



THE COMMUNICATION STRUCTURE OF MEDIEVAL KHOREZM: SOURCES AND DEVELOPMENT FEATURES

Gulnaz Abdinayimovna Akimniyazova

Doctor of Philosophy (PhD) in History

Senior Lecturer at the Faculty of History

Ajiniyoz Nukus State Pedagogical Institute

Nukus, Uzbekistan

ABOUT ARTICLE

Key words: Medieval Khorezm, communication system, caravan routes, caravanserai, ribat, sardoba, Amu Darya, Great Silk Road, trade relations, archaeological sources.

Received: 19.10.25

Accepted: 20.10.25

Published: 21.10.25

Abstract: The article analyzes the communication structure of medieval Khorezm based on historical sources and archaeological research. It reveals the significance of caravan routes, waterways, and the infrastructure supporting them in Khorezm's trade, economic, and cultural relations with Eastern and Western countries. Based on information from Arabic-Persian and Western European sources, as well as research conducted by the Khorezm Archaeological Expedition in the 20th century, the article highlights the development features of caravanserais, ribats, sardobas, roadside structures, and the water transport system. It also examines Khorezm's role on the Great Silk Road and its importance in strengthening connections with Eastern Europe, Transoxiana, and Iran. The study compares written sources with archaeological findings, aiming to provide a comprehensive understanding of the communication system of medieval Khorezm.

O'RTA ASR XORAZMINING KOMMUNIKATSION TUZILMASI: MANBALAR VA RIVOJLANISH XUSUSIYATLARI

Gulnaz Abdinayimovna Akimniyazova

Tarix fanlari bo'yicha falsafa doktori

Tarix fakulteti katta o'qituvchisi

Ajiniyoz nomidagi Nukus Davlat Pedagogika Instituti

Nukus, O'zbekiston

MAQOLA HAQIDA

Kalit soʻzlar: Oʻrta asr Xorazmi, kommunikatsiya tizimi, karvon yoʻllari, karvonsaroy, rabot, sardoba, Amudaryo, Buyuk Ipak yoʻli, savdo aloqalari, arxeologik manbalar.

Annotatsiya: Maqolada oʻrta asr Xorazmining kommunikatsion tuzilmasi tarixiy manbalar va arxeologik tadqiqotlar asosida tahlil qilingan. Unda Xorazmning Sharq va Gʻarb mamlakatlari bilan boʻlgan savdo-iqtisodiy va madaniy aloqalarida karvon yoʻllari, suv yoʻllari hamda ularni taʼminlovchi infratuzilmalarning ahamiyati ochib beriladi. Arab–forsiy va gʻarbiy Yevropa manbalaridagi maʼlumotlar, shuningdek, XX asrda Xorazm arxeologik ekspeditsiyasi tomonidan olib borilgan tadqiqotlar asosida karvonsaroylar, rabotlar, sardobalar, yoʻlboʻyi inshootlari va suv transporti tizimining rivojlanish xususiyatlari yoritilgan. Shuningdek, Xorazmning Buyuk Ipak yoʻlidagi oʻrni, uning Sharqiy Yevropa, Movarounnahr va Eron bilan aloqalarni mustahkamlashdagi roli tahlil qilingan. Tadqiqotda yozma manbalar va arxeologik topilmalar oʻzaro taqqoslanib, oʻrta asrlardagi Xorazmning kommunikatsion tizimi toʻliq tasavvur etishga urinish qilingan.

МУХАММАД ЯКУББЕК И ЕГО СУДЬБА В СВЯЗИ С БУХАРСКИМ ЭМИРАТОМ

Гульназ Абдинаимовна Акимниязова

Доктор философии (PhD) по истории

Старший преподаватель исторического факультета

Нукусского государственного педагогического института имени Ажинияза

Нукус, Узбекистан

О СТАТЬЕ

Ключевые слова: Средневековый Хорезм, коммуникационная система, караванные пути, караван-сарай, рабат, сардоба, Амударья, Великий шелковый путь, торговые связи, археологические источники.

