

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

---

**УРГАНЧ ДАВЛАТ УНИВЕРСИТЕТИ**

**АНЁЗОВ РУСЛАН БОТИРОВИЧ**

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

**07.00.01 – Ўзбекистон тарихи**

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

**НУКУС - 2021**

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

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

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

**Анёзов Руслан Ботирович**

Марказий Осиё қарвон йўллари инфратузилмалари ва хизмат кўрсатиш соҳалари (XIV-XIX асрлар Хоразм воҳаси мисолида).....5-28

**Анёзов Руслан Ботирович**

Инфраструктура қараваннинг йўллари ва сфераи хизмат кўрсатиши Марказий Осиё (на примере Хорезмского оазиса в XIV-XIX веках).....29-53

**Anyozov Ruslan Botirovich**

The infrastructure and fields of service in Central Asian caravan roads ( on the example of Khorezm oasis in XIV-XIX centuries).....55-58

**Эълон қилинган ишлар рўйхати**

Список опубликованных работ

List of published works.....58-60

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

---

**УРГАНЧ ДАВЛАТ УНИВЕРСИТЕТИ**

**АНЁЗОВ РУСЛАН БОТИРОВИЧ**

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

**07.00.01 – Ўзбекистон тарихи**

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

**НУКУС – 2021**

Фалсафа доктори (PhD) диссертацияси мавзуси Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамаси ҳузуридаги Олий аттестация комиссиясида В2018.4PhD/Tar390 рақами билан рўйхатга олинган.

Диссертация Урганч Давлат университетида бажарилган.

Диссертация автореферати уч тилда (ўзбек, рус, инглиз (резюме)) Илмий кенгаш веб-саҳифасида ([www.karsu.uz](http://www.karsu.uz)) ҳамда "Ziyouet" ([www.ziyouet.uz](http://www.ziyouet.uz)) ахборот-таълим порталида жойлаштирилган.

<b>Илмий раҳбар:</b>	<b>Мавлянов Уктам Махмасабирович</b> тарих фанлари доктори, профессор
<b>Расмий ошпонентлар:</b>	<b>Қабудов Эшболта Атамуратович</b> тарих фанлари доктори <b>Сулайманов Саламат Арғабоевич</b> тарих фанлари номзоди, доцент
<b>Етакчи ташкилот:</b>	<b>Қарши давлат университети</b>

Диссертация ҳимояси Қорақалпоқ давлат университети ҳузуридаги илмий даражалар берувчи PhD.03/30.12.2019.Tar.20.05 рақамли илмий кенгашнинг 2022 йил «14» сентябрь куни соат 10<sup>00</sup> даги мажлисида бўлиб ўтди. (Манзил: 230112, Нукус шаҳри, академик Ч.Абдиров кўчаси №1. Тел.: (99861)223-60-78; e-mail: [karsu\\_info@edu.uz](mailto:karsu_info@edu.uz)).

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

Диссертация автореферати 2021 йил «30» XII куни тарқатилди.  
(2021 йил «30» XII даги 12 рақамли регистр баённомаси билан).

  
**Р.Б. Баллоева**  
Илмий даражалар берувчи Илмий кенгаш раиси, тарих фанлари доктори, профессор

  
**Х.М. Отербергенов**  
Илмий даражалар берувчи Илмий кенгаш котиби, PhD

  
**Б.А. Қощанов**  
Илмий даражалар берувчи Илмий кенгаш дошпадаги илмий семинар раиси, тарих фанлари доктори, профессор



## КИРИШ (фалсафа доктори (PhD) диссертацияси аннотацияси)

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

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

Ўзбекистонда ватан тарихини жаҳон цивилизациясининг муҳим таркибий қисми сифатида ўрганиш долзарб вазифа сифатида кун тартибига кўйилмоқда<sup>1</sup>. Бу вазифани тўлақонли амалга оширишда мамлакатимизнинг ҳар бир вилояти, қадимий шаҳарлари тарихини ўрганиш талаб этилади. Шу жиҳатдан олганда, Марказий Осиёдаги ўзига хос юксак цивилизация марказларидан бири бўлган Хоразм воҳасининг XIV-XIX асрлар давридаги ички ва ташқи алоқаларига хизмат қилган карвон йўллари инфратузилмаларини, карвон йўлларда хизмат кўрсатиш тизими фаолиятини йўлга қўйилиши ва бошқарилишини, ички ва ташқи алоқалар динамикасини ўрганиш, воҳа тарихининг ўзига хос жиҳатларини аниқлаштириш замонавий тарихшуносликнинг долзарб масалаларидан биридир. Бу Ўзбекистонда ички ва ташқи туризмни ривожлантиришга катта эътибор қаратилаётган, хизмат кўрсатиш тизими янги асосларда барпо этилаётган бугунги давр учун долзарб илмий ва амалий аҳамиятга эга.

Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2017 йил 7 февралдаги «Ўзбекистон Республикасини янада ривожлантириш бўйича ҳаракатлар стратегияси тўғрисида»ги ПФ-4947-сонли<sup>2</sup>, 2019 йил 28 январдаги «Инвестиция ва ташқи савдо соҳасида бошқарув тизимини такомиллаштириш чора-тадбирлари тўғрисида»ги ПФ-5643-сонли<sup>3</sup> фармонлари, Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2017 йил 8 августдаги “Худудларнинг жадал ижтимоий-иқтисодий ривожланишини таъминлашга доир устувор чора-тадбирлар тўғрисида”ги ПҚ-3182-сонли

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

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

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

Қарори<sup>4</sup>, Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг 2018 йил 20 октябрдаги “2030 йилгача бўлган даврда барқарор ривожланиш соҳасидаги миллий мақсад ва вазифаларни амалга ошириш чора-тадбирлари тўғрисида” 841-сонли Қарори<sup>5</sup>, шунингдек, соҳага оид бошқа меъёрий ҳужжатларда белгиланган вазифаларни амалга оширишда мазкур диссертация муайян даражада хизмат қилади.

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

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

**Тадқиқотнинг диссертация бажарилган олий таълим муассасасининг илмий тадқиқот ишлари режалари билан боғлиқлиги.** Диссертация тадқиқоти Урганч давлат университети илмий тадқиқот ишлари режаси ҳамда дастури доирасида бажарилган.

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

**Тадқиқотнинг вазифалари:**

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

Марказий Осиёнинг турли тарихий ўлкалари, хусусан, Хоразм воҳасининг карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизимининг ривожланган ва сўнгги ўрта асрлардаги муҳим босқичларини қиёсий таҳлиллар асосида

---

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

<sup>5</sup>Қонунҳужжатларимаълумотларимиллийбазаси, 23.10.2018 й., 09/18/841/2081-сон.

аниқлаштириш, минтақадаги ижтимоий-иқтисодий ва этномаданий алоқаларда тутган ўрнини тадқиқ этиш;

XIV-XIX асрларда Марказий Осиё минтақасининг карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизимини ташкил этиш, бошқариш ва назорат қилиш билан боғлиқ ижтимоий-иқтисодий ва ҳуқуқий асосларни таҳлил қилиш, бу масалалар Хоразм воҳасидаги ҳолати бўйича маълумотларни тизимлаштириш;

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

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

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

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

**Тадқиқот усуллари.** Тадқиқотни амалга оширишда тарихий тадқиқотнинг холислик, тарихийлик, даврий ва худудий-географик қиёсий таҳлил, илмий изчиллик усулларидан фойдаланилди.

**Тадқиқотнинг илмий янгилиги** куйидагилардан иборат:

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

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

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

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

**Тадқиқотнинг амалий натижалари** қуйидагилардан иборат:

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

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

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

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

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

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

Ўзбекистон Республикаси Фанлар академиясининг минтақавий бўлими – Хоразм Маъмун академиясида 2010-2016 йилларда бажарилган “Хоразм тарихи (I жилд. энг қадимги даврдан V асргача. II жилд. V-XIV асргача)” мавзусидаги фундаментал лойиҳада карвон йўллари инфратузилмалари, йўлбўйи иншоотлари ва уларнинг ижтимоий-иқтисодий ва маданий функцияси, карвон йўлларини қуриш ва таъмирлаш, карвон йўлларида



хавфсизликни таъминлаш ва бошқа маданий-маиший хизматлар кўрсатиш ҳақидаги маълумотларни илмий жиҳатдан таҳлил қилишда, карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизимининг минтақадаги этно-интеграцион жараёнларда тутган аҳамиятини ёритишда фойдаланилган (Ўзбекистон Республикаси Фанлар академиясининг 2020 2 сентябрдаги 3/1255-1791-сон маълумотномаси). Олинган натижалар Марказий Осиёнинг турли ҳудудлари ва давлатлари ўртасидаги ижтимоий-сиёсий ва иқтисодий алоқаларни амалга оширишда карвон йўлларининг тутган ўрнини кўрсатувчи ёрдамчи маълумот сифатида фойдаланишга имкон берган;

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

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

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

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

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

## ДИССЕРТАЦИЯНИНГ АСОСИЙ МАЗМУНИ

Кириш қисмида диссертация мавзусининг долзарблиги ва зарурати асосланган, тадқиқотнинг мақсад ва вазифалари, объекти ва предмети белгиланган. Ишнинг фан ва технологиялар тараққиётининг устувор йўналишларига мослиги, илмий янгилиги, амалий натижалари кўрсатиб берилган. Тадқиқот натижаларининг ишончлилиги, аҳамияти ва амалиётга жорий этилиши, апробацияси бўйича маълумотлар келтирилган.

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

Мавзу манбашунослигининг иккени гуруҳини Амир Темур ва темурийлар даври ҳамда сўнгги ўрта асрларда яратилган маҳаллий манбалар ташкил этган<sup>6</sup>. Мавзу бўйича бир қанча қимматли маълумотларни XVI асрда Мовароуннаҳр ва Хуросонда яратилган асарлар ичида “Бобурнома”<sup>7</sup>, “Та’рихи Рашидий”<sup>8</sup>, “Абдуллонома”<sup>9</sup>, шунингдек XVII асрга мансуб “Баҳр ал асрор фи манокӣб ал ахйар”<sup>10</sup>, “Шажара-и турк”<sup>11</sup> ва бошқа асарлардан олишимиз мумкин.

---

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

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

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

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

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

<sup>11</sup> Абулғозий. Шажарайи турк. – Тошкент: Чўлпон, 1992. – 192 б.

Учинчи гуруҳ манбаларини ривожланган ўрта асрлар даврида Европа тилларида ёзилган асарлар ташкил этади. Бу манбалар олдинги давр манбаларига қараганда маълумотларнинг кўплиги, аниқлиги билан ажралиб туради. Бу даврга мансуб муҳим манбалар сифатида XIII-XV аср бошларида Марказий Осиёда бўлиб, минтақанинг карвон йўллари ва хизмат кўрсатиш тизими ҳолати билан бевосита танишган Плато Карпини<sup>12</sup>, Вильгельм Рубрук<sup>13</sup>, Марко Поло (XIII аср)<sup>14</sup>, Иоганн Шельтбергер (XIV аср)<sup>15</sup>, Руи Гонсалес де Клавихо (XV аср)<sup>16</sup> ва бошқаларнинг асарларини келтиришимиз мумкин.

Биринчи бобнинг иккинчи бўлимида мавзунинг тарихий тараққиёт босқичлари масалалари ёритиб ўтилган. Марказий Осиёда XIV-XIX асрларда карвон йўллари инфратузилмалари ва хизмат кўрсатиш тизими фаолиятини тарихий жиҳатдан тадқиқ қилишга бағишланган тадқиқотлар XIX асрнинг охири - XX аср бошларида рус ва хориж элчилик миссиялари аъзолари, ҳарбийлар, савдогар ва сайёҳлар томонидан бошланди. Марказий Осиё минтақасининг карвон йўллари инфратузилмалари, йўлбўйи иншоотлари, улов-транспорт ва карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизими фаолияти билан боғлиқ дастлабки илмий маълумотлар рус мустамлакачилиги даврида, яъни XIX аср охири – XX аср бошларида пайдо бўлди. Россия ҳарбий-сиёсий доираларининг махсус топшириғи билан минтақанинг ҳарбий-стратегик аҳамиятга эга бўлган алоқа йўллари тизимини, хусусан йўлларнинг асосий йўналишлари, географияси ва топографияси, тегишли инфратузилмалар ва хизмат кўрсатиш тизими фаолиятига хос белги ва хусусиятлар ҳақида маълумотлар тўплаш бошланди. Бу ишлар нафақат Россияга тўлиқ бўйсундирилган Туркистон ўлкасида, шу билан бирга вассал вақомига эга бўлган Бухоро амирлиги ва Хива хонлиги ҳудудида ҳам олиб борилди.

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

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

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

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

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

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

бир қадар сақлаб қолган анъанавий улов воситалари орқали ўрганиш мумкин эди.

XX асрнинг 30 йилларидан бошлаб Марказий Осиёнинг карвон йўллари ва иқтисодий, маданий алоқалари тарихини ўрганишга бағишланган тадқиқотлар олиб борила бошланди. Бу тадқиқотларда, қисман бўлса-да, савдо йўллари инфратузилмалари, карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизими тарихига тегишли масалалар ҳам ёритила бошланди. Хусусан, XX асрнинг 30-80 йилларида минтақанинг ўрта асрлардаги карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизимининг муҳим бўғинини ташкил этган йўлбўйи иншоотлари – карвонсаройлар ва работлар, сардобалар, кўприклар ва бошқа гидротехник иншоотлар ҳамда улов-транспорт воситалари ҳақидаги маълумотлар илмий талқин этилган бир қатор тадқиқотлар пайдо бўлди. Бу тадқиқотларга С.Б. Лунина<sup>17</sup>, Р.Г. Мукминова<sup>18</sup>, М.И. Итина<sup>19</sup> каби олимларнинг монографик ишлари ва мақолаларини, Г.А. Агзамова ва бошқаларнинг диссертацияларини кўрсатиш мумкин<sup>20</sup>. Уларда ўрта асрларда карвон савдосининг ташкил этилиши, карвонлар таркиби, савдо алоқаларида муҳим ўрин тутган маҳсулотлар турлари ва бошқа тегишли масалалар акс этган маълумотлар ҳам мавжуд.

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

**Мустақиллик даврида мавзунинг ўрганилиши.** XX асрнинг 80-йиллари охири – 90-йилларидан бошлаб, Ўрта Осиё ва Евросиё минтақасида рўй берган ижтимоий-сиёсий ўзгаришлар натижасида минтақа тарихшунослигида янги давр бошланди. Диссертацияда Марказий Осиё минтақасининг XIV-XIX асрлардаги савдо йўллари ва иқтисодий-маданий алоқалари йўналишлари, карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизими фаолиятига тегишли маълумотлар акс этган илмий тадқиқотлар ичида Ю.Ф.

---

<sup>17</sup>Лунина С.Б. Города Южного Согда в VIII-XII вв. – Ташкент: Фан, 1984; Ўшамуаллиф. 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;

<sup>18</sup>Мукминова Р.Г. Очерки по истории ремесла в Самарканде и Бухаре в XVI в. – Ташкент: Фан, 1976. Ўшамуаллиф. Скупщики товаров и поставщики сырья в Средней Азии в XVI в. // Ближний и Средней Восток. Товарно-денежные отношения при феодализме. –М.: Наука, 1980. – С. 154-161.

<sup>19</sup>Итина М.И. Археологические памятники на древних торговых путях вдоль берегов Амударьи // Древности Южного Хорезма. Материалы Хорезмской экспедиции. ТХАЭ. – М.,1991. – Т.XVI. – С. 7-32.

<sup>20</sup>Байпаков К.М. Средневековые города и поселения Семиречья (VII-XII вв.): Автореф. дис... канд. истор. наук. – Алма-Ата, 1966. – 20 с.; Агзамова Г.А. Среднеазиатские центры торговли и пути, связывавших их с Россией (вторая половина XVI- первая половина XIX вв.): Автореферат дисс. ... канд. ист. наук. – Ташкент, 1990.– С.34.

Буряков<sup>21</sup>, А. Хўжаев<sup>22</sup>, Г.А. Агзамова<sup>23</sup>, Ў.М. Мавлонов<sup>24</sup> ва бошқаларнинг ишлари аҳамиятлидир.

Бу даврда ёзилган бир қатор диссертацияларда ҳам қарвон йўллари ва хизмат кўрсатиш тизимининг айрим масалалари акс этган. Улар ичида Ш.С. Камалиддинов, А. Уралов, Г.А. Агзамова ва Ў.М. Мавлоновнинг докторлик ишларини<sup>25</sup> ва бир қатор номзодлик ишларини қайд қилиш мумкин<sup>26</sup>.

Бевосита биз ўрганаётган масала, яъни Хоразм воҳаси қарвон йўллари инфратузилмалари ва хизмат кўрсатиш тизимига тегишли тадқиқотлар олиб борилмаган бўлсада, таниқли тарихчи олимларнинг тадқиқотларида Хоразм воҳасининг ташқи алоқалари тарихига бағишланган ишларда биз ўрганаётган масаланинг айрим жиҳатларин ёритишга хизмат қилувчи маълумотлар келтириб ўтилган. Улар ичида таниқли тарихчи олим Х.Ғ. Ғуломовнинг рус тилида ёзилган монографиясида келтирилган маълумотларнинг аҳамияти алоҳида айтиб ўтиш мумкин<sup>27</sup>.

Хоразм воҳасининг ўрта асрларда ташқи алоқалари тарихи бўйича махсус тадқиқотлар олиб борган тарихчи олимларнинг илмий ишлари ҳам мавзу тарихшунослигини бойитишга хизмат қилди. Улар ичида УрДУ тадқиқотчиси К.Ю. Машариповнинг Хоразм воҳасининг Ўрта Шарқ ва Европа давлатлари билан алоқалари тарихига бағишланган номзодлик диссертацияси<sup>28</sup> ҳам биз ўрганаётган илмий муамога тегишли бир қатор муҳим маълумотларга бойлиги билан ажралиб турди.

Хоразм воҳасининг сўнгги ўрта асрлар давридаги ташқи алоқалари тарихи бўйича самарали иш олиб борган Н.А Аллаеванинг тадқиқотлари ҳам

---

<sup>21</sup>Буряков Ю.Ф. Бухара на караванных путях Хорасана и Мавераннахра // ОНУ. – Ташкент, 1997. – №9-11. – С. 45-52; Ўша муаллиф. Экономические и культурные связи Чача и Ферганы // БуюкИпакйўливаФарғонаводийси: Республика илмий-амалиянжуманиматериаллари. – Ташкент, 2004. – С.22-23;

<sup>22</sup>Ходжаев А. Фарғона водийсининг Хитой билан савдо алоқалари // Мозийдан садо. – Тошкент, 2005. – № 1 (25). – Б. 46-47.

