

**QORAQALPOQ DAVLAT UNIVERSITETI
HUZURIDAGI ILMIY DARAJALAR BERUVCHI
PhD.03/30.12.2019.Tar.20.05 RAQAMLI ILMIY KENGASH**

QORAQALPOQ DAVLAT UNIVERSITETI

SULAYMANOV SALAMAT AREPBAEVICH

**OROL DENGIZI VA AMUDARYO SUV YO'LLARI TARIXI (XIX asrning
70-yillari – XX asrning 80-yillarning birinchi yarmi)**

07.00.01 – O'zbekiston tarixi

**Tarix fanlari doktori (DSc) dissertatsiyasi
AVTOREFERATI**

Nukus – 2023

Fan doktori(DSc) dissertatsiyasi avtoreferati mundarijasi
Оглавление автореферата диссертации доктора наук (DSc)
Contents of abstract of the doctor of science (DSc) dissertation

Sulaymanov Salamat Arepbaevich

Orol dengizi va Amudaryo suv yo'llari tarixi (XIX asrning 70 yillari XX asrning 80 yillarning birinchi yarmi).....3

Сулайманов Саламат Арепбаевич

История водных путей Аральского моря и Амударьи (70 годы XIX – первая половина 80 годов XX века).....33

Sulaymanov Salamat Arepbaevich

History of the waterway of the Aral Sea and Amudari (70s of the XIX - first half of the 80s of the XX century).....63

E'lon qilingan ishlar ro'uxati

Список опубликованных работ

List of published works.....67

QORAQALPOQ DAVLAT UNIVERSITETI
HUZURIDAGI ILMIY DARAJALAR BERUVCHI
PhD.03/30.12.2019.Tar.20.05 RAQAMLI ILMIY KENGASH

QORAQALPOQ DAVLAT UNIVERSITETI

SULAYMANOV SALAMAT AREPBAEVICH

**OROL DENGIZI VA AMUDARYO SUV YO'LLARI TARIXI (XIX asrning
70-yillari – XX asrning 80-yillarning birinchi yarmi)**

07.00.01 – O'zbekiston tarixi

Tarix fanlari doktori (DSc) dissertatsiyasi
AVTOREFERATI

Nukus – 2023

Tarix fanlari doktori (DSc) dissertatsiyasi mavzusi Oliy attestatsiya komissiyasida B2022.2.DSc.Tar223 raqam bilan ro'yxatga olingan.

Dissertatsiya Berdaq nomidagi Qoraqalpoq davlat universitetida bajarilgan.

Dissertatsiya avtoreferati uch tilda (o'zbek, rus, ingliz (rezyume)) Ilmiy kengash veb-sahifasida (www.karsu_info@edu.uz) hamda «ZiyoNET» axborot-ta'lim portalida (www.ziynet.uz) joylashtirilgan.

Ilmiy maslahatchi:

Koshanov Baxitbay Abdikerimovich
tarix fanlari doktori, professor

Rasmiy opponentlar:

Saribaev Maman Ktaybekovich
tarix fanlari doktori, dotsent

Mavlanov O'ktam Maxmasobirovich
tarix fanlari doktori, professor

Shadmanova Sanobar Bazarbaevna
tarix fanlari doktori, professor

Etakchi tashkilot:

Urganch davlat universiteti

Dissertatsiya himoyasi Qoraqalpoq davlat universiteti huzuridagi ilmiy darajalar beruvchi PhD.03/30.12. 2019.Tar.20.05 raqamli Ilmiy kengashning 2023 yil «30» soat 14³⁰ dagi majlisida bo'lib o'tadi. (Manzil: 230100, Nukus shaxri, Ch.Abdirov ko'chasi, 1 uy, Qoraqalpoq davlat universiteti tarix fakulteti. Tel.: (99361) 223-60-49; Faks: (361) 223-60-49; e-mail: karsu_info@edu.uz.

Dissertatsiya bilan Qoraqalpoq davlat universiteti Axborot-resurs markazida tanishish mumkin 132 (raqam bilan ro'yxatga olingan (Manzil: 230100, Nukus shahri, Ch.Abdirov ko'chasi, 1 uy, Qoraqalpoq davlat universiteti tarix fakulteti. Tel.: (99361) 223-60-49; Faks: (361) 223-60-49.

Dissertatsiya avtoreferati 2023 yil «18» kuni tarqatildi.
(2023 yil «18» dagi 2 raqamli registr bayonnomasi)



R.B. Balliyeva
Ilmiy darajalar beruvchi Ilmiy kengash
raisi, tarix fanlari doktori, professor

H.M. Otegenov
Ilmiy darajalar beruvchi Ilmiy kengash
ilmiy kotibi, tarix fanlari bo'yicha falsafa
doktori (PhD) dotsent

U.I. Abdullaev
Ilmiy darajalar beruvchi Ilmiy Kengash
qoshidagi ilmiy seminar raisi o'rinbosari,
tarix fanlari doktori, dotsent

KIRISH (fan doktori (DSc) dissertatsiyasi annotatsiyasi)

Dissertatsiya mavzusining dolzarbligi va zarurati. Suv yo'llari azaldan turli xalqlarni o'zaro birlashtirgan eng muhim kommunikatsiya tarmoqlaridan biri hisoblangan. Dunyo xalqlari tarixida ayniqsa, suv yo'llari turli sivilizatsiyalar o'zining taraqqiyoti davomida erishgan ilm-fan, madaniyat va texnika yutuqlarini o'zaro almashinishida muhim rol o'ynagan. Garchi texnika taraqqiyoti natijasida ko'plab zamonaviy harakatlanish vositalari vujudga kelgan bo'lsa ham suv yo'llari va ulardagi transport vositalari dunyo iqtisodiyotida o'z ahamiyatini yo'qotgani yo'q. Ayniqsa, hozirgi globallashuv sharoitida jahonda yuz berayotgan siyosiy va iqtisodiy o'zgarishlar sharoitida suv yo'llari mavjud mamlakatlar taraqqiyotiga sezilarli ta'sir ko'rsatmoqda. Bu esa integratsiya jarayonlariga keng yo'l ochgan holda xalqlar o'rtasida o'zaro iqtisodiy va madaniy yaqinlashuvga imkon yaratib, turli hududlarda davlatlarning o'ziga xos rivojlanishiga xizmat qilmoqda. Dunyo miqyosida suv yo'llarining shakllanishi va ularning sivilizatsiyalarni shakllanishidagi o'rni, suv yo'llari havzasida joylashgan hududlarning ijtimoiy-iqtisodiy taraqqiyoti, fan-texnika taraqqiyotida suv yo'llarining ahamiyati, suv havzalarida gidrotexnik inshootlarining shakllanishi va takomillashuvi jarayonlari, suv yo'llarining mintaqa ekologiyasidagi o'zgarishlarga ta'siri, Orol dengizi va Amudaryo havzasida Rossiya imperiyasi va sovet davrida olib borilgan ijtimoiy-iqtisodiy siyosatning Orolbo'yi mintaqasi xalqlari turmush tarziga ta'sirini o'rganishga qaratilgan ilmiy izlanishlar olib borilmoqda. Shu bilan birga transport sohasi uchun zamonaviy ko'nikmalarga ega malakali kadrlarni tayyorlash, suv yo'llari tizimidan foydalanish bo'yicha me'yoriy-huquqiy hujjatlar va standartlarni zamon talabidan kelib chiqqan holda takomillashtirish, daryo transport tizimiga ilg'or tajribalarni joriy qilish orqali yanada takomillashtirish, kadrlar tayyorlash jarayoniga innovatsion metod va vositalarni keng joriy etish, sohaga zamonaviy axborot-kommunikatsion texnologiyalarni qo'llashni yanada ommalashtirish, iqlim o'zgarishi sharoitida yangi chaqiriq va xavf-xatarlarga moslashishga qaratilgan ishlar amalga oshirilmoqda. Ayniqsa, jahon okeaniga chiqish va eng arzon transport turi bo'lgan suv transportini rivojlantirish bugungi kun uchun ham ahamiyatlidir.

Mustaqillik yillarida hududlar iqtisodiyotini yanada rivojlantirish uchun ularning geografik joylashuvini inobatga olgan holda transport xizmatlarining sifat darajasini ko'tarish, xalqaro logistika va yuk tashish markazlarini tashkil qilish, suv yo'llaridagi transport vositalaridan foydalanish tizimini takomillashtirish, transport sohasini yanada rivojlantirish uchun zamonaviy axborot texnologiyalari va innovatsiyalarni keng joriy etishga qaratilgan islohotlar amalga oshirilmoqda. Darhaqiqat, iqtisodiyotda ishlab chiqarish qanchalik muhim bo'lsa, mahsulotni yetkazib berish ham shunchalik ahamiyatli. Ayniqsa, hozir dunyoda logistika muammolari avjiga chiqqan vaziyatda bu o'ta dolzarb hisoblanadi¹. Shu boisdan mustamlaka davri tarixini chuqur ilmiy tahlil etishni amaldagi holatini tahlil qilish, tashqi siyosiy va iqtisodiy aloqalarni rivojlantirishga qaratilgan tadqiqotlarni

¹ Халқаро транспорт йўлакларини ривожлантириш чоралари муҳокама қилинди // <https://president.uz/uz/lists/view/5415>

amalga oshirish muhim ahamiyat kasb etadi. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2019-yil 1-fevraldagi PF-5647-son "Transport sohasida davlat boshqaruvi tizimini tubdan takomillashtirish chora-tadbirlari to'g'risida", 2022-yil 28-yanvardagi PF-60-son "2022-2026 yillarga mo'ljallangan Yangi O'zbekistonning taraqqiyot strategiyasi to'g'risida"gi Farmonlari, 2019-yil 1-fevraldagi PQ-4143-son "O'zbekiston Respublikasi Transport vazirligi faoliyatini tashkil etish to'g'risida", 2019-yil 6-martdagi PQ-4229-son "Transport va turizm obektlarida jamoat xavfsizligini ta'minlashning samarali tizimini joriy etishga oid qo'shimcha chora-tadbirlar to'g'risida", 2020-yil 4-maydagi PQ-4703-son "Transport sohasida kadrlar tayyorlash tizimini tubdan takomillashtirish chora-tadbirlari to'g'risida", 2020-yil 6-maydagi PQ-4705-son "O'zbekiston Respublikasi transport vazirligining markaziy apparati tuzilmasiga o'zgartirish kiritish to'g'risida" gi qarorlari hamda sohaga oid boshqa me'yoriy-huquqiy hujjatlarda belgilangan vazifalarni amalga oshirishda ushbu tadqiqot ishi muayyan darajada xizmat qiladi.

Tadqiqotning respublika fan va texnologiyalari rivojlanishining ustuvor yo'nalishlariga bog'liqligi. Dissertatsiya respublika fan va texnologiyalari rivojlanishining I. "Axborotlashgan jamiyat va demokratik davlatni ijtimoiy, huquqiy, iqtisodiy, madaniy, ma'naviy-ma'rifiy rivojlantirishda innovatsion g'oyalar tizimini shakllantirish va ularni amalga oshirish yo'llari" ustuvor yo'nalishi doirasida bajarilgan.

Dissertatsiya mavzusi bo'yicha xorijiy ilmiy-tadqiqotlar sharhi². XIX asrning 70-yillari – XX asrning 80-yillarning birinchi yarmida Orol dengizi va Amudaryo suv yo'llari tarixiga oid tadqiqotlar dunyoning qator yetakchi ilmiy markazlari va oliy ta'lim muassasalarida, jumladan, Jahon suv transporti infratuzilmasi assosiatyasi (Bryussel, Belgiya), The International Institute for Applied Systems Analysis (IIASA) (Avstriya), Belarus davlat transport universiteti (Gomel, Belarus Respublikasi), Rossiya suv transporti akademiyasi (Moskva, Rossiya Federatsiyasi), Admiral S.O.Makarov nomidagi Davlat dengiz va daryo floti universiteti (Sankt-Peterburg, Rossiya Federatsiyasi), Sibir davlat suv transporti universiteti (Novosibirsk, Rossiya Federatsiyasi), "Markaziy Osiyodagi suv" mintaqaviy tadqiqot tarmog'i – CAWA (Germaniya), Qozoq-Germaniya universiteti (Olma-ota, Qozog'iston) kabilarda olib borilmoqda.

Jahonda olib borilgan tadqiqotlar natijasida XIX asrning 70-yillari – XX asrning 80-yillarning birinchi yarmida Orol dengizi va Amudaryo suv yo'llari tarixiga oid quyidagi ilmiy natijalar olingan: barqaror navigatsiya infratuzilmasi variantlarini tanlash, loyihalash va baholashda iqlim o'zgarishi noaniqliklarini boshqarish usullari ishlab chiqilgan (Jahon suv transporti infratuzilmasi assosiatyasi, Belgiya); ekologik va ijtimoiy muammolarni hal qilishga ko'maklashadigan raqamli vositalar va texnologiyalarni joriy qilish yuzasidan

²Диссертация мавзуси бўйича хорижий илмий-тадқиқотлар шарҳи <http://www.academia.edu>, <https://www.pianc.org>, <https://iiasa.ac.at>, <https://www.bsut.by/science>, <https://awt-rut.ru>, <https://gumrf.ru/sveden/struct/centr/nc/btnvt>, <http://ssuwt.com/research/overview>, <http://www.cawa-project.net/>, <http://www.cawater-info.net/>, <https://dku.kz/ru/content/programm-view/?id=49> ва бошқа манбалар асосида тайёрланди.

yechimlar ishlab chiqilgan (The International Institute for Applied Systems Analysis (IIASA), Avstriya); energiya va resurslarni tejovchi texnologiyalardan foydalanishga asoslangan turli transport turlarining samaradorligini oshirishga qaratilgan loyihalar yaratilgan (Belarus davlat transport universiteti, Belarus); Tovarlar tranziti hajmi va tezligini oshirish hamda multimodal logistika texnologiyalarini rivojlantirish uslublari ishlab chiqilgan (Rossiya suv transporti akademiyasi, Rossiya Federatsiyasi) ekipajsiz kemalar va obyektlarning samarali va muammosiz ishlashini ta'minlashga imkon beradigan navigatsiya va ma'lumotlarning amaliy yechimlari ishlab chiqilgan (Admiral S.O.Makarov nomidagi Davlat dengiz va daryo floti universiteti, Rossiya Federatsiyasi); Yuk va yo'lovchilarni kafolatli tashish uchun kerak bo'lgan kema qatnovi kanalining to'g'ri parametrlarini ta'minlash uchun daryoda chuqurlashtirishning zarur miqdorini aniqlash va asoslash uchun gidrologik tadqiqotlar olib borilgan (Sibir davlat suv transporti universiteti Rossiya Federatsiyasi), suv resurslarini boshqarishning barqaror strategiyasini ishlab chiqish uchun ilmiy asoslangan va ishonchli hududiy ma'lumotlar bazasini yaratilgan ("Markaziy Osiyodagi suv" mintaqaviy tadqiqot tarmog'i – CAWA (Germaniya), tabiiy resurslar sohasida ilmiy tadqiqotlar olib borish va ilmiy-texnik tarmoqni qo'llab-quvvatlash uchun platforma ishlab chiqilgan (Qozoq-Germaniya universiteti, Qozog'iston) .

Bugungi kunda dunyoning yirik ilmiy va strategik tadqiqot markazlari tomonidan XIX asrning 70-yillari – XX asrning 80-yillarning birinchi yarmida Orol dengizi va Amudaryo suv yo'llari tarixini o'rganishga doir qator, jumladan, quyidagi ustuvor yo'nalishlarda tadqiqotlar olib borilmoqda: suv yo'llarining shakllanishi va ularning sivilizatsiyalarning shakllanishidagi o'rni, suv yo'llari havzasida joylashgan hududlarning ijtimoiy-iqtisodiy taraqqiyoti, fan-texnika taraqqiyotida suv yo'llarining ahamiyati, suv havzalarida gidrotexnik inshootlarining shakllanishi va takomillashuvi jarayonlari, suv yo'llarining mintaqa ekologiyasidagi o'zgarishlarga ta'siri, Orol dengizi va Amudaryo havzasida Rossiya imperiyasi va sovet davrida olib borilgan ijtimoiy-iqtisodiy siyosatning Orolbo'yi mintaqasi xalqlari turmush tarziga ta'siri kabi masalalarni o'rganishdan iborat.

Muammoning o'rganilganlik darajasi. Tadqiqot doirasidagi adabiyotlarni mazmun-mohiyati, xarakteriga ko'ra 4 guruhga ajratib tahlil etish maqsadga muvofiqdir: 1) Rossiya imperiyasi davrida nashr etilgan asarlar. 2) Sovet davri adabiyotlari. 3) Mustaqillik yillarida nashr etilgan asarlar va tadqiqotlar. 4) Xorij tarixshunosligi.

Birinchi guruh adabiyotlarida XIX asr oxiri – XX asr boshlarida Rossiya imperiyasining Turkistonda olib borgan mustamlakachilik siyosati, uning o'lka xalqlari ijtimoiy-iqtisodiy hayotiga ta'siri atroflicha tahlil qilingan. Mazkur mualliflar hukumat rahbarlarini metropoliyaning Turkiston o'lkasi bilan savdo-sotiq aloqalaridagi ustunligini saqlab qolishga, siyosiy va harbiy ta'sirini kuchaytirishga chaqirganlar. Ular orasida N.I.Masalskiy, A.I.Dmitriev-Mamonov, M.A.Terentev, A.I.Shaxnazarov, I.I.Geyer, N.P.Verxovskiy, S.R.Konopko va boshqalarning asarlari alohida o'rin tutadi.

Ikkinchi guruhga kiruvchi sovet davri adabiyotlarida Rossiya imperiyasining o'lkada olib borgan siyosati tegishli "mustamlakachilik" sifatida baholanib, ushbu jarayon bilan bog'liq masalalar nisbatan haqqoniy tarzda ifodalangan. Mavzuga bevosita daxldor va shu nuqtai nazarni ilgari surgan adabiyotlar A.Asatkin, I.Sevostyanov, A.P.Demidov, Ye.Fedorov, P.G.Galuzo, V.Lavrentev, A.V.Shestakov kabi mualliflar tomonidan yaratilgan.

Mustaqillik davri tarixshunosligi Orol va Amudaryo flotiliyasi faoliyatiga ham e'tibor qarata boshladi. Mualliflar asosan sovet davrida qishloq xo'jaligi bo'yicha olib borilgan siyosat, paxtachilikni rivojlanishining Orol dengizi havzasiga ta'siri, mintaqada yashaydigan aholining ijtimoiy-iqtisodiy hayotidagi o'zgarishlar, yuzaga kelgan murakkab ekologik holat hamda uni bartaraf etish borasida O'zbekiston Respublikasining mustaqillik yillaridagi sa'y-harakatlari va boshqa mamlakatlar, xalqaro tashkilotlar bilan o'zaro aloqalar tarixi masalalarini obyektiv yoritib berganlar. Ularda masalaning qisman tarixiy, asosan, iqtisodiy, geografik va ekologik jihatlariga ham e'tibor qaratilgan.

Dissertatsiya mavzusi doirasida xorijiy adabiyotlarda asosan Orol inqirozi va uning Orolbo'yi aholisining ijtimoiy-iqtisodiy hayoti ekologik holatiga ta'siri nuqtai-nazaridan ko'rib chiqilgan. Shuningdek, ushbu masalalar tadqiqotlarda Markaziy Osiyo mintaqasidagi holatga ta'siridan kelib chiqib yondashilganligini ham ta'kidlab o'tish joiz.

Umuman olganda, XIX asrning 70-yillari – XX asrning 80-yillarning birinchi yarmida Orol dengizi va Amudaryo suv yo'llari tarixi bilan bog'liq masalalarga qisman e'tibor qaratilgan. Ammo XIX asrning 70-yillari – XX asrning 80-yillarning birinchi yarmida Orol dengizi va Amudaryo suv yo'llaridagi sohaviy o'zgarishlar, suv yo'llarining xalq xo'jaligini rivojlantirishdagi o'rni, Xorazm vohasi va Qoraqalpog'istonning ijtimoiy-iqtisodiy hayotida suv yo'llarining ahamiyati bilan bog'liq jihatlar tarix nuqtai nazaridan kompleks tadqiq qilinmagan.

Tadqiqotning maqsadi XIX asrning 70-yillari – XX asrning 80-yillarning birinchi yarmida Orol dengizi va Amudaryo suv yo'llari tarixini ochib berishdan iborat.

Tadqiqotning vazifalari:

Turkiston general-gubernatorligi davrida Orol va Amudaryo flotiliyasi faoliyatini tahlil etish;

1917-1922-yillarda Amudaryo flotiliyasining o'lkadagi voqealarga siyosiy va harbiy ta'sirini o'rganish;

1923-1936-yillarda suv yo'llarining xalq xo'jaligini rivojlantirishdagi o'rnini yoritish;

1937-1941-yillarda Xorazm vohasi va Qoraqalpog'istonning ijtimoiy-iqtisodiy hayotida suv yo'llarining ahamiyatini ko'rsatib berish;

Ikkinchi jahon urushi yillarida Orol dengizi baliqchilarining g'alabaga qo'shgan hissasini ochib berish;

Urushdan keyingi yillarda xalq xo'jaligini tiklashda suv yo'llarining tutgan o'rnini yoritish;

Suv yo'llarining inqirozi va uning Orolbo'yi aholisi hayotidagi oqibatlarini tahlil etishdan iborat.

Tadqiqotning obyekti sifatida XIX asrning 70-yillari – XX asrning 80-yillarning birinchi yarmida Orol dengizi va Amudaryo suv yo'llari tarixi belgilangan.

Tadqiqotning predmetini XIX asrning 70-yillari – XX asrning 80-yillarning birinchi yarmida Orol dengizi va Amudaryo suv yo'llarining xalq xo'jaligini rivojlantirishdagi o'rni, Xorazm vohasi va Qoraqalpog'istonning ijtimoiy-iqtisodiy hayotida suv yo'llarining ahamiyati, inqirozi va uning Orolbo'yi aholisi hayotidagi oqibatlari bilan bog'liq jarayonlar tashkil etadi.

Tadqiqotning usullari. Dissertatsiyada sivilizatsion yondashuv asosida tarixiy-xronologik, tarixiy-madaniy vorisiylik va izchillik, qiyosiy-tarixiy tahlil, induktiv va deduktiv kabi usullardan foydalanilgan.

Tadqiqotning ilmiy yangiligi quyidagilardan iborat:

XIX asr oxiri-XX asr boshlarida Orol flotiliyasini rivojlantirishga qaratilgan tadbirlarni amalga oshirilishi Amudaryo flotiliyasining transport kontoralari tomonidan Xiva xonligi va Amudaryo bo'limidan Orol portiga paxta, beda urug'i, teri, gazlama, qorako'l terisi va jo'n mahsulotlarini tashish hajmini ko'paytirishga imkon berganligi dalillangan;

XX asrning boshida Orol dengizida kema qatnovi boshlanishi dengiz bo'ylarida aholi manzilgohlari va unda yuzlab uylar qurilishiga turtki bo'lib, xususiy kemasozlik korxonalari, aksiyadorlik jamiyatlarini shakllanishi transport infrastrukturasi vujudga kelishiga xizmat qilganligi asoslangan;

Xorazm vohasi uchun Amudaryo flotiliyasining tashkil etilishi katta progressiv ahamiyatga ega bo'lib, u vohaga temir yo'lga chiqish imkonini berib, ushbu hududni Markaziy Rossiya bilan bog'lash bilan birga Amudaryo bo'limi shaharlari o'rtasida to'g'ridan-to'g'ri xavfsiz yo'llar paydo bo'lishiga xizmat qilganligi asoslangan;

Amudaryo floti ham avvalo, hukumat manfaatlari yo'lida tashkil etilgan bo'lsa-da, Orol dengizi va Amudaryoda yuk tashish bilan harbiy flotiliyadan tashqari shaxsiy kemalarning egalari ham shug'ullanib, keyingi faoliyatida aholining manfaatlari yo'lida ish olib borganligi isbotlangan;

1941 yilda Ikkinchi jahon urushning boshlanishi bilan frontga ketgan dengizchilar va kema jamoasi o'rnini ayollar va yosh bolalar egallashiga qaramasdan Qoraqalpog'istondagi barcha xizmatga yaroqli kemalardan to'liq foydalanilib, qo'shinlar va yuklar daryo va dengiz transportida Amudaryo va Orol dengizi orqali tashilishi natijasida ushbu tarmoq O'zbekiston Respublikasi transporti va aloqasining muhim bo'g'iniga aylanganligi ochib berilgan.

Tadqiqotning amaliy natijalari quyidagilardan iborat:

Tadqiqot natijalaridan Qoraqalpog'iston Respublikasi davlat o'lkashunoslik muzeylari fondlarini Orol dengizi va Amudaryo suv yo'llariga oid yangi ma'lumotlar bilan boyitishda foydalanilgan.

Yangi ilmiy qarashlar va yondoshuvlar asosida XIX asrning 70-yillari – XX asrning 80-yillarning birinchi yarmida Orol dengizi va Amudaryo suv yo'llari munosabatlari tarixi tahlil etilgan holda suv yo'llarining Orolbo'yi mintaqasi aholisi ijtimoiy-iqtisodiy hayotidagi o'rniga oid ilmiy xulosalar chiqarishga imkon bergan.

Tadqiqot natijalarining ishonchliligi tadqiqotda tarixiy jarayonlarni arxiv manbalari, rasmiy hujjatlar, mavzuga doir bo'lgan xorijiy adabiyotlarni qiyosiy tahlil qilgan holda haqqoniy o'rganish, tarixiylik va xolislik tamoyillarini qo'llanilishi, olingan natijalarni vakolatli tuzilmalar tomonidan tasdiqlanganligi bilan izohlanadi.

Tadqiqot natijalarining ilmiy va amaliy ahamiyati. Dissertatsiya natijalarining ilmiy ahamiyati fanlararo sohalarda (fan tarixi, manbashunoslik, ekologiya, gidrologiya) tizimli tahlil asosida suv yo'llarining shakllanishi va uning tegishli hudud ijtimoiy-iqtisodiy hayotiga oid nazariy xulosalar bilan takomillashtirishda foydalanish mumkinligi bilan belgilanadi.

Dissertatsiya natijalarining amaliy ahamiyati shundaki, natijalar Qoraqalpog'iston Respublikasidagi oliy o'quv yurtlari talabalari uchun O'zbekiston va Qoraqalpog'iston tarixidan darslik, o'quv qo'llanma va multimedialar kompleksini yaratishga xizmat qiladi.

Tadqiqot natijalarining joriy qilinishi. XIX asrning 70-yillari – XX asrning 80-yillarning birinchi yarmida Orol dengizi va Amudaryo suv yo'llari tarixiga oid ishlab chiqilgan ilmiy xulosalar va takliflar asosida:

XIX asr oxiri XX asr boshlarida Orol flotiliyasini rivojlantirishga qaratilgan tadbirlarni amalga oshirilishi Amudaryo flotiliyasining transport kontoralari tomonidan Xiva xonligi va Amudaryo bo'limidan Orol portiga paxta, beda urug'i, teri, gazlama, qorako'l terisi va jun mahsulotlarini tashish hajmini ko'paytirishga imkon berganligiga oid ilmiy natijalardan Qoraqalpog'iston Respublikasi Xalq ta'lim vazirligining rejasi asosida Qoraqalpog'istondagi umumiy o'rta ta'lim maktablaridagi pedagogik va o'lkashunoslik amaliyotlarida foydalanilgan (Qoraqalpog'iston Respublikasi Xalq ta'lim vazirligining 2022-yil 5-oktyabrdagi 17-04/1841-son ma'lumotnomasi). Natijada umumiy o'rta ta'lim maktablari o'quvchilarining Qoraqalpog'istondagi suv yo'llari tarixi bo'yicha qarashlarini birlamchi manbalar asosida va ilmiy xulosalar asosida boyitishga imkon bergan;

XX asrning boshida Orol dengizida kema qatnovi boshlanishi dengiz bo'ylarida aholi manzilgohlari va unda yuzlab uylar qurilishiga turtki bo'lib, xususiy kemasozlik korxonalari, aksiyadorlik jamiyatlarini shakllanishi transport infrastrukturasi vujudga kelishiga xizmat qilganligiga oid natijalardan Qoraqalpog'istondagi transporti sohasidagi turizm dasturlarini ishlab chiqishda foydalanilgan (Qoraqalpog'iston Respublikasi madaniy me'ros va turizm vazirligining 2022-yil 25-oktyabrdagi 02-14/04-1890-son ma'lumotnomasi). Natijalar Orol dengizi va Amudaryo daryosi havzasidagi moddiy yodgorliklar joylashgan hududlarga turistlar tashrifini ko'paytirishga xizmat qilgan;

Orol dengizi va Amudaryo suv yo'llarining mintaqa xalq xo'jaligida tutgan o'rni, kemalar, qayiqlar va boshqa transport qurollarining tarixi bo'yicha Qoraqalpog'iston Respublikasi tarixi va madaniyati davlat muzeyida ekskurs darslari va ilmiy anjumanlarni tashkil qilishda foydalanilgan (Qoraqalpog'iston Respublikasi tarixi va madaniyati davlat muzeyining 2022-yil 16-noyabrdagi №426-son ma'lumotnomasi). Natijalarning qo'llanilishi muzeyga tashrif buyuruvchilar va tinglovchilarni ona vatanga sadoqat, vatanparvarlik,

millatparvarlik ruhida tarbiyalashga qaratilgan ishlarni samarali tashkil qilish imkonini bergan.