Аннотация: В статье анализируется коммуникационная структура средневекового Хорезма на основе исторических источников и археологических исследований. Раскрывается значение караванных путей, водных путей и обеспечивающей их инфраструктуры в торгово-экономических и культурных связях Хорезма со странами Востока и Запада. На основе сведений арабо-персидских и западноевропейских источников, а также исследований Хорезмской археологической экспедиции XX века освещаются особенности развития караван-сараев, рабатов, сардоб, придорожных сооружений и системы водного транспорта. Кроме того,

рассматривается роль Хорезма на Великом шелковом пути и его значение в укреплении связей с Восточной Европой, Мавераннахром и Ираном. В исследовании проводится сопоставление письменных источников и археологических находок, предпринята попытка всестороннего представления коммуникационной системы средневекового Хорезма.

O'rta asr Xorazmi o'zining geografik joylashuvi, qishloq xo'jaligi mahsulotlari, hunarmandchilik ishlab chiqarishi, yuksak rivojlangan ma'naviy madaniyati bilan Sharq va G'arbning turli mamlakatlaridan savdogarlar, hunarmandlar, ziyolilarni o'ziga jalb etgan. Arab–forsiy va g'arbiy Yevropa adabiyoti manbalarida boshqa ma'lumotlar qatori o'rta asr Xorazmining kommunikatsiya tizimi haqida ham ma'lumotlar uchraydi. Xususan, al-Istaxriy, ibn Havqal, al-Maqdisiy, ibn Battuta, F. Pegolotti, al-Yazdiy va boshqalarning tarixiy-geografik ma'lumotlari qiziqarlidir. Ular tabiat (iqlim), shaharlarning ahvoli, savdo predmetlari, mamlakat boyligi haqida yozar ekan, turli inshootlarni, jumladan yo'llar, quduqlar (suv ichadigan joy), karvonsaroy va mehmonxonalarni eslatib o'tadilar. Ibn Havqalning “Kitab al-masolik va-l-mamolik” (X asrda yozilgan), al-Maqdisiyning “Ahsan at-taqosim fi ma'rifat al-aqolim” (895–1000 yillarda yozilgan), anonim muallifning “Hudud al-'Alam” (982 yilda yozilgan) asarlarida Xorazm shaharlari savdo yo'li bo'yida joylashgan manzilgohlar sifatida tasvirlangan. Xususan, al-Maqdisiy shunday yozadi: “Jurjon — Xurosonga qarashli bosh shahar”, va u orqali Zamaxshar, Jigarband, Jaz, Jit (Pulyaj)dan “katta yo'l” (karvon yo'li) o'tgan. Keyingi asrlarda ham, xususan, Xorazmshohlar–Anushteginlar (1097–1231), mo'g'ullar (1223–1388) va temuriylar (1388–1505) davrida Xorazmda rivojlangan savdo kommunikatsiya tizimi mavjud bo'lgan. Manbalarda ular orasida Xorazm shaharlarini Movarounnahr, Xitoy, Arab mamlakatlari va Sharqiy Yevropa manzilgohlari bilan bog'lovchi karvon yo'llari tilga olinadi.

Ta'kidlash lozimki, XX asrning ikkinchi yarmidan boshlab Xorazmning kommunikatsion inshootlarini o'rganish 1946–1948 yillarda Xorazm arxeologik ekspeditsiyasi hamda 1973, 1978 yillarda O'zbekiston Fanlar akademiyasi Qoraqalpoq sho'bbasi Arxeologiya bo'limi izlanishlari bilan bog'liqdir. Ular Ustyurt arxeologik yodgorliklarini dastlabki o'rganish ishlarini tashkil etish bilan bog'langan edi. O'sha paytda Shemaxa qal'adan Markaziy Ustyurtgacha bo'lgan karvon yo'li yodgorliklari aniqlangan. Tadqiqotlarda shahar xarobalari, qal'alar, karvonsaroilar, kurgon guruhlar va tosh asri yodgorliklari o'rganilgan. Amalga oshirilgan ishlar hisobotlari va tadqiqotchilar nashrlarida ob'ektlarning tavsifi, joylashuvi, moddiy madaniyat xususiyatlari berilgan [Tolstov, 19486. C.248–253, 263; Yagodin, 1978. C.79–98; 1992. 203 C; Manylov, 1978.

C.199–285; 1986. C.93–121]. Janubiy Xorazm yodgorliklarini o'rganish Xorazm arxeologo-etnografik ekspeditsiyasining (1937–1992) tashkil etilishi bilan ayniqsa chambarchas bog'liqdir. Ekspeditsiya xodimlarining bir necha o'n yillik faoliyati Janubiy Xorazmning qadimgi sug'orish yodgorliklari, antik davr shaharlari tarixi, Kyatdan Duldul atlagangacha bo'lgan karvon yo'lini o'rganish bilan bog'liq bo'ldi [Tolstov, 1948a. C.30, xarita; Loxovits, 1979. C.112–117; Itina, 1991. C.11–33].