<sup>23</sup> Агзамова Г.А. Сўнгги ўрта асрларда Ўрта Осиё шаҳарлари – хунармандчилик ва савдо марказлари. – Тошкент: Ўзбекистон, 2000; Ўша муаллиф. Ўрта Осиё хонликларидаги савдо ва унга хос анъаналар // Буюк ипак йўли ва Фарғона водийси: Республика илмий-амалий анжумани материаллари. – Тошкент, 2004. – Б. 81-87; Ўша муаллиф. Ўзбекистон шаҳарлари интеграцион жараёнлар ва бағрикенглик кўрсаткичи // Ўзбекистоннинг ислом цивилизацияси ривожига қўшган ҳиссаси: Таълим, фан ва маданият бўйича ислом ташкилоти – ЮНЕСКО томонидан Тошкент шаҳрининг 2007 йилдаги ислом маданияти пойтахти деб эълон қилинишига бағишланган халқаро конференцияга йўлланган маърузалар ва табриқлар тезислари тўплами. – Тошкент–Самарқанд: Имом Бухорий Республика илмий-маърифий маркази нашриёти, 2007. – Б. 65-67.

<sup>24</sup>Мавлонов У. Марказий Осиёнинг қадимги йўллари. – Тошкент: Академия, 2008. – Б. 198.

<sup>25</sup>Камалиддинов Ш.С. Историческая география Тохаристана и Южного Согда по арабоязычным источникам IX– нач. XIII вв.: Автореф. дис... докт. истор. наук. – Ташкент: Институт востоковедения АН РУз, 1993. – 51 с.; Уралов А. Гражданское зодчество средневековой Центральной Азии.: Автореферат дис... докт. истор. наук. – Ташкент, 1998. – 53 с.; Агзамова Г.А. Города и городская жизнь в Узбекистане в XVI– первой половине XIX веков.: Автореф. дис. ... докт. истор. наук. –Ташкент: Институт истории АН РУз, 2000.– 66 с. Мавланов У.М.Коммуникации и торговые пути в средней Азии: формирование и этапы развития: Автореф. дис... докт. истор. наук.– Ташкент:ИИ АН РУз, 2001. – 46 с.

<sup>26</sup>Машарипов К.Ю. Исторические связи Хорезма с торговыми центрами государств Среднего Востока и Европы (X-XV вв.): Автореф. дис. ... канд. ист. наук. – Нукус, 2004. – 25 с.

<sup>27</sup>Ғуломов Х.Ғ.Дипломатические отношения государств Средней Азии с Россией в XVIII – первой половине XIX в. – Ташкент: Фан, 2005. – 336 с.

<sup>28</sup>Машарипов К.Ю. Исторические связи Хорезма с торговыми центрами государств Среднего Востока и Европы (X-XV вв.): Автореф. дис. ... канд. ист. наук. – Нукус, 2004. – 25 с.

биз ўрганаётган илмий муаммони ёритишга хизмат қилувчи маълумотларга эга эканлиги билан ажралиб туради. Бу олимнинг номзодлик диссертацияси<sup>29</sup> ва DSc диссертациясида<sup>30</sup> ҳамда йирик монографиясида тадқиқотимиз учун керакли маълумотлар келтириб ўтилган.

Бундан ташқари Хоразм воҳаси ва Қорақалпоғистон ҳудудидан ўтган карвон йўлларидаги йўлбўйи иншоотлари бўйича илмий тадқиқот ишларини олиб борган Қорақалпоқ олимларининг ҳам бир қатор ишларини санаб ўтиш мумкин. Жумладан, Мамбетуллаев М.<sup>31</sup>, Қдырнийазов М.Ш.<sup>32</sup>, Хожаниязов Ғ.<sup>33</sup>, Есбергенов Х.<sup>34</sup> каби олимларни қайд қилиш мумкин.

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

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

**4. Хорижий тадқиқотлар.** Сўнгги 20 йил ичида МДХ давлатларида ҳам Марказий Осиёнинг карвон йўллари тарихи билан боғлиқ қатор илмий асарлар чоп этилди. Уларда биз тадқиқ этаётган масала, яъни XIV-XIX асрларда карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизими фаолиятига тегишли масалалар ҳам қисман акс этган. Улар ичида йирик монографик асарлар<sup>35</sup>, илмий тўпламлар ва конференция материаллари<sup>36</sup> ҳамда кўплаб мақолаларни таъкидлаб ўтиш мумкин.

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

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

<sup>29</sup> Аллаева Н.А. Хива хонлиги ва Эрон ўртасидаги ўзаро алоқалар: Тарих фан. Номз. Илм. дараж. дисс. – Тошкент, ЎзФА тарих институти, 2007. – 171 б.

<sup>30</sup> Аллаева Н.А. XVI – XIX асрнинг 70-йилларида Хива хонлиги ташқи алоқалари тарихи: Тарих фан. доктори (dsc) дисс. автореферати. – Тошкент: ЎзФА тарих институти, 2019. – 82 б.

<sup>31</sup> Мамбетуллаев М. Хорезм и Великий шелковый путь // Великий шелковый путь. Культура и традиции. Прошлое и настоящее: Материалы международной научно-теоритический конференции – Ташкент, 19-20-октября 2006 г. – С. 23.

<sup>32</sup> Қдырнийазов М.Ш. Материальная культура городов Хорезма в XIII-XIV веках. Нукус, 1989. С.26.

<sup>33</sup> Караванные пути северной периферии Хорезма. Новые исследования, Илимий мақала Вестник КГУ и Бердаха. № 1. Нукус 2008. – С. 32

<sup>34</sup> Есбергенов Х. Некоторые данные к истории Миздахкан и Хожели, В сб. «Ходжейли- древнейший город Республики Каракалпакстан». Ходжейли. 1994. – С. 12.

<sup>35</sup> Байпаков К.М. Средневековые города Казахстана на Великом шелковом пути. – Алматы: Ғылым, 1998. – 216 с.; Мартиросян А. На Великом шелковом пути. – Ереван, 1998. – 119 с.

<sup>36</sup> Изучение культурных взаимодействий и новые археологические открытия: Материалы пленума ИИМК 11-14 апреля 1995 г. – СПб., 1995; Азия–диалог цивилизаций / Под ред. Б.А Литвинского. – СПб., 1996; Ош и Фергана в исторической перспективе: Материалы международного симпозиума. – Бишкек, 2000. Вып. 3.

маълумотларни ўз ичига олган ишлар чоп этилди. Улар ичида Э. Шефер<sup>37</sup>, Э'дала Веспере<sup>38</sup> ҳамда Су Бихай<sup>39</sup> каби олимларнинг монографиялари алоҳида аҳамиятга эга.

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

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

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

Бу йўналишларнинг биринчи қисмини Марв – Хоразм –Бухоро йўли ташкил этган. Амударёдаги Амул кечуви орқали ўтган бу йўналиш Халифалик пайтахти Боғдодни ҳамда Эрон шаҳарларини Хоразм ва Мовароуннаҳрнинг савдо марказлари билан боғлашда муҳим ўрин тутган. Мовароуннаҳр ва Хоразмнинг марказий шаҳарларини Амул кечуви орқали Марв билан боғлаган бу савдо йўли Буюк Ипак йўлининг минтақамиз орқали ўтган асосий йўналишларидан бири ҳисобланарди. Марвдан бу карвон йўли Сарахс орқали Ҳиротга ҳамда Эроннинг Машҳад, Нишопур ва бошқа шаҳарлари орқали ҳалифалик пойтахти Боғдодга олиб чиқарди. Боғдоддан Эрон шаҳарлари, Марв орқали Хоразм ва Бухорога келган бу йўналишга Ибн Фадлан асарида кенг таъриф берилган<sup>40</sup>.

Марказий Осиёнинг икки муҳим иқтисодий-маданий марказлари бўлган Бухоро ва Хоразм воҳаларини Амударё қирғоқлари бўйлаб ўтувчи йўл орқали боғлаган йўналишда бир қанча муҳим кечувлар фаолият кўрсатган<sup>41</sup>.

<sup>37</sup>ШеферЭ.Х. Золотые персики Самарканда. Книга о чужеземных диковинах в империи Тан / Пер. Е.В. Зеймаля и Е.И.Лубо-Лесниченко. – М.: Наука, 1981. – 608 с.

<sup>38</sup>De La Vaissiere Etinne. Histoire des Marchands Sogdiens. – Paris:Institut des Hautes Etudes Chinoises, 2004. – 379 p.

<sup>39</sup>Су Бихай. Қазақ мәдениетінің тарихы / Қытай тілінен аударған Тұрсынхан Зәкенұлы. – Алматы: Атажурт, 2001. – Б. 90-98.

<sup>40</sup>Батафсил қаранг: [Ибн Фадлан]. Путешествие Ибн Фадлана на Волгу / Пер. и комментарий под ред. акад. И.Ю. Крачковского. – М.-Л.: Изд-во АН СССР, 1939. – С. 55-56.

<sup>41</sup>Олдинги бобларимизда Амударёдаги айрим кечувлар ҳақида тўхталиб, уларнинг кўпчилиги қадимги даврлардан бошлаб фаолият кўрсатиб келганлигини кўриб ўтган эдик. Шу ўринда араб географлари асарларида ҳам Амударё кечувлари ҳақида қимматли маълумотлар мавжудлигини айтиб ўтиш керак. Хусусан, Муқаддасий Амударёнинг юқори ва ўрта оқимида 25 та кечув мавжудлигини, уларнинг 16 таси Амударёнинг ўрта оқимида жойлашганлигини қайд қилиб ўтади. Бу ҳақда қаранг: Shamsaddin Abu Abdallah Mohammad ibn Ahmad al-Moqaddasi. Descripio imperii Moslemici / Ed. M. J. de Goeje. Lugduni Batavorum apud

Хусусан, дарёнинг ўнг қирғоғидаги Кукертли карвонсаройидан дарёнинг чап қирғоғидаги Дарғон отага, Сартарош работидан эса Жигарбандга ўтиш мумкин бўлган<sup>42</sup>.

Ривожланган ўрта асрларда Хуросоннинг йирик иқтисодий-маданий маркази бўлган Марв шаҳрини Хоразм шаҳарлари билан боғловчи карвон йўллари ҳам минтақамизнинг алоқа-коммуникация тизимида катта ўрин тутган.

Кўриб чиқиладиган даврда Хоразмнинг Қорақалпоғистон худуди орқали ўтган карвон йўлларининг бир қанча тармоқлари бўлган. Хоразм воҳаси ички йўллари тизимида Амударёнинг қуйи оқими бўйлаб ўтган алоқа йўли муҳим ўрин тутган. Бу йўл Маздаххон (Хўжайли)дан Дарсан (Токқалъа) (2 почта бекати), Кардар (Ҳайвонқалъа) (1 кунлик йўл), Жувикан (Мунчокликқалъа) (2 почта бекати), Баратегин қишлоғи (Қўнғирот) (1 кунлик йўл) орқали кўл, яъни Орол денгизига (1 кунлик йўл) олиб чиққан<sup>43</sup>.

Қорақалпоғистон худуди орқали ўтган карвон йўллардан бири - Гурганж йўналишида Миздахкан орқали ўтган йўл, иккинчиси - Кусхана, Азизлер бобо, Крантау, Порлитау, Бақирган (Қўнғирот) орқали ўтган. Бундан ташқари, Орол денгизи бўйлаб, Устюртдан Шарққа: Бақирган (Қўнғирот), Қуюк қалъа, Бағдад, Қирқ жигиттин қалъасига йўл бор еди<sup>44</sup>.

Диссертациянинг иккинчи боби “Карвон йўллари инфратузилмалари, карвон таркиби ва улов-транспорт воситаларининг хизмат кўрсатиш тизимидаги аҳамияти” деб номланган. Бобнинг биринчи бўлимида йўлбўйи иншоотлари: барпо этилиши, жойлашуви, хизмат кўрсатиш турлари деб номланиб, бу бўлимда карвон йўллари хизмат кўрсатиш тизимида йўлбўйи иншоотлари ва бошқа тегишли инфратузилмаларга бўлган эҳтиёж масаласини ёритишга эътибор қаратилди. Работлар ва карвонсаройлар қуриш жараёни ривожланган ўрта асрларда бутун ислом дунёсида, хусусан Мовароуннаҳр ва Хоразмда ҳам кенг ёйилди. Бу ҳақда манбаларда кўплаб маълумотлар келтириб ўтилган. Ривожланган ўрта асрлар, хусусан, IX-X асрлардаги работлар, мустаҳкам ва қўриқланадиган карвонсаройлар вазифасини бажариб келган бўлиб, уларнинг қурилиши бутун ўрта асрлар, хусусан биз кўриб чиқаётган XIV-XIX асрлар давомида тўхтаб қолмади<sup>45</sup>.

Карвонсаройлар ва работлар савдо йўлларини назорат қилишда катта ўрин тутган ҳарбий истеҳком сифатида ҳам аҳамиятлидир. Ўрта асрларда йўлбўйи иншоотлари барпо этишда савдо-сотик ривожидан манфаатдор бўлган ҳукмдорлар катта ўрин тутган. Умуман олганда, юқорида таъкидлаб

---

E.J.Brill, 1967; Камалидинов Ш.С. Историческая география Тохаристана и Южного Согда по арабоязычным источникам IX-нач. XIIIвв.: Автореферат дис. ... докт. ист. наук. – Ташкент, 1993. – С. 20.

<sup>42</sup>Итина М.А.Археологические памятники на древних торговых путях вдоль берегов Амударьи... –С. 22-26.

<sup>43</sup> Ibn Hawqal. La configuration de la Terre (kitab surat al-Ard). ... – P. 461-462; Ходжаниязов Г. Караванные пути северной периферии Хорезма // Великий шелковый путь. Культура и традиции. Прошлое и настоящее: Материалы научно-теоретической конференции. – Ташкент, 2006. – С. 36-40.

<sup>44</sup>Ходжаниязов Г. , Хакимниязов Ж.Караванные пути северной периферии Хорезма. Новые исследования Илимий мақала Вестник КГУ и. Бердаха. № 1. Нукус 2008.– С. 5.

<sup>45</sup> Бу даврда кўп ҳолларда «работ» термини «карвонсарой» сўзининг синоними бўлиб хизмат қиладиган бўлди. Бу ҳақда қаранг: Маньковская Л.Ю. Кўрсатилган асар... – С. 54.



ўтганимиздек, ислом даврида турли ижтимоий бинолар – масжидлар, мадрасалар, хонақоҳлар, кўприклар, работлар, карвонсаройлар, сардобалар ва бошқалар барпо этиш адолатли ҳукмдорнинг муҳим хислатларидан бўлган. Манбаларга мурожат қилсак, Марказий Осиёда ҳукмронлик қилган сулолалар вакиллари бу масалага катта эътибор қаратганлигини кўрамыз.

Хоразм воҳасидан Каспий бўйидаги Дохистонга кетувчи карвон йўлида Хоразмшоҳлар даврига оид бўлган доирасимон шаклда қурилган, ҳовлисида сардоба (ёки кудуқ)га эга бўлган карвонсаройлар (Тансиқлидепа ва бошқалар) топилган<sup>46</sup>. Бу маълумот минтақада карвонсаройлар тузилишига кўра мураккаб ва кўп қиррали бўлганидан далолат беради. Ривожланган ўрта асрларда сардобалар қуриш анча кенг миқёсда амалга оширилган. Хусусан, М.Е. Массоннинг маълумотига кўра, Марвдан Хоразмга кетувчи карвон йўлида ҳам сардоба қолдиқлари топилгани<sup>47</sup>. Бу ва бошқа маълумотлар сардобалар қурилиши бутун ўрта асрлар давомида тўхтаб қолмаганлигини кўрсатади. Ривожланган ўрта асрларда Хоразм пойтахтидан Устюрт орқали Қуйи Волгабўйига кетувчи карвон йўлида ҳам бир кунлик йўл масофасида карвонсаройлар ва сардобалар бўлган<sup>48</sup>. Бу сардобалар минтақамизнинг барча дашт ва чўл ҳудудларида барпо этилганини яна бир бор тасдиқлайди.

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

Бу каби сигнал миноралари Хоразм давлатида X-XIII асрларда қурилган. Асосан улар Амударёнинг ўнг қирғоғида, яшаш жойларига, қишлоқларга яқин ерларда жойлашган. X асрда Хоразмда сиёсий вазият ўзгариб, пойтахти Қият (манбаларда Кат, Кят, Қат номлари билан учрайди. Ҳозирги Беруний тумани ҳудудида – Е.Қ.) шаҳридан чап қирғоққа Гурганж (Кўҳна Урганч) шаҳрига кўчади. Давлатнинг икки томонлама ўртасидаги чегара бу Амударёдир. Бу каби миноралар фақат дарёнинг бўйида эмас, балки Устюртда, Орол денгизи бўйларида ва Кўҳна Урганч чегараларида ҳам кўплаб топилган. Сигнал миноралар Буюк Ипак йўллари бўйлаб қурилган. Шу орқали карвонларга ёрдамчи вазифасини ўтаган. Энг тепасига олов ёқилиб, олисдан карвон келаётгани ҳақида яқин қишлоқларга хабар (сигнал) берилган. Минораларнинг қурилиш материаллари ер шароитига мослашган ҳолда танланган. Устюртда тошдан, маданий марказлар ва дарёга яқин жойларда (лой бор ерларда) хом ғиштдан қурилган. Юқорида айтилганидек, ушбу минораларнинг асосий вазифаси – олов ва тутун орқали карвонларнинг яқинлашгани тўғрисида яқин жойлардаги аҳолига хабар етказишдир. Шу боис унинг учида шакли қувурга ўхшаш йўлак бўлиб, қуйи қисмида кичкина дарча (печь) жойлаштирилган. Шу

<sup>46</sup>Вайнберг Б.И., Юсупов Х. Археологические исследования в западной части Туркмении // АО 1969 года. – М.: Наука, 1970. – С. 427.

<sup>47</sup>Массон М.Е. Средневековые торговые пути ...– С. 49.

<sup>48</sup>Мамбегуллаев М. Хорезм и Великий шелковый путь // Великий шелковый путь. Культура и традиции. Прошлое и настоящее: Материалы международной научно-теоретической конференции – Ташкент, 19-20-октября 2006 г. – С. 23.

ерга олов ёқилган. Оловнинг тутуни қувур орқали босим билан юқорига тортган. Кўпинча булардан қазилган вақтда қамишнинг қолдиқлари кўплаб топилмоқда. Сабаби, қамиш ёнғич ва ўзидан қуюқ тутун чиқарувчи ўсимлик саналади. Миноранинг бу жойларда жойлашганининг яна бир сабаби у жойларда хунармандчиликнинг кенг ривожланганидан далолат беради. Сабаби савдо қарвонлари фақат буюмларини сотибгина қўймасдан, сотиб олиш қобилиятига ҳам эга бўлган. Бунинг далили сифатида, минора жойлашган ерга яқин Султон Увайс тоғидан Ю.П.Маньлов томонидан 300 дан ортиқ қимматбаҳо тошлар қазиб олишга мўлжалланган шахталарнинг топилишидир. Сигнал минораларини Устюртда ҳам кўплаб учратиш мумкин ва улар асосан Буюк Ипак йўли бўйлаб қурилган. Қадим ва ўрта асрларда Марказий Осиё мамлакатлари Шарқий Европа ва Волга бўйлари билан савдо қарвон йўллари Устюрт орқали боғланган. Устюртдаги минораларнинг яна бир вазифаси аҳолини душманлардан огоҳлантириш учун ҳам қўлланган. Қорақалпоғистон худудидаги Устюртда ҳар 30-40 км (бир кунлик қарвон йўли) оралиқда Пулжай, Қосбулоқ, Кўптом, Чурук, Беловли, Ажигелди, Учқудуқ номли қарвонсаройлар бор. Устюрт қирининг ҳамма баландликларида қалъалар бўлган. Уларнинг олдида хабар берувчи тепаликларда динлар, яъни маёқ миноралар бўлиб, улар тошлардан терилган. Улар шундай қилиб қурилганки хоҳ кечаси, хоҳ кундузи бўлсин хавф ёки қарвон яқинлашаётганда олов ёки тутун билан хабар бериш мумкин бўлган. Сигнал берилгач бир соат ичида ҳар қандай шароитда ҳам чегарадаги ҳамма гарнизонлар қўзғалган. Гарнизонлар Орол денгизидан Сарикамишгача бўлган барча қалъаларда бўлган<sup>49</sup>.