Xorazm vohasi uchun Amudaryo flotiliyasining tashkil etilishi katta progressiv ahamiyatga ega bo'lib, u vohaga temir yo'lga chiqish imkonini berib, ushbu hududni Markaziy Rossiya bilan bog'lash bilan birga Amudaryo bo'limi shaharlari o'rtasida to'g'ridan-to'g'ri xavfsiz yo'llar paydo bo'lishiga xizmat qilganligiga oid natijalardan Qoraqalpog'iston teleradiokampaniyasi "Qoraqalpog'iston" radiokanalining musiqiy ko'ngilochar dasturlar bosh muharririyati tomonidan "Tariximizni o'rganamiz" mavzusidagi turkum eshittirishlar senariylarini tuzish va tayyorlashda foydalanilgan (Qoraqalpog'iston teleradiokampaniyasining 2022-yil 25-oktyabrdagi 05-22/443-son ma'lumotnomasi). Natijalar o'sib kelayotgan yosh avlodni vatanparvarlik, millatparvarlik ruhida tarbiyalash, milliy o'zlikni anglash tuyg'ularini yanada yuksaltirishga xizmat qilgan.

Tadqiqot natijalarining aprobatsiyasi. Tadqiqot natijalari 8 ta ilmiy anjuman va seminarlarda, shu jumladan, 3 ta xalqaro konferensiyalarda aprobatsiyadan o'tgan.

Tadqiqot natijalarining e'lon qilinishi. Dissertatsiya mavzusi bo'yicha jami 32 ta ilmiy maqola chop etilgan, shulardan 1 ta monografiya, O'zbekiston Respublikasi Oliy Attestatsiya Komissiyasining doktorlik dissertatsiyalari asosiy natijalarini chop etish tavsiya etilgan ilmiy nashrlarda 12 ta maqola, jumladan, 3 tasi xorijiy jurnallarda nashr etilgan.

Dissertatsiya hajmi va tuzilishi. Tadqiqot kirish, to'rt bob, xulosa, foydalanilgan adabiyotlar ro'yxati hamda ilovalardan iborat. Tadqiqot hajmi 228 sahifani tashkil etadi.

DISSERTATSIYANING ASOSIY MAZMUNI

Dissertatsiyaning "**Kirish**" qismida tadqiqotning dolzarbligi va zarurati asoslanib, ishning maqsadi va vazifalari, dissertatsiya mavzusi bo'yicha xorijiy ilmiy tadqiqotlar sharhi, obykti va predmeti tavsiflangan, tadqiqotning usullari, ilmiy yangiligi va amaliy natijalari bayon qilingan, olingan natijalarning ilmiy va amaliy ahamiyati, ularning amaliyotga joriy qilinishi va aprobatsiyasi, nashr etilgan ishlar, dissertatsiyaning tuzilishi va hajmi bo'yicha ma'lumotlar keltirilgan.

Dissertatsiyaning birinchi bobi "**Mavzuning nazariy metodologik asoslari, manbalari va tarixshunosligi**" deb nomlangan. Darhaqiqat, tashkil etilgan daryo transporti barcha transport turlaridan eng arzoni bo'lganligini eslash joizdir. Shu boisdan qadimdan ushbu transport turidan keng foydalanib kelingan. O'zbekiston Respublikasi o'zining jo'g'rofiy joylashuvi bo'yicha dengiz yo'lga to'g'ridan to'g'ri chiqa olmaydigan jahondagi 45 ta davlat qatorida turadi. Suv yo'llariga to'g'ri chiqa olmaslik O'zbekiston iqtisodiy-savdo imkoniyatlarini ma'lum darajada cheklaydi. Shu maqsadda mamlakat dengiz portlariga chiqish uchun SHHT makonida transport jihatidan o'zaro bog'liqlikni kuchaytirish zarurligiga e'tibor qaratib, Birlashgan Millatlar Tashkilotining qo'llab-quvvatlashi ostida Toshkent shahrida Mintaqalararo o'zaro bog'liqlik markazini tashkil etish

tashabbusini ilgari surdi³. So'nggi paytlarda olimlar va keng jamoatchilikning ushbu muammoga qiziqishi sezilarli darajada oshdi. Mavzu yuzasidan uning nazariy-metodologik jihatlarini yoritishda respublikada qabul qilingan qonun va hujjatlar ham muhim asos bo'lib xizmat qiladi. Darhaqiqat, O'zbekiston Respublikasidagi suv yo'llarida ham transport qatnovini tashkil qilish bo'yicha bir qator qonun hujjatlari ishlab chiqilgan va ushbu me'yoriy hujjatlar asosida tartibga solinadi. Avvalo, O'zbekiston Respublikasidagi daryo va boshqa suv havzalarida yo'lovchi va yuk tashish tizimi O'zbekiston Respublikasining "Suv va suvdan foydalanish to'g'risida"gi 1993 yil 6 maydagi 837-XII-son Qonuni asosida belgilab qo'yilgan. Ushbu qonunning XVIII bobi "suv obyektlaridan suv transporti ehtiyojlari uchun foydalanish"ga bag'ishlangan. Ushbu qonundan kelib chiqqan holda suv yo'llaridan foydalanish tartibi ishlab chiqilgan. Xususan, O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 1997-yil 25-fevraldagi 106-son "O'zbekiston Respublikasining ichki suv transporti ustavini tasdiqlash to'g'risida"gi Qarori qabul qilingan.

Orol flotiliyasi faoliyatining tarixiy tajribasini o'rganish bugungi kunda ham muhim ahamiyatga ega. Chunki O'zbekiston Markaziy Osiyo davlatlari bilan birgalikda tranzit transport koridorini yaratishni ko'zlamogda, bu esa ularga dengiz portlariga chiqish va qadimiy Buyuk Ipak yo'lini qayta tiklash imkonini beradi.

O'zbekistonning kommunikatsiya va transport bilan ta'minlanishida «TASIS» dasturi doirasidagi «Traseka» loyihasining amalga oshirilishi muhim ahamiyat kasb etadi, bu loyiha O'rta Osiyo, Ozarbayjon, Gruziya orqali Qora dengiz portlariga o'tadigan transkavkaz magistralining shakllanishini nazarda tutadi⁴.

Mavzuga doir manbalar katta hajmga ega bo'lib, ularni ichki va tashqi tahlili muammoning yoritishda muhim ahamiyat kasb etadi. Ko'pgina ma'lumotlar Orol dengizi va u atrofida amalga oshirilgan suv yo'llari hamda undagi transport vositalari haqida hikoya qiladi. Orol dengizi haqidagi dastlabki yozma ma'lumotlar zardushtiylikning muqaddas kitobi «Avesto»da uchraydi. Antik davr tarixchisi Klavdiy Ptolomey ham Orol dengizi haqida ma'lumotlar yozib qoldirgan. U So'g'd tog'laridan oqib Kaspiy dengiziga quyadigan Oks bilan Yaksart deltasining oralig'idagi Oksian ko'lini qayd etib o'tgan. Ko'l uning xaritasida ham ko'rsatilgan⁵.

Ta'kidlash lozimki, Orol dengizini har tomonlama o'rganish va geografik jihatdan batafsil tadqiqotlar olib borish XVI asrdan so'ng boshlandi.

Orol dengizini sayohatchilar har asrda xaritaga tushirib kelgan. Xususan, 1658-yili A.Jenkinson, 1664-yili gollandiyalik Nikolay Vitsen, 1723-yili Daliliya, 1734-yili Kirilov, 1741-yili Muravin, 1834-yili Levshin va boshqalar shular jumlasidandir⁶.

³ www.president.uz

⁴ <http://www.traceca-org.org> > o-traseka > istorija-traseka

⁵ Арал тағдыры. – Алматы: Қазақстан, 1989. 20-б.

⁶ Камалов С Каракалпаки в XVIII-XIX вв. (К истории взаимоотношений с Россией и среднеазиатскими ханствами). – Ташкент: Фан, 1968.46-47-66.

Janubiy Orol bo'ylarini o'rganish maqsadida XVIII-XIX asrlarda Xiva hududiga ko'p elchi, sayohatchilar kelib xonlikdagi ahvol haqida, ularning kasbi, iqtisodiy sharoiti to'g'risida ko'plab ma'lumotlar yig'ishga muvaffaq bo'lganlar. Ular orasida Gladishev, Muravin, Richkov, Danilevskiy, Maksheev, Butakov, Zalesov, Mayer, Galkin, Kun, Veselovskiy alohida o'rin tutadi.

Tadqiqot bo'yicha ko'plab arxiv manbalari mavjudki, ularni ham manbaviy tahlili muhim sanaladi. Jumladan, O'zbekiston Respublikasi Milliy arxivi R-244-fond, 1-ro'yxat, 58-ishda O'rta Osiyo kemachiligi bo'yicha materiallar aks etgan bo'lib, xususan, O'rta Osiyo kemachiligining Orol agentligi tarkibidagi kemalarning nomlarini o'zgartirish to'g'risida buyruq berilganligini ko'rish mumkin. Unga ko'ra "Chernyaev" motorli qayig'i "Vodnik" deb, "Kutuzov" kemasi "Jelednodorojnik"ka, "Skobelev" yelkanli qayig'i "Qoraqalpoq" deb o'zgartirilganligi ma'lum qilinadi⁷.

Yoki yana bir hujjatda O'rta Osiyo kemachiligi bo'yicha 1925-yil 1-mart №78 sonli buyrug'i bilan Amudaryo flotiliyasi kemalarini ta'mirdan chiqarish va O'rta Osiyo respublikalari iqtisodiyotini jonlantirishda Amudaryo suvchilarining ishga bo'lgan munosabatini oshirish maqsadida 1925-yilning navigatsiya mavsumida kemalarning uzluksiz suzishini ta'minlash topshirilganligi hikoya qilinadi⁸.

Bundan tashqari davriy matbuot materiallari mavzuning yoritishda muhim o'ringa ega. Jumladan, "Turkestanskije vedomosti" gazetasining 1874-yilgi 8-oktyabr sonida Amudaryo, Sirdaryo va Janadaryo suv yo'lining ahamiyati haqida keng to'xtalgan. Amudaryoning kichik hajmdagi qayiqlarning suzishi uchun qulayligi va Xiva qayiqlarining ishlanish texnologiyasi, ularni yasashda foydalaniladigan materiallar haqida so'z boradi⁹.

Shuningdek, davriy matbuotda keyingi davrda ham Orol va Amudaryo suv yo'llari haqida materiallar berib borildi. Jumladan, "Qizil O'zbekiston", "Vodnik", "Qizil Qoraqalpog'iston", "Sovet Qoraqalpog'istoni", "Sovetskaya Karakalpakiya", "Mo'ynoq baliqchisi" gazetalari sahifalarida mavzuga oid materiallarni uchratish mumkin.

Shuningdek, mavzuni yoritishda og'zaki tarix materiallari ham o'z o'rniga ega. Bunda Orol va Amudaryo suv yo'lida xizmat qilgan kema kapitanlari, darg'alar va Xo'jayli, Qipchoq va Mo'ynoq bandargohida ishlagan ishchilar xotiralari yozib olingan. Qoraqalpog'iston tarixi va madaniyati bo'yicha yetuk mutaxassis professor Qalli Aymbetov¹⁰, davlat va jamoat arbobi, "El yurt hurmati" ordeni sohibi Qallibek Kamolov¹¹, asli mo'ynoqlik davlat va jamoat arbobi Iskandar Shagilov, uchuvchi Bayron Tajenov, qurilish sohasi faxriyi Kengesbay Qunnazarov¹², kema kapitani o'g'li Maksudbay Yakubov¹³, akademiklar Marat

⁷ ЎМА, Р-244 фонд, 1-руйхат, 58-иш, 67-варак.

⁸ ЎМА, Р-9 фонд, 1-руйхат, 2905-иш, 243-варак.

⁹ Туркестанские ведомости. 1908. №212,213,219,220,221.

¹⁰ Айымбетов Қ. Өткен күнлерден елеслер.- Нөкис: Қарақалпақстан, 2008. 81-85 бб.

¹¹ Камолов К. Эл хизматида.(хотиралар) – Нукус: Билим, 2021. 484-б.

¹² Қунназаров К. Нөкис қаласының қурылыу тарийхы. – Нөкис: Қарақалпақстан, 2003. 26-б.

¹³ 2003 йил дала ёзувлари №1.

Nurmuxammedov¹⁴, Sabir Kamalov¹⁵, Jumanazar Bazarbaev¹⁶ va boshqalarning xotiralari muhim ahamiyatga ega.

Tadqiqot doirasidagi adabiyotlarni mazmun- mohiyati, xarakteriga ko'ra 4 ta guruhga ajratib tahlil etish maqsadga muvofiqdir: 1) Rossiya imperiyasi davrida nashr etilgan asarlar. 2) Sovet davri adabiyotlari. 3) mustaqillik yillarida nashr etilgan asar va tadqiqotlar. 4) Xorij tarixshunosligi.

XIX asr 20-30 yillarida (1819-1820 yy.) kapitan Nikolay Muravin boshchiligidagi guruh Amudaryo tarmog'i Uzboy bo'ylab Xivaga sayohatni amalga oshirgan. Uning tadqiqotida Turkmaniston va Xiva yerlarining holati, sug'orish inshootlari, turkman, o'zbek, qoraqalpoqlarning tarixi, etnografiyasi ijtimoiy tuzumi, qal'alar, hunarmandchilik, savdo haqida ma'lumotlar o'rin olgan¹⁷. Shuningdek, Orol bo'yi yerlari tarixini o'rganishda dengizchi sayohatchi A.I.Butakovning 1848-1849-yillarda Orol dengizini geografik jihatdan tadqiq qilgan.

1858-yilda Xiva va Buxoroga Rossiya elchilari missiyasining uyushtirilishida Orol flotiliyasining roli elchilarning asarlarida aks ettirilgan. A.V.Kaulbars, A.L.Kun, Rizo Kuli Mirzolarning bevosita 1873-yilda Xivaning zabt etilganidan keyin yaratgan asarlari bebaho tarixshunoslik manbalari hisoblanadi¹⁸.

1875-yilda N.A.Severtsov tomonidan Turkiston o'lkasi general-gubernatori K.P.Kaufmanga yuborilgan "Janadarya oqimini tiklash orqali Sirdaryo va Amudaryo o'rtasidagi yo'lni qurish haqida"gi maktubi katta qiziqish uyg'otadi. Janubiy Orolbo'yini tarixiy va etnografik jihatdan o'rganishda Cho'qon Valixanovning asarlari ham muhim ahamiyat kasb etadi. Akademik V.V.Bartold ham Orol dengizi va Amudaryoning quyi oqimi haqida ma'lumotlar to'plamini taqdim etgan¹⁹.

Ikkinchi guruhga kiruvchi XX asrning 20-30-yillarida chop etilgan adabiyotlarda Rossiya imperiyasining o'lkada olib borgan siyosati tegishlicha "mustamlakachilik" sifatida baholanib, ushbu jarayon bilan bog'liq masalalar nisbatan haqqoniy tarzda ifodalangan. Mavzuga bevosita daxldor va shu nuqtai nazarni ilgari surgan adabiyotlar A.Asatkin, I.Sevostyanov, A.P.Demidov, Ye.Fedorov, P.G.Galuzo, V.Lavrentev²⁰, A.V.Shestakov kabi mualliflar tomonidan yaratilgan.

Sovet davri tarixshunosligida A.M.Komkov tomonidan Orol va Amudaryo tarixi bo'yicha kartografik manbalar talqin qilinadi, bu manbalar I.Muravin

¹⁴ Эмиўдэрья. 1998. 3-сон, 5-11 бб.

¹⁵ Камалов С. Омирим сабақларынан... (еске түсирийўлери). Баспаға таярлаган Г.Есемуратова.- Нөкис Илим, 2019. 13-б.

¹⁶ Базарбаев Ж. Жэбирленген халықтың тарийхының жаңа бети ашылды.- Нөкис: Билим, 2018. 64-б.

¹⁷ Михалева Г.А. Торговые и посольские связи России со среднеазиатскими ханствами через Оренбург. – Ташкент: Фан, 1982. 77-б.

¹⁸ Тилеумуратов М. Исторические и культурные связи каракалпаков с Россией и Башкирией в XVIII-начале XX вв. – Нукус, 1993. 71-б.

¹⁹ Жалменова О.П. Академик В.В. Бартольд о каракалпаках и Каракалпакии // Вестник КК ФАН Узб. ССР. 1990, №3. 56-б.

²⁰ Тарих шоҳидлиги ва сабоқлари: чоризм ва совет мустамлакачилиги даврида Ўзбекистон миллий бойликларининг ўзлаштирилиши. Лойиҳа раҳбари, маъсул муҳаррир Д.А.Алимова.-Тошкент :Шарқ, 2001.-153-б.

(XVIII) va A.I.Butakov (1849)larning yo'nalishi bo'yicha olingan bo'lib, XX asrning 30 yillarigacha bo'lgan davrni o'z ichiga oladi. 1935-yilda Rossiyaning Xiva xonligini zabt etish tarixi haqidagi manbalar, Amudaryo quyi oqimidagi xalqlarning xo'jaligi to'g'risidagi qimmatli materiallar ilmiy muomalaga kiritildi. P.P.Ivanovning qoraqalpoq-qozoq-xiva munosabatlarining tarixi, Orol va Amudaryo flotiliyasi tarixi haqidagi asarlari katta qiziqish uyg'otadi²¹.

Akademik S.K.Kamalov o'zining "Karakalpaki v XVIII-XIX vv" asarida Orol flotiliyasi faoliyatiga e'tibor qaratadi, 1858-1859-yillardagi Qo'ng'irot qo'zg'oloni tarixi bo'yicha muhim hujjatlarni ilmiy muomalaga kiritadi, bu qo'zg'olonning borishini A.I.Butakov kuzatgan edi. Uning ma'lumot berishicha, qoraqalpoq baliqchilari Orol flotiliyasining kapitani Sitnikovga uning Oroidan Qo'ng'irot yo'nalishida yurishiga yordam bergan²².

Orol flotiliyasi tarixi, shuningdek, R.Kosbergenov va U.X.Shalekenovlarning²³ asarlarida ham e'tirof etilgan. M.Yu.Yuldashev o'zining bir maqolasini Orol flotiliyasi tarixiga bag'ishladi. Maqolada Orol flotiliyasi faoliyatini ta'riflashdan tashqari, muallif Amudaryo quyi oqimida yashovchi xalqlarning baliqchilik va XX asrning 30-yillaridagi kemachilik sanoatining tuzilishi haqida ayrim hujjatlarni ilmiy muamolaga kiritdi. Orol flotiliyasi, baliqchilik masalalari, shu qatorda A.S.Sodiqovning maqolalarining ham obyekti bo'ldi²⁴.

Orol va Amudaryo suv yo'llari masalasiga oid izlanishlar Jumaboy Ubbiniazovning tadqiqotlarida ham o'z aksini topgan²⁵.

T.G.Tuxtametovning²⁶ ta'kidlashicha, 1917-yil arafasida Amudaryo bo'limida baliqning bir qismi mahalliy aholi tomonidan iste'mol qilinsa, katta qismi kemalarda dastlab Aralskka, u yerdan Rossiyaga jo'natilar edi. Baliqchilikning, Orol va Amudaryo flotiliyasining ayrim sahifalari xotiralarda aks ettirilgan. Orol va Amudaryo flotiliyasining 1917-1920-yillardagi tarixi

²¹ Материалы по истории каракалпаков // Труды Института востоковедения АН СССР.-М.-Л., 1935; Иванов П.П. Архив Хивинских ханов XIX в. Л., 1940, Иванов П.П. Новые данные о каракалпаках// Советское востоковедение. Т.III. - М.-Л., 1945. 67-89-66.

²² Камалов С.К. Каракалпаки в XVIII – 60-х годах XIX в. К истории взаимоотношений в России и среднеазиатскими ханствами. Ташкент, 1968, Камалов С. XVIII эсирдеги каракалпак-рус катнасыклары.- Нөкис, 1966; Камалов С., Уббиниязов Ж., Кошанов А. Из истории взаимоотношений каракалпаков с другими народами Средней Азии и Казахстана в XVII-начале XX вв. – Ташкент. 1988, Камалов С. Каракалпаклардын халық болып қәлиплесіуі ҳәм оның мәмлекетлигиниң тарийхынан. – Нөкис. 2001.

²³ Шалекенов У.Х. Казахи низовьев Амударьи - Ташкент: Фан,1966.

²⁴ Садыков А.С. Города Хивинского ханства в конце XIX – начале XX вв.// Материалы по истории и археологии Узбекистана. Научные труды Таш.ГУ. Вып. 441.- Ташкент, 1973, Садыков А.С. Экономические связи Хивы с Россией во второй половине XIX- начале XX вв.- Ташкент,1965.

²⁵ Уббиниязов Ж. Каракалпакстан XX эсирдиң басында.-Нөкис: Каракалпакстан, 1972; Уббиниязов Ж. Каракалпакстан биринши рус революциясы жылларында.- Нөкис: Каракалпакстан, 1966.

²⁶ Тухтаметов Т.Г. Амударьинский отдел (Социально-экономическое и политическое значение для Хорезмского оазиса).- Нукус: Каракалпакстан, 1977; Жалилов А. Из истории каракалпаков XIX- начала XX вв. -Ташкент, 1986.

Ya.M.Dosumovning²⁷ monografiyalarida, J.Ubbiniyazovning maqolasida o'z aksini topdi²⁸.

Orol va Amudaryo flotiliyasi, Amudaryo kemachiligi tarixi, shuningdek, Xiva xonligining Xorazm tarixshunosligidagi harbiy-siyosiy kontkestida ham o'rganildi. So'nggi yillarda bu mavzu bo'yicha S.R.Davletov²⁹, Ya.A.Karimov³⁰, R.B.Anyozovlar³¹ suv yo'li masalasiga e'tibor qaratdi.

Mustaqillik davri tarixshunosligida Orol va Amudaryo flotiliyasi faoliyatiga ham e'tibor qarata boshladi. Xiva xonligining xorijiy tarixshunosligini, Orol va Amudaryo flotiliyasi tarixshunosligini batafsil o'rganish endigina shakllanmoqda.

Orol va Amudaryo flotiliyasining faoliyati "Qoraqalpog'istonning yangi tarixi"da o'z aksini topdi. S.K.Kamalov³², K.S.Saribaev³³, B.Koshanov³⁴, Ballieva R³⁵., Ya.A.Abdullaeva³⁶ M.K.Saribaev³⁷, M.A.Karlibaev³⁸, A.M.Djumashv³⁹,

²⁷ Досумов Я.М. Очерки истории Каракалпакской АССР (1917-1927).- Ташкент: Изд-во АН Узб, 1960; Досумов Я.М. Гражданская война в Каракалпакии (1918-1920 гг.) - Нукус: Каракалпакстан, 1975.

²⁸ Уббиниязов Ж. Туслик Аралда балык аулаушылык хэм балык санаатын рауажландырудын гейпара мэселелери. - Нокис: ККМБ, 1961; Уббиниязов Ж. От кустарщины до современной промышленности.- Нукус: Каракалпакстан,1971.

²⁹ Давлетов С.Р. Шўролар зўри ва Орол шўри// Гулистон. 2004. 3-сон.-22-23-66; Уша муаллиф. XX аср иккинчи ярмида совет ҳукуматининг Ўзбекистонда юритган иктисодий сиёсатининг ижтимоий-экологик жиҳатлари// Илм сарчашмалари. 2009. 5сон, Б.4-6; Уша муаллиф. Некоторые вопросы социально - экологической ситуации в Узбекистане во второй половине XX века// Вестник ККОАН РУ. 2009._ №4. Б.83-85; Уша муаллиф. Проблема Арала и Приаралья: вчера и сегодня//Молодой учёный. Казань, Российская Федерация, 2014. - №2 (61). - 634-636-66.

³⁰ Каримов Я.А. Марказий Осиё коммуникациялар тизимида сув йўлларининг тўтган ўрни. (кадимги давр ва ўрта асрлар). Тарих фан.бўйича фал.док. (PhD) дисс. автореферати. - Нукус 2020.

³¹ Анёзов Р.Б. Марказий Осиёнинг карвон йўларида хизмат кўрсатиш тизими: шаклланиши ва ривожланиш омиллари (IX-XIX асрлар). Тарих фан.бўйича фал.док. (PhD) дисс. автореферати. - Нукус 2021.

³² Камалов С.К. Каракалпаки в XVIII-XIX веках. К истории взаимоотношений с Россией и среднеазиатскими ханствами.-Ташкент: Фан, 1968. 328-6; Камалов С.К., Уббиниязов Ж., Кошанов А. Из истории взаимоотношений каракалпаков с другими народами Средней Азии и Казахстана в XVII- начале XX вв. Ташкент: Фан, 1988. 108-6; Камалов С. Расцвет науки Каракалпакии// Вестник ККФАН УзССР, 1964. № 3. 3-8 бб; Камалов С. О развитии исторической науки в Советской Каракалпакии // Общественные науки в Узбекистане. 1967. № 11. 39-43 бб; Камалов С. Развитие общественных наук в Каракалпакской АССР // Общественные науки в Узбекистане. 1973. № 1. 20-29 бю.

³³ Сарыбаев К. История орошения Каракалпакстана с конца XIX в. до наших дней.-Нукус,1995;

³⁴ Кошанов Б.А. Большевики в Туркестане. 1917-1922 гг. доктрина и реальность.— Тарих фанлари доктори дисс. автореферати. — Москва, 1994; Кошанов Б.А., Сейтназаров М.С. Революция? Вторжение? События в Хивинском ханстве (1919-1920 гг.).— Нукус: Билим, 1997; Кошанов Б., Джумашев А. Зарубежная и отечественная историография истории Туркестана, Хорезма и Каракалпакстана в первой четверти XX века. — Нукус, 1997.

³⁵ Балыева Р.Традиционное природопользование Каракалпакии. – Нукус: Каракалпакстан, 1996; Уша муаллиф. Этнокультурные особенности природопользования народов Приаралья (в конце XIX и начале XX века). - М., 2003; Уша муаллиф. Проблемы природопользования в Каракалпакии в советский период и их последствия // Материалы научной конференции «Ломоносовские чтения». – М., 2002; Уша муаллиф. Этнокультурные аспекты экологических проблем Приаралья // Актуальные проблемы современной науки. - №1. - М., 2002; Уша муаллиф. Экологический кризис и проблемы изучения традиционного природопользования // Ўзбекистон география жамияти ахбороти.– Ташкент, 2008. 31-жилд.

³⁶ Абдуллаева Я.А. Қарақалпақстан ҳаял-қызлары екинши дунья жузлик урыс жылларында// Ўзбекистан Республикасы Илимлер Академиясы Қарақалпақстан белими Хабаршысы. 2003. №5. 72-73-66; Уша муаллиф. Қарақалпақстан ҳаял-қызлары: Кеше хэм бүгин. XIX асирдин ақыры хэм XX асир басы. – Нокис, 2010. 224 б.; Уша муаллиф. Қарақалпоғистон хотин-қызлари тарихшунослиги. (XIX асрнинг сўнги чораги - XX аср. – Нукус, 2017. 40 б.

³⁷ Сарыбаев М.К. Из истории хлопководства Каракалпакстана в конце XIX – начале XX века. – Ташкент: Изд. Нац. библ. Узбекистана им. А.Навои, 2006; Уша муаллиф. Политика хлопковой монокультуры советской власти в Каракалпакстане и ее последствия (1917 – 1990 гг.). – Ташкент: Изд. Нац. библ. Узбекистана им. А.Навои, 2006; Уша муаллиф. Об экономических преобразованиях в хлопковом комплексе Республики Каракалпакстан (1991 – 2001) // Общественные науки в Узбекистане.- Ташкент, 2006. - №6; Уша

S.U.Nurjanov⁴⁰, M.K.Seytimbetov⁴¹, K.T.Tangirbergenova⁴², A.R.Qudiyarov⁴³, S.S.Saymanov⁴⁴, B.M.Bekimbetov⁴⁵ va boshqalarning ilmiy tadqiqot ishlari Orol va Amudaryo flotiliyasi tarixini yanada boyitdi.