Umuman olganda, yozma manbalar, shuningdek, karvonsaroylarga oid ayrim tadqiqot va nashrlarning mavjudligiga qaramay, hozirga qadar Xorazmning kommunikatsion inshootlari tarixiga oid umumlashtiruvchi ish mavjud emas. Buni yo'lbo'yi inshootlarining uzoqda joylashganligi va ularni o'rganish qiyinchiliklari, shuningdek, Xorazm sivilizatsiyasi tarixini (antik va ilk o'rta asr yodgorliklarini) o'rganishning ustuvor yo'nalishlari bilan izohlash mumkin. Shu munosabat bilan, bizning ishimizda olingan materiallarni umumlashtirish, o'rta asr Xorazmning kommunikatsion tizimi haqidagi tasavvurlarimizni to'ldirishga harakat qilamiz. Shu maqsadda yozma manbalar, arxeologiya va tarixiy adabiyot ma'lumotlari jalb etiladi.

Yozma manbalar va arxeologiya fanining guvohliklariga ko'ra IX–X asrlarda asosiy karvon yo'llari – tranzit, mintaqalararo va ichki yo'llar shakllangan. Ulardan Xorazm uchun eng muhim bo'lgani tranzit magistral edi. Ilk o'rta asrlardan (VI asrda) Xorazm orqali "turklardan yunonlarga" o'tuvchi savdo yo'lining bir tarmog'i o'tgan. G'arbiy turk xoqonligi tashkil topgach, ko'chmanchi davlat Eron va Xitoy bosimini his qilgan. Shunda xoqon 568 yilda "sug'diylarning boshlig'i" Maniyax boshchiligidagi elchilikni Vizantiyaga, Yustinian II (565–578) saroyiga Xorazm va Orol-Kaspiy oralig'i orqali yuborgan. O'sha yili Zemarkh boshchiligidagi javob elchilik ham xoqonlikka jo'natilgan. VII asr o'rtalarida Volga quyi oqimida Xazar xoqonligi (VII–X asrlar) tashkil topgan. U Yevrosiyo savdo yo'llari chorrahasida joylashgan bo'lib, poytaxt shaharlar Samandar va Itil Osiyoning janubi-sharqiy Yevropa qismidagi savdo va siyosiy hayot markaziga aylangan. Xazarlar va Markaziy Osiyo o'rtasida faol munosabatlar kuzatilgan, uning musulmon aholisi orasida xorazmlik ko'chmanchilar ham bo'lgan. Ibn Havqal ma'lumotlariga ko'ra, xazar xoqoni qo'shinining yadrosini 12 000 xorazmlik (al-Arsiya) tashkil etgan. Bundan tashqari, bu yerda xorazmlik savdogarlar, ruhoniylar, masjid va madrasalar quruvchilari, shuningdek, boshqaruvchilar (vazirlar) yashagan. Ehtimol, aynan shu davrdan boshlab Xorazm orqali Sharqiy Yevropaga o'tuvchi Buyuk Ipak yo'li jonlangan. Xorazmda bu yo'l bir qator shaharlarning paydo bo'lishiga turtki bo'lgan. Mintaqaning shimoli-g'arbiy chekkalarida, Ustyurt chinklari bo'ylab Xorazmdan Sharqiy Yevropaga olib boruvchi yo'l ustida shahar markazlari vujudga kelgan. 1959 yildan boshlab V.N. Yagodin rahbarligida O'zbekiston Fanlar akademiyasi Qoraqalpoq sho'basida Arxeologiya bo'limi bu hududda tadqiqot ishlarini boshlagan. Rejaga muvofiq, Ustyurt arxeologik ekspeditsiyasi janubi-sharqiy Ustyurt chinklarini razvedka qilish vazifasini bajargan. Bu

