

**QORAQALPOQ DAVLAT UNIVERSITETI
HUZURIDAGI ILMIY DARAJALAR BERUVCHI
DSc.03/2025.27.12.Tar.04.04 RAQAMLI ILMIY KENGASH**

QORAQALPOQ DAVLAT UNIVERSITETI

SEYTIMBETOV MINSIZBAY KAZAXBAEVICH

**JANUBIY OROL HUDUDIDA TEMIR YO‘LLAR QURILISHI TARIXI
(XIX asrning ikkinchi yarmidan- XXI asr boshigacha)**

07.00.01 – O‘zbekiston tarixi

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

Nukus – 2026

UDK: 93 (575.172)

Fan doktori (DSc) dissertatsiyasi avtoreferati mundarijasi

Оглавление автореферата диссертации доктора наук (DSc)

Contents of abstract of the doctor of science (DSc) dissertation

Seytimbetov Minsizbay Kazaxbaevich

Janubiy Orol hududida temir yo'llar qurilishi tarixi (XIX asrning ikkinchi yarmidan- XXI asr boshigacha).....3

Сейтимбетов Минсизбай Казахбаевич

История железнодорожного строительства в регионе Южного Приаралья (со второй половины XIX века до начала XXI века).....33

Seytimbetov Minsizbay Kazakbaevich

History of railway construction in the Southern Aral Sea region (from the second half of the 19th century to the beginning of the 21st century)65

E'lon qilingan ishlar ro'uxati

Список опубликованных работ

List of published works.....70

**QORAQALPOQ DAVLAT UNIVERSITETI
HUZURIDAGI ILMIY DARAJALAR BERUVCHI
DSc.03/2025.27.12.Tar.04.04 RAQAMLI ILMIY KENGASH**

QORAQALPOQ DAVLAT UNIVERSITETI

SEYTIMBETOV MINSIZBAY KAZAXBAEVICH

**JANUBIY OROL HUDUDIDA TEMIR YO‘LLAR QURILISHI TARIXI
(XIX asrning ikkinchi yarmidan- XXI asr boshigacha)**

07.00.01 – O‘zbekiston tarixi

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

Nukus – 2026

Tarix fanlari doktori (DSc) dissertatsiyasi mavzusi Oliy attestatsiya komissiyasida B2022.3.DSc.Tar257 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.uz) hamda «Ziyonet» axborot-ta'lim portalida (www.ziyonet.uz) joylashtirilgan.

Ilmiy maslahatchi:

Urakov Dilshodbek Jamoliddinovich
tarix fanlari doktori, professor

Rasmiy opponentlar:

Nurjanov Sabit Uzakbaevich
tarix fanlari doktori, professor

Gafforov Shokir Safarovich
tarix fanlari doktori, professor

Qabulov Eshbolta Atamuratovich
tarix fanlari doktori, professor

Yetakchi tashkilot:

Urganch davlat universiteti

Dissertatsiya himoyasi Qoraqalpoq davlat universiteti huzuridagi ilmiy darajalar beruvchi DSc.03/2025.27.12.Tar.04.04 raqamli Ilmiy kengashning 2026-yil «18» VI soat 14:00 dagi majlisida bo'lib o'tadi. (Manzil: 230100, Nukus shahri, Sh.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 (541 raqam bilan ro'yxatga olingan (Manzil: 230100, Nukus shahri, Sh.Abdirov ko'chasi, 1 uy, Qoraqalpoq davlat universiteti tarix fakulteti. Tel.: (99361) 223-60-49; Faks: (361) 223-60-49.