Ikkinchi bob «**Turkiston general gubernatorligi davrida Orol va Amudaryo flotiliyasi faoliyati**» deb nomlanib, Janubiy Orol bo'yida Rossiya imperiyasining harbiy flotining shakllanishi va undan ko'zlangan maqsad, Orol va Amudaryo flotiliyasining faoliyatiga bag'ishlangan. 1848-yil 18-fevralda Orenburg o'lkasining general-gubernatori V.A.Obruchev imperatorga 1848-yilning yozida Orol dengizini batafsil o'rganish mo'ljallanganligi haqida yozadi.

Sirdaryoda 1853-yili ilk paroxodlar suvga tushirildi, "Perovskiy" paroxodi va "Obruchev" suvga tushirilishi bilan Orol flotiliyasining faoliyati boshlandi. 1861-yilda Orol flotiliyasi "Orol" va "Sirdaryo" paroxodlari bilan to'ldirildi, bu kemalar Angliyada buyurtma qilinib, so'ngra Kazalinskga yetkazildi. Qo'qon va Buxoro xonliklari bilan bo'lgan janglarda (1864-68 yy) "Perovskiy" va "Obruchev" kemalari asosan faqat harbiy yuk tashishni amalga oshirgan, shuningdek, 1873-yilda ikkalasi ham Xiva yurishida qatnashgan⁴⁶. 1862-1872-yillar oralig'ida flotiliya yana to'rtta chet elda ishlab chiqarilgan paroxodlar,

муаллиф. Репрессивная политика советской власти в Каракалпакии в период коллективизации. // Тошкент давлат юридик институти илмий-тадқиқотлар ахборотномаси. – Тошкент, 2006. – №6; Уша муаллиф. Хлопковая политика советской власти в Каракалпакии в 1965 – 1985 гг. // Ўзбекистон тарихи. – Тошкент, 2008. – №1; Уша муаллиф. Курс на закрепление однобокой хлопковой направленности сельского хозяйства Каракалпакстана в 1954 – 1958 гг. // Научный мир Казахстана. – Астана, 2008. – №2.

³⁸ Карлыбаев М.А. Медресе в Каракалпакии в XIX – нач. XX вв. Нукус: Билим, 2002. – 84 б; Уша муаллиф. К истории ислама у каракалпаков XVIII-XIX вв./ Арало-Каспийский регион в истории и культуре Евразии. Материалы II-Международной научной конференции. Алматы-Актобе, 2011; Уша муаллиф. Город Чимбай как культурный и религиозный центр каракалпаков/ Город и городская культура в Южном Приаралье: история и перспективы. Нукус: Илим. 2017.

³⁹ Джумашев А.М. История переселенцев 1930-х годов (часть I)// Вестник ККО АН РУз, 1995, №1, -106-110-бб; Уша муаллиф. История переселенцев 1930-х годов (часть II)// Вестник ККО АН РУз, 1995, №4, -94-97-бб; Уша муаллиф. Земельно-водные реформы XX века в Каракалпакстане (страницы истории)// Вестник ККО АН РУз, 2003, №5, 50-51-бб; Уша муаллиф. Сотрудничество Центральной Азии в решении проблем Арала: история и современность/ Международная конференция «Новый Узбекистан и региональное партнерство в Центральной Азии», Ташкент, 18 октября 2021 г.

⁴⁰ Нуржанов С.У. Каракалпакская автономная область: история в источниках.- Нукус: Илим, 2014; Уша муаллиф. Новостная пропаганда в годы Второй мировой войны: особенности и последствия// Вестник ККОАН РУз, 2016, №3, 109-112-бб; Уша муаллиф. Трансформация социальных установок земельно-водных реформ XX века в Каракалпакстане (страницы истории)// Вестник ККО АН РУз, 2003, №5, 50-51-бб; Есбергенов Х., Нуржанов С.У. Сын Отечества. - Нукус, Илим, 2018.

⁴¹ Сейтимбетов М. Қарақалпақстанда темир жол қурылысының тарихынан.- Нөкис. 1993; Уша муаллиф. Кубла Арал аймағындағы суў жоллары хэм байланыс қураллары// Вестник ҚМУ 2021, № 3; Уша муаллиф. Қарақалпақстан аймағында жол қатнастары хақында тарихый мағлыұматлар// Вестник ККОАН РУз, 2022. № 1.

⁴² Тангирбергенова К. Некоторые аспекты историко-культурных взаимосвязей каракалпаков с Россией в XIX - начале XX века// Международный научный журнал «Universum: общественные науки» Москва, 2020, №6(66),3-8-бб; Уша муаллиф. Из истории возникновения и развития хозяйства и материальной культуры каракалпаков в конце// Вестник ҚМУ. 2022, № 2.

⁴³ Кудияров А.Р. Торгово-культурные связи г.Хивы с г. Чимбаем// Вестник ККОАНРУз. 2000. №4; Уша муаллиф. История города Чимбая (XIX-начало XX вв). – Нукус: Илим, 2019.

⁴⁴ Сайманов С. Русские миссии посольства в Хивинском ханстве(XVIII-первая половина XIX вв.)// «Восток-Запад: аспекты взаимодействия». Ташкент, 2006, 161-164-бб.

⁴⁵ Бекимбетов Б.М. История общественно-политического движения за спасение Аральского моря (1960-1990-е гг.). – Тарих фанлари номзоди дисс. ... автореферати. – Нукус, 2006;

⁴⁶ ЎМА, И-715-фонд, 1-рўйхат, 57-иш, 109-варак.

suzuvchi qayiqlar va umumiy yuk ko'tarish quvvati 55,800 funt bo'lgan to'qqiz barja va 22 ta qurol bilan to'ldirildi.

1873-yil 27-aprelda Xiva yurishida ishtirok etgan Orol flotiliyasi tarkibida ikkita: "Samarqand" va "Perovskiy" paroxodlari va uchta barja bor edi. Ekipaj tarkibida 8 nafar ofitser, 1 ta shifokor, 259 ta matros, jumladan, ikkita topograf ham bo'lgan⁴⁷.

1874-yilda "Golos" gazetasi Chimboydagi muxbirining ma'lumotini chop etadi. Unda shunday deyiladi: "25-iyul kuni kunduzi soat 4 da "Perovskiy" paroxodi Nukusga keldi va mahalliy aholini hayratda qoldirdi". Frantsuz geografi Elize Reklyu ta'kidlaganidek, "shu lahzadan boshlab har qanday qiyinchiliklarga va paroxodlar suzishiga qiynaladigan kuchli oqimga qaramasdan quyi Amu bo'ylab kema qatnovi to'xtamadi"⁴⁸.

Amudaryo suv yo'lida esa asosan xivalik qayiqchilar harakatlandi. Shuningdek, Chorjo'ydan yuqoriga qarab buxorolik qayiqlar suzdi. O'rtacha qayiqning hajmi uzunligi 40-60 pud eniga 7-10 pud, salmog'i 300-400 pud atrofida bo'lgan. Buxoro qayiqlari ikki hajmli bo'lib kattasi 1500 pud yuk tashish imkoniga ega edi. 1876-yilning o'zida Amudaryoda taxminan 50 ta Buxoro qayiqlari va 220 ta Xiva qayiqlari suzdi.

Orol dengizi qirg'oqlarida yuzlab baliqchilik xo'jaliklari paydo bo'lib, ularda Rossiya, Ukraina, Moldova, Xarkovning ko'plab shaharlaridan kelgan ishchilar, Qora va Boltiq dengizidan kelgan mehmonlar ishladilar. Ular orasida mahalliy ishchilar bilan muloqotda bo'lgan inqilobiy fikrli ishchilar ham bor edi. Tarixchi A. Tureevning tadqiqotlariga ko'ra, 1913-yilda Orol dengizining janubiy qirg'og'ida 2636 nafar baliqchi mehnat qilgan⁴⁹.

Amudaryo sohilidagi mustamlakaga aylantirilgan tumanlarda Rossiya ta'sirini ta'minlash uchun 1880-1888 yillarda Kaspiyorti temir yo'li (Kaspiy dengizining sharqiy sohillaridan Samarqandgacha) qurildi. Mazkur harbiy temir yo'l qurilishi, daryodagi harbiy garnizonlarning temir yo'l liniyasi bilan aloqasini ta'minlash, harbiy va tijorat yuk tashishlarni amalga oshirish uchun Rossiya transport-kommunikatsiya tarmoqlarini qurishga kirishildi. 1887-yili Amudaryo harbiy flotiliyasiga asos solinib, Amudaryo kemachiligining rivojlanishiga ta'sir o'tkazdi⁵⁰. 1887-yilda Peterburgdagi "Buts va Pompey" nomli ingliz firmasiga ikkita paroxod va ikkita barjaga buyurtma berildi. Paroxodlarga "Sar" va "Saritsa", barjalarga — "Peterburg" va "Moskva" degan nom berildi. 75 sm. gacha suvga botadigan bu paroxodlar korpusining uzunligi 45 metr edi⁵¹.

Ta'kidlash lozimki, Amudaryo flotiliyasi boshqarmasi va asosiy porti Chorjo'yda joylashgan edi. Amudaryo flotiliyasining ochilishi bilan daryoda katta kemalar va paroxodlar qatnovi yo'lga qo'yildi. Bu holat Amudaryo suv yo'liga Rossiya harbiy – siyosiy guruhlarini e'tiborining katta bo'lganligini ko'rsatadi. "1887-yilda Amudaryoda dastlab Chorjo'ydan Karkigacha, so'ngra Termizgacha

⁴⁷ ЎМА, И-2740-фонд, 2-рўйхат, 50-иш, 16-варақ.

⁴⁸ В Нукусе.//Голос,1874. №231

⁴⁹ Төреев А. XIX-эсирдин акыры XX эсирдин басында каракалпак үлкеси дийханлары хәрекети.- Нөкис Қаракалпакстан, 1991. 38-б.

⁵⁰ Досумов Я.М. Очерки истории Каракалпакской АССР - Т. 1960, 35-б.

⁵¹ ЎМА, И-2740-фонд, 2- рўйхат, 50- иш, 23- варақ.

kema qatnovi yo'lga qo'yildi. 1888-yilda "Sar", "Saritsa" kemalari va "Moskva", "Peterburg" barjalari (10 ming pud yuk tashish quvvati bilan) Petro-Aleksandrovskdan Karkigacha bo'lgan uchastkada suza boshladi⁵².

Orol dengizi va Amudaryoda yuk tashish bilan harbiy flotiliyadan tashqari shaxsiy kemalarning egalari ham shug'ullandi. Xo'jayinlari Volga bo'yi savdogarlari Sirotkin va Lapshin bo'lgan "Xiva" jamiyati ularning eng yirigi edi. "Xiva" jamiyati Orol dengizida 5 ta o'zi yurar kema, 5 ta yelkanli va 4 ta yog'och barjalarga ega bo'ldi. Uning floti Amudaryoda 3 ta paroxod, 1 ta o'zi yurar va 4 ta boshqariladigan barjani tashkil qildi⁵³.

Amudaryo flotiliyasining 1907-yili mavsumdagi faoliyati yuk tashish bo'yicha quyidagicha bo'ldi: Transport kontoralari tomonidan Xiva xonligi va Amudaryo bo'limidan Chorjo'yga mahalliy qayiqlarda 691233 pud yuk, tuyalarda 79.120 pud yuk jo'natildi. Jo'natilgan yukning asosiy qismi paxta, beda tuxumi, teri, gazlama, qorako'l terisi va jun mahsulotlari edi⁵⁴. 1905-1908-yillar holatiga ko'ra Amudaryo flotiliyasida yiliga o'rtacha 77 ta reys amalga oshirilgan bo'lsa, ularda 17 ming yo'lovchi va 530 ming pud yuk tashildi.

1907-yilgi navigatsiya davrida Amudaryo flotiliyasi kemalari bilan 850 ming pud, jumladan, 250 ming pud mazut, 138 ming pud davlat yuklari va 462 ming pud xususiy tijorat yuklari tashildi. 2,5 mln pud atrofidagi yuklar mahalliy qayiqlar va tuyalar yordamida tashildi. Bundan kelib chiqadiki, Amudaryo flotiliyasi kemalari tomonidan tashilgan xususiy tijorat yuklari Amudaryoning umumiy yuk aylanmasining 15 % ini tashkil qiladi⁵⁵.

Amudaryo rus flotiliyasining tashkil etilishi Xorazm vohasiga temir yo'lgacha yo'l ochdi va shu tariqa uni Markaziy Rossiya bilan bog'ladi. Amudaryo bo'limi shaharlari o'rtasida to'g'ridan-to'g'ri yo'llar ishga tushirilib, ulardan eng yaxshilaridan biri Petro-Aleksandrovskiy va Chimboy o'rtasidagi o'ris yo'l (rus yo'li) deb ataladigan yo'l edi. Suv yo'llari shakllanishi jarayonida 1877-yildan 1882-yilgacha muhandis Valuev Amudaryoni kuzatish va qirg'oq eroziyasiga qarshi choralar ko'rish bilan shug'ullangan. Amudaryo suv yo'li 3 qismga bo'lindi, birinchisi yuqori oqim Fayzobod qal'adan Patta-Hisor (Termiz)gacha 100 ming pud yuk aylanmasiga ega, ikkinchi qism o'rta oqim Patta Hisordan Chorjo'ygacha 1.200.000 pud yuk aylanmasiga ega va uchinchi quyi oqim Chorjo'ydan Amudaryo bo'limigacha 2 mln yuk aylanmasiga ega 1907-yil navigatsiya davrida tashilgan yukning umumiy hajmi 3.300.000 pud bo'lgan bo'lsa, shundan 850.000 pud yuk Amudaryo flotiliyasi kemalarida qolgan 2.500.000 pud yuk xususiy qayiqlarda va tuyalarda tashildi⁵⁶.

Orol dengizi va Amudaryo suv yo'lida Amudaryo flotiliyasi va "Xiva" aksiyadorlik jamiyatining flotiliyasi yuk tashidi. Bundan tashqari Aralskda xususiy kemasozlik korxonasi, "Xiva" aksiyadorlik jamiyati paydo bo'lib, uning maqsadi Chorjo'y, Xiva xonligi va Aralsk oralig'ida aloqani ta'minlash bo'ldi. Bu jamiyat

⁵² Россия. Полное географическое описание. XIX том. Туркестанский край. Составил В.И.Масальский. -СПб. 1913. 571-б

⁵³ Хоразм тарихи. – Урганч, 1997. 49-б.

⁵⁴ ЎМА, И-1089- фонд, 1- рўйхат, 54- иш, 45- варақ.

⁵⁵ Михайлов А. Каючный промысел на Амударье//Туркестанские ведомости. 1888. 220-сон. 76-б.

⁵⁶ Турсунов С., Қобилов Э. Сурхондарё тарихи. – Тошкент: Шарқ, 2004. – Б. 214.

Aralsk stantsiyasi bilan Mo'ynoq orasida aloqani ta'minladi. "Bunda 25-30 ming pud yuk ko'tarish quvvatiga ega yog'och dengiz barjalari, "Ministr Raxlov" paroxodi va "Xiva xoni" kemasi, yuk ko'tarish quvvati 45-50 ming pudlik yuk teploxodidan foydalanildi. Ikki kemada ham passajirlar uchun uncha ulkan bo'lmagan hujralar bo'ldi"⁵⁷. Petro-Aleksandrovskdan Chorjo'ygacha va Chorjo'ydan Termizgacha Amudaryo flotiliyasining paraxodi va Xiva jamiyatining 3 paraxodi: "General Samsonov" (Yangi Urganch va Chorjo'y oralig'ida) "Xivinets" va "Buxarets" (Yangi Urganch va To'qmoq Ota oroli oralig'ida) muntazam reyslarni amalga oshirdi⁵⁸.

Xorazm oazisi temir yo'l bilan Amudaryoning o'rta oqimidan Chorjo'ygacha va quyi oqimi bo'ylab va Orol dengizidan Aralskgacha suv yo'lida aloqada bo'ldi. Oazisning asosiy markazidan temir yo'lgacha birinchi yo'nalish bo'yicha 500 km, ikkinchisi bo'yicha 750 km gacha masofani tashkil qildi⁵⁹.

Amudaryo bo'limida ichki suv yo'llarini Amudaryo va boshqa yo'llar tashkil qilgan. Bunda kemalar, qayiqlar va mayda sudnalar suzib yurdi. Ular shamol bo'lmagan paytida saldochilari tomonidan harakatga keltirildi. Amudaryo va uning tarmoqlari bo'ylab paraxodlar suzib yurdi. Yuklarni tashish uchun xalq rus kemalaridan foydalandi.

1914-yili Xorazm oazisining suv transporti barcha yuklarning 58% tashidi, masalan paxtaning 55% qayiqlarda va faqat 3% paraxodlarda tashildi⁶⁰.

Amudaryoning daryo flotiliyasining birinchi jahon urushining avvalgi ishi haqida quyidagi ma'lumotlar guvohlik beradi. "1909-yili 535 ming pud yuk va 20 ming passajirlar, 1911-yili 573 ming pud va 22 ming passajirlar tashildi"⁶¹.

Orol dengizi va Amudaryoda yuk tashish bilan harbiy flotiliyadan tashqari shaxsiy kemalarning egalari ham shug'ullandi. Xo'jayinlari Volgabo'yi savdogarlari Sirotkin va Lapshin bo'lgan "Xiva" jamiyati Orol dengizida 5 ta o'zi yurar kema, 5 ta yelkanli va 4 ta yog'ochli barjalarga ega bo'ldi. Uning floti Amudaryoda 3 ta paraxod, 1 ta o'ziyurar va 4 ta boshqariladigan barjani tashkil qiladi⁶².

Birinchi jahon urushi paytida Amudaryo harbiy flotiliyasi sezilarli darajada talofatga uchradi. Flotiliyaning aksariyat qismi ta'mirlash ishlarini talab qilardi.

1918-yilning iyulida Kaspiyorti frontining harbiy-siyosiy shtabi harbiy harakatlarga, jumladan, Amudaryo flotiliyasiga bevosita rahbarlik qilishni o'z qo'llariga oldi⁶³.

Qoraqalpog'istondagi fuqarolar urushi frontlarida Amudaryo flotiliyasi paraxodlari va barjalari: "Shumilov", "Moskva", "Toshkent", "Niva", "Xivinets",

⁵⁷ Шалекенов У.Х. Казахи низовьев Амударьи. К истории взаимоотношений народов Каракалпакии в XVIII-XX вв. – Ташкент: Фан, 1966. 124-б.

⁵⁸ Михайлов А. Каючный промысел на Амударье ... 22-б.

⁵⁹ Садыков А.С. Россия и Хива в конце XIX-начале XX века.- Ташкент: Фан, 1972. 59-б.

⁶⁰ Досумов Я.М. Очерки истории Каракалпакской АССР...33-б.

⁶¹ Абрамцев А.Т. Магистраль дружбы (Из истории Среднеазиатского пароходства).- Ашхабад: Ёлым, 1983. 26-27-б.

⁶² Сулаймонов С.А. Амударё флотилиясининг ташкил топиши ва фаолияти // "Ўзбекистонда ижтимоий-иктисодий ва этномаданий ҳаёт: тарих ва таҳлил" респ. илм. анж. мат.- Термиз, 2014 - Б.350.

⁶³ Каракалпакстанның жаңа тарийхы. XIX әсирдин екинши ярымынан XXI әсирге шекем.-Нөкис: Каракалпакстан, 2003.-87-б.

"Verniy", "Odessa" va boshqalarning 300 ga yaqin dengizchilari, komandirlar va siyosiy xodimlari fidokorona jang qildilar⁶⁴.

1919-yil 11-noyabrda Shaydakov otryadiga To'rtko'ldan Ural oq kazaklari va Junayidxon to'dalariga qarshi yana yo'lga chiqish buyuriladi. Otryad 360 nafar Qizil Armiya askarlari, otiqlar eskadronining 150 nafar jangchisi va «Xivinets» paroxodining 40 nafar dengizchilaridan iborat uchta uzun barkas va «Verniy» teploxodida Amudaryoning quyi oqimiga qarab harakat qildi. 1919-yil 27-noyabrda N.A.Shaydakov otryadi Amudaryo flotiliyasi dengizchilarining yordamida Nukus shahrini aksilinqilobchi kuchlardan ozod etdi⁶⁵.

Amudaryo harbiy flotiliyasi 1920-yil fevralda G.G.Pinskiy qo'mondonligi, S.Kramm komissarligi (fevral - aprel 1920-yil) ostida qayta tuzildi va Turkiston frontiga bo'ysundi. Uning bosh bazasi Chorjo'y shahrida joylashdi.

Turkiston yo'l aloqalari harbiy komissarining 1920-yil 4-martdagi front qo'shiniga chiqargan 94-sonli buyrug'i asosida Amudaryo harbiy flotiliyasi o'z tasarrufidagi Amudaryo daryo flotiliyasi bilan ajralib chiqdi, unga front flotiliyasining rahbari rais etib tayinlandi. 1920-yil 8-yanvardagi 1-armiya qo'shinlariga chiqarilgan 0120-sonli buyruq asosida Amudaryo flotiliyasi armiya tasarrufiga o'tdi.

“1924-1945-yillarda Orol va Amudaryo suv yo'lining mintaqa halqlari hayotida tutgan o'rni” deb nomlangan uchinchi bobda Orol dengizi va Amudaryo suv yo'lining asosiy yo'nalishlari tahlil qilinadi. Amudaryo harbiy flotiliyasi va aksionerlik jamiyatlari floti negizida 1923-yili yo'l aloqalari xalq komissari F.Dzerjinskiy buyrug'i bilan O'rta Osiyo davlat kemachiligi (SredAzparaxodstva) tashkil topdi. O'rta Osiyo kemachiligi tashkil topgan vaqtda mazkur muassasa O'rta Osiyo daryo transporti boshqarmasi deb nomlanib, uning birinchi raisi A.N.Nikolaev bo'ldi. Boshqarma tarkibiga mintaqaning asosiy suv havzalari Amudaryo va Orol dengizi kirdi. O'rta Osiyo kemachiligi tarkibi Amudaryo flotiliyasining floti va davlat tasarrufiga o'tgan xususiy kemalar bilan tashkil topdi. Unga Amudaryo va Orol dengizida suv transportini rivojlantirish vazifasi yuklandi⁶⁶. Dastlabki yillari yuklarning asosiy qismi qayiqlarda tashildi. O'rta Osiyo paraxodchiligi 600 ta yog'och qayiqqlarni qurib suvga tushirdi⁶⁷.

O'zbekistonning Xorazm viloyati va qo'shni Turkmanistonning Tashovuz viloyati bilan aloqa suv va havo orqali amalga oshirildi. Amudaryo bo'ylab yo'lovchi va yuk kemalari tinimsiz harakatlanardi. O'sha paytda Orol dengizida o'nlab zamonaviy dengiz kemalari suzib yurardi⁶⁸. O'rta Osiyo kemachiligining Amudaryo flotiliyasi tarkibida o'sha vaqtda 9 ta teploxod, 15 ta barja va 4 ta yordamchi kemalar mavjud edi. O'rta Osiyo kemachiligi flotini tiklash uchun 1928 yili Volga daryosidan 17 ta o'zi yuradigan paraxodlar keltirildi. 22 ta barja yuk tashish faoliyatini boshladi. Qisqa vaqt ichida Aralskda kema ta'mirlash zavodi, Xo'jayli va Termizda kema ta'mirlash ustaxonalari qurildi. Chorjo'ydagi kema

⁶⁴ ҚРМДА, Р-12- фонд, 1-рўйхат, 9-иш, 73-варақ.

⁶⁵ ЎМА, Р-25 фонд, 1-рўйхат, 198-иш, 6-8 варақ.

⁶⁶ ХХМДА, 1884-фонд, 4 рўйхат, 11 иш, 137 варақ.

⁶⁷ Абрамцев А.Т., Грачев А.А., Морозов Н.Г., Суворов Б.П. Магистраль дружбы... 51-б.

⁶⁸ Шалекенов У.Х. Казахи низовьев Амударьи. К истории взаимоотношений народов Каракалпакии...171-б.

ta'mirlash ustaxonasi kengaytirilib zavodga aylantirildi. Amudaryoda yo'lovchilarni tashish maqsadida 30-100 o'rinli passajir teploxodlarni qurishga ham e'tibor qaratildi. "Lastochka" paroxodi Amudaryoda passajir tashish ishlarida faol bo'ldi⁶⁹.

1923-yilda Xorazm xalq respublikasi ixtiyorida 270 ta arava, Amudaryo va Orol flotiliyasiga qarashli 45 ta katta va kichik hajmdagi kemalar, 7 dona paraxod, 2 ta teploxod, 1 dona kater, 8 ta barja, 7 ta neft tashuvchi kema va barkaslar bo'lgan⁷⁰. Katta yuklarni tashiydigan temir yo'l ham bo'lmagan.

1924-1925-yil mavsumida O'rta Osiyo davlat kemachiligi Orol agentligi tarkibidagi "Kommuna", "Svoboda", "Kirgiz", "Leytenant Shmidt" va "Lenin" paraxodlarida ta'mirlash ishlari olib borildi. Amudaryo agentligi tomonidan "Toshkent", "Trotskiy", "Dvina" va "Chorjo'y" kemalari ta'mirlandi⁷¹.

Amudaryoning o'rta qismida "Dzerjinskiy" paraxodi yuklarni tashish ishlariga jalb etilgan. Paraxod 1912-yili ishlab chiqilgan, 1934-1935-yilgi ta'mirlash rejasiga kiritilgan.

1925-yili 1-martda O'rta Osiyo davlat kemachiligi 78-sonli buyrug'i bilan qisqa muddatda Amudaryo flotiliyasi kemalari ta'mirlash ishlarini yakunlash vazifasi qo'yildi. O'rta Osiyo respublikalari xalq xo'jaligi uchun zarur tovarlarni o'z manziliga yetkazishda kemalarning o'z vaqtida suzilishini ta'minlash asosiy masala bo'ldi. Kema tarkibi orasida mehnat intizomiga qat'iy amal qilish vazifasi yuklatildi⁷².

1925-yil davomida yuk tashish hajmi O'rta Osiyo kemachiligi tomonidan 10453 tonna, qayiqlarda 31474 tonna ya'ni 75% yuk qayiq transportiga, 1926-yilning yanvar-may oylarida O'rta Osiyo davlat kemachiligi tomonidan 2409 tonna, qayiqlarda 13959 tonna ya'ni 85% yuk to'g'ri keldi⁷³.

O'rta Osiyo kemachiligi tomonidan yuk tashish dinamikasining o'sishi 1923-1924-yillarda 66000 yuk tashilgan bo'lsa, 1926-1927-yili bu ko'rsatkich 1724000 pudga yetdi. Ayniqsa, Orol dengizi va Amudaryo basseynida yuk tashish hajmi ortdi. Lekin bunda xususiy qayiqlarning ulushi katta bo'ldi. O'rta Osiyo kemachiligi Amudaryoda tashiladigan yukning 35-40% iga tashishga muvaffaq bo'ldi⁷⁴. Qayiq transporti Amudaryodagi dastlabki transport hisoblanib, XX asrning 20-yillaridan boshlab u asosiy transportlardan biriga aylandi. "1926-yilgi mavsumda Amudaryoda 450 ta qayiq suzgan bo'lsa, shundan 106 ta buydar qayiq umumiy yuk tashish hajmi 12.500 tonna ya'ni Amudaryoda tashiladigan yukning 93% qayiqlarda tashildi. Qolgan 7% yuk O'rta Osiyo kemachiligi paraxodlariga to'g'ri keldi"⁷⁵. Amudaryo suv yo'lida 1927-yil holatiga 7000 nafar mahalliy ishchilar ishlagan. Ularning asosiy tirikchiligi qayiqlar bilan bog'liq edi⁷⁶. O'rta Osiyo kemachiligi floti o'sib bordi va kadrlarni tayyorlash masalasi ham kun

⁶⁹ Абрамцев А.Т., Грачев А.А., Морозов Н.Г., Суворов Б.П. Магистраль дружбы...51-б.

⁷⁰ Хоразм тарихи – Урганч: Хоразм, 1997. II жилд. 88-б.

⁷¹ ЎМА, Р. 9 фонд, 1 рўйхат, 2905 иш, 316 варақ.

⁷² ЎМА, Р.244- фонд, 9-рўйхат, 1-иш, 113-варақ.

⁷³ ЎМА, Р. 9-фонд, 1-рўйхат, 2905-иш, 506-варақ

⁷⁴ ЎМА. Р. 9-фонд, 1-рўйхат, 2905-иш, 331-варақ.

⁷⁵ Шалекенов У.Х. Казахи низовьев Амударьи...171-б.

⁷⁶ ЎМА, Р. 9-фонд, 1-рўйхат, 2905-иш, 508-варақ.

tartibida turdi. Bunda mahalliy kadrlarni tayyorlashga e'tibor qaratildi. "1927-yili Chorjo'yda maktab ochilib flot uchun ishchilarni tayyorlash boshlandi. So'ng bu maktab kasbiy bilim yurtiga aylantirilib, qariyb 4000 nafar mutaxassislar bitirib chiqdi"⁷⁷. 1930-yili Toshkentda dengizchilarni tayyorlovchi daryo texnikumi ochildi. So'ngra bu texnikum Chorjo'y shahriga ko'chirildi.

