

**ҚОРАҚАЛПОҚ ДАВЛАТ УНИВЕРСИТЕТИ**  
**ҲУЗУРИДАГИ ИЛМИЙ ДАРАЖАЛАР БЕРУВЧИ**  
**PhD.03/30.12. 2019.Tar.20.05 РАҚАМЛИ ИЛМИЙ КЕНГАШ**

---

**ҚОРАҚАЛПОҚ ДАВЛАТ УНИВЕРСИТЕТИ**

**МАТЖАНОВ АМАН ЖАРЫЛКАПОВИЧ**

**ҚОРАҚАЛПОҒИСТОННИНГ ТРАНСПОРТ ТАРИХИ (1925-2020 йй.)**

**07.00.01 – Ўзбекистон тарихи**

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

**НУКУС – 2022**

**Фалсафа доктори (PhD) диссертацияси автореферати мундарижаси**  
**Оглавление автореферата диссертации доктора философии (PhD)**  
**Contents of abstract of the doctor of philosophy (PhD) dissertation**

<b>Матжанов Аман Жарылкапович</b> Қорақалпоғистоннинг транспорт тарихи (1925-2020 йй.) .....	<b>3</b>
<b>Матжанов Аман Жарылкапович</b> История транспорта Каракалпакстана (1925-2020 гг.) .....	<b>25</b>
<b>Matjanov Aman Jarilkarovich</b> History of transport of Karakalpakstan in 1925-2020 .....	<b>47</b>
<b>Эълон қилинган ишлар рўйхати</b> <b>Список опубликованных работ</b> <b>List of published works .....</b>	<b>51</b>

**ҚОРАҚАЛПОҚ ДАВЛАТ УНИВЕРСИТЕТИ**  
**ҲУЗУРИДАГИ ИЛМИЙ ДАРАЖАЛАР БЕРУВЧИ**  
**PhD.03/30.12. 2019.Tar.20.05 РАҚАМЛИ ИЛМИЙ КЕНГАШ**

---

**ҚОРАҚАЛПОҚ ДАВЛАТ УНИВЕРСИТЕТИ**

**МАТЖАНОВ АМАН ЖАРЫЛКАПОВИЧ**

**ҚОРАҚАЛПОҒИСТОННИНГ ТРАНСПОРТ ТАРИХИ (1925-2020 йй.)**

**07.00.01 – Ўзбекистон тарихи**

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

**НУКУС – 2022**

Фалсафа доктори (PhD) диссертацияси мавзуси Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамаси ҳузуридаги Олий аттестация комиссиясида В2021.1.PhD/Tar861 рақам билан рўйхатга олинган.

Диссертация Қорақалпоқ давлат университетида бажарилган.

Диссертация автореферати уч тилда (ўзбек, рус, инглиз (резюме)) Илмий кенгашнинг веб-саҳифасида ([www.karsu.uz](http://www.karsu.uz)) ҳамда «ZiyoNET» ахборот-таълим порталида ([www.ziynet.uz](http://www.ziynet.uz)) манзилларига жойлаштирилган.

Илмий раҳбар:	Сейтимбетов Мынсызбай Казакбаевич тарих фанлари номзоди, доцент
Расмий тақризчилар:	Сарыбаев Маман Ктайбекович тарих фанлари доктори, доцент Бекимбетов Баҳадыр Мырзабаевич тарих фанлари номзоди, доцент
Етакчи ташкилот:	ЎзР ФА Қорақалпоғистон бўлими Қорақалпоқ гуманитар фанлар илмий-тадқиқот институти

Диссертация ҳимояси Қорақалпоқ давлат университети ҳузуридаги илмий даражалар берувчи PhD.03/30.12.2019.Tar.20.05 рақамли Илмий кенгашнинг 2022 йил «18» VI соат 15<sup>00</sup> даги мажлисида бўлиб ўтади. (Манзил: 230100, Нукус шаҳри, Ч.Абдиров кўчаси, 1 уй. Тел.: (99361) 223-60-49; Факс: (361) 223-60-49; e-mail: [karsu.info@edu.uz](mailto:karsu.info@edu.uz))

Диссертация билан Қорақалпоқ давлат университети Ахборот-ресурс марказида танишиш мумкин (76 рақам билан рўйхатга олинган) (Манзил: 230100, Нукус шаҳри, Ч.Абдиров кўчаси, 1 уй. Тел.: (99361) 223-60-49; Факс: (361) 223-60-49.)

Диссертация автореферати 2022 йил "5" III хуни тарқатилди.  
2022 йил "5" III даги 7 рақамли реестр баённомаси)



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

**Х.М.Оттегенов**  
Илмий даражалар берувчи илмий кенгаш илмий котиби, фалсафа доктори (PhD)

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

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

Диссертация мавзусининг долзарблиги ва зарурати. Жаҳонда юз бераётган глобаллашув ва интеграция жараёнлари мамлакатлар ўртасидаги савдо-сотиқнинг кенгайишига замин яратмоқда. Ушбу жараён, бир томондан, транспорт коммуникациялари тизимини ривожлантиришни ва янги истиқболли трансконтинентал транзит йўлакларини яратишни талаб қилса, иккинчи томондан, минтақа мамлакатлари транспорт тизимларининг глобал транспорт тизими билан ўзаро мувофиқлашувини белгилайди. Ҳозирда транспорт лойиҳаларини амалга ошириш учун турли ташаббуслар илгари сурилмоқда, улардан энг муҳим йўлаклардан бири "Буюк Ипак йўли" ни тиклашдир. Трансчегаравий транспорт коридорларининг самарали ишлаши учун минтақавий транспорт тизими зарур. Халқаро савдонинг ривожланиши Марказий Осиё худудидан транзит зонаси сифатида фойдаланишни назарда тутади, у орқали Хитой - Европа ва Хитой - Яқин Шарқ йўллари куриш заруратини келтириб чиқармоқда.

Дунё микёсида транспорт тизимининг ривожланиш жараёни, темирйўл, ҳаво транспорт воситаларининг эволюцияси, саноат ва ишлаб чиқаришнинг ривожланишида транспортнинг ўзаро боғлиқлигини таҳлил қилиш, аҳоли иқтисодий-ижтимоий, маданий ҳаётидаги ўрнини очиб беришга доир изланишлар олиб борилмоқда. Шунингдек, транспорт тизимига доир инфратузилмаларни шакллантириш, соҳага инновацияларни жорий этиш, логистик маршрутларни яратиш ва кенгайтириш, халқаро транзит тизимига интеграция қилиш, худудлардаги транспорт коридорларини кенгайтиришга қаратилган ишлар амалга оширилмоқда.

Сўнгги йилларда Ўзбекистоннинг турли худудлари бўйлаб минтақавий транспорт тизимини ривожлантириш ва мувофиқлаштириш, мавжуд инфратузилмани такомиллаштириш, йўловчи ва юк ташиш тарифларининг шаффофлигини таъминлаш ва янги йўналишларни очиш орқали мамлакат транзит салоҳиятини янада оширишга қаратилган ислоҳотлар олиб борилмоқда. Шу муносабат билан “минтақанинг транзит ва логистика салоҳиятидан янада самарали фойдаланиш ва илғор транспорт инфратузилмасининг ривожланишини таъминлаш муносабати билан транспорт коммуникацияларини ривожлантиришнинг минтақавий дастурини ишлаб чиқиш ва қабул қилишга эътибор қаратилмоқда<sup>1</sup>. Қорақалпоғистон Республикаси транспорт соҳасидан самарали ва манфаатли фойдаланишда тарихий тажриба ва мавжуд имкониятларни таҳлил қилиш долзарб масалалардан ҳисобланади.

Ўзбекистон Республикасининг 2021 йил 9 августдаги ЎРҚ-706-сон “Транспорт тўғрисида”ги Қонуни, Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2019 йил 1 февралдаги ПФ-5647-сон “Транспорт соҳасида

---

<sup>1</sup>Выступление Президента Республики Узбекистан Шавката Мирзиёева на международной конференции «Центральная Азия: одно прошлое и общее будущее, сотрудничество ради устойчивого развития и взаимного процветания». President.uz. [Электронный ресурс]. URL: <http://president.uz/ru/lists/view/1227> (дата обращения: 25.07.2020).

давлат бошқаруви тизимини тубдан такомиллаштириш чора-тадбирлари тўғрисида”ги Фармони, 2017 йил 17 февралдаги ПҚ-2789-сон “Фанлар академияси фаолияти, илмий-тадқиқот ишларини ташкил этиш, бошқариш ва молиялаштиришни янада такомиллаштириш чора-тадбирлари тўғрисида”, 2017 йил 30 июндаги ПҚ-3105-сон “Ўзбекистон Республикаси Фанлар академияси ҳузурида Ўзбекистоннинг энг янги тарихи бўйича Жамоатчилик кенгаши фаолиятини ташкил этиш тўғрисида”, Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2018 йил 1 июндаги ПҚ-3028-сон “Автомобиль саноатини 2017-2021 йилларда янада ривожлантириш ва бошқаришни такомиллаштириш чора-тадбирлари тўғрисида”, 2019 йил 1 февралдаги ПҚ-4143-сон “Ўзбекистон Республикаси Транспорт вазирлиги фаолиятини ташкил этиш тўғрисида”ги Қарорлари ҳамда соҳага оид бошқа норматив-ҳуқуқий ҳужжатларда белгиланган вазифаларни амалга оширишда ушбу диссертация муайян даражада хизмат қилади.

**Тадқиқотнинг республика фан ва технологиялар ривожланишининг асосий устувор йўналишларига боғлиқлиги.** Диссертация республика фан ва технологиялар ривожланишининг 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.** Минтақавий транспорт тизимини ривожлантиришга бағишлаб ўтказилган тадқиқотларни шартли равишда қуйидаги уч гуруҳга бўлиш мумкин: Ўзбекистон ва Қорақалпоғистон, МДХ давлатлари ва бошқа хорижий мамлакатларнинг тадқиқотчилари.

Қорақалпоғистондаги транспорт тарихи этнографлар, иқтисодчилар, транспорт мутахассислари ва тарихчиларда қизиқиш уйғотди. Транспорт тарихи бўйича улкан материаллар тўпланган<sup>2</sup>. Уларда Оролбўйи ерларини

---

<sup>2</sup> Уббиниязов Ж. Амударинская флотилия и ее значение в торговых отношениях Хорезмского оазиса // Вестник ККФАН УзССР. 1980, № 4; Камалов Т.К., Умаров Е.К. Некоторые проблемы развития транспорта в Каракалпакии. – Нукус, 1978; Ходжаев С.М. Транспорт Узбекистана. - Ташкент, 1961; Ахметов Л.А., Балтабаев Е.Б., Насруллаев Р.А. Қарақалпақстан АССРында улығма пайдаланыўдағы автомобиль транспортын раўажландырыў мәселелери. – Нөкис, 1979; Шамуратов Ж., Халмуратов А. Мэнзиллер шақырады...- Нөкис, 1992; Худайбергенов Х., Назбергенов К. Айдын мэнзиллер. – Нокис, 1997; Сидикназаров Қ.М., Аҳмедов У.В. Ўзбекистон автотранспорти ўтмишда ва истиклол йилларида.-Тошкент, 2001; Елмуратов Ы., Гришанович А. Қарақалпақстанда ҳаўа транспортының пайда болыўы ҳәм раўажланыўы тарийхынан.- Нокис, 1998; Таженов Б. Пәрўаз.- Нокис, 2012; Сулайманов С.А. История создания Аральской военной флотилии // Материалы международной научной конференции «Восток-Запад: аспекты взаимодействия // Вестник ККО АН РУ. 2007, N 2; Уббиниязов Ж. Из истории пароходного сообщения между низовьями Амударьи и Сырдарьи через Аральское море // Вестник КК ФАН Уз.ССР. 1980. №3; Лунин Б.В. История Узбекистана в источниках. Узбекистан в сообщениях путешественников и ученых (20-80-е годы XIX в.). – Ташкент: ФАН, 1990; Андрианов Б.В. Древние оросительные системы Приаралья (в связи с историей возникновения и развития орошаемого земледелия). – Москва, 1969; Юлдашев М.Ю. К истории Аральской флотилии // Общественные науки в Узбекистане, Ташкент, 1961. №12. – С. 30-39; Садыков А.С. Заметки к истории рыболовства в Хивинском ханстве // Труды ТашГУ. Новая серия. Вып. 150. – Ташкент, 1959. – С.37-43; Ўша муаллиф. Попытка организации товарищества хивинских каюшников «Дарга-Дарья» (1912-1914) // Труды ТашГУ. Новая серия. Вып. 196. – Ташкент, 1962. – С.62-67;; Уббиниязов Ж. Амударьинская флотилия и ее значение в торговых отношениях Хорезмского оазиса // Вестник ККФАН УзССР. 1980. №4.– С.62-64 и др

кашф этилиши, ўлкада транспорт воситаларининг шаклланиши, Орол ва Амударё флотилиялари фаолияти бўйича кўплаб қимматли тарихий материаллар илмий муомалага киритилган. Уларда транспорт воситаларининг аҳоли турмуш тарзи, суғориш иншоотларининг қурилиши ва ўлка иқтисодиётга таъсири, қўшни худудлар билан савдо муносабатларидаги ўрни каби масалалар таҳлил қилинган.

Қорақалпоғистон автоном республикаси 1930-1936 йиллари Россия Федерацияси таркибидаги ижтимоий-иқтисодий ҳаёти С.Камалов<sup>3</sup> ва бошқа олимларнинг илмий ишларида кенг ёритилиб, ушбу даврлардаги архив ҳужжатларини илмий муомалага киргизилганлигини таъкидлаш лозим.

Қорақалпоғистонда темир йўл қурилиши совет йилларида К.Рахманов, З.К.Ахмаджанов, кейинчалик мустақиллик йилларида М.Сейтимбетовларнинг асарларида, айниқса, чуқур тадқиқ қилинган<sup>4</sup>. Уларда темир йўл қурилишида маҳаллий аҳолининг иштироки, ўлкага темирйўл билан бирга коммуникация воситаларининг кириб келиши масалаларига ҳам эътибор қаратилган.

Ўзбекистон мустақилликка эришганидан сўнг, Қорақалпоғистондаги транспорт тарихи С.Камалов, Б.А.Кошанов ва Т.А.Аметовларнинг, А.М.Джумашев ва С.У.Нуржанов<sup>5</sup> ва бошқаларнинг илмий ишларида кенг ёритилган.

---

<sup>3</sup> Камалов С.К. РСФСР ҳам Қарақалпақстан. – Нукус: Қарақалпақстан, 1978; Камалов С.К., Германова В.В. Москва-Қарақалпақстан. История шефства Дзержинского района столицы над автономной республикой. Историко-публицистический очерк. – Нукус: Қарақалпақстан, 1986.

<sup>4</sup> Рахманов К.Р. Трудовой подвиг народов в строительстве железной дороги Чарджоу-Кунград. Автореф. дисс... канд. ист. наук. – Ташкент, 1974; Ахмаджанов З.К. К истории строительства железных дорог в Средней Азии – Тошкент, Ўзбекистон, 1985; Сейтимбетов М. Қарақалпақстанда темир жол қурылысының тарийхынан. Нөкис. 1993; Сейтимбетов М., Муратбаева А.Қарақалпақстанда транспорт коммуникациясының раўажланыўы тарийхынан (1920-1930 жж) // Вестник ҚМУ. 2017. № 2; Сейтимбетов М. Кубла Арал аймағында темир жол қурылысының жойбарлаў изертлеў жұмысларының тарийхы // Вестник ҚМУ. 2018.№ 2; Ўша муаллиф. Обзор литературы по истории строительства железной дороги в Қарақалпақстане // Историческая наука в Узбекистане: проблемы и перспективы развития. АН Р.Уз. Институт истории. – Ташкент, 2018; Ўша муаллиф. Кубла Арал аймағындағы қурақлықтағы жоллар ҳам байланыс қураллары // Вестник ҚМУ. 2020. №3; Ўша муаллиф. Қарақалпақлардың социаллық-экономикалық ҳам мәдений турмысында арбаның тутқан орны // «Түслик Арал бойы өтмиши ҳам бүгини» атамасындағы республикалық конференция материаллары. – Нукус, 2016; Ўша муаллиф. Қоңырат-Бейнеў темир жолының қурылысы тарийхынан // «Түслик Арал бойы өтмиши ҳам бүгини» атамасындағы республикалық конференция материаллары. – Нукус, 2016; Ўша муаллиф. К истории строительства магистрали Кунград-Бейнеу // Материалы международной научно-теоретической конференции «Вопросы археологии, этнографии и истории южного Приаралья». – Нукус, 2016; Ўша муаллиф. Строительство железной дороги Тахиаташ-Нукус // Материалы республиканской научно-теоретической конференции «Город и городская культура южного Приаралья». – Нукус, «Илим», 2017; Ўша муаллиф. Қоңырат-Бейнеў темир жолының қурылысы тарийхынан // Материалы международной научно-теоретической конференции «Вопросы археологии, этнографии и истории южного Приаралья». – Нукус, 2018; Ўша муаллиф. Изучение истории коммуникационных средств передвижения каракалпаков в трудах русских ученых (конец XIX-начало XX в.) // Перекрестки истории. Актуальные проблемы исторической науки. Материалы XV Международной конференции (г. Астрахань. 26 апреля 2019 г.) // A'miwda'rya ha'm Aral suw jolinin' o'tmishi ha'm bu'gingi ku'ni. - Нөкис, «Билим», 2020.

<sup>5</sup> Камалов С.К. Қарақалпақлардың халық болып қәлиплесиўи ҳам оның мәмлекетлигиниң тарийхынан. Нөкис, 2001; Нуржанов С. Власть и каракалпацкое общество: анализ факторов и взаимоотношений // Вестник ККО АН РУз. 2001. №1-2.; Мамбетов К. Матекке Жуманазаров. Нөкис. 1991; Кошанов Б.А., Аметов Т.А. Социально-экономическое положение Республики Қарақалпақстан в первой половине 90-х годов XX века // Билим-образование. Алматы. 2010. №6; Ўша муаллифлар. Обретение Қарақалпақстаном независимости и суверенитета в составе Узбекистана // Вестник КО АН РУз. 2014. №3; Ўша муаллифлар. О

Қорақалпоғистон ва Хоразм транспорти тарихи бўйича илмий ишлар орасида темир йўл қурилиши тарихи батафсил ўрганилганини қайд этиш мумкин<sup>6</sup>.

Мустақиллик йилларида Қорақалпоғистон қишлоқ хўжалиги тарихи бўйича олиб борилган тадқиқотларда саноат ва пахтачиликнинг ривожланишида транспорт соҳасининг ўзаро боғлиқлиги нуқтаи-назаридан кўриб чиқилган<sup>7</sup>. Шунингдек, Иккинчи жаҳон урушидан кейинги халқнинг ижтимоий ҳаётига бағишланган тадқиқотларда транспорт тизимининг аҳамияти борасида маълумотлар келтирилган<sup>8</sup>.

Мустақиллик йилларида яратилган «Ўзбекистоннинг янги тарихи» ва «Қорақалпоғистоннинг янги тарихи» каби фундаменталь асарлар<sup>9</sup> ҳамда Р.Баллиеванинг қорақалпоқ халқининг анъанавий хўжалик юритиши тарихи этнографик тадқиқотларида<sup>10</sup> транспорт соҳасига тўхталиб ўтилган.

Ўзбекистон Республикасининг мустақиллик йилларида жаҳон давлатлари билан логистика, транспорт коммуникация, интеграция,

---

развитии политическо-правовых процессов Каракалпакстана (на примере в 1989-1993 гг.) // *Общественные науки в Узбекистане*. Ташкент, 2014. №3-4; Ўша муаллифлар. *Очерки новейшей истории Республики Каракалпакстан*. – Нукус: Каракалпакстан, 2015; Кошанов Б.А., Отегенов Х.М. *Очерки истории Каракалпакстана*. 1916-1991. – Нукус, 2021; Джумашев А., Нуржанов С., Уразова Л., Таджиева Р. *Каракалпакстан тарийхи (1991-2015 жыллар)*. -Н.: Илим, 2018 ва бошқалар.

<sup>6</sup> Каримов Р. *Поезда ведут хорезмцы*. — Урганч, 1993; Раҳмонов К., Нуржонов, К., Каримов Р. *Бахт йўли*. - Урганч, 1993; Каримов Р. *На стальных магистралях Хорезма*. -Урганч, 1996; Маҳмудов. М. *Хива хонлиги тарихи*. - Урганч, 2006; Бекмуҳаммад Умид. *Хоразм тарихидан саҳифалар*. - Тошкент: Янги аср авлоди, 2009; Жуманиёзов Ф.Б. *Хоразм транспорти: шаклланиши, тараққиёти, муаммолари*. Тарих бўйича фалсафа доктори (Phd) диссертация автореферати. – Бухоро, 2021.