Dissertatsiya avtoreferati 2026- yil «26» V kuni tarqatildi.
(2026- yil «26» V dagi 11 raqamli reestr bayonnomasi)



M.A. Karlibaev

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

B.A.Koshanov

Ilmiy darajalar beruvchi Ilmiy Kengash qoshidagi ilmiy seminar raisi, tarix fanlari doktori, professor

KIRISH (fan doktori (DSc) dissertatsiyasi annotatsiyasi)

Dissertatsiya mavzusining dolzarbligi va zarurati. Globallashuv sharoitida Markaziy Osiyo mamlakatlarining integratsion jarayonlarga va xalqaro dasturlarda ishtirokini kengaytirish faqatgina tarixiy zaruriyat bo'lib qolmasdan, shu bilan birga barqarorlikning muhim garovidir. Bugungi kunda mamlakatlar o'rtasida o'zaro iqtisodiy aloqalarni yanada rivojlantirishda temir yo'llar tarmoqlarining o'rni beqiyos. Shu jihatdan xalqaro tashkilotlar tizimni yanada takomillashtirish borasida yangi loyihalarni taqdim etmoqda. Bu esa temir yo'llar sohasi tarixiy ildizlarini chuqur tahlil etishni taqozo etadi.

Jahon miqyosida O'zbekiston tarixini ajralmas qismi bo'lgan qoraqalpoqlar tarixini ko'plab jihatlarini o'rganishga alohida e'tibor qaratilmoqda. Jumladan, tarixiy kommunikatsiya tarmoqlarini paydo bo'lishi va rivojlanishi, transport kommunikatsiyalari chorahalarida joylashgan infrastuktura tarmoqlarining O'rta Osiyoda temir yo'l qurilishining yo'nalishlarini ishlab chiqilishi, yangi yo'nalishlarini ochish uchun texnik-iqtisodiy asosnomalar tayyorlanishi jarayoni borasidagi tadqiqotlar e'tiborga molikdir. Xususan, Janubiy Orol hududiga ilmiy ekspeditsiyalar tashkil qilinishi, ekspeditsiya a'zolari, ilmiy xodimlar tomonidan tadqiq qilinishi, Orol dengizi va Amudaryodan transport maqsadda foydalanish, quruqlikdagi yo'llarni yaxshilash borasida amalga oshirilgan sa'y-harakatlarning jamiyat ijtimoiy-iqtisodiy ahvoriga ta'sirini o'rganish hamda uni xalqaro miqyosdagi ahamiyatini yoritishga qaratilgan ishlar olib borilmoqda.

Mustaqillik yillarida O'zbekistonda keng ko'lamda amalga oshirilgan islohotlar birinchi navbatda uning iqtisodiy salohiyatining ortishiga xizmat qilmoqda. Mazkur davrda Qoraqalpog'istonda ham respublikaning turli jabhalarini qamrab olgan islohotlar o'z samarasini bermoqda. Ayniqsa, yangi temir yo'l tarmoqlarining ishga tushirilishi va tarmoqdagi strukturaviy o'zgarishlar hududlar salohiyatining yanada o'sishiga imkon bermoqda. Binobarin, "Hozirgi vaqtda mamlakatimiz bo'yicha yuklarning 60 foizdan ziyodi, yo'lovchilarning esa 75 foizdan ortig'i temir yo'l transporti orqali manzillariga etkazilayotganini inobatga oladigan bo'lsak, ushbu soha iqtisodiyotimiz rivojida qanday muhim va katta mavqeni egallab turganini yanada chuqurroq his qilamiz"¹. Mazkur holat mintaqadagi temir yo'llarni qurilishi tarixi bilan bog'liq jarayonlarni chiqur ilmiy tahlil etishni taqozo etmoqda.

O'zbekiston Respublikasining 2021-yil 9-avgustdagi O'RQ-706-son "Transport haqida"gi Qonuni, O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2019-yil 1-fevraldagi PF-5647-son "Transport sohasida davlat boshqaruvi tizimini takomillashtirish choralari haqida"gi Farmoni, 2017-yil 17-fevraldagi PQ-2789-son "Fanlar akademiyasi xizmati, ilmiy-tadqiqot ishlarini tashkil qilish, boshqarish va sarmoya bilan ta'minlashni yanada takomillashtirish choralari haqida", O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2019-yil 1-fevraldagi PQ-4143-son "O'zbekiston Respublikasi Transport vazirligi xizmatini tashkil qilish haqida"gi

¹ Мирзиёев Ш.М. «Ўзбекистон темир йўллари» акциядорлик жамияти жамоасига // <https://president.uz/uz/lists/view/1922>

qarorlari va sohaga oid boshqa normativ-huquqiy hujjatlarda belgilangan vazifalarni amalga oshirishda mazkur dissertatsiya ishi muayyan darajada xizmat qiladi.