O'rta Osiyo Iqtisodiy Kengashi Prezidiumining 1927-yil 4-oktyabrdagi yig'ilishi qarori bilan harakatdagi artellarni Amudaryo havzasi qayiq va kema egalari (kayuchnik) kooperativ arteli qilib qayta tuzish to'g'risida qaror qabul qilindi.

Amudaryo Chorjo'ydan yuqori oqim bo'ylab yil davomida muzlamagan, Chorjo'ydan pastga qarab dekabr oyidan boshlab muz bilan qoplangan. Orol dengizida kemalarning harakatlanishi 7 oy davom etardi. 1927-yil 1-avgust holatiga ko'ra flotning holati quyidagicha bo'lgan: bug'li flot 16 ta kemadan iborat yuk tashish hajmi 1004 tonna, zaxirada 8 ta kema, yaroqsiz 5 ta kema, bug'siz flot 19 ta kemadan iborat yuk tashish quvvati 2338 tonna, zaxirada 7 ta kema va yaroqsiz 8 dona kema mavjud⁷⁸.

O'rta Osiyo iqtisodiy Kengashining 1927-yil 4-apreldagi 28-sonli qaroriga muvofiq qayiqchilar transport byurosi tashkil etildi. "Byuroning asosiy vazifasi qayiqlar faoliyatini barqaror amalga oshirish, tariflarni, yuklarni tashishni yo'lga qo'yish, transport jamiyatlari bilan birga ishlarni olib borishdan iborat bo'ldi. Byuro o'z ishini boshlagan ilk kunlaridanoq ma'lum qiyinchiliklarga uchradi"⁷⁹.

1926-yilgi mavsumda Amudaryoda 450 ta qayiq suzgan bo'lsa, shundan 106 ta buydar qayiq umumiy yuk tashish hajmi 12.500 tonna ya'ni Amudaryoda tashiladigan yukning 93% qayiqlarda tashildi. Qolgan 7% yuk O'rta Osiyo kemachiligi paroxodlariga to'g'ri keldi⁸⁰.

Amudaryoda faoliyat olib boruvchi qayiqchilar tashkilotlari quyidagicha bo'lgan:

Xorazm-Yangi Urganch qayiqchilar ittifoqi 8000 nafar a'zosi bo'lib asosan o'zbeklardan iborat bo'lgan. Tashkil topgan vaqtda "Xorazm viloyati qayiqchilar Ittifoqi" deb nomlangan o'z muhriga ega va bugungi kungacha shu nom bilan faoliyat yuritmoqda.

Qoraqalpoq – To'rtko'l qayiqchilar ittifoqi 650 nafar a'zodan iborat bo'lib, asosan qoraqalpoqlar tashkil qiladi⁸¹.

O'rta Osiyo davlat kemachiligi kemalari asosan Amudaryo suv yo'li orqali Xorazm vohasi va Qoraqalpog'iston hududining asosiy transport arteriyasi bo'ldi. Orol dengizi kemalar suzishi uchun qulay bo'lib asosiy tranzit yo'li edi. Shuningdek, Orol dengizi asosiy baliq sanoati rivojlanayotgan punkt ham hisoblangan. 1929-yilgi mavsumda Amudaryoda 3595 tonna yuk O'rta Osiyo kemachiligi paroxodlarida, 10.000 tonna yuk qayiq transportlarida tashildi⁸².

⁷⁷ Абрамцев А.Т., Грачев А.А., Морозов Н.Г., Суворов Б.П. Магистраль дружбы...51-б.

⁷⁸ ЎМА, Р. 9-фонд, 1-руйхат, 2905-иш, 497-варақ.

⁷⁹ ЎМА, Р. 9-фонд, 1-руйхат, 2905-иш, 65-варақ.

⁸⁰ Шалекенов У.Х. Казахи низовьев Амударьи...171-б.

⁸¹ ЎМА, Р. 9-фонд, 1-руйхат, 2905-иш, 506-варақ.

⁸² ЎМА, Р.244-фонд, 9-руйхат, 5-иш, 5-варақ.

1929-yilgi mavsumdan boshlab Amudaryo suv yo'li uch qismga: Afg'oniston va Tojikiston bilan chegaradosh yuqori qism, Xorazm, Qoraqalpoq va Turkmanistonga xizmat ko'rsatadigan o'rta qism va Orol dengizi quyi qismga ajratildi. Orol dengizida O'rta Osiyo kemachiligi o'z flotiga ega bo'lib, dengizda suzuvchi kemalar yuk tashish hajmini 30% ga oshirdi. Amudaryo suv yo'lida harakatlanuvchi kemalar 34% ko'p yuk tashishga erishdi⁸³. 1930-yili Toshkentda dengizchilarni tayyorlovchi daryo texnikumi ochildi. So'ngra bu texnikum Chorjo'y shahriga ko'chirildi.

Amudaryoning yuqori qismida 1930-yili ishlangan "Tadjik" paraxodi, 1931-yili ishlab chiqilgan "Karakalpak" paraxodi, 1932-yili ishlangan "Pamyat Ilicha" paraxodi va 1932-yili qurilgan "Fomin" teploxodi faoliyat olib borib, barcha paraxodlar Sormovsk zavodida yig'ilganligini ta'kidlash lozim⁸⁴.

O'rta Osiyo iqtisodiy Kengashi Prezidiumining 1931-yil 14-maydagi yig'ilish qaroriga muvofiq daryo transportini to'liq mexanizatsiyalashtirish, ish masalalari ko'tarildi⁸⁵. Shuningdek, Chorjo'y va Aralsk kema ta'mirlash ustaxonalarini yangi uskunalar bilan ta'minlashga ham e'tibor qaratildi.

O'rta Osiyo davlat kemachiligi suv yo'llari asosan 4 ta havzada amalga oshirilib bular Amudaryo 1495 km, Orol suv yo'li – 468 km, Issiqko'l suv yo'li – 200 km, Ili suv yo'li – 500 km, Balxash suv yo'li – 400 kmni tashkil qilgan. Kemalarning suzishini uzluksiz ta'minlash maqsadida O'rta Osiyo ichki yo'llar boshqarmasi tomonidan shtat birliklari ko'paytirildi. Orol dengizida Orol va Mo'ynoq uchastkalarida 7 ta mayak o'rnatildi. Amudaryo suv yo'lida rejalarini o'z vaqtida bajarayotgan kema kapitanlari "Smidovich" kemasi (kapitan Ibragim Nurmetov), "Voroshilov" kemasi (kapitan Chari Geldiev), "Lomonosov" kemasi (kapitan Madraim Izbastiev), "Mikoyan" kemasi (kapitan Kara Xatamov), № 49 motorli teplaxod (kapitan Qurbonbay Qulmetov) ekipajlari Amudaryodagi ushbu harakatning faollari edi⁸⁶.

Mexaniklashtirilgan suv transportini qurish va qayiqlarni qisman mexanizatsiyalash uchun Qoraqalpog'iston ASSR hukumati SSSR Xalq Komissarlari Soveti oldida 1935-yilda 80 ta KTZ motorini ajratish to'g'risida talabnoma kiritdi⁸⁷. SSSR Xalq Komissarlari Sovetining 1936-yil 2-avgustdagi qaroriga muvofiq 1937-yilda Qoraqalpog'iston ASSR yuklarini Amudaryo havzasining suv transportida tashishni ta'minlash maqsadida "Amudaryo havzasida flot ishini yaxshilash chora-tadbirlari to'g'risida" 1392 sonli O'zbekiston SSR Xalq Komissarlari Soveti Qarori qabul qilindi.

Urushning boshlanishi bilan butun Orol suv yo'li faoliyati harbiylashtirildi. Frontga ketgan dengizchilar va kema jamoasi o'rnini ayollar va yosh bolalar egalladi. Orol porti ishchilari o'zlariga yuklatilgan ishlarni a'lo darajada bajardi⁸⁸. Urush yillarida respublika transporti va aloqasi rivojlandi. Qo'shinlar va yuklar daryo va dengiz transportida Amudaryo va Orol dengizi orqali tashilgan.

⁸³ ЎМА, Р.9-фонд, 1-рўйхат, 2910-иш, 138-варақ.

⁸⁴ ЎМА, Р.9-фонд, 1-рўйхат, 2907-иш, 303-варақ.

⁸⁵ ЎМА, Р.244-фонд, 9-рўйхат, 5-иш, 305- варақ.

⁸⁶ ҚР МДА,50- фонд, 1- рўйхат, 108- иш, 189- варақ.

⁸⁷ ЎМА, Р-837 фонд, 32 рўйхат, 103-иш, 59 варақ.

⁸⁸ Қарақалпақстанның жаңа тарийхы... 266-б.

Respublika daryo floti umumiy yuk ko'tarish quvvati 20,7 ming tonna bo'lgan 79 ta mexanizatsiyalashgan va 228 ta mexanizatsiyalashgan bo'lmagan kemalardan iborat edi. Urush boshida Amudaryo kemachilik korxonasi dengizchilar oilalaridan kadrlar tayyorlashni tashkil qildi. 1941-yil iyulidan 1944-yil 1-yanvarigacha 438 kishi dengiz flotiga ishga qabul qilindi. Urush sharoitida shu vaqt ichida suv transportining motorli floti 2 hissaga qisqarib, ularning o'rnini qayiqlar egalladi. Ushbu qiyinchiliklarga qaramasdan qoraqalpoq suv transporti ishchilari harbiylarni frontga yetkazishda katta xizmat ko'rsatdi. 1941-1944-yillari 430,1 ming tonna yuk tashilib, 2461 ming yo'lovchiga xizmat ko'rsatildi⁸⁹. Qoraqalpog'istonlik jangchilar front maydonlarida ham jasorat ko'rsatdi ular orasida Amudaryo kemachiligi ishchilari ham bor edi. Xo'jaylilik katta leytenant M.Mahmudov Amudaryo kemachiligiga qarashli Xo'jayli pristani ishchi siyosiy xodimi edi. Amudaryo suv yo'lida suzgan kemalar o'rtasida 1944-yil aprel oyida o'tkazilgan musobaqalarda "Komsomol" kemasi g'alaba qozonib, jamoaga ko'chma bayroq topshirildi. Kema a'zolari O'rta Osiyo kemachiligi ma'muriyati tomonidan sovg'alar bilan taqdirlandi⁹⁰. Daryo transporti ikkinchi jahon urushi yillarida respublika mehnatkashlari oldida turgan eng muhim xalq xo'jaligi vazifalarini hal etishda katta ahamiyatga ega bo'ldi. Kemalarni ta'mirlash zavodlarida ham ishlar harbiychasiga tashkil etilgan. Stanoklar va dastgohlar kunu tun ishlab flotning buyurtmalarini o'z vaqtida bajargan. Jumladan, "Xo'jayli kema sozlash zavodi iyul' oyida rejasini 103 % ga bajardi. O'rta Osiyo havzasi ayollari Vatan himoyasi yo'lidagi fidokorona mehnatlari yilnomasiga yorqin sahifa yozdilar. Amudaryo kemachilik kompaniyasining kema, zavod, port va boshqa korxonalarida allaqachon 836 nafar, 1944 yil boshida esa 866 nafar ayol ishlagan. Urush yillarida Amudaryo kemachilik korxonasi dengizchilar oilalaridan kadrlar tayyorlashni tashkil qildi. 1941-yil iyulidan 1944-yil 1-yanvarigacha 438 kishi dengiz flotiga ishga qabul qilindi. Ikkinchi jahon urushi yillarida daryo transporti xalq xo'jaligining zarur yuklarini yetkazishda Qoraqalpoqsuvtrans ishchilari harbiy vaqt davrida hukumat topshiriqlarini to'liq bajarib keldi. Respublikaga kelayotgan yuklarni o'z vaqtida manzillariga yetkazish bo'yicha ishlarni amalga oshirdi. Ichki kemalardan ham imkon boricha foydalanildi.

"1946-1983-yillarda Orol va Amudaryo suv yo'li inqirozi" deb nomlangan 4 bobda suv yo'llarining urushdan keyingi holati va xalq xo'jaligini qayta tiklashda suv yo'llarining ahamiyati tahlil etilgan. Urushdan keyingi yillarda Amudaryo kemachiligida xizmat ko'rsatadigan yo'llarning uzunligi 1000 km dan oshdi. Mo'ynoq va Orol oralig'ida qatnovchi paraxodlar tezligi oshirildi. Chorjo'ydan Orol portigacha muntazam kema qatnovi tiklandi.

1946-yil 22-dekabrden 25-dekabrigacha Xo'jayli pristanida Markaziy Osiyo havzasi Daryo floti ishchilarining Xo'jayli suv yo'li 4-uchastkasi ishlab chiqarish va xo'jalik aktivlari yig'ilishi bo'lib, uning ishida 200 nafar delegat qatnashdi. Xo'jayli pristani rahbariyati va O'rta Osiyo kemachiligi korxonasi ishidagi kamchiliklar haqida so'z ketib, jami 39 kishi ro'yxatdan o'tib, 27 kishi so'zga

⁸⁹ Карақалпақстанның жаңа тарийхы... 268-б.

⁹⁰ Советская Каракалпакия, 1944, 6 август

chiqdi⁹¹. 1946-1950-yillarda Amudaryo kemachiligi tarkibidagi butun o'ziyurar va o'ziyurar bo'lmagan flot kapital ta'mirlandi. Kemalar va korpusini ta'mirlash, korpusni o'zgartirish bo'yicha katta ishlar birga olib borildi. Yuk tashish korxonasi kema ta'mirchilari bu vazifani sharaf bilan bajardilar. 1947-yilda o'rtacha 49 ta kema kapital ta'mirdan, 111 ta kema joriy ta'mirdan chiqdi. Bundan tashqari, zavod flotning joriy va mavsumiy ta'mirlash ishlarini tez va sifatli amalga oshirdi⁹². 1948-yil uchun O'rta Osiyo kemachiligi bo'yicha yillik reja 567,9 tonna yuk, 2567 ml. tonna kilometr etib belgilanib, shu yilning 1-dekabr holatiga 579 ming tonna yuk, tashilib reja 102% ga va 266,2 ml tonna-kilometr yo'l bosib o'tilib reja 103,8% ga bajarildi. SSSR Ministrlar Sovetining 1948-yil 10-fevraldagi №1394 sonli topshirig'iga binoan 1-fevraldan 15-aprel oralig'ida Xorazm, Toshavuz viloyatlari va Qoraqalpog'iston ASSR iga ekish mavsumi uchun 13 ming tonna neft mahsulotlarini yetkazish belgilandi. Topshiriq 15-aprel holatiga 13126 tonna yuk manzilga yetkazilib, ortig'i bilan bajarildi⁹³.

O'zbekiston SSR Vazirlar Kengashi va O'zbekiston KP(b) 1948-yil 17-sentyabrdagi №1376-sonli "Xorazm viloyati va Qoraqalpog'iston ASSRga don va sanoat mollarini muddatidan oldin yetkazib berishdagi qoniqarsiz holat to'g'risida"gi qarori qabul qilindi. Unga ko'ra Qoraqalpog'iston obkompartiya viloyat qo'mitasi va QQASSR Vazirlar Kengashi Uchsoy pristaniga qo'shimcha 100 ta yuk tashuvchilar bilan ta'minlashi va QQASSR respublika tashkilotlariga don va paxta yuklarini ortish ustidan nazoratni ta'minlash hamda Davlat kemachiligiga ishchi kuchi bilan samarali yordam berish topshirildi⁹⁴. 1948-yilning 20-noyabrigacha ya'ni navigatsiya davri yakunigacha Orol dengizi portidagi stantsiyada yuk tashish hajmini 44,1 ming tonna yetkazish jumladan: suv yo'llari orqali 19000 t., quruklikdagi yo'llar orqali 25100 tonna xalq xo'jaligi uchun zarur yuklar jo'natildi⁹⁵.

1950-yildan boshlab qayiq floti butunlay o'z faoliyatini to'xtatdi. O'rta Osiyo kemachiligida tashiladigan yukning asosiy qismi Qoraqalpog'iston va Xorazm vohasiga to'g'ri keldi. Orol dengizi va Amudaryo suv yo'lida asosan xalq xo'jaligiga zarur bo'lgan yuklarning 90% tashildi. To'rtko'l, Beruniy, Qipchoq, Qaratav, Taxiatah, Qizketken, Nukus, Xo'jayli, Po'rlitog', Qo'ng'iroq va Toldiq bandargohlari Qoraqalpog'istonga olib kelinadigan yuklarni qabul qilib o'z manzillariga yetkazishda asosiy o'rinni egalladi. Kema kapitanlaridan Madraim Izbastiev, Allambergen Mamutov, Ashir Yoqubov Xalila Xudoybergenvlarning nomlari sobiq Ittifoqda mashhur bo'lgan.

QQASSRda 1954-yil uchun sanoat korxonalari tomonidan yalpi mahsulot ishlab chiqarish rejasining bajarilishi daryo transporti ministrligi tomonidan 5649 tonna yuk tashilib, reja 123,4% bajarilgan⁹⁶. Xo'jayli kema ta'mirlash korxonasi yillik rejani 130,1% ga bajardi.

⁹¹ КРМДА, Р-551 фонд, 1-рўйхат, 6270-иш, 1-варак.

⁹² КРМДА, Р-155 фонд, 1-рўйхат, 1-иш, 5-варак.

⁹³ КРМДА, Р-551 фонд, 1-рўйхат, 6270-иш, 2-варак.

⁹⁴ КРМДА, Р-551 фонд, 1-рўйхат, 6140-иш, 11-варак.

⁹⁵ КРМДА, Р-551 фонд, 1-рўйхат, 6140-иш, 25-варак.

⁹⁶ КРМДА, Р-551 фонд, 1-рўйхат, 7767-иш, 18-варак.

QQASSR Vazirlar Kengashi huzuridagi Daryo transporti (Rechtrans) boshqarmasining 1957-yildagi ishi to'g'risida №1003 sonli hisobotida QQASSR Vazirlar Kengashi huzuridagi Daryo transporti boshqarmasi tashkil etilgan "O'zrechtrans"ning sobiq Nukus ekspluatatsion uchastkasining avtoparki respublikaning yuk tashish, yuklarning xavfsizligini ta'minlash va yuklarni yetkazib berish muddatini qisqartirish, yuk tashish hajmini amalga oshirish bo'yicha ortib borayotgan talablariga javob berishi alohida ta'kidlangan⁹⁷.

1955-1956-yillarda "O'zrechtrans"ning Nukus ekspluatatsion uchastkasi floti tarkibi tubdan o'zgartirildi⁹⁸. Yog'och qayiq va taxtalar o'rniga yuk ko'tarish quvvati 50 dan 180 tonnagacha bo'lgan yangi metall barjalar ishga tushirildi. O'ziyurar flot tarkibida ham tub o'zgarishlar ro'y berdi. Kam quvvatli, nomukammal dizayndagi yog'och qayiq har birining quvvati 108 ot kuchiga ega yangi metall motorli kemalar bilan almashtirildi. Bundan tashqari, har biri 150 ot kuchiga ega to'rtta metall vintli motorli kema qo'shimcha ravishda ishga tushirildi⁹⁹.

Boshqarma tomonidan umumiy hisobda 88,0 ming tonna yuk tashilgan va 8684,0 ming tonna-kilometr yo'l bosilgan, ya'ni yuk tashish rejasi tonna bo'yicha 110 foizga, tonna-kilometr bo'yicha 105,7 foizga bajarildi. 1956-yilda yuk tashish rejasi 100,6% tonnada, tonna-kilometrda 100 foizga bajarildi. "Qoraqalpaqrechtrans" korxonasi faoliyatida ham Amudaryoda, ham kanallarda ishlaydigan parom-qayiq o'tish joylari ham birdek muhim o'rin tutadi. Parom floti nafaqat yo'lovchilar va yuklarni, balki transport vositalarining ham Amudaryodan kesib o'tishini amalga oshiradi¹⁰⁰.

Daryo transportida yuk aylanmasi yildan-yilga ortib bordi. Agar 1936-yilda respublika bo'yicha Amudaryo bo'ylab 180 ming tonna yuk qabul qilib, 150 ming tonna jo'natilgan bo'lsa, 1963-yilda xuddi shu yo'nalish bo'yicha Qoraqalpog'istonga 2 million tonnaga yaqin yuk yetib kelgan. 1,1 million tonna yuk eksport qilindi¹⁰¹.

Dengizda navigatsiya mavsumi 7 oy davom etgan. Aralsk va Mo'ynoq kabi yirik portlar faoliyat ko'rsatgan. 1959-1965-yillarda xavfsiz navigatsiya uchun kurash olib borildi. Bu davrda Amudaryoning chuqurlashtirish floti to'qqizta yangi yuqori samarali snaryadlar bilan to'ldirildi.

1968-yilning umumiy ishlab chiqarish davlat rejasi 25-dekabrga qadar bajarish va yil oxiriga qadar 3 ming so'm miqdorida ortiqcha mahsulot berishi va davlat besh yillik rejasini 1970-yil 7-noyabr'ga qadar barcha ko'rsatkichlar bo'yicha bajarish va yil oxiriga qadar rejadan tashqari 15 ming so'mlik mahsulot ishlab chiqarish bo'yicha Xo'jayli kema ta'mirlash zavodi jamoasi sotsialistik majburiyatni oldi¹⁰².

⁹⁷ ҚРМДА, Р-551 фонд, 1-рўйхат, 1790-иш, 119-варақ.

⁹⁸ ҚРМДА, Р-551 фонд, 1-рўйхат, 8428 иш, 1-варақ.

⁹⁹ ҚРМДА, Р-551 фонд, 1-рўйхат, 8428 иш, 1-варақ.

¹⁰⁰ ҚРМДА, Р-551 фонд, 1-рўйхат, 8428 иш, 2-варақ.

¹⁰¹ Шалекенов У.Х. Казахи низовьев Амурдарьи...59-б.

¹⁰² ҚРМДА, Р-551 фонд, 2-рўйхат, 2284-иш. 21-варақ.

O'zbekiston Kompartiyasi Markaziy Komitetining 1972-yil 6-maydagi "Odessa va Leningrad dengiz portlari jamoalarining mehnat unumdorligini oshirish va qayta ishlashni jadallashtirish floti tashabbusi to'g'risida"gi qarori ijrosini ta'minlash maqsadida 1972-yilgi yubiley yili uchun qabul qilingan sotsialistik majburiyatlarni bajarib, "Xo'jayli" pristani va "Uchsoy" porti kollektivlari mehnatda yaxshi natijalarga erishdi."Uchsoy" porti o'tgan yili yuklarni qayta ishlash rejasini 112,8 foizga, mehnat unumdorligini 127 foizga bajarib, 1,9 ming so'm ortiqcha foyda olindi."Xo'jayli" pristani ham besh yillikning ikkinchi yili topshiriqlarini muvaffaqiyatli bajarib, mahsulotlarni qayta ishlash bo'yicha 114,6 foizga, mehnat unumdorligi rejaga nisbatan 31 foizga oshib, 38,7 ming rubl miqdorida rejadan ortiq foyda olindi¹⁰³. SSSR Dengiz floti vazirligiga Qoraqalpog'iston partiya ko'mitasi tomonidan 1973-yil 13-martdagi PT-10-38 sonli xatida Xo'jayli kema ta'mirlash zavodining ishlab chiqarish faoliyatiga yordam ko'rsatish to'g'risida murojaatida quyidagi masalalarga alohida e'tibor qaratilgan. O'rta Osiyo davlat kemazozlik korxonasi Xo'jayli kema ta'mirlash zavodida o'tgan sakkizinchi besh yillikda mahsulot ishlab chiqarish o'sish sur'atlari past (10 foiz) bo'lgan bo'lsa, joriy besh yillikning ikki yilida bu ko'rsatkich qariyb 7 foizni tashkil etdi. Joriy yilning yanvar va fevral oylari uchun zavod ishlab chiqarish rejasini atigi 27 foizga bajardi va avtonom respublikada qoloq korxonasi hisoblanadi¹⁰⁴.

O'zbekiston SSRi Boshneftta'minot korxonasi raxbari N.V.Vaxabov nomiga Qoraqalpog'iston obkom partiyasidan 4-avgust 1977-yil yozilgan PT-13-284 sonli xatida qo'yidagi masalalarga alohida e'tibor qaratilgan. Keyingi yillarda muxtor respublikaning janubiy tumanlari, eng yirik To'rtko'l, Beruniy paxta tozalash va Beruniy neft zavodlari neft mahsulotlarining Amudaryo bo'ylab o'z vaqtida yetkazib berilmaganligi sababli, ayniqsa, suv yo'lida navigatsiyalar almashinuvi davrida katta qiyinchiliklarni boshdan kechirmoqda. Shu munosabat bilan ajratilgan mablag'ga muvofiq, navigatsiya mavsumi yopilguniga qadar janubiy neft bazalari uchun 62 ming tonnadan ortiq neft mahsulotlari, zavodlar texnologiyasi uchun 1800 tona mazut va 1000 ming tona kerosin tashish zarur. Buning uchun O'rta Osiyo Davlat kemachiligida zarur tonnaj bor¹⁰⁵.

O'zbekiston SSRi Ministrlar Sovetining baliq xo'jaligi bo'yicha davlat komiteti raxbari A.U.Maxmudovning Qoraqalpog'iston obkomi 1-sekretari Q.Kamalov nomiga 20-avgust 1977-yili yozilgan 02-271 sonli xatida KPSS MQ va O'zbekiston SSR Vazirlar Sovetining qarorlarini bajarish maqsadida SSSR Baliqchilik vazirligining "10-besh yillikda mamlakatning ichki suvlarida sanoat baliqchiligini rivojlantirish to'g'risida"gi buyrug'i qabul qilindi. O'zbekiston SSR Vazirlar Soveti Baliqchilik davlat qo'mitasi 1978-1980-yillarda respublikangizda baliq va baliq mahsulotlari ishlab chiqarishni ko'paytirish bo'yicha ishlanmalarni amalga oshiradi.Ularni ko'rib chiqishingizni va ko'tarilgan masala yuzasidan o'z takliflaringizni berishingizni so'raymiz¹⁰⁶.

¹⁰³ КРМДА, Р-551 фонд, 2-руйхат, 2284-иш. 15-варақ.

¹⁰⁴ КРМДА, Р-551 фонд, 2-руйхат, 2284-иш. 8-9-варақ.

¹⁰⁵ КРМДА, Р-551 фонд, 2-руйхат, 3385-иш, 72-варақ.

¹⁰⁶ КРМДА, Р-551 фонд, 2-руйхат, 3412-иш, 9-варақ.

O'zbekiston SSR Ministrlar Soveti Raisi N.M.Xudoyberdiev nomiga Qoraqalpog'iston obkomi tomonidan 5-noyabr 1979-yili yozilgan PT-13-912 sonli xatida To'rtko'l-Dul-Dul avtomobil yo'lidan Tuyamuyun gidrouzeligacha kirish yo'li qurilishi to'g'risidagi ma'lumot berilgan. Tuyamuyun gidrouzeli qurilishi tugallanishi munosabati bilan Amudaryoning to'sib qo'yilishi boshlandi, bu esa Sharlauk pristanidan Qoraqalpog'istonning janubiy tumanlariga xalq xo'jaligi tovarlarini suv orqali tashish amalda to'xtatilishiga olib keladi. Ushbu uchastkada yuklarni avtomobil transportida tashishda 13 km uzunlikdagi To'rtko'l-Dul-Dul avtomobil yo'lidan Tuyamuyun gidrouzeliga kirish yo'lining yo'qligi to'sqinlik qilmoqda¹⁰⁷.

Qoraqalpog'iston suv qurilish korxonasi jamoasi 1981-yil uchun olgan sotsialistik majburiyatini muddatidan avval bajarib, 1981-yil 20-dekabr holatiga 1 mln. so'm miqdoridagi qurilish montaj ishlarini bajardi. Ulardan eng yirigi Quvanch jarma kanalining 35 km uzunlikdagi oralig'ini kemalar qatnovi uchun kengaytirishdan iborat bo'ldi¹⁰⁸.

Qishloq xo'jalik, irrigatsiya-melioratsiya va paxtachilik siyosatidagi illatlar Orol fojiasida yanada to'laroq o'z ifodasini topdi. Yangi yerlarni o'zlashtirishning ekstensiv usullariga, paxta maydonlarini muttasil kengaytirib borishga amal qilinishi natijasida Amudaryo va Sirdaryoning quyi oqimida daryo suvlari yo'l qo'yib bo'lmas darajada kamayib ketdi, bu suv amalda ichish uchun yaroqsiz bo'lib qoldi, bu esa yuqumli kasalliklarning ko'payishiga imkon yaratdi. Suv sathining pasayishi suv transportiga ham o'z ta'sirini ko'rsatdiki 1980-yillar o'rtalaridan boshlab, endi dengiz va daryolarda bu tizim faoliyatini to'xtatishga majbur bo'ldi.