<sup>7</sup> Сарыбаев К. *История орошения Каракалпакстана с конца XIX в. до наших дней*. -Нукус,1995; Шамамбетов Б.Ш. *Каракалпакстаннын ауыл хожалыгы, 1965-1985*. - Нөкис: Каракалпакстан, 1992; Ўша муаллиф. *Аграрное развитие Республики Каракалпакстан в 1965-1985 гг.: опыт и проблемы*. – Нукус, 2015; Караманова Г. *История аграрных отношений в Каракалпакстане (1917-1941 гг.)*. - Тарих фанлари номзоди дисс. автореферати. – Нөкис, 2009; Сарыбаев М.К. *Из истории хлопководства Каракалпакстана в конце XIX – начале XX века*. – Ташкент: Изд. Национальной библ. Узбекистана им. А.Навои, 2006; Усы автор. *Политика хлопковой монокультуры советской власти в Каракалпакстане и ее последствия (1917 – 1990 гг.)*. – Ташкент: Изд. Национальной библ. Узбекистана им. А.Навои, 2006; Ўша муаллиф. *Об экономических преобразованиях в хлопковом комплексе Республики Каракалпакстан (1991 – 2001 гг.)* // *Общественные науки в Узбекистане*. - Ташкент, 2006. - №6; Ўша муаллиф. *Репрессивная политика советской власти в Каракалпакии в период коллективизации* // *Тошкент давлат юридик институти илмий-тадқиқотлар ахборотномаси*. – Тошкент, 2006. - №6; Ўша муаллиф. *Хлопковая политика советской власти в Каракалпакии в 1965 – 1985 гг* // *Ўзбекистон тарихи*. – Тошкент, 2008. - №1; Ўша муаллиф. *Курс на закрепление однобокой хлопковой направленности сельского хозяйства Каракалпакстана в 1954 – 1958 гг* // *Научный мир Казахстана*. – Астана, 2008. –№2; Сарыбаев А.К. *Хлопкоочистительная и текстильная промышленность Каракалпакстана в 1980-1995 гг.: исторический опыт и проблемы возрождения национальной промышленности*. - Ташкент, 2008.

<sup>8</sup> Шамамбетова Г.Б. *Социальная политика в Каракалпакстане (1950-1985 гг.)*. Тарих фанлари номзоди дисс. автореферати. - Нукус, 2004; Сайманов С., Сулайманов С. *Пути сообщения Хивинского ханства с другими странами в XIX в.* // *Вестник ККОАН РУз.*, 2007, №3, С. 64-65; Сайманов С., Сулайманов С. *О рыболовстве в Амударье и Аральском море* // *Вестник ККАОНРУз*. 2008. №4

<sup>9</sup> *Ўзбекистоннинг янги тарихи*. 1-3- китоб. – Тошкент: Шарк, 2000; *Каракалпакстаннын жаңа тарийхи*. Каракалпакстан XIX эсирдин еккинши ярымынан XXI эсирге шекем. – Нөкис: Каракалпакстан, 2003.

<sup>10</sup> Баллыева Р. *Традиционное природопользование Каракалпакии*. – Нукус: Каракалпакстан, 1996; Ўша муаллиф. *Этнокультурные особенности природопользования народов Приаралья (в конце XIX и начале XX века)*. – Москва, 2003; Ўша муаллиф. *Проблемы природопользования в Каракалпакии в советский период и их последствия* // *Материалы научной конференции «Ломоносовские чтения»*. – Москва, 2002; Ўша муаллиф. *Этнокультурные аспекты экологических проблем Приаралья* // *Актуальные проблемы современной науки*. - №1. – Москва, 2002; Ўша муаллиф. *Экологический кризис и проблемы изучения традиционного природопользования* // *Ўзбекистон география жамияти ахбороти*. – Ташкент, 2008. 31-жилд.

альтернативлик коммуникация коридорларига кенг имкониятлари масалалари бўйича куйидаги олимларнинг асарларида таъкидланган ва транспортнинг ушбу ривожланиши жараёнига бағишланган муаммонинг айрим жиҳатлари ёритилганлигини ҳам қайд этиш лозим<sup>11</sup>.

Мустақиллик йилларида Ўзбекистон Республикасининг транспорт имкониятлари ва унинг ривожланиши жараёнига бағишланган тадқиқотларда ушбу муаммонининг айрим жиҳатлари ёритилган<sup>12</sup>.

*Иккинчи* гуруҳга киритилган тадқиқотлар Ўзбекистон Республикаси ташқи сиёсати ва транскомуникация, халқаро транспорт тизими, унинг ривожланиш истиқболларини ва транзит-транспорт имкониятларининг интеграцияси, геоиктисодий ва геосиёсий интеграция жараёнларига бағишланган тадқиқотлардан ҳисобланиб, МДҲ давлатлари тадқиқотчиларида Марказий Осиё давлатларининг транспорт тизимларини ривожлантириш масалалари кенг ўрганилган<sup>13</sup>.

*Учинчи* гуруҳга мансуб хорижий тадқиқотчилар тарафидан Марказий Осиёдаги сиёсий ва иқтисодий тенденциялар, янги йўллар, Транс-Осиё кўприги, катта транспорт ва савдо масалалари билан бир қаторда транспорт йўналишларини диверсификация қилиш, Евроосиё қитъасининг транзит салоҳияти шу билан бирга қитъаларни боғлайдиган денгиз йўллари имкониятлари ўрганилган<sup>14</sup>.

---

<sup>11</sup>Икрамов М.А. Развитие автомобильных перевозок по Великому шелковому пути // Экономическое возрождение России. – 2010. – № 4. – с. 28-36; Косимов Г.М. Логистика в международных автомобильных перевозках // Экономический вестник. – 2003. – № 3. – с. 56-60; Ходжаев Б.А. Развитие транспортных коммуникаций стран Центральной Азии как фактор экономического восстановления Афганистана // Узбекистан и Центральная Азия. – 2008. – № 6. – с. 42-51; Шарофиддинов М.М. Об изучении транспортной системы Центральной Азии. Молодой ученый. [Электронный ресурс]. URL: <https://moluch.ru/archive/116/30326> (дата обращения: 23.09.2020).; Мухсимова Д.Х. Перспективы развития региональной интеграции Центральной Азии на примере Ассоциации стран Юго-Восточной Азии (АСЕАН) // Экономика, предпринимательство и право. – 2015. – № 4. – с. 273-282; Зохидов А.А. Альтернативные транспортные коридоры в Центральной Азии: факторы, взаимозависимость и проблемы интеграции // Центральная Азия и Кавказ. – 2014. – № 1. – с. 167-177

<sup>12</sup>Ульджабоев К.У. Экономическая реформа на железнодорожном транспорте – Тошкент: Мехнат, 1999; Мирзаев Р.С. Геополитика нового шелкового пути – Москва, Известия, 2004; Карриева Я.К. Ўзбекистонни жаҳон бозорига чиқиши учун халқаро йўлақлардан самарали фойдаланишнинг логистика транспорт муаммолари. Иқтисод ф.д. дисс. автореферати. -Тошкент, 2004; Артиков Ж.Ю. Ўзбекистон Республикаси ташқи сиёсати ва транскомуникация муаммолари. Сиёсатшунослик ф.н. дисс. автореферати. - Тошкент, 2005; Ходжаев А. Развитие транспортных коммуникации инфраструктуры Центральной Азии как фактор экономического восстановления Афганистана // Узбекистан и Центральной Азии. 2008. № 6; Саматов Г.А., Акбаров И.Т., Карриева Я.К. Халқаро транспорт тизими: унинг ривожланиш истиқболларини баҳолашнинг математик модели // Ўзбекистон иқтисодий ахборотномаси ЎзИА. - Тошкент, 2000. № 4; Зохидов А.А. Автомобильно-дорожный сектор государств Центральной Азии: проблемы и перспективы развития. – Ташкент, 2011. – 200 с.; Сафаров Т. XIX асрнинг иккинчи ярми – XX аср бошларида Ўрта Осиё савдо йўллари. Тарих фан. номз. дисс. автореф. – Тошкент: 2009; Сиддиқназаров Қ. Ўзбекистон автотранспорти ўтмиши ва истиқдол йилларида. - Тошкент, 2001. 269.б.

<sup>13</sup>Рунов И.Б. Бросок дракона или новое Путешествие на Запад. – Москва: IRU.ORG, 2008. – 56-57 с.; Бекмагамбетов М.М. Использование транзитно-транспортного потенциала стран Центральной Азии: вызовы и возможности. - Алматы, 2009. – 64 с.; Зоидов К.Х., Медков А.А. Формирование управленческих механизмов развития транзитной экономики стран Центральной Азии в условиях интеграции и нестабильности // Управление. – 2015. – № 3(19). – с. 39-47; Крапчина Л.Н. Тенденции геоэкономических и геополитических процессов в Центрально-Азиатском регионе постсоветского пространства // Экономические отношения. – 2018. – № 3. – с. 323-332;.

<sup>14</sup> Political and economic Trends in Central Asia. Edited by Akiner Sh. - London: British Academic Press, 1994; Roy O. The New Central Asia. The Creation of Nations. – London, New York, 2000; Frederick S. Starr, Filat

Мавзу бўйича давлат арбоблари ва мутахассислар хотиралари «шахсдаги тарих, тарихдаги шахс» ибораси призмасида таҳлил қилинган<sup>15</sup>.

Хулоса қилиб айтганда, шўролар даврида эълон қилинган нашрларда мавзуга оид масалалар совет мафкураси талаблари асосида ёритилгани кузатилади. Мустақиллик даврида олиб борилган тадқиқотларда эса муаммога бутунлай янгича назарий-концептуал ва методологик ёндашувлар ўз аксини топди. Жумладан, тарихчи олимлар томонидан мавзуга доир ишларда шўролар даврида республикадаги ижтимоий-иқтисодий вазият, аҳолининг яшаш даражаси ва турли соҳаларнинг ўзаро боғлиқлиги масалалари қисман ёритиб берилган. Бундан ташқари, транспорт тарихини акс эттирувчи ишлар адабиётлар, буклет ва хронологик маълумотномалар шаклида ҳам мужассамланди. Шунга қарамасдан, 1925-2020 йилларда Қорақалпоғистонда транспорт тарихи махсус тадқиқот объекти сифатида ўрганилмаганлигини қайд этиш жоиз. Мазкур омиллар ўрганилаётган мавзу юзасидан чуқур илмий ва тарихий фактларга асосланган тадқиқот ишини яратиш зарурлигини кўрсатиб турибди.

**Тадқиқотнинг диссертация бажарилган олий таълим муассасасининг илмий-тадқиқот ишлари режалари билан боғлиқлиги.** Мазкур тадқиқот иши Бердақ номидаги Қорақалпоқ давлат университети ҳамда Ўзбекистон Республикаси Фанлар академияси Қорақалпоғистон бўлими Гуманитар фанлар илмий-тадқиқот институтида амалга оширилган ФА-Ф8-005 «Қорақалпоғистон тарихи қадимги даврдан ҳозирги кунгача» номли фундаментал лойиҳа (2007-2011 йй.) доирасида бажарилган.

**Тадқиқотнинг мақсади** 1925-2020 йилларда Қорақалпоғистон Республикасида мавжуд транспорт тизими тарихини очиб беришдан иборат.

#### **Тадқиқотнинг вазифалари**

ўрганилаётган мавзунинг назарий ва концептуал асосларини очиб бериш;

тадқиқот учун танлаб олинган даврда мавжуд бўлган транспорт тармоқлари ва воситаларининг умумий аҳволини ёритиш;

Қорақалпоғистонда транспорт хизматининг шаклланиши ва ривожланишига таъсир кўрсатган асосий омилларни аниқлаш;

---

Yildiz, Martina Reiser etc. The New Silk roads: transport and trade in Greater Central Asia. / Monograph. Central Asia-Caucasus institute & Silk Road Studies Program. - Washington, D.C.: Johns Hopkins University-SAIS, 2007. – 514 p; Khalid Adeeb. Making Uzbekistan: Nation, Empire, and Revolution in the Early USSR. Cornell University Press. 2015; Micklin P., Aladin N., Plotnikov I., The Aral Sea. The Devastation and Partial Rehabilitation of a Great Lake. Berlin. Springer Heildelberg, 2014; Oke M.K. (ed.). Gegis siirecinde Orta Asya Turk Cumhuriyetleri. – Istanbul: Alfa, 1999; Балчи Б. Транзит – стабилизирующий фактор // Узбекистан и Центральная Азия. 2007. № 10; Сянпин Ч. Новый трансасиатский мост. – Москва, 2006

<sup>15</sup> Айымбетов Қ. Халық даналығы. Өткен кунлерден елеслер. Қыйлы-қыйлы қылғалар. – Нөкис: Қарақалпақстан, 1988; Жапаков Н. Еске түсириўлер. Илимий мийнетлери. – Нөкис: Билим, 1990; Камалов Қ. Ел хызметинде. Еске түсириўлер. – Нөкис: Қарақалпақстан, 1995; Камалов С.К., Айтмуратов Е., Рзаев К., Сеитов Х., Курбанов Б., Камалова А., Уталиев А. Ш.Рашидов ҳаққында ҳақыйқатлық. – Нөкис, 1992; Кунназаров А. Жети асырым. – Нөкис, 2000; Мухитдинов Н. Годы, проведенные в Кремле. – Т., 1994; Сеитов П. Үлкен жолда // Совет Қарақалпақстаны. – Нөкис, 1984, 15 ноябрь; Каниязов С. Алтын жагыс. Мемуар. – Нөкис: Билим, 2006; Таженов Б. Пәрўаз. Мемуар. Нөкис: Билим, 2012; Сарыбаев Т. Светлый путь электрика. – Ташкент, 2017; Ўша муаллиф. 45 лет электрификации. – Ташкент, 2017; Ўша муаллиф. Жыллар ҳам жоллар. – Ташкент, 2018.

транспорт соҳасининг энг муҳим бўғини ҳисобланган автомобиль тизимининг пайдо бўлиши ва тараққиётга эришилган даврлари доирасида ўрганиш;

Қорақалпоғистонда транспорт хизматини босқичма-босқич тараққий этиб, янгиланиб, ўзгариб борганлигини тадқиқ қилиш;

халқ хўжалигининг ривожланишида авиациянинг тутган ўрни ва ролини очиб бериш;

XX аср иккинчи ярмида темир йўл хизмат турларининг жорий қилиниши ва ундан кўзланаётган асосий мақсадларни кўрсатиб бериш;

Мустақиллик йилларида транспорт соҳасига кадрлар тайёрлаш таълими тизимида ўтказилган ислоҳотларни ўрганиш;

Ўрганилган масалалар юзасидан тақлиф ва тавсиялар ишлаб чиқишдан иборат.

**Тадқиқотнинг объекти** сифатида 1925-2020 йилларда Қорақалпоғистондаги транспорт тизимининг пайдо бўлиши ва ривожланиш тарихи белгиланган.

**Тадқиқотнинг предмети**ни Қорақалпоғистонда транспорт тизимида фаолият кўрсатаётган автойўл, аэропорт, темир йўл, пароход корхоналарининг ўрганилган даврлардаги фаолияти, моддий-техник аҳволи, кадрлар тайёрлаш тизимининг шаклланиши каби жараёнлар ташкил этади.

**Тадқиқотнинг усуллари.** Диссертацияда ҳаққонийлик, холислик, кетма-кетлик, статистика каби тадқиқот усуллари, диалектик, тарихийлик ва контент таҳлил методларидан фойдаланилган.

**Тадқиқотнинг илмий янгилиги:** Россия империясининг бутун Ўрта Осиёда ягона транспорт сиёсатини юритиши натижасида Орол бўйи ўлкасида Каспий Волга йўли орқали бўладиган савдо-сотик алоқалари деярли тўхтаганлиги, янги Бухоро-Оренбург савдо йўли тармоғининг Петро-Александровск ва Чимбой ўртасидаги алоқа йўли катта аҳамиятга эга бўлганлиги асосланган;

мустамлақачилик даврида пароход, флотилия, автомобиль, темир йўл, ҳаво йўли каби транспорт хизмати янги турларининг жорий қилиниши империядаги хусусий шахслар ва акционерлик жамиятлари капиталининг Оролбўйи минтақасига кириб боришига йўл очиб берганлиги далилланган;

Қорақалпоғистон ҳаво йўли транспорт тизими дастлаб ташкил қилинган даврда зараркунандаларга қарши курашиш ҳамда почта-йўловчилар ташиш вазифасини бажарганлиги, ҳудуд Ўзбекистон таркибига киритилганидан кейин транзит юк ва йўловчилар ташиш, санитария авиацияси кабиларнинг йўлга қўйилганлиги ҳамда республика халқ хўжалигини ривожлантиришда ҳаво йўлининг муҳим ўрин тутганлиги далилланган;

мустақиллик йилларида Учқудуқ-Мискин-Тўрткўл, Қўнғирот-Бейнов, Навой-Учқудуқ-Мискин-Нукус темирйўл магистралларининг йўлга қўйилиши ҳамда зарурий инфратузилманинг шакллантирилиши Қоратоу ва Устюрт текислигидаги фойдали қазилма бойликларининг самарали ўзлаштирилишига хизмат қилганлиги далилланган.

**Тадқиқотнинг амалий натижалари** қуйидагилардан иборат:

Қорақалпоғистон янги ва энг янги тарихининг транспорт соҳасидаги муҳим воқеалари очиб берилган бўлиб, ушбу тизимнинг шаклланишида катта роль ўйнаган шахсларнинг фаолияти бугунги кунда ёшлар онгида ватанпарварлик, инсонпарварлик туйғуларини шакллантириш ва миллий ўзлигини ривожлантиришга йўналтиради;

Қорақалпоғистондаги транспорт тарихи ҳақида архивларда сақланаётган ҳамда илгари нашр қилинмаган янги маълумотлар илмий муомалага киритилган;

Қорақалпоғистон ҳудудида 1925 йилдан 2020 йилгача бўлган даврдаги транспорт тизимининг ривожланиш жараёни билан боғлиқ материаллар бир тизимга солиниб, умумлаштирилган;

ўрганилган даврда транспорт тизимининг ютуқ ва муаммолари ёритиб берилган, шундан келиб чиқиб, тегишли таклиф ҳамда тавсиялар ишлаб чиқилган.

**Тадқиқот натижаларининг ишончлилиги.** Тадқиқотда тарих фанида тан олинган ёндашув ва усулларнинг қўлланилганлиги, норматив-ҳуқуқий ҳужжатлар, архив материаллари, тарихий адабиётлар, алоқа корхоналарнинг расмий веб-сайтлари, нашрлари каби бирламчи манбалар, газета, журнал, тўпламларда эълон қилинган мақолалар, алоқа соҳасида фаолият олиб борган ходимларнинг хотираларига асосланганлиги, олинган натижаларнинг ваколатли тузилмалар томонидан тасдиқланганлиги билан изоҳланади.

**Тадқиқотнинг илмий ва амалий аҳамияти.** Тадқиқот натижаларининг илмий аҳамияти шундаки, транспорт тизимини ривожланиши тарихидаги муаммолар ечимига оид таҳлилий маълумотлар, чиқарилган якуний хулосалар Қорақалпоғистон ҳудудидаги транспорт тизимининг ривожланиш тарихи соҳасидаги методологик услубий ёндашувларни ривожлантириш ушбу масалага доир илмий хулосаларни амалиётга жорий этишга асосланади.

Тадқиқот натижаларининг амалий аҳамияти шундаки, ишда илгари сурилган илмий фикрлар, таклифлар, хулосалардан Қорақалпоғистон олий ўқув юртлири, ахборот технологиялари касб-ҳунар коллежларидаги “Транспорт хизмати” йўналишлари талабалари учун махсус курслар бўйича ўқув дастурлари ва қўлланмалар, дарслик ва монографияларни такомиллаштиришга хизмат қилади.