Қорақалпоғистоннинг Амударё тумани худудидаги Чилпиқ кўрғони тарихда кўп вазифаларни бажарган. У зароастризм маданияти ҳукм сурган пайтда даҳма (марҳумни дафн этиш жойи) вазифасини ўтаган, бир вақтларда душманлардан ҳимояланиш учун кўрғон сифатида хизмат қилган. Олимларнинг маълумотича, ушбу кўрғондан маёқ минораси сифатида ҳам фойдаланилган. Маёқ миноралар қадимги Хоразмда X-XIII асрларда қурилган бўлиб, улар Амударёнинг ўнг қирғоғида, яшаш жойларига яқин ерларда жойлашган. Амударё бўйида 9 та маёқ миноралар мавжуд бўлгани аниқланган. Амударё тумани худудидаги XII-XIV асрларга тегишли бўлган Хўжакўл минораси ҳам маёқ вазифасини ўтаган. Маёқ минораларини олимлар йўлбўйи иншоотлари туркумига киритишган. Оролбўйи яқинида йўлбўйи иншоотлари туркумига кирувчи яна тўртта иншоот топилган ва уларнинг маёқ минора экани аниқланган. Улар Қрантау, Қушхона, Порлитау ва Тўққалъа тепаликларидаги миноралардир. Бу миноралар географик жойлашувига кўра қолган бошқа миноралар билан узвий боғлиқ бўлган, деб тахмин қилинади. Чунки, уларнинг жойлашув ҳудуди ўрта асрлардаги Катдан Кердер шахригача, шимолда Айвон қалъа археологик объектигача чўзилган. Бу йўналишларга Султон бобо, Хўжакўл, Қуёнчиқ, Чилпиқ, Назархан, Қушхона, Тўққалъа, Қрантау ва Порлитау муҳофаа маёқ

<sup>49</sup>Доспанов О. Қорақалпоғистон Республикасида эътиборли тарихий ёдгорликларнинг бири бу сигнал минораларидир. <https://uza.uz/uz/posts.> Мурожаат қилинган сана 05.06.2021.

миноралари киради. Чилпиқни ҳам бу тизимдаги маёқ мудофаа миноралари сафига киритиш мумкин. Чунки Амударё бўйида, Қуёнчиқ ва Назархон миноралари ўртасида Чилпиқ тепалигидан бошқа миноралар учрамайди. Табиий тепалик устига лой пахсадан бунёд қилинган ушбу кўрғон ўрта асрларда маёқ минораси вазифасини ҳам бажарган<sup>50</sup>.

Бобнинг иккинчи бўлими “Карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизими ривожиди карвон таркиби ва улар фаолиятининг ўзига хос хусусиятлари” деб номланиб, карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизими фаолияти, аниқроғи унинг кўлами карвон таркибига ҳам боғлиқ бўлганлиги ҳақида маълумотлар берилди. Карвон таркиби одатда борилаётган шаҳар ёки мамлакатнинг узоқ-яқинлиги, савдо карвони босиб ўтадиган ҳудуднинг табиий географик шарт-шароитлари, йўлларнинг ҳолати ва хавфсизлик даражаси, йўлбўйи инфратузилмалари мавжудлиги ва улардан фойдаланиш имкониятлари, сафар амалга оширилаётган мавсумнинг қандайлиги ва бошқа шунга ўхшаш ҳолатларни ҳисобга олинган ҳолда тузилар эди<sup>51</sup>.

Катта карвонларда туялар 20 тадан 60 тагача бўлиниб, бир тўпни – кўшни ташкил қилган<sup>52</sup>. Савдо карвонларига карвонбоши етакчилик қилиб, карвон таркибини аниқлаш, йўналишни белгилаш, йўлда ҳаракатланиш тартибини ва вазифаларни аниқлаштириш, хавфсизликни таъминлаш чоратadbирларини ишлаб чиқиш унинг зиммасида бўлган. Карвонбошилар кўп ҳолларда тегишли мамлакат ҳукмдорининг махсус хати-ёрлиғига (рухсатнома) эга бўлиб, бу ҳужжат унинг ва карвонининг йўллардаги ҳуқуқларини таъминлашда, уларга тегишли хизмат, зарур бўлганда ёрдам кўрсатилишида асос бўлиб ҳисобланган. Карвонбошилар одатда жамиятнинг нуфузли ижтимоий табақаларига мансуб бўлиб, кўп ҳолларда юқори сиёсий ва катта иқтисодий нуфузга ҳам эга бўлган. Узоқ йиллар йирик савдо карвонларига бошчилик қилган карвонбошилар катта миқдорда бойлик тўплашга ва жамиятнинг эътиборли ва таъсирли намояндаларидан бўлишга эришганлар.

Савдо йўлларида хизмат кўрсатиш тизимининг ривожланиб боришида икки жиҳат кўзга ташланади. Биринчиси, савдо карвонларига, элчилик миссияси аъзоларига ёки йўловчиларга йирик савдо марказларида, шаҳарларда ва бошқа йўлбўйи инфратузилмаларида хизмат кўрсатишни ташкил қилиш билан боғлиқ бўлиб, буни юқорида кўриб ўтдик. Иккинчи томондан, савдо карвонига бевосита карвон йўлида, карвон таркибига кирган ҳолда хизмат кўрсатишнинг ташкил қилиниши эди. Бу иккинчи тоифага ўз улов воситаси билан карвонларга хизмат кўрсатадиган киракашлар, айрим йўналишларда йўлбошловчи вазифасини бажарадиган кишилар ёки гуруҳлар, турли тилларда гаплашувчи савдогарларнинг савдо алоқаларидаги

<sup>50</sup>Маньлов Ю.П. Археологические исследования караван-сараев Устюрта, Археология Приаралья, 1982, с. 103

<sup>51</sup>Анёзов Р.Б. Марказий Осиё карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизимида карвон таркиби ва улар фаолиятининг ўзига хос хусусиятлари (ўрта асрлар даври). // Хоразм Маъмур Академияси Ахборотномаси. – Хива, 2020. -№7 –Б 88-90.

<sup>52</sup>Агзамова Г.А. Среднеазиатские ханства и Россия: к истории караванной торговли ... – С. 15.

мулоқатида муҳим ўрин тутувчи тилмочлар (таржимон), узоқ мамлакатларга борувчи савдо карвонлари таркибида бўлиши талаб этиладиган табиблар ва бошқалар кирган.

Ўз улов воситалари билан савдо карвонларига хизмат кўрсатувчи кишилар гуруҳи – киракашлар тоифасининг шаклланиши анча қадим даврларга бориб тақалади. Тадқиқотимизда биз кўриб чиқаётган даврларда ҳам киракашлар фаолияти савдо алоқаларини ташкил этишда муҳим ўрин тутган. Киракашлар одатда савдо карвони ўтадиган ҳудудда яшовчи халқлар вакиллари билан ташкил топган. Киракашлик аҳолининг айрим табақалари учун асосий касб ҳисобланар эди. Ҳатто кўчманчи туркман ва қозоқларнинг айрим қабилалари учун киракашлик ягона даромад манбаи бўлгани маълум. Хусусан, Хоразм воҳасини Россия шаҳарлари ва Каспийбўйидаги Эрон шаҳарлари билан савдо алоқаларида қозоқлар ва туркманлар йирик савдо карвонларига йўлбошловчи ва киракаш бўлиб ёлланган<sup>53</sup>. Хива шаҳрида ва хонликнинг барча йирик савдо шаҳарларида ҳам арава ва туяларни ижарага олиш мумкинлигини рус манбалари махсус қайд этади<sup>54</sup>. Туялар билан юк ташишда ижара ҳақи 8 версть, яъни 1 тош учун ўртача 25-29,5 рус рубли бўлган. Қарши шаҳри ҳам савдо карвонлари учун туялар кира қилинадиган марказлардан бири бўлиб, 1 тош масофага 1 кумуш танга ҳақ олиб карвонларга хизмат қиладиган киракашларни воҳанинг барча ерларида кўриш мумкинлигига рус манбалари алоҳида эътибор қаратади<sup>55</sup>.

Карвон таркибида тиббий хизмат. Халқаро транзит йўлларнинг иқтисодий-маданий алоқаларда, цивилизациялараро мулоқотда тутган ўрнини таъкидлаш билан бирга, баъзи ҳолларда хавфли юқумли касалликларнинг савдо йўллари бўйлаб катта ҳудудларга тарқалганлигини ҳам қайд этиб ўтиш керак. Мисол тариқасида, XIV асрда Хитойда бошланган қора ўлат касаллиги 1330-1340 йилларда Буюк ипак йўли йўналишлари бўйлаб Болқон ва Шарқий Европа мамлакатларигача етиб борганлигини айтиш мумкин<sup>56</sup>. Бундай ҳолатлар қадимда ва ўрта асрларда тез-тез такрорланиб тургани боис, карвон йўлларида тиббий хизмат кўрсатишни ташкил қилиниши ҳаётий зарурат эди<sup>57</sup>. Марказий Осиёда ва қўшни ҳудудларда ҳам қадимдан бошлаб аҳолига ҳамда йўловчиларга, савдогарларга тиббий ёрдам кўрсатиладиган шифохоналар бўлган. Балхда ва Эроннинг баъзи шаҳарларида, Бухорода (мил. авв. I асрда) шифохоналар бўлганлиги, Марв, Урганч, Бухоро каби йирик шаҳарлардаги ўрта асрлардаги

<sup>53</sup> Агзамова Г.А.. Среднеазиатские ханства и Россия: к истории караванной торговли ... – С.15, 22-23.

<sup>54</sup> Гинтелло. Сведения по интендантской част... – С. 9.

<sup>55</sup> Маев Н. Очерки горных бекств // Материалы для статистики Туркестанского края. – СПб., 1879. Вып. V. – С. 328.

<sup>56</sup> Касаллик тарқалишига озиқ-овқат ортилган араваларга жойлашиб олган каламушлар сабаб бўлиб, бу касаллик туфайли маълум вақт Буюк ипак йўли бўйлаб иқтисодий-савдо алоқалари тўхтаб қолади. Бу ҳақда қаранг: Уэзерфорд Д. Чингизхан и рождение современного мира / Пер. с англ. Е.Лихтенштейна. – М.: АСТ, 2006. – С. 430-440, 446.

<sup>57</sup> Қадимги Шумер шаҳарларидан дори-дармонлар ва уларни тайёрлашга мўлжалланган асбоб-ускуналар топилгани қадимги шаҳарларнинг тиббий марказлар сифатидаги аҳамиятидан далолат беради. Қаранг: Крамер С.Н. История начинается в Шумере / Перевод с английского Ф.Л. Мендельсона. Предисловие, переводы шумерских поэтических текстов и комментарии В.К. Афанасьевой. – М.: Наука, 1991. – С. 62-73.

шифохоналар ҳақидаги маълумотлар<sup>58</sup>, Сосоний ҳукмдор Хусрав Ануширвон томонидан Ҳузистондаги Жундишапурда ташкил этилган табобат академияси<sup>59</sup>, Буюк ипак йўлида жойлашган қадимги Пойкентда дорихона мавжуд бўлганлигидан далолат берувчи топилмалар<sup>60</sup> шаҳарлар асосий тиббий марказлар бўлганлигидан далолат беради.

Маълумки, бу даврда карвон йўлларида хизмат кўрсатиш соҳалари тизимида почта хизмати кўрсатиш изчил йўлга қўйилган бўлиб, давлат аҳамиятга эга соҳалардан ҳисобланган. Марказий Осиёнинг хусусан Хоразм воҳаси карвон йўллари бўйлаб барпо этилган почта бекатлари, уларда давлат почта хизматчиларига, чопарларга тегишли хизматлар кўрсатиш, от-уловларини алмаштириш, хат-хабарларнинг хавфсизлигини таъминлаш каби муҳим давлат аҳамиятига эга бўлган вазифаларни бажариш давлат почта хизмати маҳкамалари зиммасига юклатилган эди<sup>61</sup>.

Карвон йўллари бўйлаб почта хизмати қадим даврлардан бошлаб йўлга қўйилган бўлиб, йўллардаги махсус бекатларда хабарчилар, подшо чопарлари озик-овқат ва чопқир отлар билан таъминланган<sup>62</sup>.

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<sup>63</sup>. Махсус хабарчилар етказиладиган хат-хабарнинг муҳимлигига қараб алоҳида ҳолда ҳам, савдо карвонлари таркибида ҳам фаолият юритганлар. Айрим ҳолларда карвонбоши ёки савдогарлар ҳам хабарчи вазифасини бажарган<sup>64</sup>.

Иккинчи бобнинг учинчи бўлими улов-транспорт воситалари ва юк ташиш хизмати ҳақида маълумотлар берилган. Марказий Осиё хусусан, Хоразм воҳасидаги карвон йўллари тизимида улов-транспорт воситалари катта ўрин тутди. Улов воситаларидан фойдаланиш тош даврининг сўнгги

---

<sup>58</sup> Ўролов А. “Авесто” даври маънавият марказлари ва шифохоналар // Мозийдан садо. – Тошкент, 2004. – № 3 (23). – Б. 32-33; Ўша муаллиф. Самарқанд шаҳрининг ўрта асрлардаги даволаш ва шифобахш муассалари // Самарқанд шаҳрининг умумбашарий маданий тараққиёт тарихида тутган ўрни: Самарқанд шаҳрининг 2750 йиллик юбилейига бағишланган халқаро илмий симпозиум материаллари. – Тошкент-Самарқанд, 2007. – Б. 233-235.

<sup>59</sup> Сулаймонова Ф. Шарқ ва Ғарб (Қадимги давр ва ўрта асрлар маданий алоқалари). – Тошкент: Ўзбекистон, 1997. – Б. 194.

<sup>60</sup> Городище Пайкенд. К проблеме изучения средневекового города Средней Азии. – Ташкент: Фан, 1988. – С. 63-64, 177-178.

<sup>61</sup> Анёзов Р.Б. Ўрта асрларда карвон йўллари хизмат кўрсатиш тизими фаолиятида почта хизмати” (Марказий Осиё мисолида). // Имом Бухорий сабоқлари. Маънавий-маърифий, илмий- адабий журнал. – Самарқанд, 2020. -№3 –Б 33-34.

<sup>62</sup> Геродот. История. ... – С. 286.

<sup>63</sup> Ўргатилган каптарлар орқали хат-хабарлар етказиш форс денгизчилари орасида ва умуман мусулмон мамлакатларида кенг тарқалгани манбаларда акс этган. Батафсилқаранг: Мец А. Мусульманский Ренессанс / Перевод с немецкого, предисловие и указатель Д.Е. Бертельса. – М.: Изд-во ВиМ, 1996. – С. 453-454,448-452.

<sup>64</sup> Анёзов Р.Б. Ўрта асрларда карвон йўллари хизмат кўрсатиш тизими фаолиятида почта хизмати” (Марказий Осиё мисолида). // Имом Бухорий сабоқлари. Маънавий-маърифий, илмий- адабий журнал. – Самарқанд, 2020. -№3 –Б 33-34.

босқичларидаёқ бошланган бўлиб, кейинги тарихий даврларда жамият ижтимоий-иқтисодий ва маданий тараққиёти ҳамда ички ва ташқи иқтисодий-маданий алоқаларига мос равишда ривожланиб борди. От, туя, эшак ва бошқа ҳайвонларнинг хонакилаштирилиши энеолит ва айниқса бронза давридан бошланиб, кейинги даврларда йилқичилик ва туячилик қишлоқ хўжалигининг алоҳида соҳалари сифатида ривожланиб, минтақамизда бу ҳайвонларни боқишга ихтисослашган ҳудудлар ва қабилалар пайдо бўла бошлайди. Бундай ихтисослашув ва ҳаёт тарзи деярли ўзгаришсиз то XX аср бошларигача сақланиб келди<sup>65</sup>.

Марказий Осиёда қадимдан юк ташиш ва улов воситаси сифатида туялар муҳим ўрин тутган. Минтақада қадимдан туяларнинг 2 та тури - бир ўрқачли (дромодер – тез чопувчи) лук туялар ва икки ўрқачли, бўйи пастрок (бактрион – айри) туялар боқиб келинган. Бу туялар чатиштирилиб, ўзбек ва қозоқлар Нортуя, туркманлар Инер деб атайдиган йирик гавдали, ишчан ва кучли дурагай туялар олинган. Умуман олганда, бир ва икки ўрқачли туяларнинг кўп асрлар давомида чатиштирилиб келиниши натижасида олинган нортуяларнинг 7 та тури, икки ўрқачли туяларнинг 3 та тури бўлган. Нортуялар 16-20 пуд юк кўтариб, бир кунда 30-35 км., юксиз 60 км. масофани босиб ўта олган<sup>66</sup>.

Умуман олганда, туялар улов ва юк ташиш воситаси сифатида бронза давридан то сўнгги даврларгача ўз аҳамиятини сақлаб қолди. XIX-XX аср бошларида ҳам туячилик билан минтақанинг кўчманчи ва яримкўчманчи қабилалари шуғулланиб келганлар<sup>67</sup>. 1832-1833 йилларда Ўрта Осиёда бўлган Александр Борнс Бухоро хонлигида кўчманчи Қайсақлар (қозоқ қабилалари) томонидан боқиладиган икки ўрқачли туялар 440-500 фунт<sup>68</sup> юк кўтариши, юк билан бир соатда 2 милгача масофани босиб ўтиши, ўртача юк билан 44 соатда тўхтовсиз 70 мил масофага бора олишини қайд этади<sup>69</sup>. Айрим манбаларга кўра, вояга етган туя оғирлиги 500-800 кг. бўлиб, ўз вазнини ярмига тенг юкни кўтариб, вазнига нисбатан 10-12 % юкни торта олган. Ўртача тезлиги эса юк билан соатига 10-12 км. бўлган<sup>70</sup>.

Бронза даври бошларида инсоният тарихидаги энг муҳим кашфиётлардан бири – ғилдирак пайдо бўлди. Кейинги техник тараққиёт учун ҳам замин ҳозирлаган бу янгилик илк улов-транспорт воситалари бўлган турли типдаги (маълум географик ҳудуд ва ландшафтнинг хусусиятидан келиб чиққан ҳолда) араваларнинг ихтиро қилинишига олиб келди. Ғилдиракли транспорт воситаларидан фойдаланишга ўтиш алоқа йўллари ривожига ва катта ҳажмдаги юкларни узоқ ҳудудларга етказиб беришда

<sup>65</sup> Мавлонов Ў.М. Марказий Осиёнинг қадимги йўллари. – Тошкент: Академия, 2008. – Б. 251-253.