O'zbekistonning ustyurt qismida amalga oshirilgan keng qamrovli razvedka ishlari edi. Shu asosda Ustyurt arxeologik ekspeditsiyasi (1971–1974) karvon yo'li va uning tarmoqlariga oid yodgorliklarni aniqlagan. Arxeologlar olingan materiallarga asosanib, quyidagi oraliq punktlari bo'lgan yo'lni belgilagan: Shemaxa qal'a – Qulanli – kichik va katta Aybugir – Tuproq qal'a (Qo'ng'iroq) – Puljay – Qorumbeit – Ajiboy – Kurgancha (Dovletgirey) – Duona va undan keyin Ural orqali Sharqiy Yevropaga. Yodgorliklar tahlili va to'plangan artefaktlar bu yo'lning IX–X va XII – XIII asr boshlarida eng faol ishlatilganini ko'rsatadi. Bu yozma manbalar ma'lumotlariga zid emas. Yuqorida VII–X asrlarda xorazmliklarning Sharqiy Yevropa bilan savdo aloqalarining jonlanishi haqida qisqacha qayd etgan edik. Bu yo'l keyingi mo'g'ullargacha bo'lgan davrda ham muhim savdo yo'li bo'lib qolgan. X asrda Sharqiy Yevropa hududida Volga Bolg'or davlati (X–XIV asrlar) shakllanib bo'lgan. U shaharlik aholisining islomlashuvi, xomashyo zaxiralari, savdo yo'llari yo'nalishlarining to'planishi, xususan Markaziy Osiyo bilan aloqalari sababli Yevrosiyo savdosining asosiy markaziga aylangan. Uning shaharlaridan Bulgar, Suvar, Bilyar hunarmandchilik-savdo markazlari sifatida Sharqdan kelgan ko'plab savdogarlarni jalb qilgan. Bu shaharlar Xorazm orqali Eron, Iroq va Arab mamlakatlari bilan savdo qilgan. Bu yerdan qimmatbaho tovarlar – mo'yna, mum, mis va qullar olib ketilgan. Ibn Rusta (X asr), ibn Fadlan (922 y.) yozadilar: “xazarlar bolgarlar bilan savdo qiladilar”, “ularga qimmatbaho mo'ynalar – samur, oq kiyik, olmaxon va boshqalarni olib keladilar”. Xorazmlik savdogarlar bolgarlardan qimmatbaho mo'yna, o'q-yoy, qobiq, baliq yelimi, teri, yong'oq va boshqalarni olib kelganlar. Bu savdo, shubhasiz, Xorazm orqali Sharqiy Yevropaga olib boruvchi Buyuk Ipak yo'lining jonlanishiga olib kelgan. Plano Karpini (1242 y.), Polo oilasi a'zolari (1254, 1271 y.), ibn Battuta (1333 y.) tarixiy ma'lumotlarida XIII–XIV asrlarda Oltin O'rda (Sarai)dan Ustyurt, Xorazm va Movarounnahr orqali Xitoyga boruvchi karvon yo'li tasvirlangan. Qoraqalpog'iston arxeologlarining tadqiqotlari arab va yevropa manbalari ma'lumotlarini tasdiqladi. Markaziy Ustyurt orqali o'tuvchi kommunikatsiya tizimiga oid karvonsaroilar va yo'lbo'yi inshootlari zanjiri ochildi. Bu yo'l bo'ylab 25–50 km masofada Uchkuduk, Ajigeldi, Kosbulak, Beleuli, Churuk va boshqa karvonsaroilar joylashgan edi. Markaziy Ustyurt karvonsaroilari Sharqiy chinkning dastlabki karvonsaroilaridan kattaligi, turar-joy xonalarining ko'pligi, burchak minoralari va yopiq inshootlarga olib boruvchi zinapoyalari bilan farqlanadi. Shu belgilar bilan ular yo'lbo'yi mustahkamlangan inshootlar – rabotlarga yaqinlashadi. Bunday mustahkamlangan inshootlar Xorazmda X asrdan ma'lum. “Biz al-Jurjoniya (Urganch – G.A.)dan yo'lga chiqdik va Zamjan deb ataladigan rabotda to'xtadik”, – deb yozadi ibn Fadlan 922 yilda. Karvonsaroilar yaqinida quduqlar, sardobalar, karerlar va qabristonlar (Beleuli) bo'lgan. Ustyurtning keng sahrolari bu inshootlarni qurganlarni yashash uchun eng qulay joylarni qidirishga majbur qilgan. Ustyurt karvonsaroilari ko'lliklarga bog'langan bo'lib, bu yerda doimiy yoki mavsumiy suv

manbalari (quduqlar va jala suvlari) mavjud bo'lgan. Beleuli karvonsaroyi yonidagi sardobalar, suv yig'ish chuqurlari va suv yo'naltiruvchi ariqlar yomg'ir va erigan suvlarning yer osti inshootlarida saqlanganidan dalolat beradi. Bu kommunikatsiya tizimi qismlari Xorazm hukmdorlari karvon yo'llarini barpo etar ekan, ularning obodonchiligi va muhim xizmat inshootlarini qurishga e'tibor berganidan guvohlik beradi.