**Тадқиқот натижаларининг жорий қилиниши.** Қорақалпоғистон транспорт тарихига оид ишлаб чиқилган илмий хулосалар ва тавсиялар асосида:

Қорақалпоғистон аҳолиси азалдан қуруқлик ва сув йўллари орқали қўшни ҳудудлар билан алоқалар ўрнатиб келган бўлса-да, Россия империясининг бутун Ўрта Осиёда ягона транспорт сиёсатини юритиши натижасида Оролбўйи ўлкаси Каспий Волга йўли орқали бўладиган савдотик алоқалари деярли тўхтаб, янги Бухоро-Оренбург савдо йўли тармоғининг Петро-Александровск ва Чимбой ўртасидаги алоқа йўли катта аҳамиятга эга бўлганлигига оид натижалардан “Қорақалпоғистон тарихи ва

маданияти” музейидаги экспонатлар мазмунан бойитишда фойдаланилган (Қорақалпоғистон Республикаси маданият вазирлигининг 2021 йил 26 ноябрдаги 2-03/1761-сон маълумотномаси). Натижалар музейдаги экспонатлар орқали жойларда кўргазмаларни ташкил этиш ҳамда сайёҳларнинг музейга қизиқишларининг ортишига хизмат қилган;

мустамлакачилик даврида транспорт хизматининг янги турлари: пароход, флотилия, автомобиль, темир йўл, ҳаво йўли каби воситалари жорий қилиниши имериядаги хусусий шахслар ва акционерлик жамиятлари капиталининг Оролбўйи минтақасига кириб боришига йўл очиб берганлигига оид натижалардан Ўзбекистон Республикаси Фанлар Академияси Қорақалпоғистон бўлими Қорақалпоқ гуманитар фанлар илмий-тадқиқот институтида 2012-2016 йиллари бажарилган ФА-Ф1-ГОО1 “Қорақалпоғистон жаҳон маданияти контекстида: Амударёнинг қуйи томонидаги шаҳар ва шаҳар маданиятининг тарихий истикболлари” фундаменталь лойиҳада мазкур диссертация материалларидан фойдаланилган (ЎЗР ФА ҚҚБ ҚҚГИТИнинг 2021 3 августдаги 189/1-сон маълумотномаси). Натижада Қорақалпоғистон Республикаси халқ хўжалигининг ривожланишида транспортнинг туган ўрни ва таъсирини эътиборга олиш имкони яратилган;

мустақиллик йилларида Учқудуқ-Мискин -Тўрткўл, Қўнғирот –Бейнов, Навоий-Учқудуқ-Мискин-Нукус темирйўл магистралларининг йўлга қўйилиши ҳамда уларга зарурий инфратузилмани шакллантирилишига оид натижалардан Ўзбекистон Республикаси туризм ва спорт вазирлиги Қорақалпоғистон Республикаси туризм ва спорт бош бошқармасининг ўлкада тарихий туризмнинг тарихий археологик йўналиш маршрутларини ишлаб чиқиш бўйича мақсадли дастурларини амалга оширишда фойдаланилган (Ўзбекистон Республикаси Туризм ва спорт вазирлиги Қорақалпоғистон Республикаси туризм ва спорт бош бошқармасининг 2021 йил 9 ноябрдаги 02-11/1604-сон маълумотномаси). Натижалар ҳудуднинг туристик салоҳиятини оширишга, ички ва ташқи туризмни ривожлантиришга кенг имкон берган.

**Тадқиқот натижаларининг апробацияси.** Тадқиқот натижалари 10 та республика, 4 та халқаро илмий-амалий ва назарий конференцияларда апробациядан ўтган.

**Тадқиқот натижаларининг эълон қилинганлиги.** Диссертация мавзуси бўйича жами 22 та илмий иш эълон қилинган бўлиб, шундан 1 та ўқув қўлланма, Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамаси ҳузуридаги Олий аттестация комиссиясининг докторлик диссертациялари асосий илмий натижаларини чоп этиш тавсия этилган илмий нашрларда 8 та мақола, жумладан, 4 республика ва 4 та хорижий журналларда нашр қилинган.

**Диссертациянинг тузилиши ва ҳажми.** Тадқиқот кириш, уч боб, хулоса, фойдаланилган манба ва адабиётлар рўйхатидан иборат. Ишга ўрганилган мавзуга бағишланган жадваллар, фотосуратлар илова қилинган. Диссертациянинг тадқиқот қисми 141 бетни ташкил этади.

## ДИССЕРТАЦИЯНИНГ АСОСИЙ МАЗМУНИ

**Кириш** қисмида диссертация мавзусининг долзарблиги ва зарурати асосланган, тадқиқотнинг республика фан ва технологиялари ривожланишининг устувор йўналишларига мослиги кўрсатилган, муаммонинг ўрганилганлик даражаси очиб берилган, тадқиқотнинг мақсади, вазифалари, объекти ва предмети, илмий янгилиги, амалий натижалари ва уларнинг ишончлилиги ҳамда илмий ва амалий аҳамияти тавсифланган, тадқиқот натижаларининг амалиётга жорий этилиши, апробацияси, нашр этилган ишлар ва диссертация тузилиши бўйича маълумотлар келтирилган.

**“Қорақалпоқларнинг анъанавий алоқа йўл воситалари ва унинг XX аср 20-30 йиллардаги ҳолати”** деб номланган 1-бобида ҳудудлари ўртача ва аҳолининг зичлиги юқори бўлган саноат ва қишлоқ хўжалиги марказларининг тарқоқлиги, шунингдек, жаҳон бозорларидан узоқ ҳолда ўзига хос тарздаги транспорт тизимига эга бўлиш Қорақалпоғистон учун жуда муҳим эканлиги баён қилинган. Транспорт қадим замонлардан бери Амударёнинг қўйи оқими халқларининг миллий иқтисодиётидаги муҳим тармоқларидан бири бўлиб келганлиги тасдиқланган. XIX асрнинг иккинчи ярмидан бошлаб қорақалпоқларнинг транспорт воситаларида ўзгаришлар юз беради. Эски аравалар билан бир қаторда балиқ овлаш учун янги енгил ва катта қайиқлар ишлатила бошланди. Амударё ва Сирдарёдан транспорт мақсадларида фойдаланишга эътибор кучайган, елканли кемалар ва пароходлар пайдо бўлган. 1914 йили Амударё флотилияси кемалари томонидан 457 620 пуд юк, шу жумладан, хом пахта - 21 937, чарм - 1627, қоракўл - 250, қўй териси - 1679, зиғир уруғлари - 5 213, 3391- жун, ипак пилла - 408 пуд ташилган. Россиядан Бухоро, Хива ва Амударё бўлимига қўйидаги юкларни (пудлар ҳисобида) етказиб берди: қишлоқ хўжалиги куруллари - 252, керосин - 16 538, ўрмон материаллари - 27 363, турли хил фабрикалар - 2292, шакар - 15 387 ва ҳоказо<sup>16</sup>.

Ҳудудда сув йўли ҳам мавжуд бўлиб, 1908 йили Чоржўй билан Петро-Александровск орасида дарё билан 220 та қайиқ қатнаб, умуман 250 минг пуд миқдорида юк ташилган. 1910 йили 315 дона қайиқ, шунинг ичида қўп юк оладиган (800-2000 пуд) 153 та кема, 48 та ўртача кема (500-800 пуд), 114 та кичик кема (500 пуд) хизмат кўрсатган<sup>17</sup>. 1913 йилда уларнинг сони 1,5 мингга яқин эди. Ушбу транспорт тури Амударё бўйлаб юкларни ташишда муҳим рол ўйнади, 40-50 минг тоннагача юк ташиди. 1913 йилда дарё бўйлаб товарларни жўнатиш 129 минг, келиш эса 74 минг тоннани ташкил этган<sup>18</sup>.

Таъкидлаш лозимки, минтақа учун қўйидаги имкониятлар очилган: а) Амударё дарёси ва Орол денгизи бўйлаб Марказий Осиё темир йўлига Нукус шаҳридан Орол станциясигача - 842 км; б) Амударё бўйлаб Тўрткўлдан Чоржўйгача Марказий Осиё темир йўлига борадиган йўл - 454 км; в) Томди

<sup>16</sup>Сулайманов С.А. История Аральской и Амударьинской флотилий (1847-1920 гг.). – Тарих фанлари номзоди дисс. ... автореферати. – Нукус, 2010. 15-б.

<sup>17</sup> Умид Бекмухаммад. Хива хонлиги тарихидан уч лавҳа (2-қисм)// <http://xorazmiy.uz/uz/pages/view/173>

<sup>18</sup> ЎЗР МДА, И-1369-фонди, 1-рўйхат, 11-иш, 2-варак

туманини Ўрта Осиё темир йўли билан Томди қишлоғидан станциягача боғлайдиган Карманагача - 240 км; д) Тошкент темир йўлининг шимолий гуруҳ минтақаларини Чимбойдан Казалинскгача боғлайдиган карвон йўли - 440 км; э) Амударёнинг чап қирғоғи бўйлаб Чоржўйдан Тошавузгача қишлоқларга Хонқада юкларни қайта юклаш йўли<sup>19</sup>.

"Главдортранс" компанияси томонидан Чимбойдан Казалинскгача бўлган бутун йўл бўйлаб олиб борилган дастлабки тадқиқотлар, унчалик катта бўлмаган ишдан кейин йўл ҳаракати учун фойдаланиш имкониятини кўрсатар эди. Тадбирнинг иқтисодий мақсадга мувофиқлигини қуйидаги фикрлар ҳам тасдиқлайди:

а) Қорақалпоғистоннинг шимолий ҳудудларига юкларни ташиш денгиз орқали Орол станциясидан Қораўзакка қадар амалга оширилди. Қораўзакдан Нукусга борадиган Амударё транспортида қайта юклаш ишлари олиб борилган. Нукусдан Чимбойгача юк арқон билан ташилган. Шундай қилиб, темир йўлдан шимолий гуруҳ туманлари марказига бир тонна юкни, юкларни қайта юклаш харажатлари ва капиталларда сақлашнинг табиий йўқотилиши бўлмаган ҳолда ташиш 350, 5 рубл миқдорида ифодаланган ва агар биз бошқа харажатларни эътиборга олсак, бу миқдор 450 рублгача ошган<sup>20</sup>.

б) Қорақалпоғистон юklarининг камида 50 фоизи Амударё бўйлаб Чоржўй орқали Тўрткўлга олиб борилган. Ушбу масофадаги ўртача тариф ставкаси тонна учун 81 рублни ташкил қилди. Бир тонна юкни Казалинскдан Чоржўйгача темир йўл орқали ташиш нархи 192 рублни т/км ташкил қилади. Транспортнинг умумий қиймати 273 рублни ташкил этди, ортиқча юк, табиий йўқотиш ва бошқалар харажатлари ҳисобланган ҳолда ва улар билан тахминан 400 рублга етган. Казалинск, Марказий Осиёдаги Казалинск-Чоржўй темир йўлининг энг қизғин участкасини туширишни амалга ошириши натижада товарларни ўтказиш вақти ўн барабар қисқартирилди ва шу билан товар фондининг айланиши ортди<sup>21</sup>.

Шу тариқа бир тонна юкни Казалинскдан Чимбойга етказиш қиймати қуйидаги кўрсаткичларга яъни сув йўли билан (Орол денгизи - Қораўзак - Нукус - Чимбой) 450 рубл / т; автоуловда (Казалинск - Чимбой) -400 рублга пасайган<sup>22</sup>.

Казалинск-Нукус автомагистралини ташкиллаштиришда (Чимбой орқали) қуйидаги йўналиш қисқартирилиши мумкин эди: Орол денгизи-Нукус масофаси - 668 км; Казалинск-Нукус - 480; йўлни 188 км га камайтириш.

Чимбой-Чоржўй автомагистрალი эса транспорт масофасини Орол денгизи-Нукус автомагистрალი билан таққослаганда 188 км га, Казалинск - Нукус (Чоржўй орқали - Тўрткўл) 1732 кмга қисқартириши мумкин бўлган<sup>23</sup>.

1926-1927 йиллари узунлиги 581 чақиримлик Чимбой-Қизил Ўрда йўли

<sup>19</sup> Сейгимбетов М. Қарақалпақстанда темир жол қурылысының тарийхынан. Нөкис:Билим 1993. 11- б.

<sup>20</sup> ҚР МДА. 26-фонд, 1-рўйхат,9-иш, 349-варақ

<sup>21</sup> Ўша жойда 26-иш,5-варақ

<sup>22</sup> Ўша жойда 249-иш, 28-варақ

<sup>23</sup> ҚР МДА, 322-фонд, 1-рўйхат, 75-иш,73-варақ

қурилди<sup>24</sup>. Шу йўл орқали Чимбойга биринчи автомашина ҳам келади. Бу сахро тоғ-у-тош жойларда ҳаракатланишга махсус чиқарилган «Рено-Сахара» маркали француз автомобили эди.

Шу билан бирга Қизил Ўрда билан Чимбой орасида автобус қатнови очилди. Қизил Ўрданинг транспорт ташкилотига қарашли 8 та автобус аниқ график бўйича йўловчи ташиб турди. Автобуслар 581 км ораликни 30 соат давомида босиб ўтар эди. Лекин автобусларга техник хизмат кўрсатиш томони жуда паст бўлган. Йўлларга 10 та бекатдан 10 та қудуқ қазилиб, унинг ёнига ўтовлар тикилди<sup>25</sup>.

1930 йилда ташкил этилган Автотранспорт трести биринчи бўлиб йўл тармоғини рўйхатдан ўтказди. 1930 йилги маълумотларга кўра, 1640 км йўллар рўйхатга олинган бўлиб, шундан 600 км вилоят йўллари, 770 км эса туман ва овул йўлларига тегишли эди. 1931 йилда йўлларнинг таснифи аниқланиб, 1640 км йўллардан 344 км республика, 493 - вилоят, 693 - вилоят ва 110 км - махсус йўлларга тегишли бўлганлиги қайд этилган<sup>26</sup>. Махсус йўлларнинг пайдо бўлиши совхоз қурилишининг жойлашиши ва МЦ нинг ташкил этилиши билан изоҳланди.

1930 йил Қорақалпоғистон РСФСР таркибига кирди, 1932 йил эса Қорақалпоғистон мухтор республикага айланди, Москва шаҳри Дзержинский туманида илк маҳаллий ҳайдовчилар тайёрланди, автомобиллар керак ускуналари билан таъминланиб борилди<sup>27</sup>. Натижада 1932 йилги Қорақалпоқ автомобиль автотураргоҳидаги автомобилларнинг 92% юк, фақат 9% ҳар хил автомобиллардан иборат бўлган.

Ўсиб бораётган савдо алоқалари натижасида транспорт аҳамияти ва юк айланмаси катта бўлган йўлларни қуриш зарур эди. Ушбу йўлларга республика йўли Тўрткўл-Нукус-Чимбой-Тербенбес, Нукус-Чимбой-Казалинск йўли, Хўжайли-Қўнғирот бирлашмаси ва республикалараро аҳамиятга эга Томди-Кармана йўллари кирди. Тўрткўл-Нукус-Чимбой-Орол денгизи тракти Қорақалпоғистоннинг аксарият туманларини республика маркази билан боғлайдиган ва Тўрткўл, Шайхаббос ва Қипчоқ, Чимбой ва Тахтақўпир ҳудудлари орқали кетма-кет ўтадиган асосий автомагистрал эди.

Нукус-Чимбой-Казалинск йўли кимсасиз ҳудудда ўтадиган кетма-кет йўллар шаклидаги қарвон йўли эди. Хўжайли-Қўнғирот йўли Қўнғирот вилоятининг чеккаларини республика маркази билан боғлаб турди ва бошқа томондан Хўжайли шаҳрининг келажакдаги саноат марказини Александровск-Чоржўй темир йўлига имкон яратди. Узунлиги 250 км бўлган Томди-Кармана йўли икки республика: Қорақалпоғистон ва Ўзбекистон ҳудудидан ўтган. Йўл катта капитал сарф-харажатларсиз автотранспорт воситаларига мослаштирилиши мумкин бўлиб, у асосан тақирлардан, қум билан қопланган жойлардан ўтар эди. Тўрткўл-Томди трактини

<sup>24</sup> Нуржанов С. Каракалпакская автономная область: история в источниках. - Нукус: Илим, 2014. 56-б.

<sup>25</sup> ҚР МДА, 322-фонд, 1-рўйхат, 75-иш, 75-варак

<sup>26</sup> ҚР МДА, 322-фонд, 1-рўйхат, 75-иш, 73-варак

<sup>27</sup> Камалов С., Германова В. Москва-Қарақалпақстан.- Т. 1986. - Б.54

ривожлантириш, Чимбойдан Қораўзакка йўл қуриш, тиргақларга кириш йўллари яқин келажакнинг вазифаларидан бўлган.

1931 йили академик А.Е.Ферсманнинг таъкидлашича, “КаО-1 – Қорақалпоғистон автоном вилоятидаги биринчи машина эди. Уни ҳукумат тупроқлар орқали автомобилда юриш учун ишлаб чиқарди, унга Қорақалпоғистондаги энг яхши ҳайдовчини бириктирди (ҳайдовчи Миша). Автомобилда экспедиция аъзолари Қизилқум саҳроси орқали 1 000 км. йўлни босиб ўтди”<sup>28</sup>.

1935 йили автомобиллар парки 1932 йилга нисбатан 8 бараваргача кўпайди. Автопаркнинг 79 % юк ташийдиган, 16% махсус машиналар билан автобуслар, 5% енгил автомобилларни ташкил қилди.

Қорақалпоғистондаги муҳим транспорт воситаларидан бири ҳаво транспорти ҳисобланган. Қорақалпоғистон марказидан Чоржўй билан шошилишч почта ва йўловчилар алоқаси асосан ҳаво йўли билан амалга оширилди. (Тўрткўл-Чоржўй-380 км йўналиши)<sup>29</sup>. Ёзда қулай об-ҳаво шароити кунлик парвозларни амалга оширишни таъминлади, қишда эса булутли даврда линия катта узилишлар билан ишлади ва почта Тўрткўлга бир неча ҳафтадан сўнг етиб келарди. Ҳаво транспортининг аҳамияти иккита рақам билан тавсифланиши мумкин бўлган: Тўрткўлдан Чоржўйгача энг тезюрар қайиқда бориш 3-4 кун давом этади, самолёт шу йўл билан 2 соат 20 дақиқада учиб боради. Қорақалпоғистон ҳаво транспортининг муҳим аҳамиятини инобатга олган ҳолда, мавжуд бўлган Чоржўй - Тўрткўл йўналишини Нукусгача (100 км) ва Нукусдан Қўнғиротгача узайтириш керак эди. Мўйноқ (160 км), бу айниқса, Оролда Мўйноқдаги йирик балиқ консерва заводи қурилиши билан боғлиқ бўлган<sup>30</sup>.

Қорақалпоғистонда илк бор самолёт 1924 йили 26 январда пайдо бўлган. Самолёт пайдо бўлганида одамлар кўрқиб қараб, айримлари уни “шайтон” деб тушуниб уларига кириб яширинган<sup>31</sup>. 1924 йилнинг 19 майидан 1925 йил 1 январигача Когон - Тўрткўл – Хива ҳаво йўли бўйича 94 та парвоз бўлиб, 44832 км масофани учиб ўтди, натижада жами 199 нафар одам ва 1645 кг юк ташилган<sup>32</sup>.

Кейинги йилларда авиакомпаниянинг имкониятлари уч бараварга ошди: агар 1931 йилда у 41, 545 км бўлса, 1932 йилда 125, 190 кмга етди. 1931-1932 йилларда йўловчиларни ташиш 6 баравар, почта алоқаси эса 5 баробар ўсди. Йўловчилар 90 рублдан Чоржўй-Тўрткўл-Хива йўналиши бўйича, 110 рублдан Чоржўй-Тошавузга, 130 рублдан Чоржўй-Чимбойга учишлари мумкин эди<sup>33</sup>.

1932 йилда Нукус Қорақалпоғистоннинг янги пойтахти деб эълон қилинди. Нукусда аэродром қуриш учун ер участкаси ажратилди. Ишни

<sup>28</sup> Ферсман А.Е. Мои путешествия.- Москва, 1949.- Б.17

<sup>29</sup> ҚР МДА. 158-фонд, 3-рўйхат, 7-иш, 222-варақ

<sup>30</sup> Ўша жойда. 274-фонд, 1-рўйхат, 210-иш,5-варақ

<sup>31</sup> Первый самолет//Туркестанская правда, 1929. 20 апрел.

<sup>32</sup> ҚР Жуқарғи Кенеси архиви. 1-фонд, 3-рўйхат, 1208-иш, 1-варақ

<sup>33</sup> ҚР Жуқарғи Кенеси архиви. 1-фонд, 3-рўйхат, 1208-иш, 3-варақ

муҳандислар Бобковский ва Роубо бошқарган. 1935 йил ёзида аэродром қурилди, у ерда чигирткаларга қарши станциянинг ПО-4 самолётлари жойлаштирилди.

Қорақалпоғистонда 1932 йилдан бошлаб ҳаво транспортида узлуксиз равишда почта – юк ва йўловчилар ташиш иши яхши йўлга қўйилди. 1932 йилнинг февраль ойидан бошлаб Чоржўй ва Тўрткўл шаҳарлари орасида тўғридан-тўғри авиалиния очилди. Шу линия бўйича 1932 йилнинг 8 ойи ичида 18536 кг. почта, 14814 кг. юк, 1075 нафар йўловчи ташилди<sup>34</sup>.