¹⁰⁷ ҚРМДА, Р-551 фонд, 2-рўйхат, 3860-иш, 155-варақ.

¹⁰⁸ ҚРМДА, Р-551 фонд, 2-рўйхат, 4387-иш, 31-варақ.

XULOSA

Tadqiqot yakunida quyidagi xulosalarga kelindi:

1. Suv transporti tarixning iqtisodiy bo'g'inini o'rganishda ham muhim o'rin tutadi. Iqtisodiy tarix har qanday siyosiy organizm tarixining asosiy jihatlaridan biridir. So'nggi paytlarda olimlar va keng jamoatchilikning ushbu muammoga qiziqishi sezilarli darajada oshdi. Bu tarixning turli davrlarida inson ehtiyojlarini qondirish uchun foydalanilgan vositalar va obyektlar yig'indisini aniqlash uchun ham muhim sanaladi. Orol flotiliyasi faoliyatining tarixiy tajribasini o'rganish bugungi kunda ham muhim ahamiyatga ega. Chunki O'zbekiston Markaziy Osiyo davlatlari bilan birgalikda tranzit transport koridorini yaratishni ko'zlamoqda, bu esa ularga dengiz portlariga chiqish va qadimiy Buyuk Ipak yo'lini qayta tiklash imkonini beradi.

2. XIX asr oxiri XX asr boshlarida Orol flotiliyasi faoliyati davrida daryo portining ilk manzilgohlari vujudga keladi. Umuman olganda flotiliya Xorazm vohasining ijtimoiy, siyosiy, iqtisodiy va madaniy hayotida ancha faol qatnashganligini quzatish mumkin. Amudaryo bo'limi tashkil topgan dastlabki yillarda esa Rossiya imperiyasi hokimiyati bo'limda o'z iqtisodiy va siyosiy mavqegini mustahkamlash maqsadida bir qancha tadbirlarni amalga oshirdi. Amudaryo flotiliyasining transport kontoralari tomonidan Xiva xonligi va Amudaryo bo'limidan Chorjo'ga mahalliy qayiqlarda paxta, beda urug'i, teri, gazlama, qorako'l terisi va jun mahsulotlari yuk jo'natildi.

3. Orol dengizida kema qatnovi XX asrning boshida boshlandi. Oxirgi punkti Orol dengizi stantsiyasidagi posyolok bo'lib, unda yuzlab uylar qurildi. Shu paytda Aralskda yelkanli yuk kemasi bo'lib, ayrimlari 15 ming pud yuk ko'tarish quvvatligiga ega bo'ldi. Bundan tashqari Aralskda xususiy kemasozlik korxonasi, «Xiva» aksiyadorlik jamiyati paydo bo'lib, uning maqsadi Chorjo'y, Xiva xonligi va Aralsk oralig'ida aloqani ta'minlash bo'ldi. Bu jamiyat Aralsk stantsiyasi bilan Mo'ynoq orasida aloqani ta'minladi.

4. Xorazm vohasini tashqi dunyo bilan bog'lashda Amudaryo va Orol dengizi orqali amalga oshirilgan suv yo'lining xizmati alohida edi. Asrlar davomida Amudaryo va uning tarmoqlari, ko'llar, kanallar va ariqlar orqali kemalar, qayiqlar yordamida ichki va tashqi muhit bilan aloqa o'rnatilgan edi. Butun Xorazm vohasi uchun Amudaryo flotiliyasining tashkil etilishi katta progressiv ahamiyatga ega bo'lib, vohaga temir yo'lga chiqish imkonini berdi va shu tariqa bu hududni Markaziy Rossiya bilan bog'ladi. Amudaryo bo'limi shaharlari o'rtasida to'g'ridan-to'g'ri xavfsiz yo'llar paydo bo'ldi.

5. Orol dengizi va Amudaryoda yuk tashish bilan harbiy flotiliyadan tashqari shaxsiy kemalarning egalari ham shug'ullandi. Xo'jayinlari Volgabo'yi savdogarlari Sirotkin va Lapshin bo'lgan «Xiva» jamiyati Orol dengizida 5 ta o'zi yurar kema, 5 ta yelkanli va 4 ta yog'ochli barjalarga ega bo'ldi. Amudaryo harbiy flotiliyasi 1920 yil aprelda Orol flotiliyasi tarkibiga qo'shib olindi. Amudaryo floti ham avvalo, hukumat manfaatlari yo'lida tashkil etilgan bo'lsa-da, keyingi faoliyatida aholining manfaatlari yo'lida ish olib borganligini ko'rish mumkin.

Biroq unda ishlovchi quyi bo'g'in vakillariga e'tibor berilmasligi oqibatida qator muammolar kelib chiqqan.

6. Qoraqalpog'iston xalqlarining boshqa mintaqalar bilan iqtisodiy va madaniy aloqalari va yaqinlashuvida respublikani yagona xomashyo bozori bilan bog'lagan transport katta rol o'ynadi. Yangidan yo'llar qurildi, vohani rivojlantirish uchun alohida qarorlar qabul qilindi. Respublika iqtisodiyoti va transportining yuksalishi bilan aholining harakatchanligi oshdi. Qoraqalpog'iston urushdan oldin ham boshqa qardosh respublikalar bilan quruqlik, suv va havo orqali mustahkam bog'langan edi. O'rta Osiyo kemachiligi paraxodlarida yuk hajmi ortgan. Shu vaqtda O'rta Osiyo respublikalarida yetishtirilgan paxta xomashyosi Orol dengizi orqali Markaziy rayonlarga jo'natildi. Amudaryoda suzish uchun flot kemalari mahalliy sharoitga moslashtirildi.

7. Janubiy Orol baliqchilari Orol dengizida ovlanadigan baliqning to'rtidan uch qismini yetkazib berdi. Baliqning asosiy qismi Orol portiga yuborilib qolgan qismi Mo'ynoq tumanidagi 5 ta baliq zavodida qayta ishlandi. Ularda asosan qo'l mehnatidan foydalanilgan. Mahsulotning 80 % ni tuzlangan baliq tashkil qildi. Baliqchilar uchun uni saqlaydigan joylarning yetishmasligi, maxsus asbob uskunalarini yetishmasligi muammo edi. Shunday og'ir sharoitlarga qaramasdan baliq zavodlari ishchilari staxanovchilar belgilangan rejalarini ortig'i bilan bajargan.

8. Urush yillarida Qoraqalpog'istondagi barcha xizmatga yaroqli kemalardan to'liq foydalanildi. Port va (pristan'lar) bandargohlar daryo transportida alohida o'rin egalladi. Urushning boshlanishi bilan butun Orol suv yo'li faoliyati harbiylashtirildi. Frontga ketgan dengizchilar va kema jamoasi o'rnini ayollar va yosh bolalar egalladi. Urush yillarida respublika transporti va aloqasi rivojlandi. Qo'shinlar va yuklar daryo va dengiz transportida Amudaryo va Orol dengizi orqali tashilgan. Respublika daryo floti umumiy yuk ko'tarish quvvati 20,7 ming tonna bo'lgan 79 ta mexanizatsiyalashgan va 228 ta mexanizatsiyalashgan bo'lmagan kemalardan iborat edi.

19. Urushdan keyingi davrda yoqilg'i, port mexanizmlari, ko'plab ehtiyot qismlar va flotni ta'mirlash uchun zarur bo'lgan metallar yetishmasdi. Yuqori malakali mutaxassislarga ehtiyoj katta edi. Ammo bu qiyinchiliklarni yengib o'tib, kemalar brigadalari, yuk ko'taruvchilar guruhi yillik rejalarini muvaffaqiyatli uddalab, O'zbekiston, Turkmaniston va Tojikiston paxtakorlarining talablarini bajardi. Dastlabki davrlarda jami 300 ming tonnadan ortiq xalq xo'jaligi yuklari tashildi.

10. 1959-1965 yillarda xavfsiz navigatsiya uchun kurash olib borildi. Bu davrda Amudaryoning chuqurlashtirish floti to'qqizta yangi yuqori samarali snaryadlar bilan to'ldirildi. Orol dengizida "Leninskaya Kuznitsa" zavodi tomonidan qurilgan va mahalliy kemasozlik zavodida yig'ilgan yer nasoslari ishga tushirildi. O'rta Osiyo respublikalarida ekin maydonlarining kengayishi bilan daryodan ko'proq suv paxta dalalariga yuborildi. Natijada daryo suvining tranzit chuqurligini saqlab qolish uchun suv yo'li ishchilari portlar va pristanlarga boradigan yo'lda qum siljishlarini yo'q qilishda katta kuch va samaradorlikni talab qilgan

11. Orol dengizi suvining sathi Amudaryo va Sirdaryo suvining rejimi bilan bog'liqligidan, bu ikki daryo suvi sug'orishga qancha ko'p sarflansa, dengizda suv shuncha kamaya borgan. Ayniqsa, o'tgan asrning 60-yillaridan sug'oriladigan ekin maydonlarining kengaytirilishi natijasida dengizga Amudaryo va Sirdaryodan quyiladigan suv miqdori yildan-yilga kamaya bordi. Oqibatda dengizda suv sathi jadal sur'atlarda pasaya boshladi. Suv sathining pasayishi suv transportiga ham o'z ta'sirini ko'rsatdiki 1980-yillar o'rtalaridan boshlab, endi dengiz va daryolarda bu tizim faoliyatini to'xtatishga majbur bo'ldi.

Tadqiqot materiallari va ilmiy-nazariy xulosalar asosida quyidagi **taklif va tavsiyalar** ishlab chiqildi:

1. Qoraqalpog'iston Respublikasi oliy o'quv yurtlaridagi Tarix mutaxassisligi magistrantlari uchun XIX asrning 70-yillari – XX asrning 80-yillarning birinchi yarmida Orol dengizi va Amudaryo suv yo'llari tarixiga oid maxsus kurslar joriy qilish;

2. Qoraqalpog'iston xalqi tarixi va madaniyati rivojida suv yo'llarining ahamiyatini aks ettiruvchi albom-kitob tayyorlash;

3. Qoraqalpog'iston respublikasi o'lkashunoslik muzeyida Qoraqalpog'iston xalqi tarixi va madaniyati rivojida suv yo'llarining ahamiyatiga doir maxsus ko'rgazmalar tashkil qilish;

4. 26-martni xalqaro Orolni qutqarish kuni sifatida nishonlash va ushbu sana munosabati bilan har yili Xalqaro ilmiy-amaliy konferentsiya tashkil etish, uni mintaqaning Orol dengizi atrofida joylashgan shaharlarida o'tkazish maqsadga muvofiqdir.

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

КАРАКАЛПАКСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

СУЛАЙМАНОВ САЛАМАТ АРЕПБАЕВИЧ

**ИСТОРИЯ АРАЛЬСКОГО И АМУДАРЬИНСКОГО ВОДНЫХ ПУТЕЙ
(в 70-х годах XIX века –первой половине 80-х годов XX века)**

07.00.01 – История Узбекистана

**АВТОРЕФЕРАТ
диссертации доктора исторических наук (DSc)**

Нукус - 2023

Тема диссертации доктора наук (DSc) по историческим наукам зарегистрирована в Высшей Аттестационной комиссии за № B2022.2.DSc/Tar223

Диссертация выполнена в Каракалпакском государственном университете.

Автореферат диссертации на трех языках (узбекский, русский, английский (резюме)) размещен на веб-странице Научного совета (www.karsu.uz) и на информационно-образовательном портале «Ziyonet» (www.ziyonet.uz).

Научный консультант:

Кошанов Бахытбай Абдикеримович,
доктор исторических наук, профессор

Официальные оппоненты:

Сарыбаев Маман Ктайбекович
доктор исторических наук, доцент

Мавланов Уктам Махмасобирович
доктор исторических наук, профессор

Шадманова Сапобар Базарбаевна
доктор исторических наук, профессор

Ведущая организация:

Ургенчский государственный университет

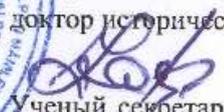
Защита диссертации состоится «30» ✓ 2023 года в 14⁰⁰ часов на заседании Научного совета PhD.03/30.12.2019.Tar.20.05 по присуждению ученых степеней при Каракалпакском государственном университете. (Адрес: 230112, г. Нукус, ул. Ч. Абдилова № 1. Тел.: (99861)223-60-78; e-mail: karsu_info@edu.uz).

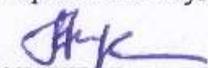
С диссертацией можно ознакомиться в Информационно-ресурсном центре Каракалпакского государственного университета (зарегистрирована под № 32). (Адрес: г. Нукус, ул. Ч.Абдилова, №1. Тел.: (99361) 223-60-49; факс: (361) 223-60-49).

Автореферат диссертации разослан «18» ✓ 2023 года.
(реестр протокола рассылки № 2 от «18» ✓ 2023 года).




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


Х.М. Отегенов
Ученый секретарь научного совета по
присуждению ученых степеней,
доктор философии (PhD) по
историческим наукам, доцент


У.И. Абдуллаев
Заместитель председателя научного
семинара при научном совете по
присуждению ученых степеней,
доктор исторических наук, доцент

ВВЕДЕНИЕ (аннотация диссертации доктора наук (DSc))

Актуальность и востребованность темы диссертации. Водные пути считаются одной из важнейших коммуникационных сетей, которые связывают разные народы. В ходе развития истории народов мира они сыграли важную роль во взаимном обмене научными, культурными и техническими достижениями разных цивилизаций. Несмотря на то, что в результате технического прогресса появились современные средства передвижения, в мировой экономике водные пути и транспортные средства все еще не утратили своего значения. Они по-прежнему оказывают значительное влияние на развитие государств в современных условиях глобализации, политических и экономических изменений в мире, так как это способствует открытию широких возможностей для интеграционных процессов, экономическому и культурному сближению народов, служит своеобразному развитию государств разных регионов. Для государств особенно важным является выход к мировому океану, а также развитие водного транспорта, который является самым дешевым видом передвижения в настоящее время.

В мировой науке осуществляются крупные научные исследования, направленные на изучение формирования водных путей и их места в формировании цивилизаций, а также социально-экономического развития регионов, расположенных в бассейне водных путей. В них рассматривается значение водных путей в развитии науки и техники, изучается процесс формирования и совершенствования гидротехнических сооружений в водохранилищах, влияния водотоков на изменение экологии региона. Также рассматриваются вопросы социально-экономической политики Российской империи и Советского Союза в бассейне Аральского моря и Амударьи, её влияния на образ жизни народов Приаралья. В то же время, в транспортной отрасли идет подготовка квалифицированных кадров с современными навыками, совершенствуются нормативно-правовые документы и стандарты по использованию водных путей, путем внедрения передового опыта меняется система речного транспорта, внедряются инновационные методы и средства, упрощающие адаптацию к новым вызовам и рискам в условиях изменения климата.

В годы независимости в целях дальнейшего развития региональной экономики были осуществлены реформы, направленные на широкое внедрение современных информационных технологий и инноваций, повышение уровня качества транспортных услуг, организацию международных центров логистики и грузоперевозок, совершенствование системы использования транспортных средств на водных путях. Так как насколько важно производство в экономике, настолько необходимо и доставка продукции. Это особенно актуально, когда сегодня проблемы логистики в мире достигли своего апогея¹⁰⁹. Это обстоятельство

¹⁰⁹ Халқаро транспорт йўлакларини ривожлантириш чоралари муҳокама қилинди // <https://president.uz/uz/lists/view/5415>

обуславливает осуществления глубокого научного анализа истории колониального и современного периода, проведение исследований, направленные на развитие внешнеполитических и экономических связей.

Данная диссертация в определённой мере служит для выполнения задач, обозначенных в Указах и Постановлениях Президента Республики Узбекистан «О мерах по коренному совершенствованию системы государственного управления в сфере транспорта» за № УП-5047 от 1 февраля 2019 года, «О Стратегии развития Нового Узбекистана на 2022 — 2026 годы» за № УП-60 от 28 января 2022 года, «Об организации деятельности Министерства транспорта Республики Узбекистан» за № ПП-4143 от 01 февраля 2019 года, «О дополнительных мерах по внедрению эффективной системы обеспечения общественной безопасности на объектах транспорта и туризма» за № ПП-4229 от 06 марта 2019 года, «О мерах по кардинальному совершенствованию системы подготовки кадров в сфере транспорта» за № ПП-4703 от 4 мая 2020 года, «О внесении изменения в структуру центрального аппарата Министерства транспорта Республики Узбекистан» за № ПП-4705 от 6 мая 2020 года и других нормативно-правовых документах по данной теме.

Соответствие исследования приоритетным направлениям развития науки и технологий республики. Диссертация выполнена в соответствии с приоритетным направлением развития науки и технологий республики I: «Исследование духовно-нравственного и культурного развития, духовных ценностей, национальной идеи, культурного наследия, истории узбекского народа и национальной государственности, а также преемственности и непрерывности образования, воспитания гармонично развитого поколения».

Обзор зарубежных научных исследований по теме диссертации¹¹⁰.

В 70-х годах XIX - в первой половине 80-х годов XX века исследования по истории Аральского моря и Амударьинских водных путей проводились в ряде ведущих научных центров и высших учебных заведений мира, таких как, Всемирная ассоциация инфраструктуры водного транспорта (Брюссель, Бельгия), The International Institute for Applied Systems Analysis (IIASA) (Австрия), Белорусский государственный университет транспорта (Гомель, Республика Беларусь), Российская академия водного транспорта (Москва, Российская Федерация), Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О.Макарова (Санкт-Петербург, Российская Федерация), Сибирский государственный университет водного транспорта (Новосибирск, Российская Федерация), региональная исследовательская сеть «Вода в Центральной Азии» - CAWa (Германия), Казахстанско-немецкий университет (Алматы, Казахстан).

¹¹⁰Диссертация мавзуси бўйича хорижий илмий-тадқиқотлар шархи <http://www.academia.edu>, <https://www.pianc.org>, <https://iiasa.ac.at>, <https://www.bsut.by/science>, <https://awt-rut.ru>, <https://gumrf.ru/sveden/struct/centr/nc/btnvt>, <http://ssuwt.com/research/overview>, <http://www.cawa-project.net/>, <http://www.cawater-info.net/>, <https://dku.kz/ru/content/programm-view/?id=49> ва бошқа манбалар асосида тайёрланди.

В результате исследований получены следующие научные результаты, касающиеся истории водных путей Аральского моря и Амударьи в 70-х годах XIX века - первой половине 80-х годов XX века: разработаны методы управления неопределенностями изменения погоды при выборе, проектировании и оценке вариантов навигационной инфраструктуры (Ассоциация транспортной инфраструктуры, Бельгия); выработаны решения по внедрению цифровых инструментов и технологий, способствующие решению экологических и социальных проблем (Международный институт прикладного системного анализа (IIASA), Австрия); разработаны проекты, направленные на повышение эффективности различных видов транспорта на основе энерго- и ресурсосберегающих технологий (Белорусский государственный университет путей сообщения, Беларусь); разработаны методы увеличения объемов и скорости транзита грузов и развития мультимодальных логистических технологий (Российская академия водного транспорта, Российская Федерация), осуществлены практические решения навигационно-информационного обеспечения эффективной и безаварийной эксплуатации беспилотных судов и объектов (Государственный университет военно-морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова, Российская Федерация); проведены гидрологические исследования по определению и обоснованию необходимого объема дноуглубительных работ на реке для обеспечения правильных параметров судоходного канала, необходимых для гарантированной перевозки грузов и пассажиров (Сибирский государственный университет водного транспорта Российской Федерации), создана база научно обоснованных и надежных территориальных данных для разработки устойчивой стратегии управления водными ресурсами (региональная исследовательская сеть «Вода в Центральной Азии» - SAWa (Германия), разработана платформа для проведения научных исследований в области природных ресурсов и поддержки научно-технической сети (Казахстанско-Немецкий университет, Казахстан).

В настоящее время в крупных мировых научных центрах и центрах стратегических исследований проводятся исследования по приоритетным направлениям, связанные с историей водных путей на Аральском море и Амударье в 70-х годах XIX и первой половине 80-х годов XX веков, в частности: формирование водных путей и их место в формировании цивилизации, социально-экономическое развитие регионов, находящихся в бассейне водных путей, значение водных путей в развитии науки и техники, процессы формирования и усовершенствования гидротехнических сооружений в водных бассейнах, влияние водных путей на изменения экологии регионов, влияние социально-экономической политики Российской империи и советской власти в бассейне Аральского моря и Амударьи на образ жизни народов Приаралья.

Степень изученности проблемы. Научную литературу по теме исследования целесообразно рассматривать, группируя её на 4 группы: 1) публикации и издания периода Российской империи; 2) научная литература

советского периода; 3) труды и исследования периода независимости; 4) зарубежные публикации и работы.

В публикациях первой группы подробно описывается сущность колониальной политики Российской империи в Туркестане в конце XIX-начале XX веков, ее влияние на социально-экономическую жизнь народов региона. Авторы призывали руководство сохранить превосходство метрополии в торговых отношениях с Туркестанским краем, усилить ее политическое и военное влияние. Наибольший интерес вызывают труды Н.И.Масальского, А.И.Дмитриева-Мамонова, М.А.Терентьева, А.И.Шахназарова, И.И. Гейера, Н.П.Верховского, С.Р.Конопко и др.

В историографии темы советского периода политика Российской империи характеризуется как «колониальная», события и процессы излагаются относительно объективно. Непосредственно по теме исследования в рамках вышеуказанной точки зрения были написаны труды А.Асаткина, И.Севостьянова, А.П.Демидова, Е.Федорова, П.Г.Галузо, В.Лаврентьева, А.В.Шестакова.

В историографии периода независимости тема Аральской и Амударьинской флотилии рассматривается в рамках анализа аграрной политики советской власти, развития хлопководства и его влияния на бассейн Аральского моря, изменений в социально-экономической жизни населения, сложной экологической ситуации в регионе, освещения предпринимаемых усилий Республики Узбекистан по её разрешению. В них дается объективный взгляд на вопросы взаимоотношений с другими странами и международными организациями в решении Аральской проблемы, большое внимание уделяется экономико-географическим, экологическим и частично историческим аспектам вопроса.

Рассмотренная в рамках темы диссертации зарубежная литература в основном исследует Аральский кризис и его влияние на экологическую ситуацию и её влияния на социально-экономическую жизнь населения Приаралья и в целом Центральной Азии.

В целом, в научной литературе история Аральского моря и амударьинских водных путей в 70-х годах XIX века - первой половине 80-х годов XX века уделялось лишь частичное внимание. Тем временем, вопросы отраслевых изменений водных путей Аральского моря и Амударьи, роль водных путей в развитии народного хозяйства, их значение в социально-экономической жизни Хорезмского оазиса и Каракалпакстана в период с 70-х годов XIX века - первой половины 80-х годов XX века, до сегодняшнего дня не получили комплексного изучения с точки зрения исторической науки.

Цель исследования заключается в изучении истории водных путей Аральского моря и Амударьи в 70-х годах XIX века - первой половине 80-х годов XX века.

Задачи исследования:

анализ деятельности Аральской и Амударьинской флотилий в период Туркестанского генерал-губернаторства;

изучение политического и военного влияния Амударьинской флотилии на события 1917-1922 гг. в регионе;

изучение роли водных путей в развитии народного хозяйства в 1923-1936 гг.;

показать значение водных путей в социально-экономической жизни Хорезмского оазиса и Каракалпакстана в 1937-1941 гг.;

раскрытие вклада рыбаков Аральского моря в победу в годы Второй мировой войны;

показать значение водных путей в восстановлении народного хозяйства в послевоенные годы;

кризис водных путей и анализ его последствий в жизни жителей Приаралья.

В качестве **объекта исследования** определены водные пути на Аральском море и реке Амударья в 70-х годах XIX века - первой половине 80-х годов XX века.

Предмет исследования является направление и характер водных путей Аральского моря и Амударьи, значение водных путей в социально-экономической жизни региона, кризисные процессы и их последствия для жизнедеятельности населения Приаралья.

Методы исследования. В диссертации используются такие методы, как историко-хронологический, историко-культурная преемственность и системность, сравнительно-исторический анализ, индуктивный и дедуктивный методы, основанные на цивилизационном подходе.

Научная новизна исследования заключается в следующем:

Доказано, что осуществленные меры, направленные на развитие Аральской флотилии в конце XIX-начале XX века, позволили увеличить объемы перевозок транспортными конторами хлопка, семян люцерны, кожи, тканевых, каракулевых и кожаных изделий из Хивинского ханства и Амударьинского отдела в Аральский порт;

Обосновано, что начало судоходства на Аральском море в начале XX века стимулировало строительство поселков и сотен домов на берегу моря, а формирование частных судостроительных предприятий и акционерных обществ послужили созданию транспортной инфраструктуры;

Обосновано, что образование Амударьинской флотилии для Хорезмского оазиса имело большое прогрессивное значение, предоставившее возможность выхода к железной дороге, которая связывала этот регион с Центральной Россией и послужило формированию прямых безопасных путей между городами Амударьинского отдела;

Доказано, что Амударьинский флот был создан в интересах государства, однако, на Аральском море и Амударье грузовыми перевозками, помимо военной флотилии, занимались владельцы частных судов, служившие впоследствии в интересах населения;

Раскрыто, что с началом Второй мировой войны в 1941 году место матросов и экипажей кораблей, ушедших на фронт, заняли женщины и малолетние дети, продолжалось использование всех исправных судов

Каракалпакстан, в результате перевозки войск и грузов речным и морским транспортом через Амударью и Аральское море эта сеть стала важной частью транспорта и средством связи Республики Узбекистан.

Практические результаты исследования состоят в следующем:

Результаты исследования использованы для пополнения фондов государственных музеев Республики Каракалпакстан новыми сведениями о водных путях Аральского моря и Амударьи.

В ходе изучения истории взаимоотношений по Аральскому морю и амударьинских водных путей в 70-х годах XIX века и первой половине 80-х годах XX века на основе новых научных взглядов и подходов был выработаны научные выводы о значении водных путей в социально-экономической жизни жителей Приаралья.

Достоверность результатов исследования определяется использованием архивных и официальных документальных сведений, сравнительном анализе зарубежной литературы, применением принципов историзма и объективности, а также претворением научных результатов в практику, одобренных компетентными структурами.

Научная и практическая значимость результатов исследования.

Научная значимость результатов диссертации определяется возможностью их использования в междисциплинарных областях (история науки, ресурсоведение, экология, гидрология) для совершенствования систематического анализа формирования водотоков и теоретических выводов о социально-экономической жизни соответствующего региона.

Практическая значимость результатов диссертации заключается в том, что результаты служат для создания учебников, учебных пособий и мультимедийного комплекса по истории Узбекистана и Каракалпакстана для студентов высших учебных заведений Республики Каракалпакстан, в подготовке брошюр и организации выставок об Аральском море и Амударьинском водном пути с целью развития экотуризма в регионе.

Внедрение результатов исследования.

На основе научных выводов и предложений, разработанных по истории Аральского моря и Амударьинских водных путей в 70-х годах XIX века - первой половине 80-х годов XX века:

Научные результаты исследования, в частности, о том, что мероприятия, направленные на развитие Аральской флотилии в конце XIX-начале XX века, позволили увеличить объемы перевозок хлопка, семян люцерны, кожи, марлевых, каракулевых и кожаных изделий со стороны транспортных контор Хивинского ханства и Амударьинского управления в Аральский порт, были использованы в педагогической и краеведческой практике в общеобразовательных школах Каракалпакстана, согласно плану Министерства народного образования Республики Каракалпакстан (Справка Министерства народного образования Республики Каракалпакстан за № 17-04/1841 от 5 октября 2022 года). В результате на основе первоисточников и научных выводов послужили обогащению представлений учащихся общеобразовательных школ об истории водных путей Каракалпакстана;

Результаты исследования и выводы о начале судоходства в Аральском море в начале XX века, стимулировавшее строительство поселков и сотен домов и формирование частных судостроительных предприятий и акционерных обществ на берегу моря, послужили основой для разработки туристических программ в сфере транспортной инфраструктуры Каракалпакстана (Справка Министерства культурного наследия и туризма Республики Каракалпакстан за № 02-14/04-1890 от 25 октября 2022 года). Научные результаты привели к увеличению числа туристов, посетивших памятники материальной культуры в бассейне Аральского моря и Амударьи;

Материалы и результаты исследования о роли водных путей на Аральском море и Амударьев народном хозяйстве, истории кораблей, лодок и других транспортных средств были использованы в качестве научного источника при организации экскурс-уроков и научных конференции в Государственном музее истории и культуры Республики Каракалпакстан (Справка Государственного музея истории и культуры Республики Каракалпакстан за №426 от 16 ноября 2022 года). Применение результатов способствуют эффективной организации работ с посетителями музея, направленной на воспитание их в духе верности Родине, приверженности идеям патриотизма и национальной гордости.