<sup>66</sup> Шониёзов К. Основные отрасли животноводства в дореволюционном Узбекистане // Хозяйственно-культурные традиции народов Средней Азии и Казахстана. – М.: Наука, 1975. – С. 192.

<sup>67</sup> Ханьков Н. Кўрсатилган асар... – С. 158; Маев Н. Очерки Гиссарского края // Материалы для статистики Туркестанского края. – СПб., 1879. Вып. V. – С. 249.

<sup>68</sup> 1 инглиз фунти – 453,6 г. га тенг.

<sup>69</sup> Борнс А. Путешествие в Бухару. – Ч. 3. – С. 255-256.

<sup>70</sup> Туя // Ўзбекистон миллий энциклопедияси. – Тошкент: “Ўзбекистон миллий энциклопедияси” Давлат илмий нашриёти, 2004. 8-жилд.... – Б. 686.

катта ўрин тутди. Йўллар, айниқса ғилдиракли транспорт воситалари ҳаракатланишига мўлжалланган йўлларни барпо этиш катта ҳаражатлар ва меҳнат талаб этиши маълум. Шу сабабли ҳам бу йўллар дастлабки даврларда фақат тор маҳаллий доирада, масалан шаҳарлар ва бошқа иқтисодий марказларни уларнинг таъсири доирасида бўлган жойлар (хом ашё манбалари, ҳосил етиштириладиган даладар ва бошқалар) билан боғлашга хизмат қилган.

Марказий Осиёда қадимги давр ва ўрта асрларда туя, хўкиз, от, эшак ва бошқа йирик уй ҳайвонлари қўшилган аравалардан фойдаланилгани ҳақида кўплаб маълумотлар сақланиб қолган. Кўчманчи чорвачилик пайдо бўлган бронза давридаёқ минтақанинг дашт ҳудудларида узок масофаларга кўчишга мўлжалланган, кигиз билан ўралган 4 ғилдиракли аравалар пайдо бўлган<sup>71</sup>. Ўрта асрлар даврида ҳам туя қўшилган аравалар минтақанинг дашт ҳудудларида асосий улов воситаларидан ҳисобланарди. Хусусан, венециялик сайёҳ, элчи ва жосус Франческо Печолатти Марказий Осиёга саёҳати (1348-1355 йй.) даврида дастлаб хўкиз қўшилган аравалардан фойдаланган бўлса, Кичик Саройдан (Саройжикдан) Хоразмнинг ўша пайтдаги бош шаҳри Урганчга 20 кун давомида 2 та туя қўшилган аравада етиб келгани маълум<sup>72</sup>. Марокашлик сайёҳ Ибн Баттута ҳам Олтин Ўрдадан Хоразмга келишда Ўғуз чўллари иккита туя қўшилган аравада деяри тўхтамасдан босиб ўтганини, бундай сафардан кейин аравага қўшилган туялар яна куч (ёғ) тўплашлари учун уларга бир йил дам берилишини алоҳида ёзиб қолдирган<sup>73</sup>. Бу маълумот минтақанинг дашт ва чўллари орқали ўтган йўлларда ҳаракатланиш улов воситалари учун анча оғир кечганидан дарак беради. Бундай ҳолатни XIX аср сўнгги чорагига оид рус манбаларидаги маълумотлар ҳам тасдиқлайди.

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

Ривожланган ўрта асрларда Хоразм, Моваруннахр ва Хуросонда ҳукмронлик қилган туркий сулолалар Буюк ипак йўлининг минтақа орқали ўтган йўналишлари бўйлаб олиб борилган карвон савдосини ривожлантиришни доимо давлат назоратида тутиб туришга ҳаракат қилганлар. Буюк ипак йўлининг фаолиятида, Хитойнинг ички ҳудудларини

<sup>71</sup> Абусеитова М.Х., Абылхожин Ж.Б. и др. История Казахстана и Центральной Азии ... – С. 23.

<sup>72</sup> Мавлонов Ў., Махкамova Д. Маданий алоқалар ва савдо йўллари... – Б. 94.

<sup>73</sup> Ибрагимов Н. Ибн Баттута и его путешествие по Средней Азии... – С. 72.

Марказий Осиё орқали Ўрта ер денгизига олиб чиқувчи трансминтақавий транзит алоқа-савдо йўллари фаолиятида тегишли йўлбўйи инфратузилмаларининг мавжудлиги муҳим аҳамиятга эга эди. Хусусан, Ануштеген Хоразмшоҳлар, Амир Темур ва темурийлар давлати, Хива хонлиги каби улкан салтанатлар даврида бутун Марказий Осиё ва унга қўшни ҳудудларда карвон йўлларида хизмат кўрсатиш юксак даражада ташкил этилди. Ташки савдодан катта фойда олганликлари боис, бу давлатлар карвон йўллари хавфсизлигини таъминлаш кафолати бўлиб майдонга чиқдилар. Карвон йўллари бўйида божхоналар, йўлбўйи иншоотлари барпо этилди, савдо карвонларининг зарурий эҳтиёжларини (озик-овқат ва сувга, улов воситалари учун ем-хашакка ва бошқаларга бўлган талаблар) таъминлашга хизмат қилувчи тегишли инфратузилмалар ташкил этилди.

Карвон йўлларида миноралар қуришга, зарур жойларда турли белгилар ва махсус йўлкўрсаткичлар бўлишига ҳам катта эътибор қаратиларди. Хусусан, Қизилқум чўли орқали ўтган Марв-Хоразм-Бухоро карвон йўлидаги йўлбўйи инфратузилмалари ичида Айритом ва Дунётепа, Қорақалпоғистоннинг Амударё тумани ҳудудидаги Чилпиқ кўрғони, Амударё тумани ҳудудидаги XII-XIV асрларга тегишли бўлган Хўжақўл минораси каби кечаси карвонлар адашмаслиги учун олов ёқиб сигнал берувчи миноралар ҳам бўлгани аҳамиятлидир<sup>74</sup>. Бу миноралар ривожланган ўрта асрларда карвон йўллари тизими фаолиятига хос етакчи анъаналардан далолат беради.

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

Умуман олганда, биз кўриб чиқаётган даврда карвон йўлларида ва савдо марказлари бўлган шаҳарларда бунёд этилган карвонсаройлар тузилиши ўхшаш бўлиб, улар тўртбурчак шаклдаги ички ҳовлига (баъзи карвонсаройлар иккита ҳовлига эга бўлган) ва унинг атрофида жойлашган яшаш хоналарига эга бўлган. Карвонсаройлардаги ички ҳовли бўйлаб айвонлар ҳам қурилгани, йирик карвонсаройларда савдогарларнинг маҳсулотлари сақланадиган махсус хоналар ва ҳатто масжид ҳам бўлгани

---

<sup>74</sup>Массон М.Е. Средневековый торговый путь из Мерва в Хорезм и в Мавераннахр (в пределах Туркменской ССР) // Труды ЮТАКЕ.– Ашхабад: Изд-во АН ТуркмССР, 1966. Т. 13. – С. 75-129.



маълум<sup>75</sup>. Шу билан бирга карвонсаройлар тузилишига айрим ҳолларда бир-биридан биров фарқланишини, шаҳарлардаги карвонсаройлар ҳажми, меъморий безаклари ва бошқа хусусиятлари билан карвон йўллари бўйида қурилган карвонсаройлар ва работлардан фарқ қилганини ҳам айтиб ўтиш керак. Агар савдо йўллари бўйида қурилган карвонсаройлар ва работлар ичида уловлар учун мўлжалланган махсус отхоналар ҳам бўлган бўлса, йирик шаҳарларда асосий улов воситалари карвонсаройдан ташқарида, айрим ҳолларда ҳатто озодаликни сақлаш мақсадида, шаҳар ташқарисида жойлаштирилган.

Бу даврда Хоразм шаҳарларида бошқа мамлакатдан келган савдогарларнинг маданий ҳордиқ чиқариши учун ихтисослашган хизмат кўрсатиш турлари, шунингдек, зарур ҳолларда уларга тегишли тиббий ёрдам кўрсатувчи ширкатлар ҳам бўлганлиги эътиборга лойиқдир. Карвон йўлларида тиббий хизмат кўрсатишни йўлга қуйиш айниқса ҳаётий зарурат эди. Чунки, айрим юқумли касалликлар карвон йўллари орқали олиб борилган алоқалар натижасида анча кенг ҳудудларга тарқалиб кетгани манбалардан маълум. Бунга мос равишда дори-дармонлар билан савдо қилувчи махсус савдо ширкатлари, табиблар уюшмалари ташкил этилиб, карвон йўлларида, йирик савдо марказларида карвонларга тиббий хизмат кўрсатиш тизими шакллантирилган. Йирик шаҳарларда шифохоналар барпо этилиб, улар маҳаллий аҳолидан ташқари савдо карвонларига, йўлда бетоб бўлиб қолган йўловчиларга тегишли хизматлар кўрсатган. Хива хонлигининг Янги Урганч, Кичик Вазир, Қиёт, Хонқа, Тирсак, Гурлан, Хазорасп, Қўнғирот, Шоҳаббоз каби шаҳарлари ҳунармандчилик ва савдо-сотик марказлари эди. Манбаларнинг маълумотларига кўра, XIX асрнинг биринчи ярмида Янги Урганч ҳимоя деворлари билан ўраб олинган савдо маркази бўлиб, унда бир ярим мингта хонадон бўлган. Урганчлик савдогарларни нафақат Бухоро, Қўқон ва Туркистон бозорларида, балки Астрахан, Оренбург, Нижний Новгород, Москва, Қашғар, Машҳад, Қобул бозорларида ҳам кўплаб учратиш мумкин бўлган. Урганч бозорлари асосан ички савдо маҳсулотларига мўлжалланган бўлса-да, ташқи савдо учун маҳсулотлар йирик савдогарларнинг уйларидаги устахоналарда тайёрланган. Шаҳарда 300 га яқин савдо дўконлари бўлган<sup>76</sup>.

Учинчи бобнинг учинчи бўлими карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизимининг иқтисодий-маданий алоқалар ривожидида тутган ўрни деб номланган. Маълумки, ўрта асрлар Буюк ипак йўли бўйлаб иқтисодий ва маданий алоқалар ниҳоятда ривожланган давр ҳисобланади. Карвон йўллари устидан назорат ўрнатиш савдо алоқаларидан бож тўловлари ва бошқа кўринишларда катта фойда олишга имкон берарди. Шу сабабли ҳам, ўрта асрларда ташкил этилган йирик салтанатлар ва давлатлар ички ва ташқи

<sup>75</sup>Немцова Н.Б. По караванным дорогам Бухарской степи // Великий шелковый путь. Культура и традиции. Прошлое и настоящее: Материалы международной научно-теоритической конференции – Ташкент, 2006. – С. 139.

<sup>76</sup>Эшов Б. «Ўзбекистон давлатчилиги ва бошқаруви тарихи», Тошкент-2012. Б – 345.

савдонинг кафолати бўлиб майдонга чиқдилар. Ички ва ташқи савдо ривожини ва халқаро иқтисодий алоқаларда мамлакатнинг молиявий кудратини кўрсатувчи муҳим бир жиҳат асосий тўлов воситаси бўлган пул сиёсати билан боғлиқ бўлган. Қадимги давр ва ўрта асрларда савдо-сотик ривожига тегишли қонунлар ва қоидалар ҳам катта ўрин тутган. Хусусан, ислом даврида муқаддас “Қуръони Карим” оятлари<sup>77</sup>, буюк ҳадисшунос имом ал-Бухорийнинг “Жамиъ ас-Саҳиҳ” (ишончли тўплам) номи билан машҳур ҳадислар тўпламининг “савдо-сотик китоби”даги фикрлар<sup>78</sup> шариатда закот солиғи ва унинг аҳамияти тўғрисида “Суннаъи Термизий”даги махсус боб<sup>79</sup> ислом динида ҳалол савдо-сотикка катта эътибор берилганидан далолатдир.

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

## ХУЛОСА

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

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

2. XIV-XIX асрларда қарвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизимнинг самарали фаолиятида минтақадаги сиёсий барқарорлик, марказий ва маҳаллий ҳукуматнинг бу соҳага бўлган эътибори ҳамда бошқа объектив ва субъектив ҳолатлар катта роль ўйнаган. Хусусан, Чингизхон истилосидан кейин Ғарбий қисми Жўжи улусига, Жанубий қисми Чиготой улусига киритилиб икки қисмга бўлиб ташланган Хоразм воҳаси XIV аср охирида

<sup>77</sup> Хусусан “Бақара” сураси 282-оятда “Оллоҳ савдо-сотикни ҳалол ва судхўрликни ҳаром этди”, “Нисо” сураси 29-оятда “Эй мўминлар, молларингизни ўрталарингиздаги ноҳақ йўллар билан емангиз, балки ўзаро розилик билан бўлган савдо-сотик орқали мол-дунё касб этингиз” каби ҳолол савдога кенг изн берилган фикрлар мавжуд.

<sup>78</sup> Абу Абдуллоҳ Муҳаммад ибн Исмоил ал-Бухорий., 1996. Ал-Жомий ас-Саҳиҳ (Ишонарли тўплам) // Арабчадан Хожа Музаффар Набихон ўғли ва Хожа Бахтиёр Набихон ўғли таржимаси. – Тошкент: Қомуслар Бош таҳририяти, 1996. - 2-том. – Б. 3-48.

<sup>79</sup> Абу Исо Муҳаммад ат-Термизий. Сунани Термизий / Мирзо Кенжабек таржимаси. – Тошкент: Адолат, 1999. 1-жилд. – Б. 603-663.

Амир Темур томонидан ягона сиёсий, иқтисодий ва маданий макон сифатида қайта бирлаштирилиши, XVI аср бошларида бу ягона маконда мустақил Хоразм давлати - Хива хонлигининг ташкил этилиши муҳим аҳамиятга эга бўлган.

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

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

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

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

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

8. Қарвон йўллари савдо-иқтисодий алоқалар ва маданий ҳамкорликка, сиёсий муносабатлар ва элчилик миссиялари фаолиятини йўлга қўйишга, турли ҳудудларнинг маданий мулоқотини амалга оширишга хизмат қилган.

Буни Хоразм воҳасининг XIV-XIX асрлардаги карвон йўллари мисолида ҳам кўриш мумкин.

9. Карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизимнинг самарали фаолиятида минтақада сиёсий барқарорликнинг мавжудлиги, марказий ва маҳаллий ҳукуматнинг бу соҳага бўлган эътибори ҳамда бошқа кўплаб омиллар ўзига хос аҳамият касб этган. Савдо йўлларида хизмат кўрсатиш тизими фаолияти даражаси жамиятдаги иқтисодий-маданий тараққиёт кўрсаткичларига мос келиб, бу соҳа ривожини умуман цивилизация тараққиёти билан узвий боғлиқликда бўлгани ҳақида хулоса чиқариш мумкин.

Диссертацияда умумлаштирилган тарихий маълумотлар асосида қуйидаги **таклиф ва амалий тавсиялар** ишлаб чиқилди:

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

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

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

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

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

---

**УРГЕНЧСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ**

**АНЁЗОВ РУСЛАН БОТИРОВИЧ**

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

**07.00.01 – История Узбекистана**

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

**Нукус – 2021**

Тема диссертации доктора философии (PhD) по историческим наукам зарегистрирована в Высшей Аттестационной комиссии при Кабинете Министров Республики Узбекистан за № В2018. 4. PhD/Tar390.

Диссертация выполнена в Ургенчском государственном университете.

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


Научный руководитель:	Мавланов Уктам Махмасабирович доктор исторических наук, профессор
Официальные оппоненты:	Кабулов Эшболта Атамуратович доктор исторических наук Сулайманов Саламат Арсипбаевич кандидат исторических наук, доцент
Ведущая организация:	Каршинский государственный университет

Защита диссертации состоится «14» августа 2022 года в 10<sup>00</sup> часов на заседании Научного совета PhD.03/30.12.2019.Tar.20.05 по присуждению ученых степеней при Каракалпакском государственном университете. (Адрес: 230112, г.Нукус, ул. Ч.Абдирова №1. Тел.: (99861)223-60-78; e-mail: [karsu\\_info@edu.uz](mailto:karsu_info@edu.uz)).


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

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



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

Х.М. Отаеинов  
Учредитель секретарь научного совета по  
присуждению ученых степеней, PhD

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

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

### **Актуальность и востребованность темы диссертации.**

Взаимодействие играет важную роль в интеграции регионов и государств нашей планеты. Сегодня ведущие мировые исследовательские центры уделяют особое внимание истории внутренних и внешних экономических и культурных связей различных регионов, системе обслуживания караванных путей и развитию сопутствующей инфраструктуры. В частности, международное значение имеет изучение роли экономических и культурных связей в становлении и развитии Центрально-Азиатской цивилизации на перекрестке Великого шелкового пути.

Одной из актуальных научных проблем в истории обширного Евразийского региона является изучение стратегической роли различных историко-культурных стран региона в международных экономических и культурных отношениях, социально-политическом диалоге, особенно через северную ветвь Великого пути Хорезмского оазиса.

В Узбекистане изучение истории страны как важной части мировой цивилизации стоит на повестке дня как актуальная задача<sup>80</sup>. Чтобы полностью реализовать эту задачу, необходимо изучить историю каждого региона и древних городов нашей страны. В этой связи изучение инфраструктуры караванных путей, создание и управление караванной службой, динамика внутренних и внешних связей, динамика внутренних и внешних связей Хорезмского оазиса, одного из центров цивилизации в Средней Азии XIV-XIX вв., выявление конкретных аспектов - одна из актуальных проблем современной историографии. Это имеет большое научное и практическое значение для сегодняшнего дня, когда в Узбекистане уделяется большое внимание развитию внутреннего и зарубежного туризма, когда система обслуживания строится на новой основе.

Данное диссертационное исследование в определенной степени служит реализации задач, указанных в Указах Президента Республики Узбекистан № ПФ-4947 от 7 февраля 2017 года «О стратегии действий по дальнейшему развитию Республики Узбекистан»<sup>81</sup>, ПФ-5643 от 28 января 2019 года «О мерах по совершенствованию системы управления в сфере инвестиций и внешней торговли»<sup>82</sup>, Постановлении Президента Республики Узбекистан от 8 августа 2017 года № ПП-3182 «О первоочередных мерах по обеспечению ускоренного социально-экономического развития регионов»<sup>83</sup>,

---

<sup>80</sup>Ўзбекистон Республикаси Президентининг Олий Мажлисига Мурожаатномаси // “Народное слово”, 29 декабрь 2018 г.

<sup>81</sup>Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2017 йил 7 февралдаги ПФ-4947-сон «Ўзбекистон Республикасини янада ривожлантириш бўйича ҳаракатлар стратегияси тўғрисида»ги Фармони // Сборник законодательных актов Республики Узбекистан, 2017 г № 6, статья-70.

<sup>82</sup>Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2019 йил 28 январдаги ПФ-5643-сон «Инвестиция ва ташқи савдо соҳасида бошқарув тизимини такомиллаштириш чора-тадбирлари тўғрисида»ги Фармони // “Народное слово” 23 май 2017 г.

<sup>83</sup>Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2017 йил 8 августдаги ПҚ-3182-сон “Худудларнинг жадал ижтимоий-иқтисодий ривожланишини таъминлашга доир устувор чора-тадбирлар тўғрисида”ги Қарори // Собрание законодательных актов Республики Узбекистан, 2017 г., № 32, статья-802.