Xorazmning savdo aloqalari uchun Qoraqumlar orqali o'tuvchi kommunikatsiya tizimi ham muhim ahamiyatga ega bo'lgan. Bu yo'l haqida batafsil tasvirni Hamdalloh Qazvinii (XIV asr) qoldirgan. Xorazm arxeologik ekspeditsiyasi (XAЭ) va YUTAKE ishlarida turli vaqtlarda Janubiy Turkmaniston va Eron bilan karvon savdosining ikki yo'nalishi o'rganilgan. XX asrning urushdan oldingi va urushdan keyingi yillarida Xorazm ekspeditsiyasi xodimlari g'arbiy yo'nalishda rekognostsion va qisman stasionar tadqiqotlar olib borib, Dev-qal'a ("Rabot-i-Serxang"), Orta quyu ("Karvon-goh"), Talayxon-ota ("Rabot Tamg'ach") va Oq Yayla karvonsaroylarini o'rganishgan [Tolstov, 1958. C.232–235; Vishnevskaya, 1958. C.431–432]. Bu ishlarda shuningdek, Oq Yayla va Talayxon-ota karvonsaroylarida Beloulidagilarga o'xshash suv ta'minoti tizimi (suv o'tkazuvchi ariqlar, sardobalar va yomg'ir suvini yig'uvchi takir) aniqlangan. Arxeologik materiallarga qaraganda, bu yo'l XII–XIV asrlarda shakllangan. Sharqiy qoraqum yo'nalishi Amul orqali Xorazmga o'tgan. Bu savdo kommunikatsiyasi qismi Amudaryo bo'ylab joylashgan rabotlar va shahar xarobalari orqali o'tgan bo'lib, ular orasida Darg'on, Jigarband, Sadvar, Xazorasp, Daya xotun, Oq rabot va boshqalar mavjud [Mason, 1966. C.255, rasm 80, xarita]. Xorazmliklar qadimdan Kyatdan Buxoroga boruvchi yo'ldan foydalanib kelganlar. Bu savdo kommunikatsiyasi bo'lagi Shuraxon, Meshekli karvonsaroyi, Tuproq qal'a, Sartaros, Qiz qal'a orqali o'tib, keyin Farobga yo'nalgan. Buyuk Xorazmshohlar davrida (XI–XIII asrlar) bu yo'l obodonlashtirilgan, yangi karvonsaroylar qurilgan. Boshqa yo'nalishlardan farqli ravishda, bu yo'l mo'g'ullar va temuriylar davrida ham faoliyat ko'rsatgan. Manbalarda u "Se-poiya" yo'li sifatida ma'lum. Bu yo'lning mavjudligi haqida Ibn Battuta (XIV asr), Nizomiddin Shomiy va Sharafuddin al-Yazdiy (XV asr) guvohlik beradilar. Bu yo'l uzoq vaqt mavjud bo'lib, Xorazmning Movarounnahr bilan asriy yaqin aloqalarini aks ettirgan.

Quruqlik yo'llari bilan bir qatorda o'rta asrlarda Xorazm Movarounnahr, Eron shaharlari bilan suv yo'li orqali ham bog'langan. Xorazmni tashqi dunyo bilan bog'lagan suv yo'li axemenidlar davridan (mil.avv. V–IV asrlar) va Strabon (mil.avv. 63 – mil. 24) davridan ma'lum. Qadimgi davrda Xorazm savdosi va suv yo'llari masalalari B.I. Vaynberg [1991, s.30], V.N. Yagodin [1994, s.100; 1997, s.122] maqolalarida yoritilgan. Manbashunoslik materiallari asosida bu mavzu yana D.A. Alimova va R.V. Rtveladze tadqiqotlarida yoritilgan [2009, s.9–13]. Biroq o'rta asrlar boshida kuzatilgan suv rejimining regressiyasi savdo kommunikatsiyasi tizimiga ta'sir ko'rsatgan, ba'zi davrlarda g'arbga suv yo'li to'xtab qolgan. Yuqorida qayd etilgan arab–forsiy