1933-1934 йиллари Чоржўй-Тўрткўл, Тўрткўл-Янги Урганч, Тўрткўл-Мўйноқ авиарейслари ишлаб турди. Умуман олганда Қорақалпоғистонда 1935 йили авиалиниялар Тўрткўл-Мўйноқ, Чимбой, Хўжайли билан боғлайдиган маҳаллий аҳамиятли линияларнинг ҳисобидан кўпайди.

Минтақада сув транспорти ҳам ўзига хос ривожланиш йўлини босиб ўтди. Жумладан, Орол флотилиясининг улуши 550 минг пудга яқин юкни, Амударё флотилияси - 450 минг пуд юкни ташкил этди. Бундан ташқари, йўловчилар Орол денгизи орқали 5000 нафар кишидан ва Амударё бўйлаб 10 минг кишидан иборат транспорт воситаларида олиб ўтилган.

Орол флотилиясининг умумий рентабеллиги олтин ҳисобида 204, 4 минг рубл миқдорида ифодаланган<sup>35</sup>.

**“Қорақалпоғистонда автомобиль, ҳаво йўли, темир йўл транспортларининг пайдо бўлиши ва ривожланиши (1930-1990 йй.)** деб номланган 2-бобида ХХ асрда янги замонавий автомобиль, ҳаво, темир йўл транспорти пайдо бўлганлиги ва улар халқ хўжалигида, ички ва ташқи савдода кенг турда қўлланила бошлангани таҳлил этилади. ХХ аср 20-30 йилларида ҳудудда автомобил йўллари қуриш асосан шаклланиб бўлиб, 1935 йили автотранспорт билан 82 минг тонна юк ташилган. Шу йили “Авто-арбатрест” тузилиб, 1937 йили март ойида «Қорақалпоқтранс» бошқармаси тузилди.

1938 йилда Нукус ва Тўрткўлда 38 та тўхташ жойлари учун гаражлар, Нукусда автоуловларни таъмирлаш устахоналари, Тўрткўл, Чимбой ва Нукусда автостанциялар, Шаббозда автовокзал қурилди.

Автотранспорт республика ичида йўловчиларни оммавий ташишнинг ягона тури эканлигини ҳисобга олиб, “Қорақалпоқтранс”га 1939 йилда 228, 8 минг йўловчи ташиш вазифаси юклатилган (1938 йилда 105 минг. киши бўлган). Ўзбекистон ҳукумати 1939 йилда Қорақалпоғистон учун 5 та ГАЗ автобуси, 5 та ЗИС автобуси ва 3 та М-1 автобуси ажратиб берди<sup>36</sup>.

1939 йил 24 январда Ўзбекистон ҳукумати Хоразм вилояти ва Қорақалпоғистонга саноат ва озиқ-овқат маҳсулотлари, қурилиш материалларини тез етказиб бериш масаласини кўриб чиқди<sup>37</sup>. Чоржўйдаги кўплаб савдо ташкилотларининг ваколатхоналарини тугатиш таклиф қилинди, Чоржўй шаҳридаги "УзТранс" нинг Хоразм ва Қорақалпоғистонга

<sup>34</sup> ҚР Жукарги Кенес архиви, 1-фонди, 5-рўйхат, 263-иш, 36 варақ

<sup>35</sup> Ўша жойда, 5-варақ

<sup>36</sup> ЎзР МА, Р-232-фонд, 4-рўйхат, 138-иш, 3-варақ

<sup>37</sup> ҚР МДА. 12-фонди, 32-рўйхат, 1870-иш, 84-варақ

товарларни жўнатиш бўйича барча транспорт ва экспедиция ишларини бирлаштириши керак бўлиб, яқунда "УзТранс" га бирлашди.

1940 йилнинг охирида республикада 142 та йўловчилар ташиш маршрути фаолият юритди. Ўша йилнинг ўзида 229000 нафар йўловчилар ташилди, 7551 минг йўловчи ва 602, 1 минг тонна юк ташилди ҳамда 8567, 7 тонна километр юк айирбошлаш амалга оширилди. Юк ташишнинг ўртача масофаси 14,4 км, паркнинг коэффиценти 0,42, автомобилнинг тезлигидан фойдаланиш коэффиценти 0,64 га тенг бўлди.

Иккинчи жаҳон уруши бошланиши билан юк автомобиллари ҳайдовчилари билан биргаликда фронтга жўнатилди. 1941 йили Автотранспорт бошқармасида 142 дона юк машиналари бўлса, 1943 йили уларни сони 92 тага қисқарди. Юк ташиш миқдори кескин камайиб кетди. 1940 йилга нисбатан 3,5 бароварга камайди, юк айирбошлаш 1988,7 минг тонна/км ўрнига 561, 2 минг тонна/км.га қисқарди. 1943 йили барчаси бўлиб 4,2 минг йўловчи ташилди. 1940 йили эса 228,8 минг нафар йўловчига хизмат кўрсатилган эди.

Урушдан кейин соҳани қайта ривожлантиришга ҳаракат бошланди. 1946 йили 30 та автохўжалик бўлиб, уларнинг юк ташиш миқдори 179,9 минг тоннага, юк айирбошлаш 4011, 1 минг тонна/км етди. Паркдан фойдаланиш коэффиценти 0,42 дан иборат бўлди. Автотранспортга тегишли янги автобазалар ташкил қилинди, Нукус шаҳрида йилига 250 та машинага йирик таъмир ишларини олиб борадиган устахона қурилди. 1949 йили республикада ҳар бирида 8-10 автомобилларга эга 55 та автохўжалик пайдо бўлди. «Қорақалпоқтранс» да халқ хўжалик юкларини ташийдиган 53 дона автомобиль ҳисобга олинди. Республика бўйича 4311 минг тонна юк ташилди ва 10873 тонна/км иш бажарилди. Шунинг ичида умумий фойдаланиладиган автотранспорт билан 52,1 минг тонна юк ташилди ва 1011 минг тонна/км иш бажарилди<sup>38</sup>.

1953 йили Қорақалпоғистон Автомобиль транспорти ва тош йўллар вазирлиги тузилди. Мазкур воқеа республиканинг автомобил транспортини ривожлантиришда туб бурилиш йили бўлди. Тош йўлнинг ўрнига асфальт йўлининг қурилиши катта аҳамият касб этган. 1954 узунлиги 6 км бўлган, Нукус шаҳридан Амударёгача янги йўл қурилди. Шу билан бирга 1953 йили 25-сонли Хўжайли автобазаси, 1954 йили 42-сонли Беруний автобазаси, 1955 йили 40-сонли Чимбой автобазалари ташкил этилди. 1954 йили апрель ойидан бошлаб енгил ва юк ташийдиган таксилар олиб келина бошланди.

1964-1966 йиллар давомида Дул-Дул -Тўрткўл, Беруний-Нукус, Манғит-Тахиатош ва Қўнғирот -Урга автомобил йўллари қурилди, уларнинг умумий узунлиги 341 км бўлган маҳаллий ресурслар, аҳолининг меҳнати ва манфаатдор вазирлик ҳамда идоралар ҳисобидан қуриб битказилди<sup>39</sup>.

1970-1972 йили 80 км узунликда Қўнғирот–Мўйноқ йўли ишга туширилди. Бу Қўнғирот–Мўйноқ йўлининг қурилишида 16-ДСУ юқори

<sup>38</sup> Ўз МА, Р-837-фонд, 33-рўйхат, 6172-иш, 6-варақ

<sup>39</sup> Ўша жойда, 39-рўйхат, 1698-иш, 64-65 варақлар.

технологияда йўлни сифатли қилиб ишлади. Шу йилларда юрт автомобиль йўл катновини Тахиатош шаҳри орқали Тошавуз шаҳри билан боғлади, Жанубда Тўрткўл –Дулдул посёлкаси автомобил йўли қуриб битказилиб, Бухоро, Самарқанд, Тошкент катта автомобил йўлларига қўшилди<sup>40</sup>.

Навоий-Зарафшон-Учкудук-Нукус автомагистрали республика аҳамиятига эга бўлиб, узунлиги 630 км. ташкил қилган<sup>41</sup>. Энг қисқа маршрут бўйлаб йўл полиметалл рудаларини ва бошқа давлат аҳамиятига эга бўлган фойдали қазилмаларни қазиб олиш ва қайта ишлаш бўйича энг йирик комплекслар учун транспорт хизматларини кўрсатди.

1985 йилга келиб, юртимиздаги асфальт йўлларнинг узунлиги 3029 км бўлди, темир-бетон кўприкларнинг сони 450 тага етди, уларнинг бир йўналишдаги узунлиги 11156 метрни ташкил қилди. Шунинг ичида Амударёнинг катта автомобил ва темир йўл кўприги ҳам бор бўлган.

Ўзбекистоннинг кўпгина шаҳарларига аллақачон темир йўл бориб, саноат корхоналари, қурилишлар ва халқ хўжалигининг бошқа соҳалари тез суръатлар билан ривожланаётган бир вақтда Қорақалпоғистон темир йўлдан 700-800 км масофада узоқликда эди. Шунингдек, кўп йиллар давомида саноат марказлари билан алоқасиз қолган эди. Натижада темир йўл бўйларида жойлашган бошқа туманларга қараганда Қорақалпоғистон иқтисодий, ижтимоий, маданий ривожланишдан кўп йилларга орқада қолди. Шу жиҳатдан маҳаллий халқ Чоржўй-Кўнғирот темир йўл қурилиши ҳақидаги хабарни катта қувонч билан кутиб олди ва бу умумхалқ қурилишида фаол қатнашди. Ўзбекистон бўйича темир йўл қурилишида 20 мингга яқин қорақалпоғистонликлар меҳнат қилдилар.

1975 йилда Тахиатош-Нукус темир йўли доимий фойдаланишга топширилди. Бу том маънода Амударёнинг чап қирғоғи ва ўнг қирғоғи ўртасида барқарор алоқани таъминловчи муҳим ҳаётий артерия бўлиб, халқ хўжалигини янада жадал ривожлантиришда катта рол ўйнади.

1976-1984 йиллар ичида Қорақалпоғистоннинг ўз ҳудудида 267,7 км узунликдаги темир йўл қурилиши битказилиб фойдаланишга топширилди.

Қорақалпоғистонда ҳаво траспортига ҳам талаб юқори эди. Уни ривожлантириш учун 1935 йили 195 минг, 1936 йили 72 минг, 1937 йили 138 минг сўм –жами 405 минг сўм бюджетдан ажратилгани айтилади. Тўрткўл-Янги Урганч -35 км.; Тўрткўл-Хўжайли-185 км.; Тўрткўл-Чимбой -Мўйноқ-395 км.; Тўрткўл-Томди-300 км. каби маршрутлар ишлаб турди<sup>42</sup>.

Қорақалпоғистон авиация хизматчиларининг уруш йилларидаги хизматлари юқори баҳоланди. Уларнинг ғалабага қўшган ҳиссаси эътиборга олиниб, Нукус аэропортининг 94 нафар хизматчиси турли медаллар билан тақдирланди.

1975-1985 йилларга келиб, Ўзбекистонда реактив самолётларнинг ТУ-154, ИЛ-62, ИЛ-86 каби янги турлари пайдо бўлди. 1980 йилларнинг

<sup>40</sup> ЎзМА, 837-фонд, 23-рўйхат, 78-иш, 45-варақ

<sup>41</sup> ЎзМА. Р – 837-фонд, 41-рўйхат, 5242-иш, 59-варақ.

<sup>42</sup> Елмуратов Ы., Гришанович А. Қарақалпақстанда ҳаёу транспортының пайда болыуы хэм раўажланыуы тарийхынан...19-б.

бошларида эски ҳаво чизигига параллел равишда узунлиги 2500 м бўлган янги бетон ҳаво йўлаги қурилди ва 1990 йилларнинг бошларида у 3000 м гача узайтирилди, бу катта шаклдаги Ил-86, -154 самолёти, ИЛ-62, ИЛ-76 ТУ ни қабул қилишга имкон берди.

**«Мустақиллик йиллари Қорақалпоғистонда автомобиль ва ҳаво йўли, темир йўл транспортларининг ривожланиши (1991-2020 йй.)** номли 3-бобда замонавий йўл транспорт инфратузилмасини шакллантириш, жаҳон бозорларига янги йўллар очиш, мамлакатимизни дунёнинг бошқа минтақалари билан боғлайдиган замонавий транспорт коммуникациялари яратиш бўйича ишлар таҳлил этилади. 1991 йилга келиб мамлакатдаги сиёсий-иқтисодий шароитларнинг ўзгара бошлаши автотранспорт соҳасига ҳам ўз таъсирини кўрсатган. Вазирликлар билан корхоналарда ҳаракат таркиби бир мунча кўп бўлса-да, лекин юк ташишларда, «Қорақалпоқтранс» давлат акционерлик жамияти корхоналарининг аҳамияти анча юқори бўлганлигини қайд этиш лозим. Йўловчилар ташишга келганда эса, республикада бу ишни умумий фойдаланиладиган автотранспорт деярли тўлиқ даражада ўз бўйнига олган. Натижада 1995 йилда 14380, 6 минг тонна халқ хўжалик юклари, 72351, 8 минг йўловчи ташилди<sup>43</sup>.

«Қорақалпоқтранс» давлат акционерлик жамиятида 1996 йилнинг якуни бўйича автокорхоналарнинг ҳисоб варақасида 774141 мил.сўм бўлиб, рентабеллик 11,2% ни ташкил қилган. Бирлашган автокорхонанинг шундай меҳнати натижасида «Қорақалпоқтранс» давлат акционерлик бирлашмаси «Ўзавтотранс» давлат акционерлик корпорацияси бирлашмалари орасида мусобақада 1996 йил бўйи биринчи ўринни эгаллади.

"Ўзавтойўл" давлат-акциядорлик компанияси таркибидаги ташкилот ва корхоналар томонидан 2014 йилда Қорақалпоғистон Республикасида 135,6 млрд.сўмга тенг 44 км. йўл қурилиш-таъмирлаш ишлари учун шартномалар тузилган. Йўллар кесимида қаралганда эса, энг катта қурилиш-таъмирлаш ишлари А-380 "Ғузур-Бухоро-Нукус-Бейнов" (120 км.дан ошиқ) халқаро автомобил йўлларида амалга оширилишини кўриш мумкин.

2015 йилда Қорақалпоғистон Республикасида 15,5 автомобил йўллари қайта қурилиб, реконструкция қилинган<sup>44</sup>.

2018 йилда Осиё тараққиёт банкининг инвестициялари асосида А-380 "Ғузур-Бухоро-Нукус-Бейнов" автомобиль йўлининг 87 км қисмида 150 млн. АҚШ доллари миқдоридаги кредит маблағлари жалб этилган<sup>45</sup>.

2021 йилга келиб Қорақалпоғистон Республикаси автомобил йўллари тармоғининг умумий узунлиги 12.381, 5 км.га тенг бўлди. Улардан халқаро автомобил йўллари 664 км, республика аҳамиятидаги 992 кмни ташкил этади. Маҳаллий автомобил йўллари - 2598 км, ички хўжалик йўллари - 8127, 5 км. ни ташкил қилди<sup>46</sup>.

<sup>43</sup> Қарақалпақтранс ГАО фаолияти//<https://top.uz/company/karakalpaktrans-gao>

<sup>44</sup> Йўлсозларнинг матбуот анжумани // <https://www.uzavtoyul.uz/cy/post/yolozzlarning-matbuot-anjumani.html>

<sup>45</sup> ОТБ билан ҳамкорлик // <https://www.uzavtoyul.uz/cy/post/otb-bilan-hamkorlik-22-11-2018.html>

<sup>46</sup> Вести Қарақалпақстана. 2021. 6-апрел

Ўзбекистон Республикасининг 2020-2022 йилларга мўлжалланган инвестиция дастурига мувофиқ, "Ѓузур-Бухоро-Нукус-Бейнов" халқаро А-380 автомагистралининг 964-1204 километрларини реконструкция қилиш ишлари бошланди. Таъкидлаш жоизки, ушбу йўл Э-40 халқаро транспорт коридорининг бир қисми бўлиб, у халқаро транспорт тизимига уланиб, Қозоғистон, Ўзбекистон ва Афғонистон ўртасидаги алоқани таъминлайди<sup>47</sup>.

Қорақалпоғистон ҳаво йўлларида ижобий ўзгаришлар амалга оширилган. Республика миллий авиакомпаниясининг самолётлари яқин ва олис давлатларга парвозларни йўлга қўйди. Шу билан бирга Нукус аэропортига ҳам чет давлатлар авиакомпанияларининг самолётлари келиб қўнмоқда.

2005 йилда аэропортда янги терминал қурилди, 2006-2007 йилларда замонавий ёритиш ускуналари ўрнатилди. Натижада Нукус аэропорти замонавий самолётлар билан бир қаторда барча турдаги вертолётларни қабул қила бошлади<sup>48</sup>.

2011 йил 20 июнда учиш-қўниш йўлагини кенг миқёсда реконструкция қилиш бошланиб, 110 кун ичида 3000 метр узунликдаги участкага асфалт-бетон қопламаси ётқизилди. Нукус аэропортида ҳаво учиш-қўниш йўлагини реконструкция қилиш билан бир қаторда, самолётларнинг автоулови учун тўхташ жойлари ва перрони капитал таъмирланди. Натижада Нукус аэровокзалининг ўтказувчанлик қуввати соатига 200 кишини ташкил қилади<sup>49</sup>. Албатта, республикада бу ишлардаги ислохотлар янада давом этиши баробарида 2018 йил 11 июлда Нукус халқаро аэропортининг янгиланган йўловчи терминали иш бошлади. Энди терминал соатига 400 йўловчини қабул қилиш имкониятига эга.

Юқорида таъкидланганидек, янги авиайўналишларни очиш бугунги кунда ҳам долзарб вазифалардан бири бўлиб қолмоқда. Шу жиҳатдан Нукус-Ақтаў, Нукус-Атираў-Алма ота йўналиши бўйича йўловчи ташувчи самолётлар қатновини ташкил этиш борасида Қозоғистон миллий авиакомпанияси билан музокаралар олиб борилиб, натижада янги рейслар очилди<sup>50</sup>.

1994 йили Нукус-Султонувайстоғ-Мискин-Учқудуқ-Навоий темир йўли қурилишининг режаси ишлаб чиқилди<sup>51</sup>. Умумий узунлиги 800 километрга яқин йўлнинг қурилиш ишлари Қорақалпоғистон Республикаси, Хоразм, Бухоро ва Навоий вилоятларининг ихтисослаштирилган қурилиш ташкилотлари ҳамда бошқа қурилиш идоралари иштирок этишди. 2000 йилнинг охирида 226,4 километрлик Мискин-Учқудуқ темир йўл участкасининг асосий қурилиш ишлари битказилди. Қизилқум чўли бағридан ёриб ўтган Навоий -Учқудуқ Мискин-Султонувайстоғ-Нукус магистрالي ўзаро туташтирилди.

---

<sup>47</sup> Уша жойда

<sup>48</sup> Нукусский аэропорт//компания «АК "Uzbekistan Airways"// <https://www.aviaport.ru/digest/2005/05/16>

<sup>49</sup>Нукус халқаро аэропорти жорий архиви. 2011 йил. 67-китоб.

<sup>50</sup> Еркин Қарақалпақстан. 2002. 26 январ.

<sup>51</sup> ЎзМА, М-38-фонд, 9-рўйхат, 7-иш, 56-варак

Дарҳақиқат, янги йўналиш ишга тушмасдан олдин Қорақалпоғистон Туркменистон территорияси ҳудудларидан ўтган 406 км йўл учун 1223 швейцар франки тўланар эди. Мискин-Учқудуқ битгандан сўнг бу харажатлар “Ўзбекистон темир йўллари” акционерлик жамиятининг ўзига қоладиган бўлди. Шунингдек, муқаддам Нукусдан Тошкентга қадар Туркменистон орқали узунлиги 1200 км йўл мавжуд бўлса, Нукус -Тўрткўл-Учқудуқ-Тошкент оралиғи 900 км.ни ташкил этади<sup>52</sup>.

Навоий -Учқудуқ-Нукус, Султон Увайс-Нукус йўл тармоқларида темир йўлни реконструкциялаш ва электрлаштириш бошланди. Бу ҳолат ҳудудлар ижтимоий-иқтисодий ривожига катта аҳамиятга эга<sup>53</sup>.