Постановления Кабинета Министров Республики Узбекистан Республики Узбекистан от 20 октября 2018 года № 841<sup>84</sup> «О мерах по реализации национальных целей и задач в области устойчивого развития до 2030 года», а также других нормативно-правовых актов в данной области.

**Соответствие исследования приоритетным направлениям развития науки и технологий республики.** Данное диссертационное исследование проводилось в рамках приоритетного направления развития науки и технологий республики I. «Формирование системы социальных, правовых, экономических инновационных идей информированного общества и демократического государства и пути их реализации».

**Степень изученности проблемы.** Первая глава диссертации посвящена истории инфраструктуры караванных путей в Средней Азии XIV-XIX веков и истории системы их обслуживания. Поэтому, не останавливаясь на этой проблеме, можно кратко отметить, что изучение некоторых вопросов, связанных с выбранной темой, началось еще в XIX веке и продолжается по сей день. Однако исследования, проделанные по истории караванной инфраструктуры и систем обслуживания Средней Азии в XIV-XIX веках, в частности, в Хорезмском оазисе, недостаточны, также проблемы, связанные с историей оказания различных услуг членам посольских миссий, торговым караванам, путешественникам на караванных путях в древности и средневековье, изучены недостаточно.

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

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

**Цель исследования:** комплексное изучение истории системы караванного обслуживания в Средней Азии в XIV-XIX вв. на примере Хорезмского оазиса в контексте комплексного научного исследования.

**Задачи исследования** заключаются в следующем:

Обобщение историко-научных источников и литературы, дающей информацию о системе обслуживания караванных путей Средней Азии в выбранный период (XIV-XIX вв.) и их сравнительный анализ с точки зрения историографии и источниковедения;

Определить важные этапы развитой и позднесредневековой системы обслуживания на караванных путях различных исторических стран Центральной Азии, в частности Хорезмского оазиса, на основе сравнительного анализа, изучить их роль в социально-экономической и этнокультурном отношении в регионе;

Анализ социально-экономических и правовых основ организации, управления и контроля системы караванного обслуживания в Центрально-

---

<sup>84</sup>Национальная база законодательной информации, 23.10.2018 й., 09/18/841/2081-номер.



Азиатском регионе в XIV-XIX веках, систематизация информации о ситуации в Хорезмском оазисе;

Виды услуг на караванных путях в Центрально-Азиатском регионе и его составляющем - Хорезмском оазисе, роль дорожных сооружений, транспортных средств в функционировании этой системы на основе сравнительно-исторического анализа;

Сравнительный анализ исторических процессов, связанных с системой караванного обслуживания, на основе археологических и письменных источников, вновь собранных данных и внедрения результатов в науку в виде обобщенного диссертационного исследования.

**Объектом исследования** является освещение истории караванной инфраструктуры и услуг в Средней Азии в XIV-XIX веках на примере Хорезмского оазиса.

**Предмет исследования** - история организации, управления и контроля инфраструктурной деятельности, связанной с системой обслуживания на караванных путях в Средней Азии, в частности, Хорезмском оазисе в XIV-XIX веках.

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

**Научная новизна исследования** заключается в следующем:

выявлены историко-географические условия и социально-экономические факторы системы караванного обслуживания в XIV-XIX вв. в Хорезмском оазисе, сыгравшей важную роль в Центральной Азии и ее внутренних и внешних связях;

в сравнительно-исторической периодической последовательности раскрываются особенности системы обслуживания на караванных путях, обслуживающих хозяйственные и культурные связи в регионе в средние века, история использования вьючной перевозки и колесной техники;

раскрыты и доказаны социально-экономические и культурные функции придорожных сооружений Хорезмского оазиса на караванных путях: рабаты (в основном для караванного обслуживания), караван-сарай (стоянки для караванов, караван сароай, дворы), водосборы (купольный бассейн, специально построенный для сбора и хранения воды в маловодных районах), колодцы и их течение, их статус в настоящее время, роль дорожных объектов в системе обслуживания;

раскрыта роль государственных властей в создании, управлении и контроле караванной службы в оазисе, участие влиятельных должностных лиц, крупных торговцев в эксплуатации этой системы, строительство и ремонт караванных путей, безопасность, обеспечение питания караванов и верблюдов, доказаны вопросы оказания бытовых услуг на этих путях.

**Практические результаты исследования** заключаются в следующем:

были собраны, систематизированы и проанализированы данные о системе караванного обслуживания в Средней Азии в XIV-XIX веках, дана оценка роли Хорезмского оазиса в функционировании этой системы;

выявлена роль системы обслуживания на караванных путях Хорезмского оазиса в XIV-XIX вв. в региональных экономических и культурных связях, сделаны соответствующие научные выводы.

**Достоверность результатов исследования** обеспечивается тем, что в исследовании используются научные подходы и методы, признанные в мировой истории, сравнительно-историческое и критическое использование письменных источников и научной литературы, результаты археологических исследований, полученные результаты, утверждением компетентными органами обоснованных выводов, разработанных предложений и рекомендаций, результатов.

**Научная и практическая значимость результатов исследования.** Научная значимость результатов исследования основана на углублении научно-теоретических знаний о проблемах системы караванного обслуживания в Средней Азии в XIV-XIX веках, изученных на примере Хорезмского оазиса, внедрении научных выводов по этой проблеме.

Практическая значимость диссертационного исследования заключается в том, что в процессе ознакомления студентов с практической значимостью результатов диссертации, обобщенных выводов, их можно использовать при организации специальных курсов по истории международных отношений, написании соответствующих разделов, учебников и учебных пособий по истории международных отношений, Великого Шелкового Пути и истории Средней Азии, а также при открытии новых туристических направлений в Узбекистане и обогащении сервиса местными традициями в развитии внутреннего и внешнего туризма.

**Внедрение результатов исследований.** На основании полученных результатов сделаны научные выводы и рекомендации по изучению истории системы обслуживания на караванных путях Средней Азии в XIV-XIX веках: Результаты диссертационного исследования использованы в региональном отделении Академии наук Республики Узбекистан - Хорезмской Академии Мамуна в фундаментальном проекте «История Хорезма (Том I с древнейших времен до V века. Том II. V-XIV вв.)» на 2010-2016 гг., в выявлении инфраструктуры караванных дорог, дорожных сооружений и их социально-экономической и культурной функции, в научном анализе информации о строительстве и ремонте караванных путей, безопасности на караванных путях и предоставлении других культурных и бытовых услуг, освещения роли системы караванного обслуживания в этноинтеграционном процессе в регионе (Справка Академии наук Республики Узбекистан № 3 / 1255-1791 от 2 сентября 2020 г.). Полученные результаты позволили использовать в качестве вспомогательной информации, показывающей роль караванных

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

Национальная телерадиокомпания Узбекистана подготовила сценарии для некоторых программ на основе научных результатов диссертации на телеканале «История Узбекистана». В частности, научные результаты диссертации были представлены 26 июня 2020 года в программе «Презентация» (Справка ТРК «Узбекистан» № 02-40-692 от 26 июня, 2020 г.). Это послужило для обогащения содержания материалов, подготовленных для телевидения, точными и научными доказательствами, а также для обеспечения научной популярности программ и детального раскрытия их содержания, для сохранения и популяризации исторического наследия;

Результаты исследования используются в ряде мероприятий, проводимых Хорезмским региональным филиалом Центра духовности и просвещения Республики Узбекистан, в том числе мероприятия на тему «Внешние связи Хивинского ханства» при анализе торговых отношений Хивинского ханства с соседними странами, караванных путей, используемых в этих отношениях, вьючно-транспортных средств на караванных путях, их типов и использования, безопасности на караванных путях и предоставления других культурных и бытовых услуг, предоставлении информации об инфраструктуре караванных путей, придорожных сооружениях и их социально-экономических и культурных функциях (Справка Хорезмского областного филиала Центра духовности и просвещения Республики Узбекистан от 17 декабря 2020 г. № 01 / 02-101 ). Результаты исследования используются для популяризации древней культуры Хорезмского оазиса, в том числе торговли, среди местного населения, а также среди иностранных туристов.

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

**Опубликованность результатов исследования.** Всего по теме диссертационного исследования опубликовано 14 научных работ, в том числе 5 статей (4 - в республиканских и 1 – в зарубежном журнале) опубликованы в научных изданиях, рекомендованных к публикации основных научных результатов докторских диссертаций ВАК Республики Узбекистан.

**Структура и объем диссертации.** Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка источников и литературы. К работе прилагаются карты, таблицы, фотографии по изучаемой теме. Исследовательская часть диссертации составляет 116 страниц.

## **ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ**

В Введении основывается актуальность и востребованность темы диссертации, определены цели и задачи, объект и предмет исследования. Показана актуальность работы приоритетным направлениям науки и

техники, научная новизна, практические результаты. Дана информация о достоверности, актуальности и реализации результатов исследования, их апробации.

Первая глава диссертации озаглавлена как «**Анализ караванных путей XIV-XIX веков**». В первом параграфе главы анализируются письменные источники по этой теме, разработанные в позднем средневековье на арабском, персидском, турецком и другим иностранным языках, включая караванные маршруты региона, города и крупные торговые центры, станции и придорожные сооружения, переходы и перепутья, дается важная информация о системе, результаты которой ориентированы на освещение данной темы.

Вторую группу тематических источников составили местные источники, созданные во времена правления Амира Темура и Темуридов, а также в период позднего средневековья<sup>85</sup>. Некоторая ценная информация по этому поводу содержится в произведениях XVI века в Мовароуннахре и Хорасане, таких как "Бобурнома"<sup>86</sup>, "Тарихи Рашиди"<sup>87</sup>, "Абдуллонома"<sup>88</sup>, а также в "Бахр ал Асрор фи манокиб ал ахияр"<sup>89</sup> XVII, «Шаджара-и турк»<sup>90</sup> и других произведений.

Третью группу источников составляют произведения, написанные на европейских языках в период позднего средневековья. Этот период характеризуется большей информацией и точностью, чем предыдущие источники. Плано Карпини<sup>91</sup>, Вильгельм Рубрук<sup>92</sup>, Марко Поло (XIII век)<sup>93</sup>,

---

<sup>85</sup>Темур тузуклари/ Перевод с персидского А. Соғуний и Х. Кароматов. – Тошкент: Адабиёт ва санъат, 1996. – 343 б.; Низомиддин Шомий. Зафарнома / перевод с персидского Ю. Хакимжонова. Приложение Хафиза Абру к Зафарноме (Зайл) и комментарии были переведены с персидского О.Буриевым. – Тошкент: Ўзбекистон, 1996. – 528 б.; Шарафуддин Али Йаздий. Зафарнома / Перевод Мухаммеда Али ибн Дарвиша Али аль-Бухари. Авторы предисловий, замен, комментариев и указателей А. Ахмад и Х. Бобобеков. – Тошкент: Шарк, 1997. – 384 б.; Абдураззоқ Самарқандий. Матлаи саъдайн ва мажмаи баҳрайн. Том II. Первая часть. 1405-1429 йиллар воқеалари / События 1405-1429 годов / персидский перевод, предисловие и комментарий А. Уринбаева. – Тошкент: O'zbekistan, 2008. – 632 б; Тот же автор. Матлаи саъдайн ва мажмаи баҳрайн. Том II. Вторая и третья части. События 1429-1470 гг. / Перевод с персидского и комментарий А. Уринбаева. Аннотированный указатель географических названий О. Бориева – Тошкент: O'zbekistan, 2008. – 832 б. Хафиз-и Абру. География (Извлечения) / Перевод с персидского А.Буриева // Материалы по истории Средней и Центральной Азии. X–XIX вв. – Ташкент: Фан, 1988. – С. 142-148.

<sup>86</sup>Захриддин Мухаммад Бобур. Бобурнома / Издатель П. Шамсиев П. Шамсиев. – Тошкент: Юлдузча, 1989. – С. 368.

<sup>87</sup>Мирза Мухаммад Хайдар. Та'рих-и Рашиди / Введение, перевод с персидского А.Урунбаева, Р.П.Джалиловой, Л.М.Епифановой. Примечание и указатели Р.П.Джалиловой и Л.М.Епифановой. – Ташкент: Фан, 1996. – С.728.

<sup>88</sup>Ҳофиз Таниш ал-Бухорий. Абдуллонома. «Шарафномаи шохий» / Перевод с персидского С. Мирзаева . – Тошкент: Шарк, 1999. Книга 1–С. 416.

<sup>89</sup>Махмуд Ибн Вали. Бахр ал-асрор фи манокиб ал ахияр. Море тайн относительно доблестей благородных (география) / Введение, перевод, примеч. и указатели Б.Ахмедова. – Ташкент: Фан, С.1977. – 167.

<sup>90</sup>Абулғозий. Шажарайи турк. – Тошкент: Чўлпон, С.1992. – 192.

<sup>91</sup>Джованни дель Плано Карпини. История монголов, которых мы называем татарами / Пер. со старофранцузского А.И.Малеина // Путешествия ПланоКарпини и Вильгельма Рубрика. – М.: Географиздат, 1957. – С. 23-85.

<sup>92</sup>Вильгельм Рубрук. Путешествие в восточные страны Вильгельма Рубрук в лето благодати 1253 / Введение, перевод и примечание А.И.Малеина // Путешествия ПланоКарпини и Вильгельма Рубрика. – М.: Географиздат, 1957. – С. 88-195.

<sup>93</sup>Марко Поло. Книга о разнообразии мира / Перевод И.Минаева. – М.: ЭКСМО, 2005. –С. 480.

Иоганн Шелтбергер (XIV век)<sup>94</sup>, Руи Гонкалес де Клавихо<sup>95</sup>, посетившие Среднюю Азию в начале XIII-XV веков и ознакомившиеся с состоянием караванных маршрутов и системой обслуживания региона, они являются важными источниками этого периода (XV век).

Второй параграф первой главы посвящен этапам исторического развития предмета изыскания. Исследования по историческому изучению караванной инфраструктуры и систем обслуживания в Средней Азии в XIV-XIX веках начались в конце XIX - начале XX веков сотрудниками посольских миссий России и других стран, военными, торговцами и путешественниками. Первые научные данные о функционировании караванной инфраструктуры, дорожного хозяйства, вьючно-транспортных и караванных служб в Среднеазиатском регионе появились в период русской колонизации, то есть в конце XIX - начале XX веков. Специальной задачей российских военно-политических кругов стал сбор информации о системе коммуникационных путей военно-стратегического значения в регионе, в частности, об основных направлениях, географии и топографии дорог, соответствующей инфраструктуре и системе обслуживания. Эта работа велась не только в Туркестанском крае, полностью подчиненной России, но и на территории Бухарского эмирата и Хивинского ханства, имевших статус вассалов.

**Историография советского периода.** Социально-политические процессы, происходившие в Средней Азии после установления Советской власти, изменения в экономической и культурной жизни коренным образом изменили деятельность караванных маршрутов и систему обслуживания региона. Средневековые традиции в этой области теперь можно было изучать только в письменных источниках, в археологических или архитектурных памятниках вдоль дорог, а также в современных транспортных средствах, железных и автомобильных дорогах, которые сохранили часть своего значения как традиционные караванные пути.

С 1930-х годов XX века ведутся исследования истории караванных путей, экономических и культурных связей в Центральной Азии. Эти исследования, хотя и частично, начали проливать свет на вопросы, связанные с историей инфраструктуры торговых дорог и систем обслуживания караванов. В частности, в 30-х и 80-х годах XX века появился ряд научно обоснованных исследований дорожных сооружений региона, которые составляли важную часть системы обслуживания на средневековых караванных путях - караван-сараях и рабатах, водосборах, мостах и прочих гидротехнических сооружений и вьючно-транспортных средств.

---

<sup>94</sup>{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.

<sup>95</sup>Руи Гонсалес де Клавихо. Самаркандга – Амир Темур саройига саёхат кундалиги (1403-1406 йиллар) Перевод с русского (из русского перевода 1881 г.) О. Тогаева. – Тошкент: «O'zbekiston» NMIU, 2010; Клавихо Г. История Великого Тамерлана // Тамерлан. Эпоха. Личность. Деяния. – М.: Гураш, 1992. – С. 299-344.

К числу таких исследований можно указать труды С.Б.Луниной<sup>96</sup>, Р.Г.Мукминовой<sup>97</sup>, М.И. Итиной.<sup>98</sup>, диссертацию Агзамовой и других<sup>99</sup>. Они также содержат информацию об организации караванной торговли в средние века, составе караванов, типах продуктов, которые играли важную роль в торговых отношениях, и других актуальных вопросах.

С начала 80-х и 90-х годов XX века была проделана важная работа по изучению истории Великого шелкового пути. Информация о деятельности караванных путей и систем обслуживания в средние века нашла отражение во многих статьях на международных научных конференциях, научных сборниках и научных журналах за этот период. Они имеют большое научное значение, поскольку охватывают эволюцию системы обслуживания караванных маршрутов в регионе.

**Изучение темы в период независимости.** С конца 80-х до 90-х годов XX века в результате социально-политических изменений в Центральной Азии и Евразии началась новая эра в истории региона. В диссертации особое место занимают исследования, посвященные торговым путям и экономическим и культурным связям Центральноазиатского региона в XIV-XIX вв., отражающих информацию о работе системы обслуживания на караванных путях таких ученых как Ю.Ф. Буряков<sup>100</sup>, А. Ходжаев<sup>101</sup>, Г.А. Агзамова О.М. Мавлонова<sup>102</sup> и других<sup>103</sup>.

Ряд диссертаций, написанных в этот период, также отражали некоторые вопросы караванных путей и системы обслуживания. Среди них можно

---

<sup>96</sup>Лунина С.Б. Города Южного Согда в VIII-XII вв. – Ташкент: Фан, 1984; Тот же автор. 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;

<sup>97</sup>Мукминова Р.Г. Очерки по истории ремесла в Самарканде и Бухаре в XVI в. – Ташкент: Фан, 1976. Тот же автор. Скупщики товаров и поставщики сырья в Средней Азии в XVI в. // Ближний и Средней Восток. Товарно-денежные отношения при феодализме. –М.: Наука, 1980. – С. 154-161.

<sup>98</sup>Итина М.И. Археологические памятники на древних торговых путях вдоль берегов Амударьи // Древности Южного Хорезма. Материалы Хорезмской экспедиции. ТХАЭ. – М.,1991. – Т.XVI. – С. 7-32.

<sup>99</sup>Байпаков К.М. Средневековые города и поселения Семиречья (VII-XII вв.): Автореф. дис... канд. истор. наук. – Алма-Ата, 1966. – 20 с.; Агзамова Г.А. Среднеазиатские центры торговли и пути, связывавших их с Россией (вторая половина XVI- первая половина XIX вв.): Автореферат дисс. ... канд. ист. наук. – Ташкент, 1990.– С.34.

<sup>100</sup>Буряков Ю.Ф. Бухара на караванных путях Хорасана и Мавераннахра // ОНУ. – Ташкент, 1997. – №9-11. – С. 45-52; Тот же автор. Экономические и культурные связи Чача и Ферганы // Буюк Ипак йўли ва Фарғона водийси: Республика илмий-амалий анжумани материаллари. – Ташкент, 2004. – С.22-23;

<sup>101</sup>Ходжаев А. Фарғона водийсининг Хитой билан савдо алоқалари // Мозийдан садо. – Тошкент, 2005. – № 1 (25). – С. 46-47.