Научные результаты и выводы исследования об образовании Амударьинской флотилии и его прогрессивного значения для Хорезмского оазиса, давшее возможность выхода к железной дороге, связывавшей этот регион с Центральной Россией, послужившее созданию прямых безопасных путей между городами Амударьинского отдела были использованы Главной редакцией музыкально-развлекательных программ радиоканала «Каракалпакстан» телерадиокомпании Республики Каракалпакстан в создании и подготовке сценариев цикла передач на тему «Изучаем свою историю» (Справка телерадиокомпании Каракалпакстана за № 05-22/443 от 25 октября 2022 года). Результаты послужили воспитанию подрастающего молодого поколения в духе патриотизма, воспитанию чувства национального самосознания.

Апробация результатов исследования. Результаты исследования прошли апробацию на 8 научных конференциях и семинарах, в том числе на 3 международных конференциях.

Опубликованность результатов исследования. По теме диссертационной работы опубликовано 32 научных работ, 1 монография, в том числе в изданиях, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией Республики Узбекистан для публикации основных научных результатов докторской диссертации, из них 12 в республиканских, 3 - в зарубежных журналах.

Структура и объём диссертации. Работа состоит из введения, 4 глав, заключения, списка использованных источников и литературы, приложения. Общий объём диссертации составляет 228 страниц.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Во **введении** научной работы обоснована актуальность и востребованность темы, степень изученности и научная новизна проблемы, определена связь исследования с приоритетными направлениями науки и технологий республики, его объект, предмет, методы, цели и задачи, изложены сведения о научной и практической значимости полученных результатов, внедрении их в практику, опубликованных работах, структуре диссертации.

Первая глава диссертации называется **«Теоретико-методологические основы, источники и историография темы»**. Следует отметить, что речной транспорт является самым доступным из всех видов транспорта, поэтому он широко использовался с древних времен. Из-за своего географического положения Республика Узбекистан входит в число 45 стран мира, не имеющих прямого выхода к морскому пути. Отсутствие прямого доступа к водным путям в определенной степени ограничивает экономические и торговые возможности Узбекистана. В целях разрешения проблемы выхода к морским портам наше государство обратило внимание на необходимость укрепления взаимодействия по транспорту на пространстве ШОС и выдвинула инициативу создания Межрегионального центра взаимодействия в Ташкенте при поддержке ООН¹¹¹.

В последнее время значительно возрос интерес ученых и широкой общественности к этой проблеме. Важной основой для освещения теоретико-методологических аспектов по изучаемой нами теме служат принятые в республике законы и нормативно-правовые документы. В Республике Узбекистан разработан ряд нормативно-правовых документов, на основе которых упорядочена организация перевозок по водным путям. В первую очередь, система пассажирских и грузовых перевозок по рекам и другим водным объектам Республики Узбекистан определена Законом Республики Узбекистан «О воде и водопользовании» за № 837-ХII от 6 мая 1993 года. Глава XVIII этого Закона посвящена «использованию водных объектов для нужд водного транспорта». На основании данного закона разработан порядок пользования водными путями. В частности, принято Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан «Об утверждении Устава внутреннего водного транспорта Республики Узбекистан» за № 106 от 25 февраля 1997 года.

Изучение исторического опыта Аральской флотилии имеет важное значение и в настоящее время, так как Узбекистан, совместно со странами Центральной Азии, намерен создать транзитный транспортный коридор, который даст возможность выйти к морским портам и способствует возрождению древнего Великого шелкового пути.

В коммуникационном и транспортном обеспечении Узбекистана большую значение имеет реализация проекта «ТРАСЕКА» в рамках программы «ТАСИС». Этот проект предусматривает строительство

¹¹¹ www.president.uz

транскавказской магистрали через Среднюю Азию, Азербайджан и Грузию с выходом к портам Черного моря¹¹².

По теме исследования имеется большой объем научной литературы, предполагающий внутренний и внешний анализ. Большая часть материалов дает сведения о водных путях и транспортных средствах на самом Аральском море и вокруг него. Первые письменные сведения об Аральском море можно встретить в священной книге зороастрийцев «Авеста». Античный историк Клавдий Птолемей также оставил сведения об Аральском море. Он упоминает озеро Оксиан между Оксом и дельтой Яксарта, которое вытекает из гор Согда и впадает в Каспийское море. Озеро также указано на его карте¹¹³. Следует отметить, что всестороннее изучение Аральского моря и его детальное исследование с точки зрения географии началось после XVI века.

Аральское море каждое столетие отмечалось на картах путешественников, таких как А.Дженкинсон в 1658 г., голландец Николай Витсен в 1664 г., Далилия в 1723 г., Кириллов в 1734 г., Муравин в 1741 г., Левшин в 1834 г. и другие¹¹⁴.

В XVIII-XIX веках в целях изучения Южного Арала на территории Хивы прибывали послы и путешественники, которые собрали много сведений о положении в ханстве, о занятости населения, экономических условиях. Среди них особое место занимают сведения Гладышева, Муравина, Рычкова, Данилевского, Макшеева, Бутакова, Залесова, Майера, Галкина, Куна, Веселовского.

По теме исследования имеет огромный пласт архивных источников, требующих скрупулезного источникового анализа. К примеру, в фонде Р-244, опись 1, дело 58 Национального архива Республики Узбекистан содержатся материалы по Среднеазиатскому судоходству, в частности, приказ об изменении наименований судов в составе Аральского агентства. Согласно приказу, моторная лодка "Черняев" была переименована на "Водник", теплоход "Кутузов" - на "Железнодорожник", а парусник "Скобелев" - на "Каракалпак"¹¹⁵.

В другом документе содержится приказ № 78 от 1 марта 1925 г., согласно которому, в целях оживления экономики Среднеазиатских республик указывалось на необходимость повышения работоспособности транспортной сети Амударьинских водников, обеспечения им непрерывного плавания в навигационный период 1925 года¹¹⁶.

Важное место в раскрытии темы занимают материалы периодической печати. В частности, в номере «Туркестанских ведомостей» от 8 октября 1874 года содержится материал о значении Амударьинского, Сырдарьинского и Джанадарьинского водных путей, указываются удобства Амударьи для

¹¹² <http://www.traceca-org> › o-traseka › istorija-traseka

¹¹³ Арал тағдыры. – Алматы: Қазақстан. 1989. С. 20.

¹¹⁴ Камалов С Каракалпаки в XVIII-XIX вв.(К истории взаимоотношений с Россией и среднеазиатскими ханствами). – Ташкент: Фан, 1968. С. 46-47.

¹¹⁵ Национальный архив Республики Узбекистан (НА РУз), ф. Р-244, оп. 1, д. 58, л. 67.

¹¹⁶ НА РУз, ф. Р-9, оп. 1, д. 2905, л. 243.

малогабаритных лодок, приводятся сведения о технологии строения хивинских лодок, материалах, использованных при их строительстве¹¹⁷.

Огромный пласт сведений имеются в сообщениях газет «Кызыл Узбекистан», «Водник», «Кызыл Каракалпакстан», «Советский Каракалпакстан», «Советская Каракалпакия», «Муйнак баликчиси».

Интересные сведения имеются в материалах устной истории. Имеются воспоминания капитанов судов, служивших на Аральском и Амударьинском водных путях, рабочих, трудившихся в Ходжейлинской, Кипчакской и Муйнакской гаванях. Важное значение имеют воспоминания, известного деятеля науки и культуры Каракалпакстана профессора Каллы Айымбетова¹¹⁸, государственного и общественного деятеля Каллибека Камалова¹¹⁹, государственного и общественного деятеля, уроженца Муйнака Искандара Шагилова, летчика Байрона Таженова, ветерана строительной отрасли Кенгесбая Кунназарова¹²⁰, сына капитана корабля Максудбая Якубова¹²¹, академиков Марата Нурмухаммедова¹²², Сабыра Камалова¹²³, Джуманазара Базарбаева¹²⁴ и других.

Использованная литература по теме исследования классифицирована на 4 группы: 1) публикаций и материалы, изданные в период Российской империи; 2) литература советского периода; 3) научные труды и публикаций периода независимости; 4) зарубежная историография.

В 20-х и 30-х годах XIX века (1819-1820) группа во главе с капитаном Николаем Муравиным совершила поход в Хиву по руслу Амударьи - Узбою. Его исследования включали сведения о состоянии земель Туркмении и Хивы, ирригационных сооружений, по истории, этнографии и социальной структуры туркмен, узбеков, каракалпаков, их крепостей, ремесел, торговли¹²⁵. В 1848-1849 годах мореплаватель-путешественник А.И. Бутаков исследовал Аральское море с точки зрения географии.

Роль Аральской флотилии в организации миссии русских послов в Хиву и Бухару в 1858 году была выражена в трудах её участников. Например, сведения А.В.Каульбарса, А.Л.Куна, Ризо Кули Мирзы, собранные непосредственно после завоевания Хивы в 1873 году, имеют важное значение для раскрытия темы¹²⁶.

Большой интерес представляет письмо Н.А.Северцова «О постройке дороги между Сырдарьей и Амударьей путем восстановления течения Джанадарьи», написанное в 1875 г. генерал-губернатору Туркестана

¹¹⁷ Туркестанские ведомости, 1908, №212, 213, 219, 220, 221.

¹¹⁸ Айымбетов Қ. Өткен кунлерден елеслер. – Нөкис: Қарақалпақстан, 2008. СС. 81-85.

¹¹⁹ Камалов Қ. Эл хизматиди (хотиралар). – Нукус: Билим, 2021. С. 484.

¹²⁰ Қунназаров К. Нөкис қаласының қурылуы тарихы. – Нөкис: Қарақалпақстан, 2003. С. 26.

¹²¹ Полевые исследования автора №1 2003 г.

¹²² Эмиўдәрья, 1998, № 3, СС. 5-11.

¹²³ Камалов С. Өмирим сабақларынан... (еске түсирийўлери). – Нөкис: Илим. 2019. С. 13.

¹²⁴ Базарбаев Ж. Жәбирленген халықтың тарихының жаңа бети ашылды. – Нөкис: Билим, 2018. С. 64.

¹²⁵ Михалева Г. Торговые и посольские связи России со среднеазиатскими ханствами через Оренбург. - Ташкент: Фан, 1982. - С.77.

¹²⁶ Тилеумуратов М. Исторические и культурные связи каракалпаков с Россией и Башкирией в XVIII-начале XX вв. – Нукус: Каракалпакстан, 1993. С. 71.

К.П.Кауфману. В историко-этнографическом изучении Южного Приаралья важное значение имеют труды Чокана Валиханова. Академик В.В.Бартольд представил сборник сведений об Аральском море и низовьях Амударьи¹²⁷.

Научная литература советского периода имеет свои особенности. В частности, в ней политика Российской империи в регионе оценивалась как «колониальная» и имеет относительную объективность в рассмотрении проблем по теме исследования. Такая точка зрения выражена в работах А. Асаткина, И.Севостьянова, А.П.Демидова, Е.Федорова, П.Г.Галузо, В. Лаврентьева¹²⁸, А.В.Шестакова. Часть научной литературы касается непосредственно изучения самого Аральского моря и Амударьи, например, А.М.Комков, изучая маршруты И.Муравина (XVIII) и А.И.Бутакова (1849) анализирует картографические источники, включая период до 30-х годов XX века. В 1935 г. были введены в научный оборот источники по истории завоевания Россией Хивинского ханства, материалы хозяйства населения низовьев Амударьи. Большой интерес представляют труды П.П. Иванова по истории каракалпакско-казахско-хивинских отношений, истории Аральской и Амударьинской флотилий¹²⁹.

Академик С.К.Камалов в своей работе «Каракалпаки в XVIII-XIX вв.» акцентирует внимание на деятельности Аральской флотилии, вводит в научный оборот важные документы по истории Кунградского восстания 1858-1859 гг. По его сведениям, за ходом этих событий наблюдал А.И. Бутаков, а каракалпакские рыбаки помогли капитану Аральской флотилии Ситникову продвигаться со стороны Арала в сторону Кунграда¹³⁰.

История Аральской флотилии отчасти отражена также в работах Р. Косбергенова и У.Х. Шалекенова¹³¹. Истории Аральской флотилии посвящена статья М.Ю. Юлдашева, где, помимо описания деятельности Аральской флотилии, автором вводит в научный оборот сведения о структуре рыбного хозяйства и судоходства. А.С.Садыков рассматривает вопросы рыболовства, касаясь и темы Аральской флотилии¹³². Некоторые вопросы Аральского и

¹²⁷ Жалменова О.П. Академик В.В. Бартольд о каракалпаках и Каракалпакии // Вестник КК ФАН УзССР. 1990, №3. С.67.

¹²⁸ Тарих шохидлиги ва сабоқлари: чоризм ва совет мустамлакачилиги даврида Узбекистон миллий бойликларининг ўзлаштирилиши. – Тошкент: Шарқ, 2001. С. 153.

¹²⁹ Материалы по истории каракалпаков // Труды Института востоковедения АН СССР. – Москва - Ленинград. 1935; Иванов П.П. Архив Хивинских ханов XIX в. - Ленинград, 1940; Его же Новые данные о каракалпаках // Советское востоковедение. Т.III. – Москва - Ленинград, 1945.

¹³⁰ Камалов С.К. Каракалпаки в XVIII – 60-х годах XIX в. К истории взаимоотношений в Россией и среднеазиатскими ханствами. – Ташкент: Фан, 1968; Его же. XVIII эсирдеги каракалпақ–рус қатнасықлары. – Нөкис: Қарақалпақстан, 1966; Камалов С., Уббиниязов Ж., Кошанов А. Из истории взаимоотношений каракалпаков с другими народами Средней Азии и Казахстана в XVII-начале XX вв. – Ташкент: Фан, 1988; Камалов С. Қарақалпақлардын халық болып қәлиплесіуі хәм оның мәмлекетлигиниң тарийхынан. – Нөкис: Илим, 2001.

¹³¹ Шалекенов У.Х. Казахи низовьев Амударьи. - Ташкент: Фан, 1966.

¹³² Садыков А.С. Города Хивинского ханства в конце XIX – начале XX вв.// Материалы по истории и археологии Узбекистана. Научные труды Таш.ГУ. Вып. 441. - Ташкент, 1973; Его же. Экономические связи Хивы с Россией во второй половине XIX - начале XX вв. - Ташкент, 1965.

Амударьинского водных путей нашли свое отражение в исследованиях Дж.Уббиниязова¹³³.

По утверждениям Т.Г.Тухтаметова¹³⁴, накануне 1917 г. часть рыбы Амударьи потреблялась местным населением, а большая ее часть отгружалась в судна и направлялась в порт Аральск, а оттуда в Россию.

История Аральской и Амударьинской флотилии 1917-1920 гг. нашла отражение в монографиях Я.М.Досумова¹³⁵ и работах Дж.Уббиниязова¹³⁶.

В историографии Хорезмской области были изучены история Хивинского ханства, в военно-политическом контексте рассматриваются история Арала и Амударьинской флотилии, Амударьинского судоходства. Вопросам истории водных путей обратили свое внимание С.Р.Давлетов¹³⁷, Я.А.Каримов¹³⁸ и Р.Б.Анёзов¹³⁹.

Историография периода независимости также имеется научная литература, где упоминается деятельность Аральской и Амударьинской флотилий. Постепенно стало формироваться комплекс научной литературы, касающиеся темы нашего исследования и истории Хивинского ханства. Работы С.К.Камалова¹⁴⁰, К.С.Сарыбаева¹⁴¹, Б.А.Кошанова¹⁴², Р.Б.Баллиевой¹⁴³,

¹³³ Уббиниязов Ж.. Каракалпакстан XX эсирдин басында. – Нөкис: Каракалпакстан, 1972; Его же. Каракалпакстан биринчи рус революциясы жылларында. – Нөкис: Каракалпакстан, 1966.

¹³⁴ Тухтаметов Т.Г. Амударьинский отдел (Социально-экономическое и политическое значение для Хорезмского оазиса). - Нукус: Каракалпакстан, 1977; Жалилов А. Из истории каракалпаков XIX- начала XX вв. – Ташкент: Фан, 1986.

¹³⁵ Досумов Я.М. Очерки истории Каракалпакской АССР (1917-1927 гг.).- Ташкент: Изд-во АН Узб, 1960; Его же. Гражданская война в Каракалпакии (1918-1920 гг.) - Нукус: Каракалпакстан, 1975.

¹³⁶ Уббиниязов Ж. Туслик Аралда балык аулаушылык хэм балык санаатын рауажландырыудын гейпара мэселелери. - Нөкис: ККМБ, 1961; Его же. От кустарщины до современной промышленности. - Нукус: Каракалпакстан, 1971.

¹³⁷ Давлетов С.Р. Шўролар зўри ва Орол шўри// Гулистон. 2004.№3. С. 22-23; Его же. XX аср иккинчи ярмида совет хукуматининг Ўзбекистонда юритган иктисодий сиёсатининг ижтимоий-экологик жиҳатлари// Илм сарчашмалари. 2009. №5. - С.4-6; Его же. Некоторые вопросы социально - экологической ситуации в Узбекистане во второй половине XX века// Вестник ККОАН РУ. 2009. №4. С.83-85; Его же. Проблема Арала и Приаралья: вчера и сегодня//Молодой учёный. Казань, Российская Федерация, 2014. - №2 (61). - С.634-636.

¹³⁸ Каримов Я.А. Марказий Осиё коммуникациялар тизимида сув йўлларининг тўтган ўрни. (кадимги давр ва ўрта асрлар). Автореф. дисс. доктора философии (PhD) по ист. наукам. – Нукус, 2020.

¹³⁹ Анёзов Р.Б. Марказий Осиёнинг карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизими: шаклланиши ва ривожланиш омиллари (IX-XIX асрлар). Автореф. дисс. доктора философии (PhD) по ист. наукам. - Нукус 2021.

¹⁴⁰ Камалов С.К. Расцвет науки Каракалпакии// Вестник ККФАН УзССР, 1964. № 3. С. 3-8; Его же. О развитии исторической науки в Советской Каракалпакии // Общественные науки в Узбекистане. 1967. № 11. С. 39-43; Его же. Развитие общественных наук в Каракалпакской АССР // Общественные науки в Узбекистане. 1973. № 1. С. 20-29.

¹⁴¹ Сарыбаев К. История орошения Каракалпакстана с конца XIX в. до наших дней. – Нукус: Каракалпакстан, 1995.

¹⁴² Кошанов Б.А. Большевики в Туркестане. 1917-1922 гг. доктрина и реальность. Автореф. дисс. ... д.и.н. — Москва, 1994; Кошанов Б.А., Сейтназаров М.С. Революция? Вторжение? События в Хивинском ханстве (1919-1920 гг.).— Нукус: Билим, 1997; Кошанов Б., Джумашев А. Зарубежная и отечественная историография истории Туркестана, Хорезма и Каракалпакстана в первой четверти XX века. — Нукус: Каракалпакстан, 1997;

¹⁴³ Баллиева Р. Традиционное природопользование Каракалпакии. – Нукус: Каракалпакстан, 1996; Её же. Этнокультурные особенности природопользования народов Приаралья (в конце XIX и начале XX века). - Москва, 2003; Её же. Проблемы природопользования в Каракалпакии в советский период и их последствия // Материалы научной конференции «Ломоносовские чтения». – Москва, 2002; Её же. Этнокультурные аспекты экологических проблем Приаралья // Актуальные проблемы современной науки. №1. - Москва,

Я.А.Абдуллаевой¹⁴⁴, М.К.Сарыбаева¹⁴⁵, М.А.Карлыбаева¹⁴⁶, А.М.Джумашева¹⁴⁷, С.У.Нуржанова¹⁴⁸, М.К.Сейтимбетова¹⁴⁹, К.Т.Тангирбергеновой¹⁵⁰, А.Р.Кудиярова¹⁵¹, С.С.Сайманова¹⁵², Б.М.Бекимбетова¹⁵³ еще больше обогатили историю Аральской и Амударьинской флотилий.

Вторая глава называется «Деятельность Аральско-Амударьинской флотилии в период Туркестанского генерал-губернаторства» и посвящена формированию военного флота Российской империи на побережье Южного Арала и его назначению, а также деятельности Аральско-Амударьинской флотилии. 18 февраля 1848 г. генерал-губернатор Оренбургского края В.А.Обручев писал императору о запланированном на лето детальном обследовании Аральского моря.

2002; Её же. Экологический кризис и проблемы изучения традиционного природопользования // *Ўзбекистон география жамияти ахбороти*. Т. 31. – Ташкент, 2008.

¹⁴⁴ Абдуллаева Я.А. Каракалпакстан хаял-қызлары екинши дунья жузлик урыс жылларында // *Вестник ККО АН РУз*. 2003. №5. С.72-73; Абдуллаева Я.А. Қорақалпоғистон хотин-қизлари: кеча ва бугин. XIX асрнинг охири ва XX аср. – Тошкент, 2010. 224 с.; Абдуллаева Я.А. Қорақалпоғистон хотин-қизлари тарихшунослиги. (XIX асрнинг сўнги чораги - XX аср). - Нукус, 2017. 40 с.

¹⁴⁵ Сарыбаев М.К. Из истории хлопководства Каракалпакстана в конце XIX – начале XX века. – Ташкент: Изд. Нац. библ. Узбекистана им. А.Навои, 2006; Его же. Политика хлопковой монокультуры советской власти в Каракалпакстане и ее последствия (1917–1990 гг.).–Ташкент: Изд. Нац. библ. Узбекистана им. А.Навои, 2006; Его же. Об экономических преобразованиях в хлопковом комплексе Республики Каракалпакстан (1991–2001 гг.) // *Общественные науки в Узбекистане*.- Ташкент, 2006. №6; Его же. Репрессивная политика советской власти в Каракалпакии в период коллективизации. // *Тошкент давлат юридик институти илимий-тадқиқотлар ахборотномаси*. – Тошкент, 2006. №6; Его же. Хлопковая политика советской власти в Каракалпакии в 1965 – 1985 гг. // *Ўзбекистон тарихи*. – Тошкент, 2008. №1; Его же. Курс на закрепление однобокой хлопковой направленности сельского хозяйства Каракалпакстана в 1954 – 1958 гг. // *Научный мир Казахстана*. – Астана, 2008. №2.

¹⁴⁶ Карлыбаев М.А. Медресе в Каракалпакии в XIX – нач. XX вв. - Нукус: Билим, 2002. 84 с; Его же. К истории ислама у каракалпаков XVIII - XIX вв. // *Арало-Каспийский регион в истории и культуре Евразии*. Материалы II-й Международной научной конференции. – Алматы - Актобе, 2011; Кудияров А. Город Чимбай как культурный и религиозный центр каракалпаков // *Город и городская культура в Южном Приаралье: история и перспективы*. - Нукус: Илим. 2017.

¹⁴⁷ Джумашев А.М. История переселенцев 1930-х годов (часть I). // *Вестник ККО АН РУз*, 1995, №1, С.106-110; Его же. История переселенцев 1930-х годов (часть II) // *Вестник ККО АН РУз*, 1995, №4, - С.94-97; Земельно-водные реформы XX века в Каракалпакстане (страницы истории) // *Вестник ККО АН РУз*, 2003, №5, С.50-51; Его же. Сотрудничество Центральной Азии в решении проблем Арала: история и современность/ *Международная конференция «Новый Узбекистан и региональное партнерство в Центральной Азии»*, Ташкент, 18 октября 2021. – Ташкент, 2021.

¹⁴⁸ Нуржанов С.У. Каракалпакская автономная область: история в источниках. – Нукус: Илим. 2014; Его же. Новостная пропаганда в годы Второй мировой войны: особенности и последствия // *Вестник ККО АН РУз*, 2016, №3, С.109-112; Его же. Трансформация социальных установок в каракалпакском обществе // *Трансформация социальных установок в каракалпакском обществе: история и практика*. Сборник статей. - Нукус, 2020. – С.7-23; Есбергенов Х., Нуржанов С.У. Сын Отечества. - Нукус, Илим, 2018.

¹⁴⁹ Сейтимбетов М. Қарақалпақстанда темир жол қурылысының тарихынан. – Нөкис, 1993; Его же. Кубла Арал аймағындағы суў жоллары хэм байланыс қураллары // *Вестник ҚМУ*. 2021, № 3; Его же. Қарақалпақстан аймағында жол қатнастары ҳақында тарихый мағлұматлар // *Вестник ККО АН РУз*, 2022. № 1.

¹⁵⁰ Тангирбергенова К. Некоторые аспекты историко-культурных взаимосвязей каракалпаков с Россией в XIX - начале XX века // *Международный научный журнал «Universum: общественные науки»*. - Москва, 2020, №6. С. 3-8; Её же. Из истории возникновения и развития хозяйства и материальной культуры каракалпаков в конце // *Вестник ҚМУ*, 2022, № 2.

¹⁵¹ Кудияров А.Р. Торгово-культурные связи г. Хивы с г. Чимбаем // *Вестник ККО АН РУз*. 2000. №4; Его же. История города Чимбая (XIX-начало XX вв). – Нукус: Илим, 2019.

¹⁵² Сайманов С. Русские миссии посольства в Хивинском ханстве (XVIII-первое половина XIX вв) // «Восток-Запад: аспекты взаимодействия». – Ташкент, 2006, С.161-164.

¹⁵³ Бекимбетов Б.М. История общественно-политического движения за спасение Аральского моря (1960-1990-е гг.). – Автореф. дисс. ... канд. ист. наук. – Нукус, 2006.

В 1853 году произошло событие, которое положило начало истории Аральской флотилии - на Сырдарью были спущены первые пароходы «Перовский» и «Обручев». В 1861 году Аральская флотилия пополнилась пароходами «Арал» и «Сырдарья», эти корабли были заказаны в Англии и затем доставлены в Казалинск. В период с 1862 по 1872 год флотилия пополнилась еще четырьмя пароходами иностранного производства, парусниками и девятью баржами общей грузоподъемностью 55 800 фунтов и 22 орудиями. Во время сражений с Кокандским и Бухарским ханствами (1864-1868 гг.) корабли «Перовский» и «Обручев» в основном осуществляли только военные грузовые перевозки, а в 1873 году они уже участвовали в хивинском походе¹⁵⁴.

В походах на Хиву в феврале 1873 г. участвовали пароходы «Самарканд» и «Перовский» с тремя баржами. Экипаж состоял из 8 офицеров, 1 врача, 259 матросов, включая двух топографов¹⁵⁵.

Газета «Голос» в 1874 г. поместила сообщение своего корреспондента из Чимбая, который писал: «25 июля в 4 часа дня пароход «Перовский» пришел в Нукус, появившись неожиданно перед изумленными жителями города». Как подчеркивает французский географ Элизе Реклю «с этой поры, несмотря на на большие трудности и сильное течение, судоходство по Нижнему Аму никогда не прерывалось»¹⁵⁶.

По Амударьинскому водному пути в основном передвигались хивинские лодки. Вверх по течению от Чарджуя плыли лодки из Бухары. Размер средней лодки составлял 40-60 футов в длину, 7-10 футов в ширину и весил около 300-400 фунтов. Бухарские лодки были двух размеров: большие лодки могли перевозить 1500 фунтов груза. Только в 1876 г. по Амударье плавало около 50 бухарских и 220 хивинских лодок.

На берегах Аральского моря появились сотни рыболовских хозяйств, где трудились рабочие из многих городов России, Украины, Молдавии гости приехавшие с Черного и Балтийского морей. Среди них были революционно настроенные рабочие, общавшиеся с местными рабочими. По исследованиям А.Туреева, в 1913 году на южном берегу Аральского моря трудились 2636 рыбаков¹⁵⁷.

В 1880-1888 годах для обеспечения российского влияния в колонизированных районах на побережье Амударьи была построена Закаспийская железная дорога (от восточных берегов Каспийского моря до Самарканда). Со строительством этой стратегической дороги Россия приступила к строительству разветвленной сети коммуникаций для установления путей сообщения воинских гарнизонов с железнодорожной линией, осуществления по реке воинских и коммерческих перевозок.

¹⁵⁴ НА РУз, Ф. И-715, оп. 1, д. 57, л. 109.

¹⁵⁵ НА РУз, Ф. И-2740, оп. 2, д. 50, л. 16.

¹⁵⁶ В Нукусе // Голос, 1874. №231.

¹⁵⁷ Туреев А. XIX-эсирдиң акыры XX эсирдиң басында каракалпак үлкеси дийханлары хәрекеті. – Нөкіс: Каракалпакстан, 1991. С.87.

В 1887 году была основана Амударьинская военная флотилия, оказавшая влияние на развитие судоходства по Амударье¹⁵⁸. В 1887 г. английской фирме “Буц и Помпей” в Петербурге были заказаны 2 парохода и 2 баржи. Пароходам дали название “Царь” и “Царица”, а баржам – “Петербург” и “Москва”. При осадке 75 см. эти пароходы имели корпуса длиной 45 м¹⁵⁹.