## ХУЛОСА

Қорақалпоғистон транспорт тизимларининг шаклланиш жараёнларини таҳлил қилиб, қуйидаги хулосаларга келинди:

1. XIX асрда Ўрта Осиё минтақаси савдо қарвон йўллари ёрдамида учта йўналишда амалга оширилди: Оренбург, Ғарбий Сибир ва Туркман даштлари орқали. XIX асрнинг ўрталарида, Россия маъмурлари Ўрта Осиёга темир йўл қуриш бўйича музокараларни бошладилар. 1865-1880 йилларда бундай йўлни қуриш учун 40 та лойиҳа тақдим этилди. 1873-1917 йилларда, бир пайтлар Хоразм воҳасини Бухоро хонлиги билан боғлайдиган Тўрткўлдан Бухорога қарвон йўли фаолият кўрсатган.

2. XIX асрнинг иккинчи ярмидан бошлаб Амударё ва Орол денгизининг сув транспорти ҳанузгача фаолият кўрсатиб келмоқда, бу Россия ва Хива хонлиги ўртасида савдо алоқалари ривожланиб борган сари шаклланди. Хоразм воҳасини Тамди-Кермине, Ташауз-Чарджуи ва Чимбой-Казалинск билан боғлайдиган эски қуруқлик йўллари мавжуд эди. Орол денгизи бўйида жойлашган Петроалександровскдан Оқбоғетгача Петроалександровскни Орол денгизи соҳилидан Аралск станциясига, у орқали Россия ва бошқа Марказий Осиё шаҳарлари билан боғлайдиган катта йўл қурилган.

3. Амударё вилоятида Совет ҳокимияти ўрнатилгандан сўнг, Биринчи Жаҳон уруши ва фуқаролар уруши пайтида вайрон бўлган минтақа иқтисодийетини тиклаш бошланди. Совет ҳукумати фуқароли уруши тугаганидан сўнг Ўрта Осиёда янги ва замонавий йўлларни қуришни бошлади. 1925 йилда Қозоғистон таркибида Қорақалпоғистон Мухтор вилояти ташкил этилгандан сўнг, минтақа учун қатор имкониятлар очилди.

4. Қорақалпоғистон автомобиль йўллари ва транспорт вазирлиги 1953 йили ташкил этилди. Ушбу йилдан эътиборан автомобиль транспортини ривожлантиришда асосий бурилиш йили бўлди. Ўтган асрнинг 60-йилларида Хоразм вилояти ва Қорақалпоғистонда Амударёнинг ўнг ва чап қирғоқлари бўйлаб ҳаракатланадиган асосий йўлларни қуриш бўйича катта ишлар амалга оширилди. Тўрткўл - Беруний - 80-чи йўл қурилди; Нукус йўли - Хўжайли искали - Тахиатош; Хазарасп - Ханки - Урганч - Гурлей - Жумуртау йўли.

<sup>52</sup> Еркин Қарақалпақстан. 2001. 3-феврал

<sup>53</sup> Ўзбекистон Республикаси иқтисоди. Т.,1998. 136-138 б.

Хўжайли - Қўнғирот, Жумуртау - Мангит ва бошқа бир қатор йўллар қуриб битказиш босқичида эди. Ўтган асрнинг 70-йилларида Қорақалпоғистон худуди орқали 1312 км узунликдаги Орол денгизининг портларига яқинлашадиган Гурьев-Бейнов-Қўнғирот-Нукус-Бухоро-Қарши-Ғузур автомагистрални ташкил этилди. Шимолий-ғарбий йўналишда у Қозоғистонга ва ундан Россияга Бейнов-Гурьев-Астрахан энг қисқа йўналиши бўйича транспорт чиқишини таъминлади.

5. Қорақалпоғистон ҳаво транспортининг катта аҳамиятини инобатга олган ҳолда, мавжуд бўлган Чаржуй – Тўрткўл йўналишини Нукусгача (100 км) ва Нукусдан Қўнғиротгача узайтириш таклиф қилинди. Бу айниқса, Оролда қурилиш билан боғлиқ бўлиб, келажакда авиакомпаниялар қурилиши керак эди: Тўрткўл - Нукус - Қўнғирот - Мўйноқ; Нукус - Чимбой – Орол денгизи; Нукус - Томди; Нукус - Тошкент; Нукус - Москва.

6. Ўзбекистонда темир йўллارни қуриш ва ягона темир йўл тармоғини яратишга катта эътибор берилди. Биринчи қадам Навоий - Учкудуқ - Султонувайстог - Нукус темир йўл линиясининг узунлиги 700 км ни ташкил этиши, шунингдек Амударё бўйлаб узунлиги 681 м бўлган Марказий Осиёдаги ягона замонавий темир йўл-автомобил кўпригини қуриш зарур эди.

7. Мустақиллик йилларида транспорт-коммуникация тизимларини ривожлантириш бўйича кўплаб стратегик ишлар амалга оширилди. Республикада транспортнинг мустақиллиги таъминланди ва республиканинг барча минтақаларини бир-бири билан боғлайдиган миллий тизим яратилди. Мамлакатда яратилган самарали транспорт тизими ташқи иқтисодий алоқаларни ривожлантириш ва бошқа мамлакатлар билан интеграциялашув омили бўлиб хизмат қилади.

Тадқиқот якунида қўлга киритилган илмий хулосалар асосида қуйидаги **таклиф ва тавсиялар** ишлаб чиқилди:

1. республикада минтақалар ўртасида темир йўл ҳаракати сонини кўпайтириш, имтиёзли транспортни бекор қилиш, юк эгалари учун яхши ишлайдиган онлайн хизматлар тизимини яратиш, транзит коридорлари бўйлаб халқаро савдо зонасини ташкил этиш мақсадга мувофиқдир.

2. Европа ва Осиё ўртасида мунтазам ҳаво транспортини ташкил этиш билан парвозлар географиясини кенгайтириш, қулай тарифларда транспорт хизматларининг янги турларини жорий этиш зарур.

3. Қорақалпоғистон шароитида асосий тизим автомобил транспорти ҳисоблангани боис, янги автомобил йўллари қуриш, уларни реконструкция қилиш учун сармояларни жалб қилиш, А-380 автомагистралини енгиллаштириш учун пуллик йўллари яратиш мақсадга мувофиқдир.

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

---

**КАРАКАЛПАКСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ**

**МАТЖАНОВ АМАН ЖАРЫЛКАПОВИЧ**

**История транспорта Каракалпакстана (1925-2020 гг.)**

**07.00.01 – История Узбекистана**

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

**НУКУС – 2022**



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

**Актуальность и востребованность темы диссертации.** В мире процессы глобализации и интеграции создают основу для расширения торговли между странами. Этот процесс, с одной стороны, требует развития систем транспортных коммуникаций и создания новых перспективных трансконтинентальных транзитных коридоров, с другой стороны, определяет функциональную совместимость транспортных систем региона с глобальной системой. В настоящее время выдвигаются различные инициативы по реализации транспортных проектов, одним из которых является восстановление Великого шёлкового пути. Региональная транспортная система необходима для эффективного функционирования трансграничных транспортных коридоров. Развитие международной торговли предполагает использование Центральной Азии в качестве транзитной зоны, через которую необходимо прокладывать дороги Китай-Европа и Китай-Ближний Восток.

В мире проводятся исследования процесса развития транспортной системы в глобальном масштабе, эволюции железнодорожного, воздушного транспорта, анализа взаимосвязи транспорта в развитии промышленности и производства, раскрытии их роли в экономической, социальной и культурной жизни населения. Также ведутся работы по формированию инфраструктуры транспортной системы, внедрению инноваций в отрасль, созданию и расширению логистических маршрутов, интеграции в систему международного транзита, расширению в регионах транспортных коридоров.

За последние годы в различных регионах Узбекистана были проведены реформы по развитию и координации региональной транспортной системы, улучшения инфраструктуры, обеспечения прозрачности пассажирских и грузовых тарифов и открытия новых маршрутов для дальнейшего увеличения транзитного потенциала страны. В связи с этим большое внимание уделяется разработке и принятию региональной программы развития транспортных коммуникаций, эффективному использованию транзитно-логистического потенциала региона и развитию транспортной инфраструктуры<sup>54</sup>. Актуальным является анализ исторического опыта и существующих возможностей эффективного и выгодного использования транспортного сектора Республики Каракалпакстан.

Настоящая диссертация в определенной степени служит реализации задач, определенных в Законах и Указах Президента Республики Узбекистан №706 от 9 августа 2021 года Закон «О транспорте», № ПФ-5647 от 1 февраля 2019 года «О мерах по коренному совершенствованию системы государственного управления в сфере транспорта», № ПП-2789 от 17 февраля 2017 г. «Деятельность, организация и руководство научно-исследовательской деятельностью и о мерах по дальнейшему увеличению финансирования», №

---

<sup>54</sup>Выступление Президента Республики Узбекистан Шавката Мирзиёева на международной конференции «Центральная Азия: одно прошлое и общее будущее, сотрудничество ради устойчивого развития и взаимного процветания». President.uz. [Электронный ресурс]. URL: <http://president.uz/ru/lists/view/1227> (дата обращения: 25.07.2020).

ПП-3105 от 30 июня 2017 года «Об организации Общественного совета по новейшей истории Узбекистана при Академии наук Республики Узбекистан», № ПП-3028 от 01.06.2018 года Президента Республики Узбекистан. Реализовать задачи, поставленные в постановлениях «О мерах по дальнейшему развитию и совершенствованию управления автомобильной промышленностью в 2017-2021 гг.», № ПП- 4143 от 1 февраля 2019 года «Об организации Министерства транспорта Республики Узбекистан» и другие нормативно-правовые акты.

**Соответствие исследования с приоритетным направлением развития науки и технологий республики.** Диссертация выполнена в рамках приоритетного направления развития науки и технологии республики. I. «Пути формирования и осуществления системы инновационных идей в социальном, правовом, экономическом, культурном, духовно-просветительском развитии информационного общества и демократического государства».

**Степень изученности проблемы.** Исследования, посвященные изучению развития региональной транспортной системы можно условно разделить на следующие три группы: исследования ученых Узбекистана и Каракалпакстана, стран СНГ, а также других зарубежных стран.

Изучение истории транспорта в Каракалпакстане представляла интерес для этнографов, экономистов, специалистов по развитию транспорта и историков. Был собран огромный материал по истории транспорта<sup>55</sup>. В научный оборот были введены многие ценные исторические материалы об открытии земель Приаралья, становлении транспортных средств в стране, деятельности флотилий Аральского моря и Амударьи. В них были проанализированы такие вопросы, как роль транспортных средств в жизни населения, строительство ирригационных сооружений и их влияние на

---

<sup>55</sup> Уббиниязов Ж. Амударинская флотилия и ее значение в торговых отношениях Хорезмского оазиса // Вестник ККФАН УзССР. 1980, № 4; Камалов Т.К., Умаров Е.К. Некоторые проблемы развития транспорта в Каракалпакии. – Нукус, 1978; Ходжаев С.М. Транспорт Узбекистана. - Ташкент, 1961; Ахметов Л.А., Балтабаев Е.Б., Насруллаев Р.А. Қарақалпақстан АССРында улығма пайдаланыўдағы автомобиль транспортын раўажландырыў мәселелери. – Нөкис, 1979; Шамуратов Ж., Халмуратов А. Мэнзиллер шақырады...- Нөкис, 1992; Худайбергенов Х., Назбергенов К. Айдын мэнзиллер. – Нокис, 1997; Сидикназаров Қ.М., Аҳмедов У.В. Ўзбекистон автотранспорти ўтмишда ва истиқлол йилларида.-Тошкент, 2001; Елмуратов Ы., Гришанович А. Қарақалпақстанда ҳаўа транспортының пайда болыўы ҳәм раўажланыўы тарийхынан.- Нокис, 1998; Таженов Б. Пәрўаз.- Нокис, 2012; Сулайманов С.А. История создания Аральской военной флотилии // Материалы международной научной конференции «Восток-Запад: аспекты взаимодействия // Вестник ККО АН РУ. 2007, N 2; Уббиниязов Ж. Из истории пароходного сообщения между низовьями Амударьи и Сырдарьи через Аральское море // Вестник КК ФАН Уз.ССР. 1980. №3; Лунин Б.В. История Узбекистана в источниках. Узбекистан в сообщениях путешественников и ученых (20-80-е годы XIX в.). – Ташкент: ФАН, 1990; Андрианов Б.В. Древние оросительные системы Приаралья (в связи с историей возникновения и развития орошаемого земледелия). – Москва, 1969; Юлдашев М.Ю. К истории Аральской флотилии // Общественные науки в Узбекистане, Ташкент, 1961. №12. – С. 30-39; Садыков А.С. Заметки к истории рыболовства в Хивинском ханстве // Труды ТашГУ. Новая серия. Вып. 150. – Ташкент, 1959. – С.37-43; Ўша муаллиф. Попытка организации товарищества хивинских каюшников «Дарга-Дарья» (1912-1914) // Труды ТашГУ. Новая серия. Вып. 196. – Ташкент, 1962. – С.62-67;; Уббиниязов Ж. Амударьинская флотилия и ее значение в торговых отношениях Хорезмского оазиса // Вестник ККФАН УзССР. 1980. №4.– С.62-64 и др

экономику страны, а также вопросы торговых отношений с соседними регионами.

Следует отметить, что социально-экономическая жизнь Автономной Республики Каракалпакстан в составе Российской Федерации в 1930-1936 гг. широко освещалась в научных трудах С. Камалова<sup>56</sup> и других ученых, которые впервые ввели в научный оборот архивные документы по данному периоду.

В советские годы строительство железных дорог в Каракалпакстане глубоко изучалось в трудах К. Рахманова, З. Х. Ахмаджанова, а позже, в годы независимости, в трудах М. Сейтимбетова<sup>57</sup>. В них также уделяется внимание вопросам участия местного населения в строительстве железных дорог в стране.

С обретением независимости в Узбекистане история транспорта Каракалпакстана была широко освещена в научных трудах С. Камалова, Б.А.Кошанова, Т. А. Аметова, А. М. Джумашева, С. С. Нуржанова<sup>58</sup> и др.

---

<sup>56</sup> Камалов С.К. РСФСР ҳам Қарақалпақстан. – Нокис: Қарақалпақстан, 1978; Камалов С.К., Германова В.В. Москва-Қарақалпақстан. История шефства Дзержинского района столицы над автономной республикой. Историко-публицистический очерк. – Нукус: Қарақалпақстан, 1986.

<sup>57</sup> Рахманов К.Р. Трудовой подвиг народов в строительстве железной дороги Чарджоу-Кунград. Автореф. дисс... канд. ист. наук. – Ташкент, 1974; Ахмаджанов З.К. К истории строительства железных дорог в Средней Азии – Тошкент, Ўзбекистон, 1985; Сейтимбетов М. Қарақалпақстанда темир жол қурылысының тарихынан. Нокис. 1993; Сейтимбетов М., Муратбаева А.Қарақалпақстанда транспорт коммуникациясының раўажланыўы тарихынан (1920-1930 жж) // Вестник ҚМУ. 2017. № 2; Сейтимбетов М. Кубла Арал аймағында темир жол қурылысының жойбарлаў изертлеў жұмысларының тарихы // Вестник ҚМУ. 2018.№ 2; Ўша муаллиф. Обзор литературы по истории строительства железной дороги в Каракалпакстане // Историческая наука в Узбекистане: проблемы и перспективы развития. АН Р.Уз. Институт истории. – Ташкент, 2018; Ўша муаллиф. Кубла Арал аймағындағы қурақлықтағы жоллар ҳам байланыс қураллары // Вестник ҚМУ. 2020. №3; Ўша муаллиф. Қарақалпақлардың социаллық-экономикалық ҳам мәдений турмысында арбаның тутқан орны // «Түслик Арал бойы өтмиши ҳам бүгини» атамасындағы республикалық конференция материаллары. – Нукус, 2016; Ўша муаллиф. Қоңырат-Бейнеў темир жолының қурылысы тарихынан // «Түслик Арал бойы өтмиши ҳам бүгини» атамасындағы республикалық конференция материаллары. – Нукус, 2016; Ўша муаллиф. К истории строительства магистрали Кунград-Бейнеу // Материалы международной научно-теоретической конференции «Вопросы археологии, этнографии и истории южного Приаралья». – Нукус, 2016; Ўша муаллиф. Строительство железной дороги Тахиаташ-Нукус // Материалы республиканской научно-теоретической конференции «Город и городская культура южного Приаралья». – Нукус, «Илим», 2017; Ўша муаллиф. Қоңырат-Бейнеў темир жолының қурылысы тарихынан // Материалы международной научно-теоретической конференции «Вопросы археологии, этнографии и истории южного Приаралья». – Нукус, 2018; Ўша муаллиф. Изучение истории коммуникационных средств передвижения каракалпаков в трудах русских ученых (конец XIX-начало XX в.) // Перекрестки истории. Актуальные проблемы исторической науки. Материалы XV Международной конференции (г. Астрахань. 26 апреля 2019 г.) // A'miwda'g'ya ha'm Aral suw jolinn' o'tmishi ha'm bu'gingi ku'ni. - Нокис, «Билим», 2020.

<sup>58</sup> Камалов С.К. Қарақалпақлардың халық болып қәлипесіўи ҳам оның мәмлекетлигиниң тарихынан. Нокис, 2001; Нуржанов С. Власть и каракалпакское общество: анализ факторов и взаимоотношений // Вестник ККО АН РУз. 2001. №1-2.; Мамбетов К. Матеке Жуманазаров. Нокис. 1991; Кошанов Б.А., Аметов Т.А. Социально-экономическое положение Республики Қарақалпақстан в первой половине 90-х годов XX века // Билим-образование. Алматы. 2010. №6; Ўша муаллифлар. Обретение Қарақалпақстаном независимости и суверенитета в составе Узбекистана // Вестник КО АН РУз. 2014. №3; Ўша муаллифлар. О развитии политическо-правовых процессов Қарақалпақстана (на примере в 1989-1993 гг.) // Общественные науки в Узбекистане. Ташкент, 2014. №3-4; Ўша муаллифлар. Очерки новейшей истории Республики Қарақалпақстан. – Нукус: Қарақалпақстан, 2015; Кошанов Б.А., Отегенов Х.М. Очерки истории Қарақалпақстана. 1916-1991. – Нукус, 2021; Джумашев А., Нуржанов С., Уразова Л., Таджиева Р. Қарақалпақстан тарихы (1991-2015 жыллар). -Н.: Илим, 2018 ва бошқалар.

Среди научных работ выделяются исследования по изучению истории строительства железной дороги и транспорта Каракалпакстана и Хорезма<sup>59</sup>.

В годы независимости исследования по истории развития сельских районов Каракалпакстана рассматривались с точки зрения взаимодействия транспортного сектора в развитии промышленности и хлопководства<sup>60</sup>. Также в исследованиях, посвященных социальной жизни людей после Второй мировой войны, представлены данные о важности транспортной системы<sup>61</sup>.

Фундаментальные труды, такие как «Новейшая история Узбекистана» и «Новейшая история Каракалпакстана»<sup>62</sup>, также в этнографических исследованиях Р.Балиевой<sup>63</sup> по истории традиционного ведения хозяйства каракалпакского народа частично освещены вопросы транспорта. Следует отметить, что вопросы расширения возможностей логистики, транспортной коммуникации, интеграции, альтернативности коммуникационных коридоров Республики Узбекистан со странами мира в годы независимости, а также некоторые аспекты проблемы, связанные с процессом развития транспорта были освещены в трудах ученых<sup>64</sup>.

---

<sup>59</sup> Каримов Р. Поезда ведут хорезмцы. — Урганч, 1993; Рахмонов К., Нуржонов, К., Каримов Р. Бахт йўли. - Урганч, 1993; Каримов Р. На стальных магистралях Хорезма. -Урганч, 1996; Махмудов. М. Хива хонлиги тарихи. - Урганч, 2006; Бекмухаммад Умид. Хоразм тарихидан саҳифалар. - Тошкент: Янги аср авлоди, 2009; Жуманиёзов Ф.Б. Хоразм транспорти: шаклланиши, тараққиёти, муаммолари. Тарих бўйича фалсафа доктори (Phd) диссертация автореферати. – Бухоро, 2021.

