таҳририясида таҳрирдан ўтказилди (13.08.2021 йил).

Гувоҳнома № 14-061

14.08.2021. Босишга рухсат этилди.
Офсет босма қоғози. Қоғоз бичими 60x84 1/16.
“Times” гарнитураси. Офсет босма усули.
Ҳисоб-нашриёт т. 3.2. Шартли б.т. 3,7.
Адади 60 нусха. Буюртма № 66.

Қарши давлат университети
кичик босмахонасида чоп этилди.