Следует отметить, что управление Амударьинской флотилии и главный порт располагались в Чарджуе. С открытием Амударьинской флотилии было начато движение крупных кораблей и пароходов по реке. Такая ситуация свидетельствует о том, что российские военно-политические группы уделяли большое внимание Амударьинскому водному пути. «В 1887 г. открылось пароходное движение по Амударье, сначала от Чарджуя до Керки, затем - и до Термеза. В 1888 г. буксирно-пассажирские пароходы "Царь", "Царица", баржи "Москва" и "Петербург" (грузоподъемностью 10 тыс. пудов) начали плавание на участке от Петро-Александровска до Керки»¹⁶⁰.

Деятельность Амударьинской флотилии в 1907 г. в сезон была следующей: из Хивинского ханства и Амударьинского управления в Чарджуй транспортными конторами было отправлено 691 233 фунта груза и 79 120 фунтов груза на верблюдах. Основную часть отгружаемых грузов составляли хлопок, яйца, люцерна, кожа, ткани, каракуль и изделия из шерсти¹⁶¹. По состоянию на 1905-1908 годы Амударьинская флотилия совершала в среднем 77 рейсов в год, перевозя 17 тысяч пассажиров и 530 тысяч пудов грузов.

Судами Амударьинской флотилии за навигационный период 1907 года было перевезено 850 тыс. пудов, в том числе 250 тыс. пудов мазута, 138 тыс. пудов казенных и 462 тыс. пудов частных коммерческих грузов. Около 2,5 млн. пудов грузов было перевезено на местных баржах-каюках и верблюдах. Следовательно, частные коммерческие грузы, перевезенные судами Амударьинской флотилии составили 15 % от общего грузооборота по Амударье¹⁶².

Создание Амударьинской русской флотилии открыло путь к Хорезмскому оазису по железной дороге, соединив его таким образом с Центральной Россией. Между городами Амударьинского ведомства были пущены прямые дороги, одной из лучших была так называемая “Урус йул” (Русская дорога) между Петро-Александровским и Чимбаем. В 1877 по 1882 годы, в период образования водных путей, инженер Валуев занимался наблюдением за Амударьей и принятием мер против эрозии берегов. Амударьинский водный путь делился на 3 части, первая часть имела грузооборот 100 000 фунтов от верхнего течения крепости Файзабад до Патта-Гисара (Термез), вторая часть имела грузооборот 1 200 000 фунтов от Патта-Гисара до Чарджуя и третья часть имела грузооборот 2 млн пудов от

¹⁵⁸ Досумов Я.М. Очерки истории Каракалпакской АССР. – Ташкент, 1960. С. 35.

¹⁵⁹ НА РУз, ф. И-2740, оп. 2, д. 50, л. 23.

¹⁶⁰ Россия. Полное географическое описание. XIX том. Туркестанский край. Составил В.И.Масальский. – Санкт-Петербург, 1913. С.571.

¹⁶¹ НА РУз, Ф. И-1089, оп. 1, д. 54, л. 45.

¹⁶² Михайлов А. Каючный промысел на Амударье. // Туркестанские ведомости, № 220. С.34.

Чаржуя до Амударьинского участка. За период навигации в 1907 г. общий объем перевезенных грузов составил 3 300 000 пудов, из них 850 000 пудов грузов перевезено кораблями Амударьинской флотилии, а остальные 2 500 000 фунтов груза были перевезены частными лодками и верблюдами¹⁶³.

Амударьинская флотилия и флотилия АО «Хива» перевозили грузы по Аральскому морю и Амударьинскому водному пути. Кроме того, в Аральске появилось частное судостроительное предприятие — акционерное общество «Хива», целью которого было обеспечение сообщения между Чарджуем, Хивинским ханством и Аральском. Это общество обеспечивало связь между станцией Аральск и Муйнаком. «Для этого использовались деревянные морские баржи грузоподъемностью 25-30 тысяч пудов, пароход «Министр Рахлов» и судно «Хива хани», а также паровоз грузоподъемностью 45-50 тысяч пудов. На обоих кораблях были очень небольшие каюты для пассажиров»¹⁶⁴. Из Петро-Александровска в Чарджуй и из Чарджуя в Термез совершали регулярные рейсы пароход Амударьинской флотилии и 3 парохода Хивинского общества - «Генерал Самсонов» (между Новым Ургенчем и Чарджуем), «Хивинец» и «Бухарец» (между Новым Ургенчем и остров Тукмак Ата)¹⁶⁵.

Хорезмский оазис был связан железной дорогой от среднего течения Амударьи до Чарджуя и по ее нижнему течению, а водным путем - от юга Аральского моря до Аральска. Расстояние от главного центра оазиса до железной дороги составляла 500 км в первом направлении и 750 км во втором направлении¹⁶⁶.

Внутренние водные пути на Амударьинском участке пролегли по Амударье и другими дорогами. По ним плавали корабли, катера и мелкие суда. При отсутствии ветра их в движение приводили матросы. По Амударье и ее разветвлениям передвигались пароходы. Народ пользовался русскими кораблями для перевозки грузов.

В 1914 г. водный транспорт Хорезмского оазиса перевозил 58% всех грузов, например, 55 % хлопка перевозилось лодками и только 3 % пароходами¹⁶⁷.

О деятельности Амударьинской речной флотилии в канун Первой мировой войны свидетельствует следующая информация: «В 1909 г. было перевезено 535 000 фунтов грузов и 20 000 пассажиров, а в 1911 г. — 573 000 фунтов и 22 000 пассажиров»¹⁶⁸.

Наряду с военной флотилией, на Аральском море и Амударье перевозками грузов занимались также частные судовладельцы. Самым крупным было общество «Хива», хозяевами которого являлись поволжские

¹⁶³ Турсунов С., Қобилов Э. Сурхондарё тарихи. – Тошкент: Шарк, 2004. – С. 214.

¹⁶⁴ Шалекенов У.Х. Казахи низовьев Амударьи. К истории взаимоотношений народов Каракалпакии в XVIII -XX вв. – Ташкент: Фан, 1966. С.124.

¹⁶⁵ Михайлов А. Каючный промысел на Амударье ... С.22.

¹⁶⁶ Садыков А.С. Россия и Хива в конце XIX - начале XX века. – Ташкент: Фан, 1972. С. 59.

¹⁶⁷ Досумов Я.М. Очерки истории Каракалпакской АССР. - Ташкент, 1960. С. 33.

¹⁶⁸ Абрамцев А.Т., Грачев А.А., Морозов Н.Г., Суворов Б.П. Магистраль дружбы (Из истории Среднеазиатского пароходства). – Ашхабад: Ылым, 1983. С.26-27.

купцы Сироткины и Лапшин. Общество "Хива" имело на Аральском море 5 самоходных судов, 5 парусников и 4 деревянные баржи. На Амударье его флот состоял из 3 пароходов, 1 самоходной и 4 несамоходных барж¹⁶⁹.

В годы Первой мировой войны Амударьинская военная флотилия значительно пострадала, большей части флотилии требовался ремонт.

В июле 1918 года военно-политический штаб Каспийского фронта взял на себя непосредственное руководство боевыми действиями, в том числе Амударьинской флотилией¹⁷⁰.

На фронтах гражданской войны в Каракалпакстане активно участвовали около 300 моряков, командиров и политических работников с пароходов и барж аральской флотилии, таких как "Шумилов", "Москва", "Тошкент", "Нива", "Хивинец", "Верный", "Одесса" и др.¹⁷¹.

11 ноября 1919 года отряду Н.А. Шайдакова было приказано выступить из турткуля против банд уральских казаков и Джунаид-хана. Отряд в составе 360 красногвардейцев, 150 человек конного эскадрона и 40 моряков с парохода "Хивинец" на трех длинных баркасах и теплоходом "Верный" направился вниз по течению Амударьи. 27 ноября 1919 года отряд Н.А.Шайдаков с помощью моряков Амударьинской флотилии освободили крепость Нукус от "контрреволюционных сил"¹⁷².

В советский период Амударьинская военная флотилия была сформирована вновь в феврале 1920 г. под командованием Г.Г.Пинского, комиссара С.Крамм (февраль - апрель 1920) с подчинением Туркестанскому фронту. Главная база находилась в г.Чарджоу.

По приказу Военного комиссара железных дорог, связи и телеграфа Туркестана за № 94 от 4 марта 1920 г. Аральская военная флотилия с Амударьинской речной флотилией была выделена и назначался начальник флотилии фронта. Приказом войскам 1-й армии за №0120 от 8 января 1920 г. Амударьинская флотилия переходила в подчинение армии.

В третьей главе под названием **«Роль Арало-Амударьинского водного пути в жизни народов края в 1924-1945 гг.»** анализируются основные направления Аральского моря и Амударьинского водного пути. В 1923 году приказом наркома путей сообщения Ф. Дзержинского на базе Амударьинской военной флотилии и флота акционерных обществ было создано Среднеазиатское государственное пароходство (СредАзпароходства). На момент образования Среднеазиатского морского пароходства это учреждение называлось Среднеазиатским управлением речного транспорта, а его первым председателем был назначен А.Н. Николаев. Под его управление были отнесены основные водные бассейны Амударьи и Аральского моря. В состав среднеазиатского судоходства вошли флот Амударьинской флотилии и частные суда, переданные государству. Перед ними была поставлена задача

¹⁶⁹ Хоразм тарихи. – Ургенч, 1997. П жилд. С.54.

¹⁷⁰ Каракалпакстанның жаңа тарихы... С.78.

¹⁷¹ Центральный государственный архив Республики Каракалпакстан (ЦГА РК), Ф. Р-12, оп.1, д. 9, л. 73.

¹⁷² НА РУз, Ф. Р-25, оп. 1, д. 198, СС. 6-8.

развивать транспортные возможности на Амударье и Аральском море¹⁷³. В первые годы большая часть товаров перевозилась на лодках. Среднеазиатским пароходством было построено и спущено на воду 600 деревянных лодок¹⁷⁴.

Сообщение Хорезмской области Узбекистана с соседней Ташаузской областью Туркменистана осуществлялось по воде и воздуху. По Амударье постоянно передвигались пассажирские и грузовые суда. На тот период по Аральскому морю передвигались десятки современных кораблей¹⁷⁵. В то время Амударьинская флотилия Среднеазиатского морского пароходства насчитывала 9 паровозов, 15 барж и 4 вспомогательных судна. В 1928 году для восстановления среднеазиатского судоходного флота с Волги были доставлены 17 самоходных пароходов. Еще 22 баржи приступили к перевозке грузов. В короткие сроки в Аральске был построен завод по ремонту судов, а в Ходжейли и Термезе - судоремонтные мастерские. Судоремонтная мастерская в Чарджуе была расширена и преобразована в завод. Было уделено внимание строительству 30-100-местных пассажирских тепловозов для перевозки пассажиров по Амударье. Активно занимался пассажирскими перевозками по Амударье пароход «Ласточка»¹⁷⁶.

В 1923 году в Хорезмской Народной Республике насчитывалось 270 телег, 45 больших и малых судов, принадлежавших Амударьинской и Аральской флотилиям, 7 пароходов, 2 теплохода, 1 катер, 8 барж, 7 нефтеналивных танкеров и баркасы¹⁷⁷. Для перевозки больших грузов железной дороги еще не существовала.

В 1924-1925 годах осуществлялись ремонтные работы на пароходах «Коммуна», «Свобода», «Киргиз», «Лейтенант Шмидт» и «Ленин» в составе Среднеазиатского государственного судостроительного агентства. Суда «Ташкент», «Троцкий», «Двина» и «Чоржой» были отремонтированы агентством «Амударья»¹⁷⁸.

В средней части Амударьи грузоперевозками занимался пароход «Дзержинский». Пароход был спроектирован в 1912 г., и включен в план ремонта 1934-1935 гг.

Приказом Среднеазиатского государственного кораблестроения за № 78 от 1 марта 1925 г. была поставлена задача в короткие сроки завершение ремонтных работ кораблей Амударьинской флотилии. Главным вопросом стало обеспечение своевременного выхода судов и служения народному хозяйству республик Центральной Азии. Особо обращалось внимание на строгое соблюдение трудовой дисциплины на судах¹⁷⁹.

За 1925 г. среднеазиатским судоходством было перевезено 10 453 т. грузов, на катерах 31 474 т., или 75 % грузов, в январе-мае 1926 г.

¹⁷³ ЦГА НХ, фонд. 1884, опись 4, дело 11, лист 137.

¹⁷⁴ Абрамцев А.Т., Грачев А.А., Морозов Н.Г., Суворов Б.П. Магистраль дружбы... С. 51.

¹⁷⁵ Шалекенов У.Х. Казахи низовьев Амударьи... С.171.

¹⁷⁶ Абрамцев А.Т., Грачев А.А., Морозов Н.Г., Суворов Б.П. Магистраль дружбы... С. 51.

¹⁷⁷ Хоразм тарихи.- Урганч: Хоразм, 1997. II жилд. С. 88.

¹⁷⁸ НА РУз, Ф. Р. 9, оп. 1, д. 2905, л. 316.

¹⁷⁹ НА РУз, Ф. Р.244, оп. 9, д. 1, л. 113.

среднеазиатским государственным судоходством было перевезено 2 409 т., на катерах 13 959 т., или 85 % грузов¹⁸⁰.

Рост динамики грузоперевозок среднеазиатским судоходством в 1923-1924 гг. составил 66 тыс. пудов, а в 1926-1927 гг. этот показатель достиг 1724 тыс. пудов. В частности, увеличился объем грузоперевозок в бассейне Аральского моря и Амударьи, но доля частных лодок была велика. Среднеазиатское судоходство могло перевозить 35-40% грузов, перевозимых по Амударье¹⁸¹. Речной транспорт считался первоначальным видом транспорта на Амударье, а с 20-х годов XX века стал одним из основных видов транспорта. «В сезон 1926 г. по Амударье плавало 450 лодок, из них 106 лодок общей грузоподъемностью 12 500 тонн, то есть 93% перевезенных по Амударье грузов, было перевезено катерами. Остальные 7% грузов приходились на пароходы среднеазиатского судоходства¹⁸². По состоянию на 1927 год на Амударьинском водном пути трудились 7000 местных рабочих. Их основной заработок был связан с лодками¹⁸³. По мере роста пароходного флота Средней Азии, вопрос подготовки кадров также стоял на повестке дня. Основное внимание было уделено подготовке местных кадров. «В 1927 году в Чарджуе была открыта школа и началась подготовка рабочих для флота. Позже это учебное заведение было преобразовано в профессионально-техническое училище и было выпущено около 4000 специалистов»¹⁸⁴. В 1930 году в Ташкенте был открыт морской техникум по подготовке моряков. Впоследствии этот техникум был переведен в Чарджуй.

Решением заседания Президиума Среднеазиатского экономического совета от 4 октября 1927 г. было принято решение о реорганизации существующих артелей, объединив в кооперативную артель лодочников и судовладельцев (каючник) бассейна Амударьи.

Амударья выше Чарджуя не замерзала течение года, а в ниже Чарджуя река с декабря покрывалась льдом. Движение судов на Аральском море продолжалось около 7 месяцев. На 1 августа 1927 года флот состоял из 16 паровых кораблей грузоподъемностью в 1004 тонны, 8 кораблей в резерве, 5 непригодных к эксплуатации, непаровой флот состоял из 19 кораблей с грузоподъемностью 2338 тонн, 7 кораблей в резерве и 8 неиспользуемых кораблей¹⁸⁵.

В соответствии с решением Среднеазиатского экономического совета за № 28 от 4 апреля 1927 г. было создано Транспортное бюро бурлаков. «Главной задачей бюро было осуществление стабильной эксплуатации судов, установление тарифов, грузоперевозок, совместная работа с транспортными обществами. Однако бюро столкнулось с определенными трудностями с первых дней своей работы»¹⁸⁶.

¹⁸⁰ НА РУз, Ф. Р. 9, оп. 9, д. 2905, л. 506.

¹⁸¹ НА РУз, Ф. Р. 9, оп. 1, д. 2905, л. 331.

¹⁸² Шалекенов У.Х. Казахи низовьев Амударьи... С. 171.

¹⁸³ НА РУз, Ф. Р. 9, оп. 1, д. 2905, л. 508.

¹⁸⁴ Абрамцев А.Т. и др. – С. 51.

¹⁸⁵ НА РУз, Ф. Р. 9, оп. 1, д. 2905, л. 497.

¹⁸⁶ НА РУз, Ф. Р. 9, оп. 1, д. 2905, л. 65.

В 1926 г. в сезон по Амударье плавала 450 лодок, из них 106 лодок несли общий объем груза 12 500 тонн, т. е. 93 % перевезенных по Амударье грузов были перевезены лодками, остальные 7% груза пришлось на пароходы среднеазиатского судоходства¹⁸⁷.

Объединения лодочников, действовавших на Амударье, были следующими:

Союз каючников Хорезма и Нового Ургенча насчитывал 8000 членов, состоявшая в основном из узбеков. На момент создания он имел свою печать под названием «Союз лодочников Хорезмской области» и действовал под этим названием до 50-х годов XX века.

Союз каракалпакских каючников Турткуля состоял из 650 членов, в основном организованные каракалпаками¹⁸⁸.

Суда Среднеазиатского государственного судоходства стали главным транспортным средством Амударьинского водного пути в Хорезмскую область и Каракалпакстан. Аральское море было удобно для плавания кораблей и являлось основным транзитным путем. Аральское море считалось основой развития рыбной промышленности. В сезоне 1929 г. по Амударье пароходами Среднеазиатского пароходства было перевезено 3595 т. грузов, а лодочным транспортом — 10 000 т. грузов¹⁸⁹.

С 1929 года водный путь по Амударье был разделен на три части: верхнюю часть, граничащая с Афганистаном и Таджикистаном; средняя часть, обслуживающая Хорезм, Каракалпакию и Туркмению, и нижняя часть - само Аральское море. На Аральском море объем судов увеличился на 30%, а объем грузоперевозок по Амударьинскому водному пути увеличилось на 34 %¹⁹⁰.

В верховьях Амударьи работали суда, собранные на Сормовском заводе, такие как пароход «Таджик» 1930 года, пароход «Каракалпак» 1931 года, пароход «Память Ильича» 1932 года и паровоз «Фомин» 1932 года.¹⁹¹

14 мая 1931 г. на заседании Президиума Среднеазиатского экономического совета поднимается вопрос полной механизации речного транспорта¹⁹², а также оснащения новым оборудованием Чарджуйского и Аральского судоремонтных мастерских.

В этот период водные пути среднеазиатского государственного судоходства в основном осуществлялись в 4 бассейнах: Амударьинском, с протяженностью в 1495 км, Аральском водном пути (468 км), Иссык-кульском водном пути (200 км), Илийском водном пути (500 км), Балхашском водном пути (400 км). В целях обеспечения бесперебойного плавания судов, Центральноазиатское управление внутренних дорог увеличило штатные единицы. В Аральском море, на Аральском и Муйнакском участках было установлено 7 маяков. Капитаны кораблей «Смидович» (капитан Ибрагим Нурметов), теплохода «Ворошилов» (капитан Чари Келдиев), теплохода

¹⁸⁷ Шалекенов У.Х. Казахи низовьев Амударьи... С. 171.

¹⁸⁸ НА РУз, фонд Р. 9, опись 1, дело 2905, лист 506.

¹⁸⁹ НА РУз, фонд. Р.244, опись 9, дело 5, лист 5.

¹⁹⁰ НА РУз, фонд. Р.9, опись 1, дело 2910, лист 138.

¹⁹¹ НА РУз, фонд. Р.9, опись 1, дело 2907, лист 303.

¹⁹² НА РУз, фонд. Р.244, опись 9, дело 5, лист 305.

«Ломоносов» (капитан Мадраим Избастиев), теплохода «Микоян» (капитан Кара Хатамов), моторного теплохода № 49 (капитан Курбанбай Кулметов) постоянно перевыполняли свои планы¹⁹³.

В 1935 г. правительство Каракалпакской АССР представило в Совнарком СССР заявку на выделение 80 двигателей КТЗ для строительства механизированного водного транспорта и частичной механизации лодок¹⁹⁴. Согласно постановлению СНК СССР от 2 августа 1936 г. в целях обеспечения перевозки грузов водным транспортом в бассейне Амударьи из Каракалпакской АССР было принято Постановление СНК Узбекской ССР №1392 «О мерах по улучшению работы флота в Амударьинского бассейна».

С началом войны вся деятельность Аральского водного пути была военизирована. Работники Аральского порта отлично справились со своей задачей¹⁹⁵. В годы войны женщины и подростки заменяли ушедших на фронт, увеличивалось грузооборот. Военные и грузы перевозились речным и морским транспортом через Амударью и Аральское море. Речной флот республики насчитывал 79 механизированных и 228 немеханизированных судов общей грузоподъемностью 20,7 тыс. тонн. В начале войны Амударьинский судостроительный завод организовал подготовку кадров из семей матросов. С июля 1941 г. по 1 января 1944 г. в состав ВМФ было принято 438 человек.

В годы войны моторный флот водного транспорта сократился вдвое, и их место заняли лодки. Несмотря на эти трудности, каракалпакские водники внесли большой вклад по перевозке воинов на фронт. В 1941-1944 годах было перевезено 430,1 тыс. тонн грузов и обслужено 2461 тыс. пассажиров¹⁹⁶. Отвагу на поле боя показали воины из Каракалпакстана, среди них были и рабочие Амударьинского судостроительного завода. Старший лейтенант М. Махмудов из Ходжейли был действующим политруком Ходжейлинской пристани Амударьинского судостроительного завода. В апреле 1944 года корабль «Комсомол» победил на соревнованиях между кораблями, передвигающимися по Амударьинскому водному пути, и команде был выдан переходящий флаг. Члены корабля были награждены подарками от администрации Среднеазиатского судоходства¹⁹⁷.

В годы Второй мировой войны речной транспорт имел большое значение в решении важнейших задач народного хозяйства, стоявших перед трудящимися республики. Работа на судоремонтных заводах также была организована на военный лад. Станки работали день и ночь, чтобы вовремя выполнить заказы флота. В частности, «Ходжелийский судостроительный завод» в июле выполнил план на 103%. Женщины Среднеазиатского бассейна вписали яркую страницу в летопись самоотверженного труда для защиты Родины. На судоходных, заводских, портовых и других предприятиях

¹⁹³ ЦГА РК, фонд. Р.250, опись 1, дело 108, лист 189.

¹⁹⁴ НА РУз, фонд. Р.837, опись 32, дело 103, лист 59.

¹⁹⁵ Каракалпакстанның жаңа тарийхы... С.266.

¹⁹⁶ Каракалпакстанның жаңа тарийхы... С. 268.

¹⁹⁷ Советская Каракалпакия, 1944, 6 августа.

Амударьинской судостроительной компании работало 836 женщин, а на начало 1944 года – уже 866 женщин. В годы войны Амударьинский судостроительный завод организовал подготовку кадров из семей матросов. С июля 1941 г. по 1 января 1944 г. в состав ВМФ было призвано 438 человек. В годы Второй мировой войны работники “Каракалпакводтранса” полностью выполнили государственный план по доставке речным транспортом грузов народного хозяйства.

В четвертой главе под названием **«Кризис Аральского и Амударьинского водного пути в 1946-1983 гг.»** анализируется послевоенное состояние водных путей и их значение в восстановлении народного хозяйства. В послевоенные годы протяженность автомобильных дорог, обслуживающих Амударьинский порт, превысила 1000 км. Увеличилась скорость пароходов между Муйнаком и Аралом. Было восстановлено регулярное движение судов из Чарджуя в порт Арал.

С 22 по 25 декабря 1946 года на Ходжейлинской пристани состоялось собрание производственно-хозяйственных коллективов 4-го участка Ходжейлийского водного пути Среднеазиатского речного флота, в работе которого приняли участие 200 делегатов. Были указаны на недостатки в управлении Ходжейлийской пристанью и Среднеазиатским пароходством, выступили 27 из 39 зарегистрированных делегатов¹⁹⁸. В 1946-1950 годах весь самоходный и несамоходный флот Амударьинского судостроительного завода прошел капитальный ремонт. Основные работы по ремонту корабля и корпуса, а также модификации корпуса проводились совместно. Судоремонтники пароходства с честью справились с этой задачей. В 1947 году капитальный ремонт прошли в среднем 49 кораблей, средний ремонт - 111 кораблей. Кроме того, завод быстро и качественно проводил текущий и сезонный ремонт флота¹⁹⁹. Годовой план среднеазиатских перевозок на 1948 г. составил 567,9 т грузов, 2567 млн. тонн грузов, на 1 декабря перевезено 579 тыс. тонн грузов, выполнено 102% от плана и пройдено 266,2 млн км, план выполнен на 103,8%. По распоряжению Совета Министров СССР № 1394 от 10 февраля 1948 года было принято решение о доставке с 1 февраля по 15 апреля 13 тысяч тонн нефтепродуктов в Хорезмскую, Ташаузскую области и Каракалпакскую АССР. По состоянию на 15 апреля в пункт назначения было доставлено 13 126 тонн груза, задание было выполнено сверхплана²⁰⁰.

Было принято постановление Совета Министров Узбекской ССР и КП/б/ от 17 сентября 1948 г. № 1376 «О неудовлетворительном положении по досрочному завозу зерна и промышленных товаров в Хорезмскую область и Каракалпакскую АССР». Согласно ему, обкому комитету областной партии Каракалпакстанской области и Совету Министров ККАССР поручено предоставить к пристани Учсой дополнительно 100 грузовых судов, а республиканским организациям ККАССР обеспечить контроль за отгрузкой зерновых и хлопковых грузов, а также оказать действенную поддержку

¹⁹⁸ ЦГА РК, фонд. Р.551, опись 1, дело 6270, лист 1.

¹⁹⁹ ЦГА РК, фонд. Р.155, опись 1, дело 1, лист 5.

²⁰⁰ ЦГА РК, фонд. Р.551, опись 1, дело 6270, лист 2.

Государственному пароходству с рабочей силой²⁰¹. До 20 ноября 1948 г., т. е. до конца навигационного периода, на станции в порту Аральского моря было доставлено 44 100 т грузов, в том числе: по водным путям 19 000 т., по суше 25 100 т. груза²⁰².

С 1950 года каючный флот полностью прекратил свою деятельность. Основная часть грузов, перевозимых в судоходстве Средней Азии, приходилась на Каракалпакстан и Хорезмский оазис. По Аральскому и Амударьинскому водным путям перевозилось 90% грузов, необходимых народному хозяйству. Турткульская, Берунийская, Кипчакская, Каратауская, Тахиаташская, Кызкеткенская, Нукуская, Ходжейлийская, Порлытауская, Кунградская и Талдыкская пристани занимали основное место в приеме и доставке грузов в пункты назначения по Каракалпакстану. Широко были известны имена капитанов кораблей Мадраима Избастиева, Алламбергена Мамутова, Ашира Якубова, Халилы Худайбергенова.

В ККАССР за 1954 год промышленными предприятиями Министерства речного транспорта было перевезено 5649 тонн грузов, план был выполнен на 123,4%. Ходжейлинское судоремонтное предприятие выполнило годовой план на 130,1%²⁰³.

Управление речного транспорта (Речтранс) при Совете Министров ККАССР за 1957 год указывало в отчете №1003, что автопарк Нукусского оперативного отдела «Узречтранс» отвечал за обеспечение грузоперевозок, сохранности грузов и сокращения сроков доставки по республике, работая в соответствии с возрастающим требованиям к осуществлению грузоперевозок²⁰⁴.

В 1955-1956 годах коренным образом изменился состав флота Нукусского оперативного отдела «Узречтранс»²⁰⁵. Вместо деревянных лодок и досок были спущены на воду новые металлические баржи грузоподъемностью от 50 до 180 тонн. Коренные изменения произошли и в составе самоходного флота. Маломощные, плохо сконструированные деревянные лодки были заменены новыми металлическими моторными лодками, каждая мощностью 108 лошадиных сил. Кроме того, дополнительно были спущены на воду четыре металлических винтовых корабля по 150 л.с. каждый²⁰⁶.

Всего по отделу перевезено 88 000 тонн грузов и пройдено 8 684 000 тонно-километров, то есть план грузоперевозок выполнен на 110% в тоннах и 105,7% в тонно-километрах. В 1956 г. план грузовых перевозок выполнен на 100,6% в тоннах и на 100% в тонно-километрах. В деятельности предприятия «Коракалпакречтранс» не менее важное место занимали паромные переправы,

²⁰¹ ЦГА РК, фонд. Р.551, опись 1, дело 6140, лист 11.

²⁰² ЦГА РК, фонд. Р.551, опись 1, дело 6140, лист 25.

²⁰³ ЦГА РК, фонд. Р.551, опись 1, дело 7767, лист 18.

²⁰⁴ ЦГА РК, фонд. Р.551, опись 1, дело 1790, лист 119.

²⁰⁵ ЦГА РК, фонд. Р.551, опись 1, дело 8428, лист 1.

²⁰⁶ ЦГА РК, фонд. Р.551, опись 1, дело 8428, лист 1.

действующие как на Амударье, так и на каналах. Паромный флот перевозил через Амударью не только пассажиров и грузы, но и транспортные средства²⁰⁷.