<sup>60</sup> Сарыбаев К. История орошения Каракалпакстана с конца XIX в. до наших дней. -Нукус,1995; Шамамбетов Б.Ш. Каракалпакстаннинг азул хожалыгы, 1965-1985. - Нокис: Каракалпакстан, 1992; Ўша муаллиф. Аграрное развитие Республики Каракалпакстан в 1965-1985 гг.: опыт и проблемы. – Нукус, 2015; Караманова Г. История аграрных отношений в Каракалпакстане (1917-1941 гг.). - Тарих фанлари номзоди дисс. автореферати. – Нокис, 2009; Сарыбаев М.К. Из истории хлопководства Каракалпакстана в конце XIX – начале XX века. – Ташкент: Изд. Национальной библ. Узбекистана им. А.Навои, 2006; Усы автор. Политика хлопковой монокультуры советской власти в Каракалпакстане и ее последствия (1917 – 1990 гг.). – Ташкент: Изд. Национальной библ. Узбекистана им. А.Навои, 2006; Ўша муаллиф. Об экономических преобразованиях в хлопковом комплексе Республики Каракалпакстан (1991 – 2001 гг.) // Общественные науки в Узбекистане. - Ташкент, 2006. - №6; Ўша муаллиф. Репрессивная политика советской власти в Каракалпакии в период коллективизации // Тошкент давлат юридик институти илмий-тадқиқотлар ахборотномаси. – Тошкент, 2006. - №6; Ўша муаллиф. Хлопковая политика советской власти в Каракалпакии в 1965 – 1985 гг // Ўзбекистон тарихи. – Тошкент, 2008. - №1; Ўша муаллиф. Курс на закрепление односторонней хлопковой направленности сельского хозяйства Каракалпакстана в 1954 – 1958 гг // Научный мир Казахстана. – Астана, 2008. –№2; Сарыбаев А.К. Хлопкоочистительная и текстильная промышленность Каракалпакстана в 1980-1995 гг.: исторический опыт и проблемы возрождения национальной промышленности. - Ташкент, 2008.

<sup>61</sup> Шамамбетова Г.Б. Социальная политика в Каракалпакстане (1950-1985 гг.). Тарих фанлари номзоди дисс. автореферати. - Нукус, 2004; Сайманов С., Сулайманов С. Пути сообщения Хивинского ханства с другими странами в XIX в. // Вестник ККОАН РУз., 2007, №3, С. 64-65; Сайманов С., Сулайманов С. О рыболовстве в Амударье и Аральском море // Вестник ККАОНРУз. 2008. №4

<sup>62</sup> Узбекистоннинг янги тарихи. 1-3- китоб. – Тошкент: Шарк, 2000; Каракалпакстаннинг жаңа тарихи. Каракалпакстан XIX асирдиң екинши яримынан XX1 асирге шекем. – Нокис: Каракалпакстан, 2003.

<sup>63</sup> Баллыева Р. Традиционное природопользование Каракалпакии. – Нукус: Каракалпакстан, 1996; Ўша муаллиф. Этнокультурные особенности природопользования народов Приаралья (в конце XIX и начале XX века). – Москва, 2003; Ўша муаллиф. Проблемы природопользования в Каракалпакии в советский период и их последствия // Материалы научной конференции «Ломоносовские чтения». – Москва, 2002; Ўша муаллиф. Этнокультурные аспекты экологических проблем Приаралья // Актуальные проблемы современной науки. - №1. – Москва, 2002; Ўша муаллиф. Экологический кризис и проблемы изучения традиционного природопользования // Ўзбекистон география жамияти ахбороти. – Ташкент, 2008. 31-жилд.

<sup>64</sup>Икрамов М.А. Развитие автомобильных перевозок по Великому шелковому пути // Экономическое возрождение России. – 2010. – № 4. – с. 28-36; Косимов Г.М. Логистика в международных автомобильных

За годы независимости некоторые аспекты этой проблемы были освещены в исследованиях, посвященных транспортным возможностям Республики Узбекистан и процессу ее развития<sup>65</sup>.

Исследования, включенные во *вторую группу*, рассматривают исследования, посвященные внешней политике Республики Узбекистан и ее транскомуникациям, международной транспортной системе, перспективам ее развития, интеграции транзитно-транспортных возможностей, геоэкономическим и геополитическим интеграционным процессам, в особенности вопросы развития транспортных систем Центральной Азии. Они были изучены в трудах исследователей стран СНГ<sup>66</sup>.

Зарубежные исследования *третьей группы* включают в себя рассмотрение политических и экономических тенденций в Центральной Азии, строительства новых дорог, Трансазиатский мост, диверсификацию транспортных маршрутов наряду с крупными транспортными и торговыми проблемами, транзитный потенциал Евразийского континента, а также возможности морских путей соединяющие данные континенты<sup>67</sup>.

---

перевозках // Экономический вестник. – 2003. – № 3. – с. 56-60; Ходжаев Б.А. Развитие транспортных коммуникаций стран Центральной Азии как фактор экономического восстановления Афганистана // Узбекистан и Центральная Азия. – 2008. – № 6. – с. 42-51; Шарофиддинов М.М. Об изучении транспортной системы Центральной Азии. Молодой ученый. [Электронный ресурс]. URL: <https://moluch.ru/archive/116/30326> (дата обращения: 23.09.2020).; Мухсимова Д.Х. Перспективы развития региональной интеграции Центральной Азии на примере Ассоциации стран Юго-Восточной Азии (АСЕАН) // Экономика, предпринимательство и право. – 2015. – № 4. – с. 273-282; Зохидов А.А. Альтернативные транспортные коридоры в Центральной Азии: факторы, взаимозависимость и проблемы интеграции // Центральная Азия и Кавказ. – 2014. – № 1. – с. 167-177

<sup>65</sup>Ульджабоев К.У. Экономическая реформа на железнодорожном транспорте – Тошкент: Мехнат, 1999; Мирзаев Р.С. Геополитика нового шелкового пути – Москва, Известия, 2004; Карриева Я.К. Ўзбекистонни жаҳон бозорига чиқиши учун халқаро йўлақлардан самарали фойдаланишнинг логистика транспорт муаммолари. Иқтисод ф.д. дисс. автореферати. -Тошкент, 2004; Артиков Ж.Ю. Ўзбекистон Республикаси ташқи сийосати ва транскомуникация муаммолари. Сийосатшунослик ф.н. дисс. автореферати. - Тошкент, 2005; Ходжаев А. Развитие транспортных коммуникации инфраструктуры Центральной Азии как фактор экономического восстановления Афганистана // Узбекистан и Центральной Азии. 2008. № 6; Саматов Г.А., Акбаров И.Т., Карриева Я.К. Халқаро транспорт тизими: унинг ривожланиш истиқболларини баҳолашнинг математик модели // Ўзбекистон иқтисодий ахборотномаси ЎЗИА. - Тошкент, 2000. № 4; Зохидов А.А. Автомобильно-дорожный сектор государств Центральной Азии: проблемы и перспективы развития. – Ташкент, 2011. – 200 с.; Сафаров Т. XIX асрнинг иккинчи ярми – XX аср бошларида Ўрта Осиё савдо йўллари. Тарих фан. номз. дисс. автореф. – Тошкент: 2009; Сиддикназаров Қ. Ўзбекистон автотранporti ўтмиши ва истиқлол йилларида. - Тошкент, 2001. 269.б.

<sup>66</sup>Рунов И.Б. Бросок дракона или новое Путешествие на Запад. – Москва: IRU.ORG, 2008. – 56-57 с.; Бекмагамбетов М.М. Использование транзитно-транспортного потенциала стран Центральной Азии: вызовы и возможности. - Алматы, 2009. – 64 с.; Зоидов К.Х., Медков А.А. Формирование управленческих механизмов развития транзитной экономики стран Центральной Азии в условиях интеграции и нестабильности // Управление. – 2015. – № 3(19). – с. 39-47; Крапчина Л.Н. Тенденции геоэкономических и геополитических процессов в Центрально-Азиатском регионе постсоветского пространства // Экономические отношения. – 2018. – № 3. – с. 323-332;.

<sup>67</sup> Political and economic Trends in Central Asia. Edited by Akiner Sh. - London: British Academic Press, 1994; Roy O. The New Central Asia. The Creation of Nations. – London, New York, 2000; Frederick S. Starr, Filat Yildiz, Martina Reiser etc. The New Silk roads: transport and trade in Greater Central Asia. / Monograph. Central Asia-Caucasus institute & Silk Road Studies Program. - Washington, D.C.: Johns Hopkins University-SAIS, 2007. – 514 p; Khalid Adeeb. Making Uzbekistan: Nation, Empire, and Revolution in the Early USSR. Cornell University Press. 2015; Micklin P., Aladin N., Plotnikov I., The Aral Sea. The Devastation and Partial Rehabilitation of a Great Lake. Berlin. Springer Heildelberg, 2014; Oke M.K. (ed.). Gegis siirecinde Orta Asya Turk Cumhuriyetleri. – Istanbul: Alfa, 1999; Балчи Б. Транзит – стабилизирующий фактор // Узбекистан и Центральная Азия. 2007. № 10; Сянпин Ч. Новый трансазиатский мост. – Москва, 2006

Воспоминания государственных деятелей и специалистов по теме исследования анализируется через призму «история в личности и личность в истории»<sup>68</sup>.

Подводя итоги следует отметить, что в трудах, опубликованных в советский период, вопросы по данной теме освещались исключительно на основе требований советской идеологии. В исследованиях, проведенных в период независимости, нашли отражение совершенно новые теоретические и методологические подходы к данной проблеме. В частности, вопросы социально-экономической ситуации в Республике в советский период, уровня жизни населения и взаимосвязи различных сфер были частично освещены в работах ученых-историков. Кроме того, труды, отражающие историю транспорта, были собраны в виде буклетов и хронологических справочников. Однако стоит отметить, что история транспорта в Каракалпакстане в 1925-2020 годах не изучалась как специальный объект исследования. Эти факторы указывают на необходимость глубоких исследований по данной теме, основанной на глубоких научных и исторических фактах.

**Связь темы диссертации с научно-исследовательскими работами высшего образовательного учреждения, где выполнена диссертация.** Данное исследование проводилось в рамках фундаментального проекта ГА-Ф8-005 «История Каракалпакстана с древнейших времён до наших дней» (2007-2011 гг.), выполненный в Каракалпакском государственном университете имени Бердаха, а также Каракалпакском филиале Академии наук Республики Узбекистан при НИИ гуманитарных наук.

**Цель исследования** изучение истории транспортной системы Республики Каракалпакстан в 1925-2020 годах.

**Задачи исследования:**

раскрыть теоретические и концептуальные основы изучаемой темы;  
проанализировать состояние транспортных сетей и транспортных средств в исследуемый период;

определить основные факторы, влияющие на формирование и развитие транспортных услуг в Каракалпакстане;

изучение возникновения и развития автомобильной системы, которая является важнейшим звеном в транспортной сфере;

исследовать постепенное развитие, обновление и трансформацию транспортных услуг в Каракалпакстане;

раскрыть роль и место авиации в развитии национальной экономики;

---

<sup>68</sup> Айымбетов Қ. Халық даналығы. Өткен кунлерден елеслер. Қыйлы-қыйлы қылғалар. – Нөкис: Каракалпакстан, 1988; Жапаков Н. Еске түсириўлер. Илимий мийнетлери. – Нөкис: Билим, 1990; Камалов Қ. Ел хызметинде. Еске түсириўлер. – Нөкис: Каракалпакстан, 1995; Камалов С.К., Айтмуратов Е., Рзаев К., Сеитов Х., Курбанов Б., Камалова А., Уталиев А. Ш.Рашидов ҳаққында ҳақыйқатлық. – Нөкис, 1992; Кунназаров А. Жети асырым. – Нөкис, 2000; Мухитдинов Н. Годы, проведенные в Кремле. – Т., 1994; Сеитов П. Үлкен жолда // Совет Каракалпакстаны. – Нөкис, 1984, 15 ноябрь; Каниязов С. Алтын жагыс. Мемуар. – Нөкис: Билим, 2006; Таженов Б. Пәрўаз. Мемуар. Нөкис: Билим, 2012; Сарыбаев Т. Светлый путь электрика. – Ташкент, 2017; Ўша муаллиф. 45 лет электрификации. – Ташкент, 2017; Ўша муаллиф. Жыллар хэм жоллар. – Ташкент, 2018.

изучить введение железнодорожного сообщения во второй половине XX века и основные ее цели;

изучение реформ системы транспортного обучения в годы независимости;

разработка предложений и рекомендаций по изученным вопросам.

**Объектом исследования** является история возникновения и развития транспортной системы Каракалпакстана в 1925-2020 гг.

**Предметом исследования** выступают процессы деятельности автомобильных дорог, аэропорта, железнодорожных путей, паромных предприятий, действующих в транспортной системе Каракалпакстана, их материально-техническое состояние, а также формирование системы подготовки кадров в данной области.

**Методы исследования.** В диссертации были использованы такие методы исследования, как достоверность, объективность, последовательность, статистика, а также методы диалектики, историзма и контент-анализа.

**Научная новизна исследования** заключается в следующем:

Обосновано, что в результате единой транспортной политики Российской империи в Центральной Азии торговые отношения в регионе Приаралья на Волжско-Каспийском пути практически прекратились, важное значение стали иметь пути сообщения между Петро-Александровском и Чимбоем, а также нового торгового пути Бухара-Оренбург;

доказано, что внедрение в колониальный период новых видов транспорта, таких как паромные флотилии, автомобильные, железнодорожные, воздушные пути проложило дорогу для проникновения капитала акционерных компаний и частных лиц империи в регион Приаралья;

доказано, что система воздушного сообщения Каракалпакстана изначально была создана для борьбы с вредителями и выполняла задачи почтовых и пассажирских перевозок, а после включения территории в состав Узбекистана были налажены транзитные грузовые и пассажирские перевозки, санитарная авиация, а также, что воздушные пути играли важную роль в развитии народного хозяйства;

доказано, что создание железнодорожных магистральных линий Учкудук-Мискин-Турткуль, Кунгат-Бейнау, Навои-Учкудук-Мискин-Нукус и формирование необходимой инфраструктуры в годы независимости способствовали эффективному освоению полезных ископаемых на Караташской и Устюртской равнинах.

**Практические результаты исследования:**

Раскрыты важные события новой и новейшей истории Каракалпакстана в области транспорта, а также показана роль отдельных личностей, внесших большой вклад в развитие данной системы, которые способствовали формированию в сознании молодежи чувства патриотизма, гуманизма и развитие национальной идеологии;

Введены в научный оборот архивные материалы и новые ранее неопубликованные сведения по истории транспорта Каракалпакстана;

Материалы, касающиеся развития транспортной системы на территории Каракалпакстана за период с 1925 по 2020 годы систематизированы и обобщены;

Были освещены достижения и проблемы транспортной системы за исследуемый период и на основе этого были разработаны соответствующие предложения и рекомендации.

**Достоверность результатов исследования** Исследование основано на использовании признанных подходов и методов в истории, нормативных и правовых документов, архивных материалов, исторической литературы, первоисточников, таких как официальные сайты, публикации коммуникационных компаний, статей, опубликованных в газетах, журналах, сборниках, мемуарах, а так же внедрением в практику обоснованных выводов, предложений и рекомендаций и подтверждением полученных результатов исследования уполномоченными государственными органами

**Научная и практическая значимость диссертации:** Научная значимость результатов исследования заключается в том, что выработаны выводы и аналитические данные по решению проблем истории развития транспортной системы. Научные выводы основаны на реализации разработанных методологических подходов изучения истории развития транспортной системы Каракалпакстана.

Практическая значимость результатов исследования заключается в том, что выдвинутые в работе научные идеи, предложения и выводы служат для совершенствования учебных программ и учебных пособий, учебников и монографий для вузов и профессиональных колледжей Каракалпакстана для разработке спецкурсов для студентов по направлению «транспортные услуги», «информационные технологий»

**Внедрение результатов исследования.** На основе научных выводов и предложений, полученных в результате исследования истории транспорта в Каракалпакстане:

Результаты исследования о том, что несмотря на издавна установленные контакты населения Каракалпакстана с соседними районами по суше и воде, в результате единой транспортной политики, проводимой Российской империей в Центральной Азии, в Приаралье прекратилась торговля по Каспийско-Волжскому пути, сообщение же между Петро-Александровском и Чимбаем Бухарско-Оренбургского торгового пути приобрело важное значение, были использованы для обогащения информации об экспонатах Государственного музея истории и культуры Республики Каракалпакстан (Справка Министерства культуры Республики Каракалпакстан от 26 ноября 2021года № 2-03/1761). Это позволило организовать выездные выставки музейных экспонатов, а также повысить интерес туристов к музею;

Материалы исследования о появлении в колониальный период новых видов транспорта: пароходы, флотилия, автомобили, железные дороги и авиалинии, способствовали вхождению в Приаральский регион частного капитала и акционерных обществ империи, были использованы в выполнении проекта ФА-Ф1-ГОО1 «Каракалпакстан в контексте мировой культуры: города и городская культура в исторической перспективе» (2012-2016) Каракалпакского научно-исследовательского института гуманитарных наук Каракалпакского отделения Академии наук Республики Узбекистан (Справка ККНИИГН ККОАНРУз от 3 августа 2021 года № 189/1). В результате была учтена роль и влияние транспорта на развитии народного хозяйства Республики Каракалпакстан;

Результаты исследования о строительстве железнодорожных магистралей Учкудук-Мискин-Турткуль, Кунград – Бейнеу, Навойи-Учкудук-Мискин-Нукус в годы независимости, а также формирование необходимой инфраструктуры использованы Каракалпакским управлением Министерства туризма и спорта Республики Узбекистан при реализации целевых программ по развитию историко-археологических маршрутов исторического туризма (Справка Каракалпакского Управления Министерства туризма и спорта Республики Узбекистан от 9 ноября 2021 года № 02-11/1604). Полученные результаты предоставили широкие возможности для повышения туристического потенциала региона и развития внутреннего и международного туризма.

**Апробация результатов исследования.** Результаты исследования прошли апробацию на 10 научных конференциях и семинарах, в том числе на 4 международных конференциях.

**Опубликованность результатов исследования.** По теме диссертационной работы опубликовано 22 научных работ, в том числе, 1 учебное пособие, 8 статей в изданиях, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией Республики Узбекистан для публикации основных научных результатов докторской диссертации, из них 4 в республиканских, 4 в зарубежных журналах.

**Структура и объём диссертации.** Работа состоит из введения, трёх глав, заключения, списка использованных источников и литературы, приложения. Общий объём исследовательской части диссертации составляет 141 страниц.

## ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Во **введении** диссертации обоснованы актуальность и востребованность темы, определены цель и задачи, а также объект и предмет исследования; показано соответствие исследования приоритетным направлениям развития науки и технологий Республики Узбекистан; изложены научная новизна, практические результаты; раскрыта теоретическая и практическая значимость результатов; приведены сведения о внедрении результатов исследования, опубликованных работах и структуре диссертации.

Глава I «Традиционные дороги Каракалпаков и их положение в 20-х и 30-х годах XX века», показывает рост промышленных и сельскохозяйственных центров с умеренной и высокой плотностью населения, а также отдаленность транспортной системы от мировых рынков. Транспортная отрасль давно признана как одна из важнейших отраслей народного хозяйства народов низовья Амударьи. Со второй половины XIX века произошли изменения в транспортных средствах каракалпаков. Наряду со старыми повозками для рыбной ловли стали использоваться новые лёгкие и большие лодки. Всё большее внимание привлекает использование Амударьи и Сырдарьи в транспортных целях, появляются парусные корабли и пароходы. В 1914 году на судах Амударьинской флотилии было перевезено 457 620 фунтов груза, в том числе хлопок-сырец - 21 937, кожа - 1627, каракуль - 250, овчина - 1679, семена льна - 5213, шерсть - 3391, шёлк - 408 фунтов. Из России в Бухару, Хиву и Амударью были доставлены следующие грузы (в фунтах): сельскохозяйственное оружие - 252, керосин - 16 538, лесоматериалы - 27 363, различные фабрики - 2292, сахар - 15 387 и т.д.<sup>69</sup>

Также в этом районе имелся водный путь и в 1908 году по реке между Чарджоу и Петро-Александровском на 220 лодках было перевезено 250 000 фунтов груза. В 1910 году на вооружении находилось 315 лодок, в том числе 153 корабля с высоким грузом (800–2000 фунтов), 48 средних судов (500–800 фунтов) и 114 малых судов (500 фунтов)<sup>70</sup>. В 1913 году их было около 1500. Этот вид транспорта играл важную роль в транспортировке грузов по Амударье, перевоза до 40-50 тысяч тонн. В 1913 году отгрузки по реке составили 129 тыс. тонн, приходы - 74 тыс. тонн<sup>71</sup>.

Следует отметить, что для региона были открыты следующие возможности: а) среднеазиатская железная дорога по реке Амударья и Аральскому морю от Нукуса до станции Арал составило 842 км; б) среднеазиатская железная дорога от Турткуля до Чарджоу по Амударье составила 454 км; в) среднеазиатская железная дорога от поселка Томди до станции Кармана составила 240 км; г) караванный путь, соединяющий северную часть Ташкентской железной дороги от Чимбая до Казалинска составило 440 км; д) вдоль левого берега Амударьи, от Чорджоя до Тошавуза, проходит дорога грузоперевозки в Хонка<sup>72</sup>.