<sup>102</sup> Агзамова Г.А. Сўнги ўрта асрларда Ўрта Осиё шаҳарлари – хунарамандчилик ва савдо марказлари. – Тошкент: Ўзбекистон, 2000; Тот же автор. Ўрта Осиё хонликларидаги савдо ва унга хос анъаналар // Буюк ипак йўли ва Фарғона водийси: Материалы республиканской научно-практической конференции. – Тошкент, 2004. – Б. 81-87; Тот же автор. Ўзбекистон шаҳарлари интеграцион жараёнлар ва бағрикенглик кўрсаткичи // Ўзбекистоннинг ислом цивилизацияси ривожига қўшган ҳиссаси: Таълим, фан ва маданият бўйича ислом ташкилоти – ЮНЕСКО томонидан Тошкент шаҳрининг 2007 йилдаги ислом маданияти пойтахти деб эълон қилинишига бағишланган халқаро конференцияга йўлланган маърузалар ва табриклар тезислари тўплами. – Тошкент–Самарканд: Имом Бухорий Республика илмий-маърифий маркази нашриёти, 2007. – С. 65-67.

<sup>103</sup>Мавлонов У. Марказий Осиёнинг қадимги йўллари. – Тошкент: Академия, 2008.– С. 198.

отметить докторские диссертации Ш.С. Камалиддинова, А. Уралова, Г.А. Агзамова и У.М.Мавлонова<sup>104</sup> и ряд кандидатских диссертаций<sup>105</sup>.

Хотя никаких исследований инфраструктуры и системы обслуживания Хорезмского оазиса не проводилось в плане нашего исследования, известные историки предоставили информацию об истории международных отношений в Хорезмском оазисе в плане нашей диссертации. Среди них можно отметить работу известного историка Х.Г. Гулямова на русском языке<sup>106</sup>.

Научная работа историков, проводивших специальные исследования по истории международных отношений Хорезмского оазиса в средние века, также обогатила историографию предмета. Среди них диссертация научного сотрудника УрГУ К.Ю. Машарипова по истории взаимоотношений Хорезмского оазиса с Ближним Востоком и Европой<sup>107</sup> также была богата рядом важных сведений, касающихся изучаемой нами научной проблемы..

Исследования Н.А.Аллаевой, плодотворно работающей над историей внешних связей Хорезмского оазиса в период позднего средневековья, отличаются еще и тем, что содержат информацию, проливающую свет на изучаемую нами научную проблему. Кандидатская<sup>108</sup> и докторская диссертация<sup>109</sup>, а также ее солидная монография, предоставили необходимую информацию для нашего исследования.

Кроме того, имеется ряд работ каракалпакских ученых, проводивших исследования по строительству дорог вдоль караванных путей через Хорезмский оазис и Каракалпакстан. В частности, можно отметить таких ученых, как Мамбетуллаев М.<sup>110</sup>, Кдырниязов М.Ш.<sup>111</sup>, Ходжаниязов Г.<sup>112</sup>, Эсбергенов Х.<sup>113</sup>.

В ряде республиканских и международных научных конференций и научных сборников, проведенных за годы независимости, в научных

---

<sup>104</sup>Камалиддинов Ш.С. Историческая география Тохаристана и Южного Согда по арабоязычным источникам IX– нач. XIII вв.: Автореф. дис... докт. истор. наук. – Ташкент: Институт востоковедения АН РУз, 1993. – 51 с.; Уралов А. Гражданское зодчество средневековой Центральной Азии.: Автореферат дис... докт. истор. наук. – Ташкент, 1998. – 53 с.; Агзамова Г.А. Города и городская жизнь в Узбекистане в XVI– первой половине XIX веков.: Автореф. дис. ... докт. истор. наук. –Ташкент: Институт истории АН РУз, 2000.– 66 с. Мавланов У.М.Коммуникации и торговые пути в средней Азии: формирование и этапы развития: Автореф. дис... докт. истор. наук.– Ташкент:ИИ АН РУз, 2001. – 46 с.

<sup>105</sup>Машарипов К.Ю. Исторические связи Хорезма с торговыми центрами государств Среднего Востока и Европы (X-XV вв.): Автореф. дис. ... канд. ист. наук. – Нукус, 2004. – 25 с.

<sup>106</sup>Гулямов Х.Г. Дипломатические отношения государств Средней Азии с Россией в XVIII – первой половине XIX в. – Ташкент: Фан, 2005. – 336 с.

<sup>107</sup>Машарипов К.Ю. Исторические связи Хорезма с торговыми центрами государств Среднего Востока и Европы (X-XV вв.): Автореф. дис. ... канд. ист. наук. – Нукус, 2004. – 25 с.

<sup>108</sup> Аллаева Н.А. Хива хонлиги ва Эрон ўртасидаги ўзаро алоқалар: дисс.Конд.ист.наук. – Тошкент, ЎзФА тарих институти, 2007. – 171 б.

<sup>109</sup> Аллаева Н.А. XVI – XIX асрнинг 70-йилларида Хива хонлиги ташқи алоқалари тарихи: Тарих фан. доктори (dsc) дисс. автореферати. – Тошкент: ЎзФА тарих институти, 2019. – 82 б.

<sup>110</sup>Мамбетуллаев М. Хорезм и Великий шелковый путь // Великий шелковый путь. Культура и традиции. Прошлое и настоящее: Материалы международной научно-теоритической конференции – Ташкент, 19-20-октября 2006 г. – С. 23.

<sup>111</sup>Кдырниязов М.Ш. Материальная культура городов Хорезма в XIII-XIV веках. Нукус, 1989.

<sup>112</sup>Караванные пути северной периферии Хорезма. Новые исследования.Илимий мақала Вестник КГУ и Бердаха. № 1. Нукус 2008.– С. 32

<sup>113</sup>Эсбергенов Х. Некоторые данные к истории Миздахкан и Хожели, В сб. «Ходжейли- древнейший город Республики Каракалпакстан». Ходжейли. 1994. – С. 12.



сборниках также есть статьи, отражающие некоторые аспекты рассматриваемых нами проблем.

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

**4. Зарубежные исследования.** За последние 20 лет в странах СНГ опубликован ряд научных работ по истории караванных путей в Средней Азии. Они также частично отражают изучаемую нами проблему, то есть вопросы, связанные с функционированием системы обслуживания на караванных путях в XIV-XIX веках. К ним относятся основные монографии, научные сборники и материалы конференций<sup>114</sup>, а также множество статей<sup>115</sup>.

Известно, что европейские ученые играют ведущую роль в зарубежной историографии в освещении торговых путей Центральной Азии. В конце девятнадцатого - начале двадцатого веков был опубликован ряд исследований по истории торговых путей в Средней Азии. Но они не содержат информации по рассматриваемому нами вопросу.

Во второй половине XX века - начале XXI века изданы труды, содержащие важные сведения о средневековых торговых путях и культурных связях Средней Азии. Среди них Э. Особое значение имеют монографии таких ученых, как Шефер<sup>116</sup>, Эдала Веспере<sup>117</sup> и Су Бихай<sup>118</sup>.

В целом, анализ исследования системы караванного обслуживания в Центральной Азии показал, что использование традиционных транспортных средств, строительство и ремонт дорог и дорожных сооружений, безопасность на караванных путях, оказание различных услуг торговцам и путешественникам как целостный научный вопрос не изучен в достаточной степени. Это также увеличивает важность и необходимость наших исследований.

В третьем параграфе первой главы представлена информация об основных маршрутах караванных путей в Хорезмском оазисе.

Караванные пути, сыгравшие важную роль во внутренних и внешних связях Хорезмского оазиса в XIV-XIX веках - в основном прошли через Хорезмский Зарафшанский оазис и регион Уструшан до Шошского оазиса, Ферганской долины и Еттисува, а также от Хорезма до Мерва, Ирана, Ближний Восток и через Каракалпакстан в районы Поволжья и другие русские районы.

---

<sup>114</sup>Изучение культурных взаимодействий и новые археологические открытия: Материалы пленума ИИМК 11-14 апреля 1995 г. – СПб., 1995; Азия–диалог цивилизаций / Под ред. Б.А Литвинского.– СПб., 1996; Ош и Фергана в исторической перспективе: Материалы международного симпозиума. – Бишкек, 2000. Вып. 3.

<sup>115</sup>Байпаков К.М. Средневековые города Казахстана на Великом шелковом пути. – Алматы: Ғылым, 1998. – 216 с.; Мартиросян А. На Великом шелковом пути. – Ереван, 1998. – 119 с.

<sup>116</sup>Шефер Э.Х. Золотые персики Самарканда. Книга о чужеземных диковинах в империи Тан / Пер. Е.В. Зеймаля и Е.И.Лубо-Лесниченко. – М.: Наука, 1981. – 608 с.

<sup>117</sup>De La Vaissiere Etinne. Histoire des Marchands Sogdiens. – Paris:Institut des Hautes Etudes Chinoises, 2004. – 379 p.

<sup>118</sup>Су Бихай. Қазақ мәдениетінің тарихы / Қытай тілінен аударған Тұрсынхан Зәкенұлы. – Алматы: Атажурт, 2001. – С. 90-98.



Первой частью этих маршрутов была дорога Марв-Хорезм-Бухара. Проходя через перевал Амунь на Амударье, этот маршрут сыграл важную роль в соединении столицы Халифата Багдада и городов Ирана с торговыми центрами Хорезм и Мовароуннахра. Этот торговый путь, который соединял центральные города Мовароуннахра и Хорезма с Марвом через перевал Амунь, был одним из основных маршрутов Великого шелкового пути, проходящего через наш регион. Из Мерва этот караванный путь вел через Сарахс в Герат и через Мешхед, Нишапур и другие иранские города в Багдад, столицу халифата. Этот маршрут из Багдада в Хорезм и Бухару через Иран, Мерв подробно описан в работе Ибн Фадлана.<sup>119</sup>

Здесь проходил ряд важных перекрестков, соединяющих Бухарский и Хорезмский оазисы, два важных экономических и культурных центра Центральной Азии, дорогой вдоль берегов Амударьи.<sup>120</sup> В частности, можно было пройти от караван-сарая Кукертли на правом берегу реки до Дарган ота на левом берегу реки, а от Сартароша рабаты до Джигарбанда<sup>121</sup>.

В развитое средневековье караванные пути, соединяющие город Марв, крупнейший экономический и культурный центр Хорасана, с городами Хорезма также играли важную роль в системе коммуникаций нашего региона.

В рассматриваемый период Хорезм имел несколько ответвлений караванных путей, проходивших по территории Каракалпакстана. В системе внутренних дорог Хорезмского оазиса важную роль играла коммуникационная трасса по низовьям реки Амударья. Эта дорога ведет от Маздаххана (Ходжайли) до Дарсана (Токкала) (2 почтовых отделения), Кардара (Хайвонкала) (1 день пути), Джувикана (Мунчокликала) (2 почтовые остановки), села Баратегин (Кунград) (путь в 1 день. ) к озеру, то есть вела к Аральскому морю (1-дневный путь)<sup>122</sup>.

Один из караванных маршрутов по территории Каракалпакстана - это дорога через Миздахкан в направлении Гурганджа, другой - через Кусхану, Азизлер бобо, Крантау, Порлитау, Бакирган (Кунград). Также был маршрут по Аральскому морю, от Устюрта на восток: Бакирган (Кунград), Куяк-Кала, Багдад, Кирк-Джигиттин-Кала.<sup>123</sup>

---

<sup>119</sup> См.: [Ибн Фадлан]. Путешествие Ибн Фадлана на Волгу / Пер. и комментарий под ред. акад. И.Ю. Крачковского. – М.-Л.: Изд-во АН СССР, 1939. – С. 55-56.

<sup>120</sup> В предыдущих главах мы описывали о некоторых переходах через Амударью, и многие из них действуют с давних времен. Следует отметить, что труды арабских географов также содержат ценные сведения о переходах Амударьи. В частности, упоминается 25 переходов в верхнем и среднем течении Святой Амударьи, 16 из которых расположены в среднем течении Амударьи. Смотрите об этом: Shamsaddin Abu Abdallah Mohammad ibn Ahmad al-Moqaddasi. *Descriprio imperii Moslemici* / Ed. M. J. de Goeje. Lugduni Batavorum apud E.J.Brill, 1967; Камалидинов Ш.С. Историческая география Тохаристана и Южного Согда по арабоязычным источникам IX-нач. XIII вв.: Автореферат дис. ... докт. ист. наук. – Ташкент, 1993. – С. 20.

<sup>121</sup> Итина М.А. Археологические памятники на древних торговых путях вдоль берегов Амударьи... – С. 22-26.

<sup>122</sup> Ibn Hawqal. *La configuration de la Terre (kitab surat al-Ard)*. ... – P. 461-462; Ходжаниязов Г. Караванные пути северной периферии Хорезма // Великий шелковый путь. Культура и традиции. Прошлое и настоящее: Материалы научно-теоретической конференции. – Ташкент, 2006. – С. 36-40.

<sup>123</sup> Хожаниязов Г., Хакимиязов Ж. Караванные пути северной периферии Хорезма. Новые исследования научная статья. Вестник КГУ и. Бердаха. № 1. Нукус 2008. – С. 5.

Вторая глава диссертации озаглавлена «**Важность инфраструктуры караванных дорог, структуры караванов и обслуживания вьючно-транспортных средств**». Первый параграф главы называется дорожное строительство: строительство, расположение, виды услуг, и в этом разделе основное внимание уделяется потребности в дорожных сооружениях и другой соответствующей инфраструктуре в системе дорожного обслуживания. В средние века, когда процесс создания рабатов и караван-сараяв процветал, это распространилось по всему исламскому миру, особенно в Мовароуннахре и Хорезме. Об этом есть много информации в источниках. Рабаты в развитом средневековье, в частности IX-X вв., служили крепкими и охраняемыми караван-сараями, строительство которых не прекращалось на протяжении всего средневековья, особенно в рассматриваемые нами XIV-XIX вв.<sup>124</sup>.

Караван-сарай и рабаты также важны были как военные укрепления, которые играют важную роль в контроле торговых путей. В средние века правители, заинтересованные в развитии торговли, играли важную роль в строительстве придорожных построек. Вообще, как уже говорилось выше, в исламский период строительство различных социальных построек - мечетей, медресе, ханака, мостов, рабатов, караван-сараяв, сардоба и т. д. - было одним из важных качеств справедливого правителя. Если обратиться к источникам, то мы увидим, что представители правящих династий Средней Азии уделяли этому вопросу большое внимание.

На караванном пути от Хорезмского оазиса до Дагестана на берегу Каспия были обнаружены караван-сарай (Тансиклидепа и др.) с сардобой (или колодцем) во дворе<sup>125</sup>. Приведенные сведения свидетельствуют о том, что структура караван-сараяв в регионе была сложной и многогранной, в развитое средневековье строительство водосборищ велось в гораздо большем масштабе. В частности, М. По словам Массона, остатки сардобы также были обнаружены на караванном пути из Мерва в Хорезм<sup>126</sup>. Эти и другие данные показывают, что строительство сардоба не прекращалось на протяжении всего средневековья. В развитое средневековье на караванном пути из столицы Хорезма через Устюрт к Нижней Волге существовали также караван-сарай и сардоба<sup>127</sup>. Эти водозаборы еще раз подтверждают, что их строили во всех степных и пустынных районах нашего края.

Наряду с придорожными сооружениями особое место занимают сигнальные башни-минареты. Ниже мы рассмотрим, почему эти сооружения назывались сигнальными вышками, почему они были построены и для чего они служили.

---

<sup>124</sup> В этот период во многих случаях термин «рабаот» стал синонимом слова «караван-сарай». Смотрите об этом: Маньковская Л.Ю. Указанная литература... – С. 54.

<sup>125</sup> Вайнберг Б.И., Юсупов Х. Археологические исследования в западной части Туркмении // АО 1969 года. – М.: Наука, 1970. – С. 427.

<sup>126</sup> Массон М.Е. Средневековые торговые пути ... – С. 49.

<sup>127</sup> Мамбетуллаев М. Хорезм и Великий шелковый путь // Великий шелковый путь. Культура и традиции. Прошлое и настоящее: Материалы международной научно-теоретической конференции – Ташкент, 19-20-октября 2006 г. – С. 23.

Такие сигнальные башни-минареты были построены в Хорезмском государстве в X-XIII веках. В основном они расположены на правом берегу Амударьи, недалеко от населенных пунктов и сел. В X веке политическая ситуация в Хорезме изменилась и столица переместилась из Кията (в источниках Кат, Кят, Катномлари. На территории нынешнего Берунинского района - Е.К.) на левый берег в Гургандж (Старый Ургенч). Граница между двумя сторонами государства - Амударья. Такие башни-минареты встречаются не только на берегу реки, но и на Устюрте, на берегу Аральского моря и на окраинах Старого Ургенча. Сигнальные башни-минареты были построены вдоль Великого шелкового пути. Благодаря этому они служили помощником караванов. На вершине зажигали костер и давали сигнал ближайшим деревням, что караван едет издалека. Строительные материалы таких башен подбирались в соответствии с грунтовыми условиями. На Устюрте они построены из камня, вблизи от культурных центров и сырцовых кирпичей у реки (там, где есть глина). Как упоминалось выше, основная функция этих башен-минаретов - сообщать близлежащему населению о приближении караванов посредством огня и дыма. Поэтому в его верхушке коридор в форме трубы, а внизу небольшое окошко (печь). Здесь зажигался огонь. Дым от костра шел вверх по трубе. Часто во время раскопок в них находят много остатков тростника. Причина в том, что тростник - это легко возгораемое растение, которое испускает из себя темный дым. Еще одна причина, по которой башня-минарет находится в этих местах, - это то, что это свидетельствует о широком развитии ремесел в этих местах. Причина заключалась в том, что торговые караваны не только продавали свои товары, но и имели возможность покупать. Свидетельство тому - открытие шахт, спроектированных Ю.П. Маныловым для добычи более 300 драгоценных камней с горы Султан Увайс недалеко от места башни-минарета. На Устюрте также есть сигнальные башни-минареты, построенные в основном вдоль Великого шелкового пути. В древности и средневековые страны Средней Азии были связаны с Восточной Европой и Поволжьем торговыми караванными путями через Устюрт. Еще одна функция башен-минаретов на Устюрте также использовалась для предупреждения населения от врагов. В Устюрте, Каракалпакстан, каждые 30-40 км встречаются караван-сарай Пулджай, Касбулак, Копптом, Чурук, Беловли, Аджигельды, Учкудук (караванный маршрут в один день). Крепости стояли на всех высотах плато Устюрт. Впереди на холмах как информаторы стояли динги, то есть маяковые башни-минареты, сделанные из камня. Они были построены таким образом, что ночью или днем огонь или дым можно было сообщить об опасности или приближении каравана. В течение часа после сигнала все гарнизоны на границе были мобилизованы при любых обстоятельствах. Гарнизоны находились во всех фортах от Аральского моря до Сарикамышы<sup>128</sup>.

---

<sup>128</sup>Доспанов О. Қорақалпоғистон Республикасида эътиборли тарихий ёдгорликларнинг бири бу сигнал минараларидир.<https://uza.uz/uz/posts>. Дата подачи заявления\_05.06.2021.