Грузооборот на речном транспорте увеличивался из года в год. Если в 1936 году через Амударью было принято 180 тысяч тонн грузов и отправлено 150 тысяч тонн, то в 1963 году по тому же маршруту в Каракалпакстан прибыло около 2 миллионов тонн грузов. На экспорт отправлено 1,1 млн тонн грузов²⁰⁸.

На море навигационный сезон длился 7 месяцев. Действовали такие крупные порты, как Аральск и Муйнак. В 1959-1965 годах проводилась борьба за безопасное судоходство. За этот период дноуглубительный флот «Амударьи» пополнился девятью новыми высокопроизводительными снарядами.

Общий производственный план 1968 года должен быть выполнен к 25 декабря и дать к концу года профицит в размере 3000 сумов, а государственный пятилетний план должен быть выполнен по всем показателям к 7 ноября 1970 года и произвести сверх нормы 15000 сум плана к концу года. Коллектив Ходжейлинского судоремонтного завода взял на себя социалистическое обязательство²⁰⁹.

В целях обеспечения выполнения постановления ЦК КПУз от 6 мая 1972 года «Об инициативе повышения производительности труда Одесского и Ленинградского морских портовых обществ и ускорения перереработки флота», выполняя социалистические обязательства, принятые на юбилейный 1972 год, коллективы пристани "Ходжейли" и порта "Учсай" добились высоких результатов в работе. Порт "Учсай" за прошедший год выполнил план по переработке грузов на 112,8%, производительность труда на 127 %, а сверхприбыли получено 1,9 тыс. сум. Успешно завершена и деятельность пристани "Ходжейли", которая на второй год пятилетнего плана выполнила план по переработке продукции, которая увеличилась на 114,6%, производительность труда увеличилась на 31%, перевыполнила план прибыль увеличилась в размере 38,7 тыс. руб²¹⁰. В письме Министерства морского флота СССР за №ПТ-10-38 от 13 марта 1973 года Каракалпакском у обкому партии особое внимание вопросам оказания поддержки производственной деятельности Ходжейлийского судоремонтного завода. В Ходжейлийском судоремонтном заводе Среднеазиатского государственного судостроительного предприятия темпы роста производства были низкими (10 процентов) в последней восьмой пятилетке, а за два года текущей пятилетки этот показатель составил почти 7 процентов. За январь и февраль текущего года завод выполнил производственный план всего на 27% и считался отстающим предприятием в автономной республике²¹¹.

²⁰⁷ ЦГА РК, фонд. Р.551, опись 1, дело 8428, лист 2.

²⁰⁸ Шалекенов У.Х. Казахи низовьев Амударьи... С. 71.

²⁰⁹ ЦГА РК, фонд. Р.551, опись 2, дело 22846140, лист 21.

²¹⁰ ЦГА РК, фонд. Р.551, опись 2, дело 2284, лист 15.

²¹¹ ЦГА РК, фонд. Р.551, опись 2, дело 2284, лист 8-9.

4 августа 1977 года Каракалпакский обком партии в своем письме начальнику предприятия «Бошнефтаминот» Узбекской ССР Н.В.Вахабову за №ПТ-13-284, обращает особое внимание вопросам, где указывается, что в последующие годы южные районы автономной республики, крупнейшие Турткульский, Берунийский хлопкоочистительный и Берунийский маслокомбинаты испытывают большие трудности из-за несвоевременной доставки нефтепродуктов по Амударье, особенно в период перехода судоходства на водный путь. Согласно выделенным в связи с этим средствам, до конца навигационного сезона необходимо было перевезти более 62 тысяч тонн нефтепродуктов для южных нефтебаз, 1800 тонн мазута и 1 миллион тонн керосина для заводской техники. В Среднеазиатском государственном флоте имелся для этого необходимый тоннаж²¹².

Председатель Государственного комитета по рыболовству Совета Министров Узбекской ССР А.У.Махмудов в своем письме за № 02-271 от 20 августа 1977 г. обратился к Первому секретарю Каракалпакской области К. Камалову с целью выполнения постановления ЦК КПСС и Совета Министров Узбекской ССР, принятия приказа Министерства рыбного хозяйства СССР «О развитии промышленного рыболовства во внутренних водах страны в X-й пятилетке». В письме сообщалось, что Государственный комитет по рыболовству Совета Министров Узбекской ССР проведет разработки по увеличению производства рыбы и рыбопродуктов в вашей республике в 1978-1980 годах, и просило рассмотреть их и высказать свои предложения по данному вопросу»²¹³.

Правительство Каракалпакстана в своем письме за №ПТ-13-912 от 5 ноября 1979 года на имя Председателя Совета Министров Узбекской ССР Н.М.Худойбердиева, проинформировало о строительстве въездной дороги от автомобильной дороги Турткуль - Дуль-Дуль до Туямуюнского гидроузла. В связи с завершением строительства Туямуюнского гидроузла началось перекрытие Амударьи, что привело к фактической приостановке водной перевозки грузов народного хозяйства из порта Шарлаук в южные районы Каракалпакстана. Отсутствие въездной дороги к Туямуюнским гидроузлам со стороны 13-километровой трассы Турткуль - Дуль-Дуль препятствовало перевозке грузов на этом участке²¹⁴.

Коллектив Каракалпакского водостроительного предприятия досрочно выполнил социалистическое обязательство за 1981 год и по состоянию на 20 декабря 1981 года сделали строительно-монтажные работы на сумму 1 млн. рублей. Крупнейшим из них стало расширение прохода 35-километрового участка Куанышжарма для постоянного перемещения судов²¹⁵.

²¹² ЦГА РК, фонд. Р.551, опись 2, дело 3385, лист 72.

²¹³ ЦГА РК, фонд. Р.551, опись 2, дело 3412, лист 9.

²¹⁴ ЦГА РК, фонд. Р.551, опись 2, дело 3860, лист 155.

²¹⁵ ЦГА РК, фонд. Р.551, опись 2, дело 4387, лист 31.

Несовершенство земледельческой, ирригационно-мелиоративной и хлопководческой политики полнее выразились в трагедии Арала. В результате внедрения экстенсивных методов освоения новых земель и непрерывного расширения хлопковых полей речные воды в низовьях Амударьи и Сырдарьи уменьшились до недопустимого уровня, эта вода стала практически непригодной для питья и привело к росту инфекционных заболеваний. Понижение уровня воды сказалось и на водном транспорте, и с середины 1980-х гг. Вынудило эту систему прекратить деятельность в морях и реках.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В результате исследования сделаны следующие выводы:

1. Водный транспорт занимает важное место в изучении экономической части истории. История экономической жизни является одним из основных аспектов истории каждого политического организма. В последнее время интерес ученых и широкой общественности к этой проблеме значительно возрос. Это особенно важно для определения предметов использования и совокупности объектов, использовавшихся для удовлетворения потребностей человека в разные периоды истории. Изучение исторического опыта Аральской флотилии актуально сегодня и имеет важное значение, так Узбекистан вместе со странами Центральной Азии намерен создать транзитный транспортный коридор, который даст им возможность выйти к морским портам и восстановить древний Великий шелковый путь.

2. В конце XIX века и начале XX века в период деятельности Аральской флотилии были созданы первые поселения морского порта. В целом можно отметить, что флотилия принимала активное участие в общественно-политической, экономической и культурной жизни Хорезмского оазиса. В первые годы образования Амударьинской области Российская империя приняла ряд мер по укреплению своего экономического и политического положения в регионе. Транспортные конторы Амударьинской флотилии отправляли на местных каюках хлопок, семена люцерны, кожу, ткани, каракуль и шерсть из Хивинского ханства и Амударьинского управления в Чарджуй.

3. Судходство в Аральском море началось в начале XX века. Последним пунктом был поселок на станции Аральского моря, где были построены сотни домов. В это время в Аральске находились парусные грузовые суда, некоторые из которых имели грузоподъемность 15 000 пудов. Кроме того, в Аральске появилось частное судостроительное предприятие — акционерное общество «Хива», целью которого было обеспечение сообщения между Чарджуем, Хивинским ханством и Аральском. Это общество обеспечивало связь между станцией Аральск и Муйнаком.

4. Особая заслуга принадлежала водному пути, которая обеспечивала связь Хорезмского оазиса с внешним миром особую роль играла служба водного пути через Амударью и Аральское море. На протяжении веков Амударья и ее сети, озера, каналы и рвы установили связи с внутренней и внешней средой с помощью кораблей и каюк. Для всего Хорезмского оазиса

большое прогрессивное значение имело создание Амударьинской флотилии, которая дала возможность оазису к выходу к железной дороге, таким образом соединила этот регион с Центральной Россией. Между городами Амударьинского отдела появились прямые безопасные дороги.

5. Помимо военной флотилии, грузовыми перевозками в Аральском море и Амударье занимались также владельцы частных судов. Компания «Хива», владельцами которой являются волжские купцы Сироткин и Лапшин, приобрела в Аральском море 5 самоходных судов, 5 парусных и 4 деревянные баржи. В апреле 1920 года Амударьинская военная флотилия была включена в состав Аральской флотилии. Хотя изначально Амударьинский флот создавался в интересах государства, видно, что в дальнейшей своей деятельности он работал на интересы населения. Однако возник ряд проблем из-за невнимания к работающим в ней представителям низшего уровня.

6. Транспорт, связывавший республику с единым сырьевым рынком, играл большую роль в экономических и культурных связях и сближении народов Каракалпакстана с другими регионами. Строились новые дороги, принимались специальные решения по развитию оазиса. С ростом экономики и транспорта республики увеличивалась мобильность населения. Еще до войны Каракалпакстан имел хорошие связи с другими братскими республиками на суше, воде и воздухе. Увеличился объем грузов на пароходах среднеазиатского судоходства. В то время хлопковое сырье, выращенное в среднеазиатских республиках, отправлялось в центральные районы через Аральское море. Корабли флота были приспособлены к местным условиям для плавания по Амударье.

7. Рыбаки Южного Арала поставляли три четверти рыбы, вылавливаемой в Аральском море. Основная часть рыбы отправлялась в порт Арал, а оставшаяся часть перерабатывалась на 5 рыбных заводах Муйнакского района. У них в основном использовался ручной труд. 80% продукции составляла соленая рыба. Отсутствие мест для его хранения и специального снаряжения было проблемой для рыбаков. Несмотря на столь тяжелые условия, рабочие рыбозаводов перевыполняли поставленные стахановцами планы.

8. В годы войны все исправные корабли в Каракалпакстане были использованы сполна. Особое место в речном транспорте занимали порты и гавани (причалы). С началом войны вся деятельность Аральского водного пути была военизирована. Женщины и малолетние дети заняли место ушедших на фронт матросов и экипажа корабля. В годы войны развивались транспорт и связь республики. Войска и грузы перевозились речным и морским транспортом через Амударью и Аральское море. Речной флот республики насчитывал 79 механизированных и 228 немеханизированных судов общей грузоподъемностью 20,7 тыс. тонн.

9. В послевоенное время ощущалась нехватка топлива, портовой техники, многих запчастей и металлов, необходимых для ремонта флота. Возникла огромная потребность в высококвалифицированных

специалистах. Однако преодолев данные трудности, бригады судов, группы грузоподъемников успешно сдав годовые планы, выполнили требования хлопкоробов Узбекистана, Туркменистана и Таджикистана. Всего в начальный период было перевезено более 300 тысяч тонн грузов народного хозяйства.

10. В 1959-1965 годах проводилась борьба за безопасное судоходство. За этот период дноуглубительный флот «Амударьи» пополнился девятью новыми высокопроизводительными снарядами. На Аральском море были введены в эксплуатацию грунтовые насосы, построенные заводом «Ленинская кузница» и собранные на местном кораблестроительном заводе. С расширением посевных площадей в республиках Средней Азии все больше воды из рек перенаправлялись на хлопковые поля. В результате, чтобы сохранить транзитную глубину речной воды, от работников водного транспорта требовались большие усилия и оперативность по устранению песчаных оползней на пути к портам и пристаням.

11. Поскольку уровень воды Аральского моря связан с водным режимом Амударьи и Сырдарьи, то чем больше воды этих двух рек используется для орошения, тем больше воды в море уменьшалось. Тем более, что с 60-х годов прошлого века в результате расширения орошаемых полей количество воды, поступающей в море из Амударьи и Сырдарьи, с каждым годом уменьшается. В результате уровень воды в море стал быстро снижаться. Понижение уровня воды сказалось и на водном транспорте, и с середины 1980-х гг. вынуждены были прекратить деятельность этой системы на Аральском море и впадающих в него реках.

На основании материалов исследования и научно-теоретических выводов разработаны следующие предложения и рекомендации:

1. Внедрение спецкурсов по истории Аральского моря и Амударьинских водных путей в 70-х годах 19 века - первой половине 80-х годов XX века для студентов-историков в высших учебных заведениях Республики Каракалпакстан;

2. Подготовка книги-альбома, отражающего значение водных путей в развитии истории и культуры народа Каракалпакстана;

3. Целесообразно организовать специальные выставки о значении водных путей в развитии истории и культуры народа Каракалпакстана в Государственном историко-краеведческом музее Республики Каракалпакстан.

4. Установить 26 марта Международным днем спасения Аральского моря и предложить организацию ежегодной Международной научно-практической конференции с проведением её в различных городах Приаралья.

**SCIENTIFIC COUNCIL PhD.03/30.12.2019. Tar/20/05 ON AWARDING
SCIENTIFIC DEGRESS UNDER THE KARAKALPAK STATE
UNIVERSITY**

KARAKALPAK STATE UNIVERSITY

SULAYMANOV SALAMAT AREPBAEVICH

**HISTORY OF THE WATERWAY OF THE ARAL SEA AND
AMUDARI (70s of the XIX - first half of the 80s of the XX century)**

07.00.01 – History of Uzbekistan

**DISSERTATION ABSTRACT
for the doctor of historical sciences (DSc)**

Nukus - 2023

The theme dissertation of the doctor of sciences (DSc) has been registered by the Supreme Attestation Commission under number B2022.2.DSc/Tar223

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 web-site of Scientific Council (www.karsu_info@edu.uz) and on Information-educational portal «ZiyoNET» www.ziyo.net.uz.

Scientific consultant:

Kochanov Bakhitbay Abdikerimovich
Doctor of Historical Sciences, professor

Official opponents:

Saribaev Maman Ktaybekovich
Doctor of Historical Sciences,

Mavlanov Uktam Maxmasobirovich
Doctor of Historical Sciences, professor

Shadmanova sanobar Bazarbaevna
Doctor of Historical Sciences, professor

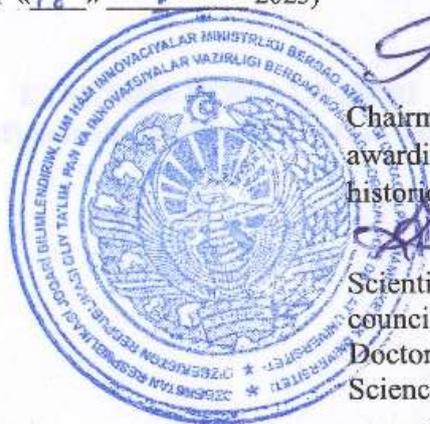
Leading organization

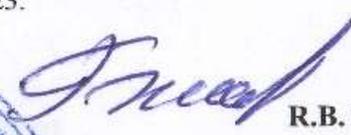
Urgench State University

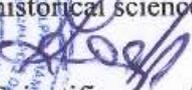
Defense of dissertation will be held on «30» V 2023 at 14⁰⁰ at the meeting of the Scientific Council PhD.03/30.12.2019.Tar.20.05 on award scientific degrees under the Karakalpak State University (Address: 230100, Nukus, st. Ch.Abditov, 1, Historical faculty the Karakalpak State University. Tel.: (99361) 223-60-49; fax: (99361) 223-60-49. e-mail: karsi.info@edu.uz)

Dissertation can be found in the informational-source center of the Karakalpak State University (registration number №137) (Address: 230100 Nukus, st. Ch.Abditov, 1, Historical faculty the Karakalpak State University. Tel.: (99361) 223-60-49; fax: (99361) 223-60-49.

Abstract of dissertation sent out on «18» V 2023.
(mailing report № 2 on «18» V 2023)




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,
Doctor of Philosophy on historical
Sciences (PhD). Docent.


U.I. Abdullaev
Deputy Chairman of the scientific
seminar at the scientific council
awarding scientific degrees, doctor of
historical sciences, docent

INTRODUCTION

(annotation for the dissertation of the Doctor of Science (DSc))

The aim of research work is to reveal the history of the waterways of the Aral Sea and the Amu Darya in the 70s of the XIX century - the first half of the 80s of the XX century.

The object of the research is the history of the waterways of the Aral Sea and the Amudarya in the 70s of the 19th century - the first half of the 80s of the 20th century.

The scientific novelty of the research is as follows:

It is proved that the measures aimed at the development of the Aral flotilla at the end of the 19th-beginning of the 20th century allowed to increase the volume of transportation of cotton, alfalfa seeds, leather, fabric, astrakhan and leather products from the transport offices of the Khiva Khanate and the Amudarya Administration to the Aral Sea Port;

It is substantiated that the beginning of navigation in the Aral Sea at the beginning of the 20th century stimulated the construction of villages and hundreds of houses on the seashore, the formation of private shipbuilding enterprises and joint-stock companies served to create transport infrastructure;

It is substantiated that the formation of the Amu Darya flotilla for the Khorezm oasis was of great progressive importance, because it made it possible for the oasis to reach the railway connecting this region with Central Russia, and also served to create direct safe routes between the cities of the Amu Darya department;

It is proved that despite the fact that the Amu Darya fleet was created in the interests of the state, in addition to the military flotilla, the owners of private ships were also involved in cargo transportation in the Aral Sea and the Amu Darya, in subsequent activities they also worked in the interests of the population;

It is revealed that in 1941, with the outbreak of World War II, despite the fact that the place of sailors and crews of ships who went to the front was taken by women and young children, all serviceable ships in Karakalpakstan were fully used, and as a result of the transportation of troops and cargo by river and sea transport through the Amu Darya and the Aral Sea, this network has become an important part of the transport and means of communication of the Republic of Uzbekistan

Implementation of the research results.

Based on scientific conclusions and proposals developed on the history of the Aral Sea and the Amu Darya waterways in the 70s of the XIX century - the first half of the 80s of the XX century: Scientific results that measures aimed at the

development of the Aral flotilla at the end of the 19th-beginning of the 20th century allowed to increase the volume of transportation of cotton, alfalfa seeds, leather, gauze, astrakhan and leather products from the transport offices of the Khiva Khanate and the Amu Darya administration to the Aral Sea the port was used according to plan Ministry of Public Education of the Republic of Karakalpakstan on the application in pedagogical and local history practice in secondary schools of Karakalpakstan (Reference No. 17-04 / 1841 dated October 5, 2022 of the Ministry of Public Education of the Republic of Karakalpakstan). The results made it possible to enrich the ideas of secondary school students about the history of the waterways of Karakalpakstan based on primary sources and on the basis of scientific conclusions; The fact that the beginning of navigation in the Aral Sea at the beginning of the 20th century stimulated the construction of villages and hundreds of houses on the seashore, the formation of private shipbuilding enterprises and joint-stock companies served to create transport infrastructure (Certificate of the Ministry of Cultural Heritage and Tourism of the Republic of Karakalpakstan No. 02-14 / 04 -1890 dated October 25, 2022). Scientific results have led to an increase in the number of tourists visiting areas with the presence of material monuments in the Aral Sea and Amudarya basins; The fact that the formation of the Amu Darya flotilla for the Khorezm oasis was of great progressive importance, because it made it possible for the oasis to reach the railway connecting this region with Central Russia, and also served to create direct safe routes between the cities of the Amu Darya department were used by the main editorial office of the TV and radio company Karakalpakstan of musical and entertainment programs of the radio channel "Karakalpakstan" to create and prepare scenarios for a series of programs on the topic "Studying our history" (Reference No. 05-22 / 443 dated October 5, 2022 of the TV and radio company of Karakalpakstan). The results served to educate the rising young generation in the spirit of patriotism, to instill a sense of national identity.

The structure and scope of the dissertation. The work consists of an introduction, 4 chapters, a conclusion, a list of references and references, an appendix. The total volume of the research part of the dissertation is 269 pages.

ЭЪЛОН ҚИЛИНГАН ИШЛАР РУЙҲАТИ
СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ
LIST OF PUBLISHED WORKS

1 бўлим (1 часть, 1 part)

1. Сулайманов С.А. Орол денгизи ва Амударё сув йўллари тарихи (XIX асрнинг 70 йиллари- XX асрнинг 80-йилларининг биринчи ярми), - Нукус: «Lesson press» нашриёти, 2022.- 230 б.
2. Сулайманов С.А. Орол ва Амударё сув йўллари тарихи тарихшунослиги// Хоразм Маъмун академияси ахборотномаси. 2022. №8. 134-139 б. (07.00. 00. №26)
3. Сулайманов С.А. Амударё ва Орол сув йўли тарихи манбашунослиги таҳлили// Жамият ва инновациялар – Общество и инновации – Society and innovations Special Issue – 08 (2022) / ISSN 2181-1415.- 286-289 б.
4. Сулайманов С.А. Shevchenko and Butakov on the Aral Sea // International Journal Of History And Political Sciences (ISSN – 2771-2222). Volume 02. Issue 10-2022. P. 01-06,
5. Сулайманов С.А. Ikkinchi jahon urushi yillarida Orol va Amudaryo suv yo'llari tarixidan// Toshkent DPU Ilmiy axborotlar. 2022. №7. 320-327 б. (07.00. 00. №34)
6. Сулайманов С.А. XX аср бошида Амударё сув йўли тарихидан//Ўтмишга назар, 2022. №12. 39-45 б. (07.00. 00. №41)
7. Sulaymanov S. From the history of the Aral Sea and Amudarya water ways (II half of the 20th century)// American Journal of Technology and Applied Sciences Issue (E): 2832-1766. Volume 6. Nov. 2022. P. 06-10.
8. Сулайманов С.А., Хоразм воҳаси ва Қорақалпоғистоннинг ижтимоий-иқтисодий ҳаётида сув йўлларининг тўтган ўрни (1937-1941 йй)// Илим ҳам жамийет. Нукус ДПИ. 2022. №4. 39-42 б. (07.00. 00. №41)
9. Сулайманов С.А. Амударё флотилияси фаолияти тарихи (1910-1920-йй.)//Қорақалпоқ давлат университети «Ахборотномаси». 2022. №4. 218-220 б. (07.00. 00. №18)
10. Сулайманов С.А. Амударё экспедицияси тадқиқотларида қорақалпоқлар ҳақида маълумотлар// Хоразм Маъмун академияси ахборотномаси. 2022. №8. 134-139 б. (07.00. 00. №26)
11. Сулайманов С.А. Аральская флотилия во второй половине XIX века// «Перекрёстки истории. Актуальной проблемы исторической науки» ХУ халқаро илмий анжуман материаллари. - Астрахань, 2019.- 134-136 б.
12. Сулайманов С.А. Амударё флотилиясининг ташкил топиши ва фаолияти// «Ўзбекистонда ижтимоий-иқтисодий ва этномаданий ҳаёт: тарих ва таҳлил» респ. илмий анжуман материаллари. – Термиз, 2014.- 349-351 б.
13. Сулайманов С.А. Источники по истории водного транспорта Каракалпакстана в XIX вв// «Марказий Осиё халқлари тарихи

- манбашунослиги ва тарихнавислиги масалалари» У респ. илмий анжуман материаллари. Тошкент, 2013. 2-қисм. - 245-250 б.
14. Сулайманов С.А. Архивные данные по истории Аральской и Амударьинской флотилии// «Тарихий манбашунослик муаммолари» респ. илмий анжуман материаллари. Тошкент, 2013. - 226-230 б.
 15. Сулайманов С.А. Хорезм оазисинде Эмиўдәрья суў жолының тутқан орны// «Ғәрезсизлик жылларында Қарақалпақстанда археология илиминиң раўажланыўы» респ. илмий анжуман материаллари. Нукус. 2015.-31-33 б.
 16. Сулайманов С.А., Ҳаким ота Сулаймон Боқирғонийнинг илмий ва маънавий мероси/ «Ҳаким ота Сулаймон Боқирғоний» халқаро илмий-анжуман материаллари. Нукус: Илим, 2022. 130-131 б.
 17. Сулайманов С.А. XX аср бошида Амударё флотилиясининг минтақа коммуникация тизимида тўтган ўрни/ «Марказий Осиё тарихи ва маданияти» халқаро илмий анжуман материаллари. Тошкент. 2023. 497-501 б.
 18. Сулайманов С.А. Амударё флотилиясининг ташкил топиши ва унинг минтақа транспорт-коммуникация тизимида тутган ўрни// «Ўзбекистон тарихи фанидаги инновациялар: назария ва амалиёт» респ. илмий анжуман материаллари. Тошкент. ЎзМУ. 2013.- 161-164 б.
 19. Сулайманов С.А., Иккинчи жаҳон уруши йилларида Орол ва Амударё сув йўллари тарихи/ «Қорақалпоғистон минтақасида олий таълим ва илм фан тараққиётида Қорақалпоқ давлат университетининг ўрни: кеча, бугун, эртага» халқаро илмий анжуман материаллари. Нукус, 2022. 262-266 б.
 20. Сулайманов С.А. Т.Г.Шевченко и А.И.Бутаков на Аральском море/Учёные записки АГУ им. В.Н.Татищева. История. «Каспийский регион в имперском пространстве. К 350-летию со дня рождения Петра I Великого» [Электронный ресурс]: материалы VII межд. научной конференции «Астраханские Петровские чтения». 2022. 231-235 б.
 21. Сулайманов С.А. 1920-1936 йилларда Амударё флотилияси тарихи // Қорақалпоқ давлат университети «Ахборотномаси», 2023. №1.- 300-303 б. (07.00. 00. №18)

II бўлим (II часть, II part)

22. Сулайманов С.А., Жангабаев Ж.Ж. Орол денгизи сув йўллари тарихидан// Қорақалпоқ давлат университети «Ахборотномаси», 2021. №1.- 199-202 б. (07.00. 00. №18)
23. Сулайманов С.А., Кдырниязов Н.С. Традиции и обычаи каракалпаков в сфере рыболовного и охотничьего хозяйства// Форум молодых ученых 2022. №1. 45-47 б. forum-nauka.ru
24. Сулайманов С.А., Утемуратова Х.С., Государственный музей истории каракалпакской литературы имени Бердаха// «Интернаука». 2021. № 21. 45-47 б.

25. Сулайманов С.А., Утемуратова Х.С., О музеефикации памятников истории// Международный научно-образовательный электронный журнал «Образование и наука в XXI веке». 2021. Вып. №15. том 3. июнь. Дата выхода в свет: 30.06.2021.691-695 б.
26. Sulaymanov S, Kochanov B, Saymanov S, Otegenov H, Toreniyazov J, Allamutatova S. The Historical Science Of Karakalpakstan: Yesterday, Today, Tomorrow// European Journal of Molecular & Clinical Medicine ISSN 2515-8260. 2020. Volume. 07, Issue 11. P.234-239.
27. Сулайманов С.А., Султаниязов М. Мустақиллик йилларида йўл транспорт коммуникация тизимларининг ривожланиш тарихидан/«Қарақалпақстан ең жаңа тарихының эҳмийетли машқалалары» респ. илмий анжуман материаллари. Нукус. 2018, 33-35 б.
28. Сулайманов С.А., Матжанов А.Ж. История развития коммуникаций и транспортных сетей в Республике Узбекистан//«Ғәрезсизлик жыллары тарих илиминиң раўажланыўы» респ. илмий анжуман материаллари. Нукус. 2013.-134-137 б.
29. Сулайманов С.А., Ембергенова Г. Әмиўдәрья экспедициясының Кубла Арал бойларын изертлеў тарихынан/«Түслик Арал бойы: өтмиши ҳәм бүгини» респ. илмий анжуман материаллари. Нукус. 2016.-32-33 б.
30. Sulaymanov S.A., Kidirbaeva M.K. The first researches of the Arak Sea from history //Novateur Publications. JournalNX- A Multidisciplinary Peer Reviewed Journal ISSN No: 2581 – 4230. 2020. Volume 6, Issue 4, Apr. - P. 1-4.
31. Сулайманов С.А., Кидирбаева М. Амударё сув йўлининг минтақа коммуникация тизимида тутган ўрни// Тамаддун нури. 2020. №2, 11-14 б. (07.00.00. №35).
32. Sulaymanov S. Sarsenbaeva A. Xaliq shayiri Nkewbergen Jumamuratovtin diretiwshiliginde Arak tenizinin tutqn ornı // «Т.Жумамуратов-106» халқаро илмий анжуман материаллари. – Нукус: Билим, 2021. – 448 б.

Авореферат «Қорақалпоқ давлат университети ахборотномаси» журналида тахрирдан ўтказилиб, ўзбек, инглиз ва рус тилларидаги матнлар ўзаро мувофиқлаштирилди (16.05.2023).