Исследования, проведённые «Главдортранс» на всей трассе от Чимбая до Казалинска показали, что после небольшого объёма работ её можно было использовать для транспортного передвижения. Экономическая целесообразность подтверждается следующими заключениями:

а) грузоперевозки в северные районы Каракалпакстана осуществлялись морским путём от станции Арал до Караузяка. Перегружался товар через транспорт Амударьи, который проходил от Караузяка до Нукуса.

Груз перевозили по веревке из Нукуса до Чимбая. Таким образом, транспортировка тонны груза по железной дороге до центра районов северной

<sup>69</sup>Сулайманов С.А. История Аральской и Амударьинской флотилий (1847-1920 гг.). – Тарих фанлари номзоди дисс. ... автореферати. – Нукус, 2010. 15-б.

<sup>70</sup> Умид Бекмухаммад. Хива хонлиги тарихидан уч лавха (2-кисм)// <http://xorazmiy.uz/uz/pages/view/173>

<sup>71</sup> НА РУЗ, И. Ф.1369, оп.1, д.11, л.2.

<sup>72</sup> Сейтимбетов М. Қарақалпақстанда темир жол қурылысының тарихынан. Нөкис:Билим, 1993.11-б

части без затрат и естественной убыли обходился в сумме 350,5 руб., а с учетом прочих затрат эта сумма увеличилась до 450 руб.<sup>73</sup>

б) не менее 50% грузов Каракалпакстана было транспортировано по Амударье в Турткуль через Чарджоу. Средняя тарифная ставка на это расстояние составляло 81 рубль за тонну. Стоимость перевозки одной тонны груза по железной дороге из Казалинска в Чарджоу составляло 192 рубля за т / км. Общая стоимость транспорта составила 273 рубля с учётом стоимости перегрузки, естественной убыли и т.д., а с вместе взятыми доходила до 400 руб. Казалинск являлся самой загруженной частью грузоперевозки, который соединял в Центральной Азии Казалинск – Чарджоу, в результате чего время перевалки грузов сократилось в десять раз, а вместе с этим увеличился товарооборот<sup>74</sup>.

Таким образом, стоимость перевозки одной тонны груза из Казалинска в Чимбай составляет 450 руб. за тонну, т.е. по воде (Аральское море - Караузяк - Нукус - Чимбай); в машине (Казалинск - Чимбай) - уменьшилась на 400 руб.<sup>75</sup>

При организации автомобильной дороги Казалинск-Нукус (через Чимбай) можно было сократить следующий маршрут: расстояние от Аральского моря до Нукуса составляло 668 км; от Казалинска до Нукуса – 480 км, то есть дорога сокращалась на 188 км.

Автомобильная дорога Чимбай-Чарджоу может сократить расстояние на 188 км по сравнению с трассой Аральское море-Нукус и Казалинск-Нукус (через Чарджоу-Турткуль) на 1732 км.<sup>76</sup>

В 1926-1927 годах была построена дорога Чимбай - Кызыл Орда протяженностью 581 км<sup>77</sup>. Таким же путём и в Чимбай приехала первая легковая машина. Это был французский автомобиль Renault-Sahara, созданный специально для езды в горах.

Тогда же был открыт автобусный маршрут между Кызыл Ордой и Чимбаем. Восемь автобусов транспортной организации Кызыл Орды перевозили пассажиров по расписанию. Автобусы преодолевали расстояние в 581 км за 30 часов. Однако уровень обслуживания автобусов был очень низким. На 10 дорожных станциях было вырыто 10 колодцев и установлены юрты<sup>78</sup>.

В 1930 году был зарегистрирован первый дорожный трест. По данным на 1930 год, было зарегистрировано 1640 км дорог, из них 600 км - провинциальные и 770 км - районные и аульские дороги. В 1931 году была определена классификация дорог, из которых 164 км дорог относились к 344 км республиканских, 493 - областных, 693 - областных и 110 км - специальных<sup>79</sup>. Появление специальных дорог объяснялось местом строительства совхозов и созданием МЦ.

---

<sup>73</sup> ЦГА РК, ф.26, оп.1, д.9, л.349.

<sup>74</sup> Там же, д.26, л.5.

<sup>75</sup> Там же. Д.249, л.28

<sup>76</sup> ЦГА РК, ф.322, оп.1, д.75, л.73

<sup>77</sup> Нуржанов С. Каракалпакская автономная область: история в источниках. - Нукус: Илим, 2014. 56-б.

<sup>78</sup> ЦГА РК, ф.322, оп.1, д.75, л.75.

<sup>79</sup> ЦГА РК, ф.322, оп.1, д.75, л.73.

В 1930 году Каракалпакстан вошёл в состав РСФСР, а в 1932 году Каракалпакстан стал автономной республикой, что стало причиной обучения первых местных водителей в Дзержинском районе Москвы, автомобили были оснащены необходимым оборудованием<sup>80</sup>. В результате в 1932 году легковых автомобилей каракалпакского автопарка 92% составляли грузовики и только 9% были легковыми автомобилями различного назначения.

В результате расширения торговых связей возникла необходимость в строительстве новых дорог, имевших большое транспортное значение и грузооборот. Эти дороги включают республиканскую дорогу Турткуль-Нукус-Чимбай-Тербенбес, дорогу Нукус-Чимбай-Казалинск, перекрёсток Ходжейли-Кунград и межреспубликанскую дорогу Тамды-Кармана. Маршрут Турткуль-Нукус-Чимбай-Аральское море был основной магистралью, соединявшей большинство районов Каракалпакстана с республиканским центром и проходящей через Турткульский, Шайхаббосский и Кипчакский, Чимбайский и Тахтакупырский районы.

Дорога Нукус-Чимбай-Казалинск представляла собой караванный путь в виде дорог, проходящих через безлюдную местность. Дорога Ходжейли-Кунград соединила окраины Кунградского района с республиканским центром, а с другой стороны, с промышленным центром Ходжейли с железной дорогой Александровск-Чарджоу. Дорога Тамды-Кармана общей протяженностью 250 км проходил по территории двух республик: Каракалпакстана и Узбекистана. Без больших затрат дорога может быть снова пущена в строй, проходящая через пустынные зоны. Главной задачей на ближайшее будущее является развитие тракта Турткуль-Тамды, строительство дороги от Чимбая до Караузяка.

В 1931 году академик А.Е. Ферсман отмечал, что «КаО-1 была первой машиной в Каракалпакской автономной области. Она была разработана правительством, чтобы ездить по грязи, и к ней прикрепили лучшего водителя в Каракалпакстане (водителя Мишу). Участники экспедиции прошли долгий путь проехав 1000 км по пустыне Кызылкума»<sup>81</sup>.

В 1935 году автопарк увеличился в восемь раз по сравнению с 1932 годом. 79% автопарка составили грузовые автомобили, 16% - автобусы со спецтехникой, 5% - легковые автомобили.

Одним из важнейших транспортных средств Каракалпакстана являлся воздушный транспорт. Экстренная почта и перевозка пассажиров из центра Каракалпакстана в Чарджоу осуществлялась в основном воздушным транспортом. (Турткуль-Чарджоу-380 км)<sup>82</sup>. Ежедневные рейсы увеличивались в благоприятные летние дни, а зимой в связи с облачностью работа шла с большими перебоями, на несколько недель задерживались почтовые сообщения в Турткуле. Важность авиатранспорта можно охарактеризовать двумя примерами: самая быстрая поездка на лодке из

---

<sup>80</sup> Камалов С., Германова В. Москва-Каракалпакстан. – Ташкент, 1986. - Б.54.

<sup>81</sup> Ферсман А.Е. Мои путешествия. – Москва, 1949.- С.17.

<sup>82</sup> ЦГА РК, ф.158-фонд, оп.3, д.7, л.222.

Турткуля в Чарджоу занимала 3-4 дня, самолёт же долетал за 2 часа 20 минут. Учитывая важность каракалпакского воздушного транспорта, существовавший маршрут Чарджоу-Турткуль должен был быть продлён до Нукуса (100 км) и от Нукуса до Кунграда. Это было связано еще и с тем, что в Муйнаке (160 км) шла постройка крупного рыбоконсервного завода<sup>83</sup>.

26 января 1924 года в Каракалпакстане появился первый самолёт. При виде самолета, люди пугались, некоторые думали, что это «шайтан» и прятались в своих домах<sup>84</sup>. С 19 мая 1924 года по 1 января 1925 года было выполнено 94 рейса по маршруту Каган-Турткуль-Хива протяженностью 44 832 км, в результате которого было перевезено 199 человек и 1 645 кг груза<sup>85</sup>.

В последующие годы возможности авиакомпании увеличились втрое: если в 1931 году она составляла 41 545 км, то в 1932 году - 125 190 км. С 1931 по 1932 год пассажиропоток увеличился в шесть раз, а почтовые услуги - в пять. По маршруту Чарджоу-Турткуль-Хива пассажиры могли летать от 90 рублей, по маршруту Чарджоу -Тошавуз - от 110 рублей, по маршруту Чарджоу-Чимбай - от 130 рублей<sup>86</sup>.

В 1932 году Нукус был объявлен новой столицей Каракалпакстана. Под строительство аэродрома в Нукусе был выделен земельный участок. Работой руководили инженеры Бобковский и Рубо. Летом 1935 года был построен аэродром, где размещалась станция для обслуживания противосаранчового самолета ПО-4.

С 1932 года в Каракалпакстане была хорошо налажена бесперебойная перевозка почты, грузов и авиапассажиров. В феврале 1932 года был открыт прямой рейс между городами Чарджоу и Турткуль. В 1932 году по этой линии за 8 месяцев было перевезено 18536 кг почты, 14814 кг груза, 1075 пассажиров<sup>87</sup>.

С 1933 по 1934 годы выполнялись рейсы Чарджоу-Турткуль, Турткуль-Янги-Ургенч, Турткуль-Муйнак. В 1935 году в целом в Каракалпакстане количество авиакомпаний увеличилось за счёт местных линий, соединяющих Турткуль-Муйнак, Чимбай, Ходжейли.

В регионе водный транспорт также прошёл уникальный путь своего развития. В частности, на долю аральской флотилии приходилось около 550 тысяч пудов товара, 450 тыс. пудов - амударьинской флотилии. Кроме того, через Аральское море на различных транспортных средствах было перевезено 5 тыс. пассажиров по Амударье и 10 тыс. человек.

Общая рентабельность аральской флотилии насчитывалась в размере 204,4 тыс. руб. что приравнивалось к размеру золота<sup>88</sup>.

**Глава II. «Возникновение и развитие автомобильного, воздушного и железнодорожного транспорта в Каракалпакстане (1930-1990 годы)»**,

<sup>83</sup> Там же. Ф.274, оп.1, д.210, л.5.

<sup>84</sup> Первый самолет//Туркестанская правда, 20 апреля 1929 год.

<sup>85</sup> Архив Жокаргы Кенес РК, ф.1, оп.3, д.1208, л.1.

<sup>86</sup> Архив Жокаргы Кенес РК, ф.1, оп.3, д.1208, л.3.

<sup>87</sup> Архив Жокаргы Кенес РК, ф.1, оп.5, д.263, л.36.

<sup>88</sup> Там же, л.5.

анализируется появление нового современного автомобильного, воздушного, железнодорожного транспорта и их широкое использование в народном хозяйстве, внутренней и внешней торговле. В 20-30-е годы XX века в регионе в основном уже было сформировано строительство автомобильных дорог, и в 1935 году автомобильным транспортом было перевезено 82 тысячи тонн груза. В том же году был создан "Авто-арбатрест", а в марте 1937 года было создано управление "Каракалпактранс".

В 1938 году в Нукусе и Турткуле были построены 38 гаражей, в Нукусе - мастерские по ремонту автотранспортных средств, в Турткуле, Чимбае и Нукусе - автостанции, в Шаббазе - автовокзал.

Учитывая, что автомобильный транспорт являлся единственным видом общественного транспорта в стране, в 1939 году на «Каракалпактранс» была возложена задача перевозки 228,8 тыс. пассажиров (в 1938 году было перевезено 105 тыс. человек). В 1939 году правительство Узбекистана выделило Каракалпакстану 5 автобусов ГАЗ, 5 автобусов ЗИС и 3 автобуса М-1<sup>89</sup>.

24 января 1939 года правительство Узбекистана рассмотрело вопрос об оперативных поставках в Хорезмскую область и Каракалпакстан промышленных и пищевых продуктов, строительных материалов<sup>90</sup>. Было предложено закрыть офисы многих торговых организаций в Чарджоу и объединить все транспортно-экспедиторские операции «УзТранса» для отправки товаров в Хорезм и Каракалпакстан и окончательно объединиться с «УзТранс».

На конец 1940 года в республике было введено 142 пассажирских маршрута. В том же году было перевезено 229 тыс. пассажиров, из них осуществлены перевозки 7551 тыс. пассажиров и 602,1 тыс. тонн груза, товарооборот составил 8 567,7 тыс. тонн груза. Среднее расстояние между перевозками составляло 14,4 км, коэффициент парковки - 0,42, коэффициент использования скорости автомобиля - 0,64.

С каждым годом объём грузоперевозок на «Каракалпактрансе» возрастал. В частности, в 1936 году было перевезено 5 тыс. человек, в 1937 году - 12,7 тыс., в 1938 году - 45,6 тыс. человек. В 1939 году было обслужено 127,3 тыс. пассажиров. Одновременно выросла и услуга перевозки грузов: в 1936 году было перевезено 9,8 тыс. тонн грузов, в 1937 году - 26,4 тыс. тонн, в 1938 году - 41,9 тыс. тонн, в 1939 году - 58 тыс. тонн хозяйственных товаров.

С началом Второй мировой войны грузовики вместе с водителями были отправлены на фронт. В 1941 году в управлении автомобильного транспорта находилось 142 грузовика, но в 1943 году их количество сократилось до 92. Объём отгрузок резко упал. По сравнению с 1940 годом он уменьшился в 3,5 раза, грузооборот снизился на 561,2 тыс. / км вместо 1988,7 тыс. / км. В 1943

---

<sup>89</sup> НА РУ, Р. Ф.232, оп.4, д.138, л.3.

<sup>90</sup> ЦГА РК, ф.12, оп.32, д.1870, л.84.

году было перевезено 4200 пассажиров. В 1940 году было обслужено 228,8 тыс. пассажиров.

После войны начались попытки восстановления данной отрасли. В 1946 году насчитывалось 30 автохозяйств, объём которых составил 179,9 тыс. тонн, грузооборот - 4011,1 тыс. тонн / км. Коэффициент использования парка составил 0,42. Созданы новые автобазы, в Нукусе была построена крупная мастерская, которая проводила капитальные ремонтные работы на 250 автомобилях в год. В 1949 году в республике были созданы 55 автохозяйств, имеющих в своем распоряжении по 8-10 машин. В "Каракалпактрансе" было зарегистрировано 53 транспортных средства для перевозки народно-хозяйственного груза. По республике было перевезено 4311 тыс. тонн груза, выполнено 10873 тонн / км работ. В частности, общественным транспортом перевезено 52,1 тыс. тонн груза, выполнено 1011 тыс. тонн / км работ<sup>91</sup>.

В 1953 году было создано Министерство автомобильного транспорта и каменных дорог Каракалпакстана. Это событие стало поворотным в развитии автомобильного транспорта в стране. Большое значение имело прокладка асфальтовых дорог вместо каменных. В 1954 году была построена новая дорога от Нукуса до Амударьи общей протяженностью 6 км. В то же время, в 1953 году были созданы Ходжейлийская автобаза № 25, в 1954 году Берунийская автобаза № 42 и в 1955 году Чимбайская автобаза № 40. С апреля 1954 года начали вводить легковые и грузовые такси.

В 1964-1966 годах за счёт местных ресурсов и соответствующих министерств, и ведомств были построены автомобильные дороги Дулдул-Турткуль, Беруни - Нукус, Мангыт - Тахиаташ и Кунград-Урга общей протяженностью 341 км<sup>92</sup>.

В 1970-1972 годах была введена в эксплуатацию дорога Кунград-Муйнак общей протяженностью 80 км. При строительстве дороги Кунград-Муйнак с использованием высоких технологий 16-DSU была качественно проложена новая дорога. За эти годы по стране были соединены автомобильные дороги с городом Ташауз через город Тахиаташ, на юге была достроена автомобильная дорога Турткуль-Дулдул и соединилась с магистралями Бухары, Самарканда, Ташкента<sup>93</sup>.

Государственную значимость приобрела автомобильная дорога Навои-Зарафшан-Учкудук-Нукус, которая имеет общую протяженность 630 км<sup>94</sup>. По кратчайшему маршруту дорога обслуживала крупнейшие комплексы по добыче и переработке полиметаллических руд и других полезных ископаемых.

К 1985 году протяженность асфальтированных дорог в стране составила 3029 км, количество железобетонных мостов достигла 450, их длина в одном направлении составила 11156 метров. Их соединял большой автомобильный и железнодорожный мост через Амударью.

<sup>91</sup> НА РУз. Р. ф.837, оп.33, д.6172, л.6

<sup>92</sup> Там же. Оп.39, д.1698, лл.64-65.

<sup>93</sup> НА РУз. Р. ф.837, оп.23, д.78, л.45

<sup>94</sup> НА РУз. Р. Ф.837, оп.41, д.5242, л.59.

В то время как железная дорога, проложенная во многих городах Узбекистана, способствовала стремительному развитию промышленных предприятий, строительству и других сфер народного хозяйства, Каракалпакстан находился на расстоянии 700-800 км от железной дороги. Кроме того, в течение многих лет он оставался без связи с промышленными центрами. В результате Каракалпакстан, по сравнению с другими районами, расположенными вдоль железнодорожных линий, долгое время отставал в экономическом, социальном, культурном развитии. В связи с этим местное население с огромной радостью восприняло известие о строительстве железной дороги Чарджоу-Кунград и приняло активное участие в общенародном строительстве. Для строительства железной дороги по Узбекистану были привлечены около 20 тысяч жителей Каракалпакстана

В 1975 году была введена в эксплуатацию железная дорога Тахиаташ-Нукус. Она являлась жизненно важной артерией, обеспечивающая стабильную связь между левым и правым берегами Амударьи, которая сыграла огромную роль в дальнейшем развитии народного хозяйства.

В 1976-1984 годах на территории Каракалпакстана было завершено строительство и введено в эксплуатацию 267,7 км железных дорог.

В Каракалпакстане спрос на воздушный транспорт также был высоким. В 1935 году на его развитие из бюджета было выделено 195 тыс. сумов, в 1936 году - 72 тыс., в 1937 году - 138 тыс. сумов, всего составило 405 тыс. сумов. Работали такие маршруты как: Турткуль - Новый Ургенч - 35 км; Турткуль-Ходжейли-185 км; Турткуль-Чимбай-Муйнак-395 км; Турткуль-Тамды-300 км<sup>95</sup>.

Заслуги военнослужащих каракалпакской авиации в годы войны были высоко оценены. В знак признания их вклада в победу 94 сотрудника Нукусского аэропорта были награждены различными медалями.

К 1975-1985 годам в Узбекистане появились самолеты новых типов: Ту-154, Ил-62, Ил-86. В начале 1980-х годов параллельно шло строительство новой бетонной взлетно-посадочной полосы общей протяженностью 2500 м, а в начале 1990-х её протяженность составила 3000 м, что позволяло принять крупногабаритные самолёты: Ил-86, ТУ-154, Ил-62, Ил-76.

В главе III **«Развитие автомобильного, воздушного и железнодорожного транспорта в Каракалпакстане в годы независимости (1991-2020 гг.)»** анализируется работа по формированию современной дорожно-транспортной инфраструктуры, открытию новых дорог для мировых рынков, созданию современных транспортных коммуникаций, соединяющих нашу страну с другими регионами. К 1991 году изменение политической и экономической ситуации в стране коснулось и транспортного сектора. Следует отметить, что роль предприятий ГАО «Каракалпактранс» в перевозке грузов достаточно высока, хотя состав движения по министерствам и предприятиям достаточно велик. Что касается

---

<sup>95</sup> Елмуратов Ы., Гришанович А. Каракалпакстанда хаў транспортның пайда болыўы хэм раўажланыўы тарийхынан...19-б.

пассажирского транспорта, то общественный транспорт в стране практически был полностью задействован. В результате в 1995 году было перевезено 14 380,6 тыс. тонн национальных грузов, 72 351,8 тыс. пассажиров<sup>96</sup>.

По состоянию на конец 1996 года на счету ГАО «Каракалпактранс» было 774 141 млн. сумов, рентабельность составляла 11,2%. В результате такой работы, в 1996 году государственная акционерная компания «Каракалпактранс» заняла первое место в конкурсе среди объединений государственной акционерной корпорации «Узавтотранс».