manbalar X asrdan XV asrgacha Amudaryodagi kema qatnovining muhim o'rnini tasvirlaydi. Ular yozadilar: "Xorazmda kemalar quriladi va jihozlanadi, ular Termizda ham quriladi" (al-Maqdisiy), "Xorazm (Urganch) tashqarisida Jayhun daryosi bor. Yozda kemalarda Termizgacha boriladi va u yerdan bug'doy va arpa olib kelinadi" – deya ma'lum qiladi boshqa bir xabar beruvchi (ibn Battuta). Xorazm va Oltin O'rda savdo yo'llarida suv transporti harakati haqida g'arbiy yevropalik savdogarlar F.B. Pegolotti (1342 y.) va A. Jenkison (1558 y.) guvohlik beradilar.

Shunday qilib, yozma manbalar va arxeologiya fani o'rta asr Xorazmining quruqlik va suv kommunikatsiyalari mavjud bo'lganini tasdiqlaydi. O'rta asrlardagi Xorazm kommunikatsiya tizimi bo'yicha umumiy sharhni yakunlar ekanmiz, shuni ta'kidlash lozimki, biz ma'lumotlarning to'laligiga da'vo qilmaymiz, mavjud manbalar mavzuni batafsil o'rganishni talab etadi, bu esa maxsus yirik tadqiqot vazifasidir.

Foydalanilgan adabiyotlar ro'yxati:

- 1.Алимова Д.А., Ртвеладзе Э.В., Абдурасулов У. Средняя Азия- Закавказье-Рим: О значении водного пути по Амударье через Каспийское море в Закавказье// Дороги Страбона как часть Великого шелкового пути: Материалы международной конференции.- Самарканд-Ташкент., 2009.
- 2.Ваинберг Б.И. Роль кочевников в развитии экономики и торговли Хорезма в древности// Города и караван-сарай на трассах Великого Шелкового пути/ Тезисы докладов международного семинара ЮНЕСКО.-Ургенч,1991.
- 3.Вишневская О.А. Раскопки караван-сараяв Ак-Яйла и Талайхан-ата// Труды ХАЭЭ. Т.П.-М: Изд-во АН СССР,1958.
- 4.Гаркави А.Я. Сказание мусульманских писателей о славянах и русских.- СПб.,1870.
- 5.[Йазди] Шарафуддин Али Йаздий. Зафарнома.-Тошкент «Шарқ»,1997.
- 6.Иброҳимов Неъматулло. Ибн Баттута ва унинг Урта Осиёга саёҳати.-Тошкент «Шарқ баёзи»,1993.
- 7.Ибн Фадлан. Путешествие ибн Фадлана на Волгу/ Пер. и комментарий А.П.Ковалевского, под ред. И.Ю.Крачковского.-М.:Л., 1939.
- 8.Иерусалимская А.А. О северокавказском «шелковом пути» в раннем средневековье// СА.-М.,1977. № 2.
- 9.Итина М.А. Археологические памятники на древних торговых путях вдоль берегов Амударьи// Древности Южного Хорезма/ Труды ХАЭЭ. Т.16.-М: Наука,1991.
- 10.Массон М.Е. Средневековые торговые пути из Мерва в Хорезм и в Мавераннахр (в пределах Туркменской ССР)// Труды ЮТАКЭ. Т.ХІІІ.-Ашхабад: Туркменистан,1966.

- 11.Материалы по истории туркмен и Туркмении. Т.І.-М.: -Л,, 1939.
- 12.Сборник материалов относящиеся к истории Золотой Орды. В.Г.Тизенгаузена.Т.І. -СПб.,1884.
- 13.Толстов С.П. Древний Хорезм. Опыт историко-археологического исследования.-М.: МГУ,1948 а.
- 14.Толстов С.П. По следам древнехорезмийской цивилизации.-М: Изд-во АН СССР,1948 б.
- 15.Толстов С.П. Работы Хорезмской археолого-этнографической экспедиции АН СССР в 1949-1953 гг.// Труды ХАЭЭ.-Т.ІІ. –М: Изд-во АН.,1958.
- 16.Ягодин В.Н.Древние кочевники Арало-Каспия на Великом Шелковом пути// Вестник ККО АН РУз. -Нукус,1994. № 2.
- 17.Ягодин В.Н. Индия и Хорезм в древности. К вопросу историко-культурных связей// Вестник ККО АН РУз.-Нукус, №.1-2.-Нукус,1997. № 3.-С.106-112.