Крепость Чилпик в Амударьинском районе Каракалпакстана исторически выполняла множество функций. Она служила дахмой (местом захоронения умерших) во время правления зороастрийской культуры, когда-то служила крепостью для защиты от врагов. По мнению ученых, эта крепость также использовалась как маяковая башня. Маяковые башни были построены в древнем Хорезме в X-XIII веках и расположены на правом берегу Амударьи, недалеко от населенных пунктов. На берегу Амударьи расположено 9 маяковых башен. Ходжакульская башня XII-XIV веков на территории Амударьинского района также служила маяком. Ученые причислили маяковые башни к придорожным сооружениям. Рядом с Аральским морем были обнаружены еще четыре придорожных сооружения, которые были идентифицированы как сигнальные башни. Это башни на холмах Грантау, Кушхона, Порлитау и Туккала. Предполагается, что эти башни неразрывно связаны с другими башнями по своему географическому положению. Потому что их местоположение простирается от средневекового Ката до города Кердер, на севере до места археологических раскопок крепости Ивон. Эти маршруты включают оборонительные башни маяков Султан Бобо, Ходжакул, Куенчик, Чилпик, Назархан, Кушхона, Туккала, Грантау и Порлитау. Чилпик также может быть включен в ряды маяковых защитных башен в этой системе. Потому что на берегу Амударьи, между башнями Куйончик и Назархан, нет других башен, кроме холма Чилпик. Построенная из соломы на естественном холме, эта крепость в средние века служила маяком<sup>129</sup>.

Второй параграф главы озаглавлен «Структура каравана в развитии системы обслуживания на караванных путях и особенности их деятельности», дается информация, что активность системы обслуживания на караванных путях, точнее ее объем, также зависит от состава каравана. Состав каравана обычно зависел от близости города или страны, природно-географических условий местности, состояния и безопасности дорог, наличия и доступности дорожной инфраструктуры, сезона поездки и других подобных факторов<sup>130</sup>.

В больших караванах верблюды делились на кличество от 20 до 60 ти, составляя один состав по численности<sup>131</sup>. Торговые караваны возглавлял карванбаши, и он отвечал за определение состава каравана, определение направления, определение порядка движения и задач на дороге, а также разработку мер безопасности. Руководители караванов часто имели специальное письмо (разрешение) от правителя соответствующей страны, которое является основанием для обеспечения его и его каравана прав на дорогах, предоставления им необходимых услуг и помощи, когда это

<sup>129</sup>Маньолов Ю.П.Археологические исследования караван-сараев Устюрта, Археология Приаралья, 1982, С. 103.

<sup>130</sup>Анёзов Р.Б. Марказий Осиё карвон йўлларида хизмат кўрсатиштизимиди карвон таркиби ва улар фаолиятининг ўзига хос хусусиятлари (ўрта асрлар даври). // Вестник Хорезмской Академии Мамуна. – Хива, 2020. -№7 – С. 88-90.

<sup>131</sup>Агзамова Г.А. Среднеазиатские ханства и Россия: к истории караванной торговли ... – С. 15.

необходимо. Руководители караванов обычно принадлежали к влиятельным социальным слоям общества и во многих случаях также имели высокий политический и большой экономический статус. За долгие годы предводители караванов, возглавлявшие большие торговые караваны, сумели накопить большое богатство и стать видными и влиятельными представителями общества.

Есть два аспекта развития системы обслуживания на торговых путях. Первый связан с организацией обслуживания торговых караванов, членов миссий посольств или путешественников в крупных торговых центрах, городах и другой дорожной инфраструктуре, о чем говорилось выше. С другой стороны, торговый караван должен был обслуживаться непосредственно на караванном пути, как часть каравана. Ко второй категории относились путеводители, которые обслуживали караваны на собственных вьючно-транспортных средствах, отдельные лица или группы, которые действовали в качестве гидов в определенных направлениях, переводчики, которые играли важную роль в общении торговцев, говорящих на разных языках, врачей, которые должны быть частью торговых караванов в далекие страны и др.

Формирование группы людей, обслуживающих караваны с собственным вьючным скотом - извозчиков - восходит к глубокой древности. В отчетном периоде их деятельность также играла важную роль в организации торговых отношений. Киракаши обычно состояли из представителей народов, проживающих в местности, где проходил торговый караван. Киракаши была основным занятием для некоторых слоев населения. Известно, что даже для некоторых кочевых туркменских и казахских племен это являлось единственным источником дохода. В частности, казахи и туркмены были наняты для сопровождения и найма больших торговых караванов в Хорезмском оазисе в торговых отношениях с русскими городами и иранскими городами на Каспийском море<sup>132</sup>. Российские источники отмечают, что арендовать повозки и верблюдов можно в Хиве и во всех крупных торговых городах ханства<sup>133</sup>. Арендная плата за провоз верблюдов составляла 8 верст, или в среднем 25-29,5 русских рублей за 8 верст. Карши также являлся одним из центров верблюжьих караванов для торговых караванов, русские источники отмечают, что для расстояния в 8 верст плата бралась 1 серебряная танга<sup>134</sup>.

Медицинское обслуживание в караване. Подчеркивая роль международных транзитных маршрутов в экономических и культурных отношениях, межкультурном диалоге, следует также отметить, что в некоторых случаях опасные инфекционные заболевания распространились на большие территории вдоль торговых путей. Например, чума, начавшаяся в Китае в XIV веке, распространилась на Балканы и Восточную Европу по

<sup>132</sup>Агзамова Г.А.. Среднеазиатские ханства и Россия: к истории караванной торговли ... – С. 15, 22-23.

<sup>133</sup>Гинтелло. Сведения по интендантской част... – С. 9.

<sup>134</sup>Маев Н. Очерки горных бекств // Материалы для статистики Туркестанского края. – СПб., 1879. Вып. V. – С. 328.

Великому шелковому пути в 1330-1340 годах<sup>135</sup>. Поскольку такие случаи были часты в древности и средневековье, организация медицинского обслуживания на караванных путях была жизненной необходимостью<sup>136</sup>. Издавна в Средней Азии и соседних регионах существовали больницы, которые оказывали медицинскую помощь населению, а также пассажирам и торговцам. Информация о существовании больниц в Балхе и некоторых городах Ирана, Бухаре (I век до н.э.), средневековых больницах в крупных городах, таких как Мерв, Ургенч, Бухара<sup>137</sup>, Медицинской академии, основанной сасанидским правителем Хусравом Ануширваном в Джундишапуре<sup>138</sup>, Хузистан, находки<sup>139</sup> древнего Пойкента на Великом шелковом пути, свидетельствующие о существовании аптеки, указывают на то, что города были основными медицинскими центрами.

Известно, что в этот период почтовая служба постепенно вошла в систему зон обслуживания на караванных путях и считалась одной из сфер государственного значения. На почтовые отделения, построенные вдоль караванных путей Среднеазиатского региона, в частности Хорезмского оазиса, были возложены задачи государственной почтовой службы, такие как обслуживание государственных служащих, курьеров, обмен лошадей, обеспечение безопасности корреспонденции<sup>140</sup>.

Почтовая служба на караванных путях была налажена с давних времен, а на специальных стоянках на дорогах курьеров, царских курьеров снабжали едой и скаковыми лошадьми<sup>141</sup>.

Почтовую службу осуществляли специальные курьеры, доставлявшие 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 почты<sup>142</sup>. Специальные корреспонденты работали как

---

<sup>135</sup> Распространение болезни было вызвано тем, что крысы селились в телеги с едой, что на некоторое время нарушило экономические и торговые отношения на Великом шелковом пути. Смотрите об этом: Уэзерфорд Д. Чингизхан и рождение современного мира / Пер. с англ. Е.Лихтенштейна. – М.: АСТ, 2006. – С. 430-440, 446.

<sup>136</sup> Открытие лекарств и оборудования для их приготовления в древних шумерских городах свидетельствует о важности древних городов как медицинских центров. См.: Крамер С.Н. История начинается в Шумере / Перевод с английского Ф.Л. Мендельсона. Предисловие, переводы шумерских поэтических текстов и комментарии В.К. Афанасьевой. – М.: Наука, 1991. – С. 62-73.

<sup>137</sup> Ёролов А. “Авесто” даври маънавият марказлари ва шифохоналар // Мозийдан садо. – Тошкент, 2004. – № 3 (23). – Б. 32-33; Он же. Самарқанд шахрининг ёрта асрлардаги даволаш ва шифобахш муассалари // Самарқанд шахрининг умумбашарий маданият тараққиёт тарихида тутган ўрни: Материалы международного научного симпозиума, посвященного 2750-летию города Самарканда.. – Тошкент-Самарқанд, 2007. – С. 233-235.

<sup>138</sup> Сулаймонова Ф. Шарқ ва Ғарб (Қадимги давр ва ёрта асрлар маданият алоқалари). – Тошкент: Ўзбекистон, 1997. – С. 194.

<sup>139</sup> Городище Пайкент. К проблеме изучения средневекового города Средней Азии. – Ташкент: Фан, 1988. – С. 63-64, 177-178.

<sup>140</sup> Анёзов Р.Б. Ёрта асрларда карвон йўллари хизмат кўрсатиш тизими фаолиятида почта хизмати” (Марказий Осиё мисолида). // Имом Бухорий сабоқлари. Маънавий-маърифий, илмий- адабий журнал. – Самарқанд, 2020. -№3 –С. 33-34.

<sup>141</sup> Геродот. История. ... – С. 286.

<sup>142</sup> Источники сообщают, что передача сообщений через обученных голубей была обычным явлением среди персидских моряков и в мусульманских странах в целом. Смотрите подробно: Мец А. Мусульманский

индивидуально, так и в составе торговых караванов, в зависимости от важности передаваемого сообщения. В некоторых случаях вожак каравана или торговцы также выступали в качестве посыльных<sup>143</sup>.

В третьем параграфе второй главы представлена информация о вьючных перевозках и услугах по перевозке грузов. В Средней Азии, в частности, в системе караванных путей в Хорезмском оазисе важную роль играет вьючный транспорт. Использование транспортных средств началось на последних этапах каменного века, и в последующие исторические периоды общество развивалось в соответствии с социально-экономическим и культурным развитием, а также внутренними и внешними экономическими и культурными связями. Одомашнивание лошадей, верблюдов, ослов и других животных началось в энеолите и особенно в бронзовом веке, а в более поздние периоды коневодство и верблюдоводство развились как отдельные отрасли сельского хозяйства, и в России начали появляться районы и племена, специализирующиеся на выращивании этих животных. Такая специализация и образ жизни оставались практически неизменными до начала XX века<sup>144</sup>.

Верблюды издавна играли важную роль в Средней Азии как средство передвижения и вьючных перевозок. С давних времен в регионе разводили два вида верблюдов - одногорбых (дромодед - быстроходный) верблюдов и двугорбых, более короткого роста (бактрион - двугорбый) верблюдов. Этих верблюдов скрестили, чтобы получить крупных, трудолюбивых и сильных гибридных верблюдов, которых узбеки и казахи называют Нортую и туркмены Инер. Всего было 7 видов верблюдов и 3 вида двугорбых верблюдов, полученных в результате смешения одногорбых и двугорбых верблюдов на протяжении многих веков. Нортую перевозят 16-20 пудов груза, 30-35 км в день, без груза способен преодолеть расстояние в 60 км.<sup>145</sup>

В целом, верблюды сохранили свое значение как средство передвижения с бронзового века до недавнего времени. В начале XIX-XX веков верблюдоводством занимались также кочевые и полукочевые племена региона<sup>146</sup>. Александр Борнс, находившийся в Средней Азии в 1832-1833 гг., отмечает, что по некоторым данным, взрослый верблюд мог возить 640-500 фунтов<sup>147</sup>, и тянуть груз до двух миль в час, без остановки до 44 часов с грузом до 70 миль<sup>148</sup>. По некоторым данным, взрослый верблюд весил 500-800 кг. и мог поднимать груз, равный половине его собственного веса, и

---

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

<sup>143</sup> Анёзов Р.Б. Ўрта асрларда карвон йўллари хизмат кўрсатиш тизими фаолиятида почта хизмати” (Марказий Осиё мисолида). // Имом Бухорий сабоқлари. Маънавий-маърифий, илмий- адабий журнал. – Самарканд, 2020. -№3 –С. 33-34.

<sup>144</sup> Мавлонов Ў.М. Марказий Осиёнинг қадимги йўллари. – Тошкент: Академия, 2008. – С. 251-253.

<sup>145</sup> Шониёзов К. Основные отрасли животноводства в дореволюционном Узбекистане // Хозяйственно-культурные традиции народов Средней Азии и Казахстана. – М.: Наука, 1975. – С. 192.

<sup>146</sup> Ханьков Н. Указанная литература...– С. 158; Маев Н. Очерки Гиссарского края // Материалы для статистики Туркестанского края. –СПб., 1879. Вып. V. – С. 249.

<sup>147</sup> Английский фунт – 453,6 гр.

<sup>148</sup> Борнс А. Путешествие в Бухару. – Ч. 3. – С. 255-256.

тянуть груз, составляющий 10–12% своего веса. Средняя скорость 10-12 км в час с грузом<sup>149</sup>.

В начале бронзового века появилось одно из важнейших открытий в истории человечества - колесо. Это нововведение, которое также открыло путь для дальнейшего технического развития, привело к изобретению первых транспортных средств различных типов (в зависимости от характеристик конкретной географической области и ландшафта). Переход на использование колесной техники сыграл важную роль в развитии путей сообщения и доставке больших объемов грузов в отдаленные районы. Известно, что строительство дорог, особенно тех, которые предназначены для движения колесной техники, является дорогостоящим и трудоемким. По этой причине эти дороги первоначально служили только для соединения городов и других экономических центров в пределах узкой территории, например, с районами в пределах их сферы влияния (источники сырья, возделываемые поля и т. д.)..

Существует много сведений об использовании повозок с верблюдами, быками, лошадьми, ослами и другими крупными домашними животными в Средней Азии в древности и средневековье. Еще в эпоху бронзы, когда зародилось кочевое скотоводство, появились обернутые войлоком четырехколесные повозки, предназначенные для дальних миграций в степных районах региона<sup>150</sup>. Еще в средние века верблюжьи колесницы были одним из основных средств передвижения в степных районах региона. В частности, венецианский турист, посол и шпион Франческо Печолатти впервые использовал телегу с волами во время своего путешествия по Средней Азии (1348–1355).<sup>151</sup> Известно, что он прибыл из Малого дворца (Сарайджик) - тогдашняя столица Хорезма - в Ургенч через 20 дней на телеге с двумя верблюдами. Марокканский путешественник Ибн Баттута также писал, что по пути в Хорезм из Золотой Орды он пересек пустыню Огуз на колеснице без остановки с двумя верблюдами. После такого путешествия добавленным в телегу верблюдам давали годовой отпуск, чтобы они восстановили свои силы (жир)<sup>152</sup>. Эта информация свидетельствует о том, что движение по дорогам, проходящим через степи и пустыни региона, было более затруднительным для вьючного транспорта. Это подтверждают данные из русских источников за последнюю четверть XIX века.

Третья глава диссертации озаглавлена «**Роль системы обслуживания в организации и развитии караванной торговли**». В организации системы обслуживания на караванных путях Центральной Азии, в контроле и управлении деятельностью этой системы важную роль играли государства с сильной и могущественной центральной властью, сформированные в Средние века в регионе. Развитие внутренних и внешних экономических и

---

<sup>149</sup> Туя // Ўзбекистон миллий энциклопедияси. – Тошкент: “Ўзбекистон миллий энциклопедияси” Давлат илмий нашриёти, 2004. Том-8.... – С. 686.

<sup>150</sup> Абусеитова М.Х., Абылхожин Ж.Б. и др. История Казахстана и Центральной Азии ... – С. 23.

<sup>151</sup> Мавлонов Ў., Махкамова Д. Маданий алоқалар ва савдо йўллари... – С. 94.

<sup>152</sup> Ибрагимов Н. Ибн Баттута и его путешествие по Средней Азии... – С. 72.



культурных связей – было одной из задач государственной важности, в таких странах, которые непосредственно заинтересованы в этом, создание системы обслуживания на караванных путях, обеспечение безопасности и предоставление услуг, связанных с пассажирами, рассматривались как политические вопросы государственной важности.

В развитом средневековье тюркские династии, правившие Хорезмом, Моваруннахром и Хорасаном, пытались держать развитие караванной торговли по Великому шелковому пути через регион под постоянным контролем государства. При функционировании Великого шелкового пути наличие соответствующей придорожной инфраструктуры было критически важным для функционирования трансрегиональных транзитных торговых маршрутов, ведущих из внутренних районов Китая в Малую Азию через Центральную Азию. В частности, во времена великих империй, таких как хорезмшахи Ануштегена, Амир Темур и государство Темуридов, Хивинское ханство, караванные службы были организованы на высоком уровне по всей Средней Азии и соседним регионам. Поскольку они получали большую выгоду от внешней торговли, эти страны стали гарантией безопасности караванных путей. Вдоль караванных путей были построены таможенные и придорожные сооружения, создана соответствующая инфраструктура для удовлетворения потребностей торговых караванов (продукты питания и вода, фураж для вьючных животных и т. д.).

Большое внимание уделялось возведению башен-минаретов на караванных путях, а также наличию различных знаков и специальных знаков там, где это было необходимо. В частности, инфраструктура караванного маршрута Марв-Хорезм-Бухара через пустыню Кызылкум включала такие караваны, как Айритом и Дунётепа, крепость Чилпик в Амударьинском районе Каракалпакстана, Ходжакульская башня XII-XIV веков в Амударьинском районе<sup>153</sup>. Эти башни свидетельствуют о ведущих традициях, присущих функционированию караванной системы в развитое средневековье.

Во втором параграфе главы раскрываются особенности обслуживания торговых караванов в городах. Известно, что города издавна служили административными центрами. Еще в средние века крупные города были центрами активности чиновников и правителей, занимавшихся управлением и регулированием торгово-экономических отношений. В крупных торговых центрах, а также на пограничных переходах каждый караван из-за границы подвергался соответствующему досмотру. В городах были должностные лица, ответственные за определение лидера и состав каравана из-за границы, тип продуктов, которые они привозили, и план их следующей поездки. Источники сообщают, что их деятельность находилась под контролем хокима города.

---

<sup>153</sup>Массон М.Е. Средневековый торговый путь из Мерва в Хорезм и в Мавераннахр (в пределах Туркменской ССР) // Труды ЮТАКЕ.– Ашхабад: Изд-во АН ТуркмССР, 1966. Т. 13. – С. 75-129.