В 2014 году организациями и предприятиями ГАО «Узавтойул» в Республике Каракалпакстан было построено 44 км дорог на сумму 135,6 млрд. сумов. На выполнение дорожно-строительных и ремонтных работ подписаны ряд соглашений. При анализе было выявлено, что на перекрестке «Гузар-Бухара-Нукус-Бейнеу» на международной трассе А-380 были проведены наибольшие строительно-ремонтные работы (более 120 км).

В 2015 году в Республике Каракалпакстан реконструировано 15,5 автомобильных дорог<sup>97</sup>.

В 2018 году на основе инвестиций Азиатского банка развития были привлечены кредиты в размере 150 млн. долларов США<sup>98</sup>.

К 2021 году общая протяженность дорожной сети Республики Каракалпакстан составила 12 381,5 км. Из них 664 км - это автомагистрали международного значения, а 992 км - государственного значения. Сформированы автомобильные дороги местного значения протяженностью 2598 км, внутренние дороги - 8127,5 км<sup>99</sup>.

В соответствии с инвестиционной программой Республики Узбекистан на 2020-2022 годы началась реконструкция 964-1204 км международной автомобильной дороги А-380 «Гузар-Бухара-Нукус-Бейнеу». Следует отметить, что эта дорога является частью международного транспортного коридора Е-40, который соединяется с международной транспортной системой и обеспечивает сообщение между Казахстаном, Узбекистаном и Афганистаном<sup>100</sup>.

Положительные изменения произошли в авиакомпании «Каракалпакстан». Самолеты национальной авиакомпании республики начали полеты в страны ближнего и дальнего зарубежья. В то же время в аэропорту Нукуса приземляются самолеты иностранных авиакомпаний.

В 2005 году в аэропорту был построен новый терминал, а в 2006-2007 годах установлено современное световое оборудование. В результате аэропорт Нукуса начал принимать все типы вертолетов, а также современные самолеты<sup>101</sup>.

<sup>96</sup> Каракалпактранс ГАО фаолияти // <https://top.uz/company/karakalpaktrans-gao>

<sup>97</sup> Йўлсозларнинг матбуот анжумани // <https://www.uzavtoyul.uz/cy/post/yolsozlarning-matbuot-anjumani.html>

<sup>98</sup> ОТБ билан ҳамкорлик // <https://www.uzavtoyul.uz/cy/post/otb-bilan-hamkorlik-22-11-2018.html>

<sup>99</sup> Вести Каракалпакстана. 6 апреля 2021 год

<sup>100</sup> Там же.

<sup>101</sup> Нукусский аэропорт//компания «АК "Uzbekistan Airways"// <https://www.aviaport.ru/digest/2005/05/16>

20 июня 2011 года началась масштабная реконструкция взлетно-посадочной полосы, и за 110 дней был проложен участок асфальтобетонного покрытия протяженностью 3000 метров. Помимо реконструкции взлетно-посадочной полосы в аэропорту Нукуса, были отремонтированы стоянки и перрон для авиационных автомобилей. В результате пропускная способность аэропорта Нукуса составила 200 человек в час<sup>102</sup>. 11 июля 2018 года был открыт обновленный пассажирский терминал международного аэропорта Нукус. Теперь терминал способен принимать 400 пассажиров в час.

Как отмечалось выше, открытие новых маршрутов остается одной из самых актуальных задач на сегодняшний день. В связи с этим были проведены переговоры с Национальной авиакомпанией Казахстана об организации пассажирских рейсов по маршруту Нукус-Актау, Нукус-Атырау-Алма-Ата, в результате чего были открыты новые рейсы<sup>103</sup>.

В 1994 году был разработан план строительства железной дороги Нукус-Султанувайстог-Мискин-Учкудук-Навоий<sup>104</sup>. В строительстве дороги общей протяженностью около 800 км приняли участие специализированные строительные компании и другие строительные организации Республики Каракалпакстан, Хорезмской, Бухарской и Навоийской областей. В конце 2000 года было завершено основное строительство участка железной дороги Мискин-Учкудук общей протяженностью 226,4 км. Автодорога соединила между собой магистральные дороги Навои-Учкудук и Мискин-Султанувайстог-Нукус, проходящие через пустыню Кызылкум.

В экономике Каракалпакстана открытие автомагистрали сыграло важную роль. 10 февраля 2001 года пущены грузовые поезда. В пустынной части Кызылкума построены новые станции Кусканатау, Дойрасимон, Бузашбай, Мойлисай, 25 мостов, 224 искусственные водопроводные сети, несколько переходов, инженерные сети связи и другие дополнительные дороги, и сооружения вдоль 226,4 км железной дороги.

Известно, что до запуска нового маршрута Каракалпакстана, проходящих через Туркменистан, на прохождение 406 км дороги платили 1223 швейцарских франков. После завершения строительства Мискин-Учкудук эти расходы «Узбекистон темир йуллари» могли оставить за собой. Кроме того, расстояние от Нукуса до Ташкента через Туркменистан составляет 1200 км, а расстояние между Нукус-Турткуль-Учкудук-Ташкент составляет 900 км<sup>105</sup>.

Началась реконструкция и электрификация железных дорог Навои-Учкудук-Нукус, и Султан Увайс-Нукус. Это имело большое значение в социально-экономическом развитии регионов<sup>106</sup>.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

---

<sup>102</sup> Текущий архив международного аэропорта г.Нукуса. 2011 год. 67 книга.

<sup>103</sup> Еркин Каракалпакстан. 26 январь 2002жыл.

<sup>104</sup> НА РУз, М.ф.38, оп.9, д.7, л.56.

<sup>105</sup> Еркин Каракалпакстан. 3 февраль 2001 год.

<sup>106</sup> Ўзбекистон Республикаси иқтисоди. - Т.,1998. 136-138 б.

Анализируя формирование транспортных систем Каракалпакстана, были сделаны следующие выводы:

1. В XIX веке по Среднеазиатскому региону проходили торговые караванные пути в трех направлениях: через Оренбургские, Западно-Сибирские и Туркменские степи. В середине XIX века российское правительство начало переговоры о строительстве железной дороги в Среднюю Азию. В 1865-1880 годах было представлено 40 проектов строительства железной дороги. 1873-1917 гг. в одно время из Турткуля в Бухару проходил караванный путь, который связывал Хорезмский оазис с Бухарским ханством.

2. Со второй половины XIX века и до настоящего времени действует водный транспорт Амударьи и Аральского моря, который формировался по мере развития торговых отношений между Россией и Хивинским ханством. Также существовали сухопутные пути, соединяющие Хорезмский оазис с Тамды-Кермине, Ташауз-Чарджоу и Чимбай-Казалинском. От Петроалександровска на побережье Аральского моря до Акбогета была построена большая дорога, соединяющая Петроалександровск от побережья Аральского моря до станции Аральск, через которую он соединялся с Россией и другими городами Центральной Азии.

3. После установления советской власти в Амударьинской области началось восстановление экономики региона, разрушенного во время Первой мировой и гражданской войн. После окончания гражданской войны советское правительство начало строить новые современные дороги в Средней Азии. В 1925 году после образования Каракалпакской автономной области в составе Казахстана для региона были открыты ряд новых возможностей.

4. В 1953 году было создано Министерство автомобильных дорог и транспорта Каракалпакстана. Этот год стал поворотным в развитии автомобильного транспорта. В 60-е годы XX века в Хорезмской области и Каракалпакстане велась большая работа по строительству магистральных дорог по правому и левому берегам Амударьи. Были построены дороги Турткуль - Беруни - 80-я дорога; Нукусская дорога - Ходжейли искали - Тахиаташ; Дорога Хазарасп - Ханки - Ургенч - Гурлен - Джумыртау. Строятся дороги Ходжейли-Кунград, Джумыртау-Мангит и ряд других дорог. В 70-х годах прошлого века по территории Каракалпакстана была проложена автомобильная дорога Гурьев-Бейнеу-Кунград-Нукус-Бухара-Карши-Гузар, приближенная к портам Аральского моря общей протяженностью 1312 км. В северо-западном направлении он обеспечивал транспортную доступность в Казахстан, а оттуда в Россию по кратчайшему маршруту Бейнеу-Гурьев-Астрахань.

5. Учитывая большое значение каракалпакского воздушного транспорта, было предложено продлить существующий маршрут Чарджоу-Турткуль до Нукуса (100 км) и от Нукуса до Кунграда. Особенно это касалось территории Аральского моря, где было запланировано строительство авиалинии:

Турткуль - Нукус - Кунград - Муйнак; Нукус - Чимбай - Аральское море; Нукус - Тамды; Нукус - Ташкент; Нукус - Москва.

6. Большое внимание в Узбекистане уделялось строительству железных дорог и созданию единой железнодорожной сети. Первым шагом стало строительство железной дороги Навои-Учкудук-Султанувайстог-Нукус общей протяженностью 700 км, а также строительство единственного в Центральной Азии современного железнодорожно-автомобильного моста протяженностью 681 м вдоль Амударьи.

7. За годы независимости была проделана большая стратегическая работа по развитию систем транспорта и связи. Обеспечена транспортная независимость, создана общегосударственная система, связывающая все регионы республики. Созданная в стране эффективная транспортная система служит фактором развития внешнеэкономических связей и интеграции с другими странами.

Для разрешения выявленных проблем в диссертации были разработаны следующие **предложения и рекомендации**:

1. Целесообразно увеличить количество железнодорожных сообщений между регионами страны, отменить льготный транспорт, создать отлаженную систему онлайн-сервисов для грузовладельцев, создать зону международной торговли вдоль транзитных коридоров.

2. Необходимо расширение географии полётов с организацией регулярных авиаперевозок между Европой и Азией, внедрением новых видов транспортных услуг по доступным тарифам.

3. Поскольку основной системой в Каракалпакстане является автомобильный транспорт, целесообразно строительство новых дорог, привлечение инвестиций на их реконструкцию, создание платных дорог для облегчения работы автомагистрали А-380.

**SCIENTIFIC COUNCIL PhD.03/30.12. 2019.Tar.20.05 ON AWARDING  
SCIENTIFIC DEGREES UNDER THE KARAKALPAK STATE  
UNIVERSITY**

---

**KARAKALPAK STATE UNIVERSITY**

**MATZHANOV AMAN ZHARYLKAPOVICH**

**THE HISTORY OF TRANSPORT OF KARAKALPAKSTAN (1925-2020)**

**07.00.01 – History of Uzbekistan**

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

**NUKUS – 2022**

The dissertation is registered by the Supreme Attestation Commission at the Cabinet of Ministers of the Republic of Uzbekistan on B2021.1.PhD/Tar861

Dissertation has been prepared in the Karakalpak state university.

The abstract of dissertation is posted in three languages (Uzbek, Russian, English (resume)) is available on the website of Scientific Council ([www.karsu.uz](http://www.karsu.uz)) and on Informational-educational portal «ZiyoNET» ([www.ziyo.net](http://www.ziyo.net)).

**Scientific supervisor:** **Seitimbetov Mynsyzbay Kazakbaevich**  
doctor scientific of history, docent

**Official opponents:** **Saribaev Maman Ktaybekovich**  
doctor of historical sciences, docent

**Bekimbetov Bahadir Mirzabaevich**  
doctor scientific of history, docent

**Leading organization:** **Karakalpak Scientific Research Institute of Humanities Karakalpak Branch of the Academy of Sciences of the Republic of Uzbekistan**

Defense of dissertation will be held on « 18 » III 2022 at 15<sup>00</sup> at the meeting of the Scientific Council PhD.03/30.12. 2019.Tar.20.05 on award scientific degrees under the Karakalpak State University (Address: 230100, Nukus, st. Ch.Abdirov, 1. Tel.: (99361) 223-60-49; fax: (99361) 223-60-49. e-mail: [karsu.info@edu.uz](mailto:karsu.info@edu.uz))

Dissertation can be found in the informational-source center of the Karakalpak State University (Registration number № 76). (Address: 230100 Nukus, st. Ch.Abdirov, 1. Tel.: (99361) 223-60-49; fax: (99361) 223-60-49.)

Abstract of dissertation is delivered « 5 » IV 2022  
(register of certificate of delivery № 7 of « 5 » IV 2022).



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

## **INTRODUCTION (annotation of the dissertation of doctor of philosophy (PhD))**

**The aim of the research work** is to reveal the history of the transport system of the Republic of Karakalpakstan in 1925-2020.

**The object of the research** is the history of the emergence and development of the transport system of Karakalpakstan in 1925-2020.

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

despite the long-established land and water ties of the Karakalpak people with neighboring states, it was found that it was the unified transport policy of the Russian Empire that served as an impetus for broad economic, socio-political relations with the Central Asian regions of the country;

it was discovered that during the colonial and Soviet periods of power in Karakalpakstan, new types of transport services were introduced: steamships, flotillas, cars, railways and airlines. Conditions were not created for employees who worked in these areas;

it has been proved that during the years of independence the created effective national transport system connecting all regions of the republic served as the main factor in the development of foreign economic relations and the integration of the republic with other countries.

substantiated that a number of positive steps were taken to provide road, rail and aviation enterprises with advanced information and communication technologies and qualified personnel, which are an integral part of the transport infrastructure.

**Implementation of the research results.**

Despite the long established land and water ties of the Karakalpak people with neighboring states, it was found that it was the unified transport policy of the Russian Empire that served as an impetus for broad economic, socio-political relations with the Central Asian regions of the country. The museum was used to enrich its content (reference Ministry of culture of the Republik of Karakalpakstan, dated november 26, 2021, No. №2-03/1761). The results obtained were used to increase the interest of tourists in organizing local exhibitions, as well as for other regions of the country, far from the center;

the dissertation materials were used in the fundamental project FA-F1-GOO1 "Karakalpakstan in the context of world culture: historical perspectives of urban and urban culture on the banks of the Amu Darya", conducted by the Karakalpak Research Humanities Institute of the Karakalpak branch of the Academy of Sciences of the Republic of Uzbekistan in 2012-2016. (Certificate of Director A.I. Alniyazov 189/1 dated August 3, 2021). The materials, conclusions and practical recommendations of the dissertation were used as a source in the study of the role and place of transport in the development of the national economy of the Republic of Karakalpakstan.

The Ministry of Tourism and Sports of the Republic of Uzbekistan is the Main Department for Tourism and Sports of the Republic of Karakalpakstan

(reference No. 02-11/1604 dated November 09, 2021). The results obtained in the dissertation provide ample opportunities to increase the tourist potential of the territory, the development of internal and external tourism, and are also very suitable for use in the program of historical tourism for the development of routes of historical and archaeological routes.

**The outline of the dissertation.** The dissertation consists of an introduction, three chapters, a conclusion, a list of sources and references and an appendix. The research part of the dissertation contains 141 pages.

**СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ**  
**ЭЪЛОН ҚИЛИНГАН ИШЛАР РҰЙХАТИ**  
**LIST OF PUBLISHED WORKS**

**I бўлим**

1. Матжанов А.Ж. Традиционный транспорт у народов Приаралья (1800-1873 гг.) // Хоразм Мамун Академияси Ахборотномаси. - Хива, 2020. №8/1. –Б.127-130. (07.00.01 - № 26).

2. Матжанов А.Ж. Воздушный транспорт в Каракалпакстане: История и современность // Вестник Каракалпакского отделения АНРУ. Нукус, 2021. №4(265) –Б. 95-98. (07.00.01 - № 23).

3. Matjanov A.J. History Of The Emergence And Development Of Automobile Transport In Karakalpakstan // Academicia An International Multidisciplinary Research Journal Vol. 10, Issue 7, 2020. –Б. 458-462 (07.00.01 – 5(2) Impact Factor: SJIF - 7.13).

4. Матжанов А.Ж. Транспортные проблемы Каракалпакстана в 1920-1930-е годы. // Bulletin of Science and Practice, 2021 Б-509-517. (07.00.01 – 5(17) Open Academic Journals Index (ОАИ) — 0.350)

5. Matjanov A.J. Water transport in Karakalpakstan: History and modernity // Current Research Journal Of History Volume 2 Issue 05, 2021. –Б. 47-53. (07.00.01 – 5(2) SJIF (Impact Factor) - 5.505).

6. Матжанов А.Ж. Қубла Арал бойларында тарихий туризмди раўажландырыў мәселелери // Қубла Арал бойы археологиясы, этнографиясы, тарихы хәм тарихтаныўдың актуал мәселелери атамасындағы халық аралық илимий-теориялық конференция материаллары Нөкис-2016. –Б. 333-334.

7. Қаракалпакстанда транспорт коммуникациясының раўажланыўы тарихынан (1946-1960) // «Қаракалпакстанның ең жаңа тарихының әҳмийетли машқалалары» Республикалық илимий конференция материаллары. Нөкис, 2014. –Б. 58-60

8. Матжанов А.Ж. Некоторые источники по истории Каракалпакстана конца XIX-начала XX века // «Марказий Осиё халқлари тарихи, манбашунослиги ва тарихнавислиги масалалари» мавзусидаги Республика V илимий-назарий конференция материаллари. Ташкент. 2013. 2-қисм. –Б. 242-245.

9. Матжанов А.Ж. Қубла Арал бойы ояныў дәуиринде // Материалы международного конференции «Город и городская культура в Южном Приаралье: история и перспективы». Нукус. 2017. Б. 32-35.

**II бўлим**

10. Матжанов А.Ж., Сейтимбетов М.К. Из истории развития транспортных коммуникаций в Каракалпакстане // Вестник Каракалпакского отделения АНРУ. Нукус, 2010. №1(218) Б.85-87. (07.00.01 - №23).

11. Матжанов А.Ж., Қудияров А.Р. Қубла Арал бойлары ояныў дәуиринде. Оқыў қолланба- Нөкис: «Билим», 2016. 73 б.
12. Matjanov A.J. Toremurat-Sufi and Aral domain // Zeichen, Volume 6, Issue 9, 2020. –Б.231-239. (07.00.01 - 5(12) Index Copernicus)
13. Матжанов А.Ж., Қудияров А.Р. Буюк ипак йўлидаги шаҳарлар // «Буюк ипак йўлида умуминсоний ва миллий қадриятлар: тил, таълим ва маданият» мавзусидаги халқаро илимий – амалий конференция материаллари. Самарқанд-Шанхай. 2016.
14. Матжанов А.Ж. Этнографические мотивы изготовления арбы каракалпаков // «Тарийхий манбашунослик, тарихнавислик, тарих тадқиқоти методлари ва методологиясининг долзарб масалалари» мавзусидаги Республика VIII илимий-назарий конференция материаллари. Ташкент. 2016 –Б. 269-273.
15. Матжанов А.Ж. Қорақалпоғистон Республикасида тарихий – этнографик туризмни ривожлантириш истиқболлари «Инсон манфатларини таъминлашда ҳаракатлар стратегиясининг аҳамияти» Республикалық илимий-эмелий конференция материаллари. Нөкис – 2017.
16. Матжанов А.Ж. Из древней истории Амударьи-транспортной артерий центральной Азии «XXI аср-интеллектуал асри» Республикалық илимий-эмелий конференция материаллари. Нөкис – 2015. Б-75-77.
17. Матжанов А.Ж. Қарақалпақстанда автомобиль транспортының пайда болыўы тарийхынан «Ғәрезсизлик жыллары тарийх илимининң раўажланыўы» Республикалық илимий-эмелий конференция материаллари. Нөкис – 2013. Б.99-101.
18. Матжанов А.Ж., Елмуратов И.Г. Қорақалпоғистонда туризм ривожланиш тарихи ва истиқболлари «Ғәрезсизлик жылларында Қарақалпақстанда археология илимининң раўажланыўы» Республикалық илимий-эмелий конференция материаллари. Нөкис – 2015. Б.158-159.
19. Матжанов А.Ж., Торениязов Ж. Бердақ туўылып өскен қала // ӨзРИАҚҚГИИИ Классикалық әдебият ҳәм жәмийетти мәнәуий жаңалаў мәселелери Халық аралық илимий конференция материаллари 15-декабрь 2017-жыл. Нөкис. Б-114-115.
20. Матжанов А.Ж., Қудияров А.Р. Халқымыз тарийхында ҳаял – қызлардың орны // Жәмийеттиң раўажланыўында ҳаял-қызлардың орны» Республикалық илимий-эмелий конференция материаллари. Нөкис – 2015 Б. 134-136.
21. Матжанов А.Ж. История развитие коммуникаций и транспортных сетей в республике Узбекистан // «Ғәрезсизлик жыллары тарийх илимининң раўажланыўы» Республикалық илимий-эмелий конференция материаллари. Нөкис – 2013 2015 Б. 134-136.
22. Матжанов А.Ж. Актуальные проблемы изучения истории транспорта в Каракалпастане // «Қарақалпақстан ең жаңа тарийхының әҳмийетли машқалалары» Республикалық илимий-теориялық конференция материаллари. Нөкис – 2021 Б. 60-62