В целом, структура караван-сараяв, построенных на караванных путях и в городах с торговыми центрами в рассматриваемый период, аналогична, с прямоугольным внутренним двором (в некоторых караван-сараях было два двора) и окружающими жилыми помещениями. Известно, что вдоль внутренних дворов караван-сараяв строили навесы, а в больших караван-сараях были специальные помещения и даже мечеть и специальные места, где хранились купеческие товары<sup>154</sup>. Однако следует отметить, что структура караван-сараяв в некоторых случаях несколько отличается друг от друга, отличаясь от караван-сараяв и рабатов, построенных на караванных путях, размерами, архитектурным орнаментом и другими особенностями городов. Если караван-сарай и рабаты, построенные вдоль торговых путей, также имели специальные конюшни для животных, то в крупных городах основные средства передвижения располагались за пределами караван-сарая, а в некоторых случаях даже за городом, чтобы поддерживать порядок и чистоту. Примечательно, что в этот период в городах Хорезма существовали специализированные виды услуг по культурному отдыху торговцев из других стран, а также компании, оказывающие им медицинскую помощь в случае необходимости. Создание медицинских служб на караванных путях было насущной необходимостью. Это связано с тем, что из источников известно, что некоторые инфекционные заболевания распространились на гораздо более обширные территории в результате контактов, установленных через караванные пути. В соответствии с этим были созданы специальные торговые компании по продаже лекарств, медицинские ассоциации, сформирована система медицинского обслуживания караванов на караванных путях и в крупных торговых центрах. В крупных городах были созданы больницы для обслуживания не только местного населения, но и торговых караванов и путешественников, которые заболели в пути. Города Хивинского ханства: Янги-Ургенч, Кичик-Вазир, Киёт, Хонка, Тирсак, Гурлан, Хазарасп, Кунград, Шохаббоз были центрами ремесел и торговли. Согласно источникам, в первой половине XIX века Новый Ургенч был торговым центром, окруженным защитными стенами, в котором располагалось полторы тысячи домов. Ургенчских торговцев можно было встретить не только на рынках Бухары, Коканда и Туркестана, но и на рынках Астрахани, Оренбурга, Нижнего Новгорода, Москвы, Кашгара, Мешхеда и Кабула. Хотя рынки Ургенча были предназначены в основном для внутренней торговли, товары для внешней торговли производились в мастерских в домах крупных торговцев. В городе было около 300 розничных ларьков<sup>155</sup>.

Третий параграф третьей главы озаглавлен «Роль системы караванного обслуживания в развитии экономических и культурных отношений». Хорошо известно, что Средние века были периодом высокоразвитых экономических и

---

<sup>154</sup> Немцова Н.Б. По караванным дорогам Бухарской степи // Великий шелковый путь. Культура и традиции. Прошлое и настоящее: Материалы международной научно-теоритической конференции – Ташкент, 2006. – С. 139.

<sup>155</sup> Эшов Б. «Ўзбекистон давлатчилиги ва бошқаруви тарихи», Тошкент-2012. С – 345.

культурных связей на Великом шелковом пути. Установление контроля над караванными путями позволило бы торговле получить большую выгоду от таможенных пошлин и других форм. По этой причине великие королевства и государства, основанные в средние века, выступили гарантами внутренней и внешней торговли. Соответствующие законы и постановления также играли важную роль в развитии торговли в древние и средневековые времена. В частности, аяты Священного Корана в исламский период<sup>156</sup>, взгляды великого знатока хадисов Имама аль-Бухари в «Книге торговли» сборника хадисов<sup>157</sup>, известного как «Джами ас-Сахих» (заслуживающий доверия сборник), Специальная глава о налоге на закят в шариате и его значении в «Суннаби Термизий»<sup>158</sup> показывает, что ислам уделял большое внимание справедливой торговле.

Таким образом, в древности и в средние века различные историко-культурные районы и города оазиса принимали активное участие во внутренних и внешнеэкономических и торговых связях. Мы видим, что инфраструктура, связанная с эксплуатацией караванных путей, развивалась как одна из ключевых отраслей региональной экономики. Эти связи, в свою очередь, заложили основу для формирования и развития культурного диалога.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В результате исследования на тему «Караванная инфраструктура и услуги в Средней Азии (на примере Хорезмского оазиса XIV-XIX веков)» были сделаны следующие выводы:

1. Хорезмский оазис играл важную роль в международных экономических и культурных связях XIV-XIX веков и важно, что территория оазиса находилась на пересечении важных транзитных караванных путей из Мовароуннахра и Хорасана через Приволжье к берегам Черного моря и Восточной Европы. При Амир Темуре и в государстве Темуридов и в Хивинском ханстве караванные пути оазиса формировались как система с многогранной инфраструктурой и развивались в соответствии с требованиями своего времени.

2. Политическая стабильность в регионе, внимание центральных и местных властей к этой сфере, а также другие объективные и субъективные факторы сыграли важную роль в эффективном функционировании системы караванного обслуживания в XIV-XIX веках. В частности, после нашествия

---

<sup>156</sup> В частности в 282 аяте суры «Бакара» говорится В стихе 29 суры ан-Ниса «Аллах сделал торговлю законной, а ростовщичество - незаконным», в 29-м аяте суры «Нисо» -Существуют широко распространенные мнения, допускающие честную торговлю, например: «О вы, верующие, не потребляйте свое богатство несправедливыми способами между вами, но зарабатывайте свое богатство посредством взаимно согласованной торговли».

<sup>157</sup> Абу Абдуллох Мухаммад ибн Исмоил ал-Бухорий., 1996. Ал-Жомий ас-Сахих (Убедительная коллекция) // Перевод с арабского Хожа Музаффар Набихон ўгли и Хожа Бахтиёр Набихон ўгли. – Тошкент: Қомуслар Бош тахририяти, 1996. - 2-том. – С. 3-48.

<sup>158</sup> Абу Исо Мухаммад ат-Термизий. Сунани Термизий / Перевод Мирзо Кенжабека. – Тошкент: Адолат, 1999. 1-том – . С.603-663.

Чингисхана Хорезмский оазис был разделен на две части, западная часть которых принадлежала улусу Джоджи, а южная часть - Чигатайскому улусу, а в конце 14 века Амир Темур воссоединил его в единое политическое, экономическое и культурное пространство, и в начале 16 века на этом едином пространстве образовалось независимое Хорезмское государство - Хивинское ханство.

3. В средние века ориентация на эксплуатацию и содержание караванных путей в Хорезмском оазисе имела важное значение для развития внутренних и внешних экономических связей. В рассматриваемый нами период деятельность системы обслуживания на караванных путях сыграла особую роль в развитии внутренних и внешнеэкономических, торговых и посольских отношений.

4. Важной частью системы обслуживания в рассматриваемом периоде было строительство придорожных сооружений. Караван-сарай, рабаты, водосборы, которые являлись основными звеньями коммуникационной системы, они функционировали только как места для торговых караванов, правительственных чиновников, военных, членов миссий посольств и туристов, где они могли отдохнуть во время долгих и трудных путешествий и кормить животных.

5. В XIV-XIX веках на караванных путях Средней Азии, в частности, в Хорезмском оазисе, сложилась многогранная система обслуживания. Развитию внутренних и внешних связей способствовало предоставление различных необходимых услуг торговым караванам, туристам и путешественникам на придорожных объектах и в торговых центрах, а также деятельность гидов-переводчиков, охранников, арендаторов, обслуживающих караваны собственными силами и выучно-транспортными средствами.

6. Постепенное развитие процесса урбанизации также сыграло важную роль в развитии системы обслуживания в Центральной Азии, в частности в Хорезмском оазисе. Вдоль торговых путей возникали новые города, которые развивались по мере их участия во внутренних и внешних экономических и культурных связях. Об этом же свидетельствует наличие в городах Хорезмского оазиса инфраструктуры, специализирующейся на обслуживании караванов.

7. Династии, правившие в Хорезмском оазисе в XIV-XIX веках, выступили как гарант развития внутренней и внешней торговли. Сюда входят меры по развитию торговли - строительство и ремонт дорог, дорожных сооружений и специализированных рынков, создание служб безопасности для караванов, стимулы для внутренней и внешней торговли, в том числе для иностранных торговцев, заключение международных соглашений о торговых отношениях и др.

8. Караванные пути служили для торгово-экономических отношений и культурного сотрудничества, политических отношений и посольских миссий,

культурного диалога между различными регионами. Это можно увидеть на примере караванных путей Хорезмского оазиса в XIV-XIX веках.

9. Наличие политической стабильности в регионе, внимание центральных и местных властей к этой области, а также многие другие факторы, сыграли значительную роль в эффективном функционировании системы обслуживания. Уровень активности системы обслуживания на торговых путях соответствует показателям экономического и культурного развития общества, и можно сделать вывод, что развитие этого сектора неразрывно связано с развитием цивилизации в целом.

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

1. В то время, когда современные международные отношения расширяются и наша страна делает акцент на развитии международного туризма, направленный на раскрытие роли Узбекистана, в частности, Хорезмского оазиса, одного из его древних историко-культурных регионов, в восстановлении традиционных связей на Великом шелковом пути, необходимо создание обобщенных научных трудов, внедрение новой информации по истории культурных и экономических отношений в образовательный процесс, их использование в изучении и популяризации истории и культуры Узбекистана;
2. Следует широкое изучение историко-археологических и архитектурных памятников Хорезмского оазиса, расположенных на средневековых караванных путях и игравших важную роль в системе обслуживания в свое время, с целью определения их современного состояния и принятия мер по их ремонту;
3. Нужна организация новых туристических маршрутов по средневековым караванным маршрутам для развития туризма в Хорезмском оазисе и низовьях Амударьи, издание историко-географических карт и буклетов с описанием археологических и архитектурных памятников;
4. Экспозиции, посвященные истории Великого шелкового пути, в музеях республики, Хорезмской области и Республики Каракалпакстан целесообразно обогатить информацией о роли средневековых дорог в системе экономических и культурных связей.



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

---

**URGENCH STATE UNIVERSITY**

**ANYOZOV RUSLAN BOTIROVICH**

**THE INFRASTRUCTURE AND FIELDS OF SERVICE IN CENTRAL  
ASIAN CARAVAN ROADS  
(ON THE EXAMPLE OF KHOREZM OASIS IN XIV-XIX CENTURIES)**

**07.00.01 – History of Uzbekistan**

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

**NUKUS– 2021**

The dissertation is registered by the Supreme Attestation Commission at the Cabinet of Ministers of the Republic of Uzbekistan under number B2018. 4.PhD/Tar390. The dissertation has been prepared at Urganch State University.

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

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


**Official opponents:** **Kabulov Eshbolta Atamuratovich**  
Doctor of historical sciences  
**Sulaymanov Salamat Arepbaevich**  
Candidate of historical sciences, dotsent


**Leading organization:** **Karshi State University**


Defense of dissertation will be held on "14" 01 2022 at 10<sup>00</sup> at the meeting of the Scientific Council Number PhD.03/30.12. 2019.Tar.20.05 on awarding the scientific degrees under the Karakalpak state university, (Address: 230100, Nukus, Ch.Abdirov street, 1. Tel. : (99361) 223-60-49; Fax: (361) 223-60-49; e-mail: [karsu.info@gmail.ru](mailto:karsu.info@gmail.ru))

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

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

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

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

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





## INTRODUCTION (abstract of PhD dissertation)

**The aim of the research work** is comprehensive study of the history of the system of caravan services in Central Asia in the 14<sup>th</sup>-19<sup>th</sup> centuries on the example of the Khorezm oasis in the context of complex scientific research.

**The object of the research work** is the coverage of the history of caravan infrastructure and services in Central Asia in the 14<sup>th</sup>-19<sup>th</sup> centuries using the example of the Khorezm oasis.

**The scientific novelty of the research work** is as follows:

historical-geographical conditions and socio-economic factors of the caravan service system in the 14<sup>th</sup>-19<sup>th</sup> centuries in Khorezm oasis, which played an important role in Central Asia and its internal and external relations were identified;

the peculiarities of the service system on the caravan routes that served the economic and cultural ties in the region in the Middle Ages, the history of the use of vehicles and wheeled vehicles were revealed in a comparative-historical periodic sequence;

the role of roadside facilities of Khorezm oasis on caravan routes: rabats (service facilities mainly on caravan routes), caravanserais (caravan stops, palaces), sardobas (domed pool specially built for collection and storage of water in water-scarce areas), wells and their current status, road facilities in the service system were grounded and their socio-economic and cultural functions were identified;

the issues like the role of the state authorities in the establishment, management and control of caravan service in the oasis, the participation of influential officials, large traders in the operation of this system were highlighted and the construction and repair of caravan routes, security, providing caravan with food, household services on the roads were proven.

**Implementation of the research results.** Based on the results obtained, scientific conclusions and recommendations were made for studying the history of the service system on the caravan routes of Central Asia in the 14<sup>th</sup>-19<sup>th</sup> centuries:

The results of the dissertation research were used in the regional branch of the Academy of Sciences of the Republic of Uzbekistan - Khorezm Academy of Mamun in the fundamental project "History of Khorezm (Volume I from ancient times to the 5th century. Volume II. 5<sup>th</sup>-15<sup>th</sup> centuries)" for 2010-2016, in identifying infrastructure of caravan roads, road structures and their socio-economic and cultural functions, in the scientific analysis of information on the construction and repair of caravan routes, safety on caravan routes and the provision of other cultural and consumer services, highlighting the role of the caravan service system in the ethno-integration process in the region (Reference of the Academy of Sciences of the Republic of Uzbekistan No. 3 / 1255-1791 dated September 2, 2020). The results obtained made it possible to use it as auxiliary information showing the role of caravan routes in the implementation of socio-political and economic relations between various regions and states of Central Asia;

The National TV and Radio Company of Uzbekistan has prepared scripts for some programs based on the scientific results of the dissertation on the TV channel "History of Uzbekistan". In particular, the scientific results of the dissertation were presented on June 26, 2020 in the "Presentation" program (Reference from TRC "Uzbekistan" No. 02-40-692 dated June 26, 2020). This served to enrich the content of materials prepared for television with accurate and scientific evidence, as well as to ensure the scientific popularity of programs and a detailed disclosure of their content, to preserve and popularize the historical heritage;

The research results are used in a number of events held by the Khorezm regional branch of the Center for Spirituality and Education of the Republic of Uzbekistan, including events on the topic "External relations of the Khiva Khanate" in the analysis of trade relations of the Khiva Khanate with neighboring countries, caravan routes used in these relations, vehicles on caravan routes, their types and use, safety on caravan routes and the provision of other cultural and domestic services, provision of information about the infrastructure of caravan routes, roadside facilities and their socio-economic and cultural functions (Certificate of the Khorezm regional branch of the Center for Spirituality and Education of the Republic Uzbekistan dated December 17, 2020 No. 01 / 02-101). The research results are used to popularize the ancient culture of the Khorezm oasis, including trade, among the local population, as well as among foreign tourists.

**The outline and scope of the dissertation.** The dissertation consists of an introduction, three chapters, a conclusion, a list of sources and references, maps, tables, photos. The research part of the dissertation covers 116 pages.

## **ЭЪЛОН ҚИЛИНГАН ИШЛАР РЎЙХАТИ СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ LIST OF PUBLISHED WORKS**

### **I бўлим (I част; I part)**

1. Anyozov R.B. Some comments on the illustration of the khorezmcara-van roads in russian historiography (16<sup>th</sup> and 19<sup>th</sup> centuries) // Минтақада фан, таълим ва тарбиянинг долзарб муаммолари. Электрон илмий журнал. – Урганч, 2018. - № 3. Pp 68-71.
2. Anyozov R.B. Caravan roads and caravan trade during the mongolian period. // EPRA International Journal of Research & Development (IJRD). Pp 105 – 107. Vol. 4 Issue:12 December 2019. www.eprajournals. com. SJIF Impact Factor: 6.260.
3. АнёзовР.Б. Ўрта асрларда карвон йўллари хизмат кўрсатиш тизими фаолиятида почта хизмати” (Марказий Осиё мисолида). // Имом Бухорий сабоқлари. Маънавий-маърифий, илмий- адабий журнал. – Самарқанд, 2020. -№3 –Б 33-34.
4. АнёзовР.Б. Марказий Осиё карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизимида карвон таркиби ва улар фаолиятининг ўзига хос

- хусусиятлари (ўрта асрлар даври). // Хоразм Маъмун Академияси Ахборотномаси . – Хива, 2020. -№7 –Б 88-90.
5. Анёзов Р.Б. Марказий Осиё шаҳарларида савдо қарвонларига хизмат кўрсатишнинг ўзига хос жиҳатлари ( IX-XV- асрлар). // "Ғаммаддун нури" Илмий, ижтимоий-фалсафий, маданий-маърифий, адабий-бадиий журнал. 2020 йил.4-сон. Б,16-19.

### **Ибӯлим (Ичаст; Иpart)**

6. Анёзов Р.Б. Амир Темур ва темурийлар даврида қарвон йўлларида бўлган эътибор. Темурийлар даврида илм- фан ва маданият ривожини ўрганиш ва тарғиб қилишнинг умумбашарий аҳамияти. Республика илмий амалий конференцияси. Тошкент, 2019. –Б.43-46.
7. Anyozov R.B. Activities of caravan routes in Movarounnahr (9<sup>th</sup>-12<sup>th</sup> centuries). Scientific research in XXI century proceedings of the 4<sup>th</sup> international scientific and practical conference. Ottawa, Canada, 2020. – Pp. 201-204.
8. Анёзов Р.Б. Россия тарихшунослигида Хоразм қарвон йўлларидаги ёритилишига доир баъзи мулоҳазалар (XVI-XIX асрлар). // “Жанубий оролбўйи археологияси, этнографияси, тарих ва тарихшунослигининг долзарб масалалари” мавзусидаги республика илмий-назарий анжуман материаллари. Нукус, 2018. –Б.155-157.
9. Анёзов Р.Б. Хоразм коммуникация тизимида йўлбўйи иншоотларининг аҳамияти. // “Жанубий оролбўйи археологияси, этнографияси, тарих ва тарихшунослигининг долзарб масалалари” мавзусидаги халқаро илмий-назарий анжуман материаллари. Нукус, 2019. –Б.172-174.
10. Анёзов Р.Б. Европа элчи ва сайёҳлари буюк ипак йўли тармоқлари ҳақида. // “Ижтимоий- гуманитар фанларнинг долзарб масалалари: ривожланиш истиқболлари” мавзусидаги халқаро илмий-назарий анжуман материаллари. Нукус, 2019. –Б.141-145.
11. Анёзов Р.Б. Хоразм қарвон йўллари, савдо алоқалари ва савдо шаҳарлари тарихи ўрганилишининг манбаларда акс этиши (ривожланган ўрта асрлар). “Хоразм – Марказий Осиё цивилизацияси тизимида” Халқаро илмий – амалий анжуман. Урганч, 2020. –Б 208-210.
12. Анёзов Р.Б. Khiva khanate cities: the importance of the system of providing services on caravan roads in the development of domestic and foreign trade. // Science, research, development. Gollandiya, Rotterdam. 2020. - Pp.19-21.
13. Анёзов Р.Б. Марказий Осиёнинг қарвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизими фаолиятини ташкил этишда марказий ва маҳаллий ҳукуматнинг ўрни (XII-XIV- асрлар). // “Ўзбекистонда илмий-амалий тадқиқотлар” мавзусидаги республика 19-кўп тармоқли илмий масофавий онлайн конференция. Тошкент, 2020. – Б.29-31.

14. Анёзов Р.Б. Карвон йўлларида хавфсизликни таъминлаш хизмати ва уни ташкил этишнинг асосий жиҳатлари. // “Ўзбекистонда илмий-амалий тадқиқотлар” мавзусидаги республика 19-кўп тармоқли илмий масофавий онлайн конференция. Тошкент, 2020. – Б.31-34.