Tadqiqotning respublika fan va texnologiyalar rivojlanishining asosiy ustuvor yo‘nalishlariga bog‘liqligi. Dissertatsiya respublika fan va texnologiyalar rivojlanishining I. “Axborotlashgan jamiyat va demokratik davlatni ijtimoiy, huquqiy, iqtisodiy innovatsion g‘oyalari tizimini shakllantirish va ularni amalga oshirish yo‘llari” nomli ustuvor yo‘nalishi doirasida bajarilgan.

Dissertatsiya mavzusi bo‘yicha xorijiy ilmiy-tadqiqotlar sharhi².

XIX asrning ikkinchi yarmi – XX asr boshlarida Janubiy Orol hududlarida temir yo‘llarning shakllanishi va rivojlanishi tarixiga oid tadqiqotlar dunyoning yetakchi oliy ta‘lim muassasalari va ilmiy-tadqiqot markazlarida, jumladan, Ayova davlat transport universiteti(Ayova, AQSH), York universiteti Temir yo‘l tadqiqotlari instituti(York, Angliya,) Fan va sanoat muzeyi(Liverpul, Angliya), Xalqaro temir yo‘llar uyushmasi (Parij, Fransiya Respublikasi), Rossiya ochiq transport akademiyasi(Moskva, Rossiya Federatsiyasi), Imperator Aleksandr I aloqa yo‘llari universiteti(Sankt-Peterburg, Rossiya Federatsiyasi), Toshkent davlat transport universiteti Temir yo‘llar transporti ilmiy-tadqiqot markazi(Toshkent, O‘zbekiston Respublikasi) kabilarda olib borilmoqda.

Jahonda olib borilgan tadqiqotlar natijasida XIX asrning ikkinchi yarmi – XX asr boshlarida temir yo‘llarning shakllanishi va rivojlanishi tarixi, xususan, Janubiy Orol hududlaridagi tarixiga doir quyidagi ilmiy natijalar olingan: temir yo‘l transporti sohasidagi xavfsizlikni yanada yaxshilash, temir yo‘l transporti tizimidagi turli operatsiyalari va infratuzilmalarini yanada yaxshilashga xizmat qiladigan amaliy yechimlar ishlab chiqilgan (Iowa State University Institute for Transportation, AQSH); muzey va uning kolleksiyalarini qiymati va ta‘sirini ko‘rsatadigan mavjud resurslar yaratilgan (University of York Institute of Railway Studies, Buyuk Britaniya); fan-texnika taraqqiyotida temir yo‘lning rolini ko‘rsatib beradigan tarixiy hujjatlar va rasmlarning elektron katalogi ishlab chiqilgan (Science and Industry Museum, Buyuk Britaniya); temir yo‘l tizimi faoliyatini barqaror rivojlantirish, sohaga oid ilg‘or tajriba va tadqiqotlarni ommalashtirishga qaratilgan strategiyalar ishlab chiqilgan (International union of railway, Fransiya); temir yo‘l transportida yo‘lovchilarni tashishni tashkil qilishning asosiy tamoyillarini yanada rivojlantirish va bu borada ilg‘or xorijiy tajribalarni o‘quv jarayoniga tatbiq qilish yuzasidan dasturlar joriy etilgan (Rossiyskiy universitet transporta, Rossiya Federatsiyasi); temir yo‘l transporti sohasida yangi infrastuktura obyektlarini qurish, ta‘mirlash hamda moddiy-texnik bazani rivojlantirish “yashil iqtisodiyot” tamoyillarini tatbiq qilishga qaratilgan ilmiy va texnik ishlanmalar ishlab chiqilgan (Sankt-Peterburg, Rossiya Federatsiyasi); temir

² Dissertatsiya mavzusi bo‘yicha ilmiy-tadqiqotlar sharhi <https://ctre.iastate.edu/about-ctre/>, <https://www.york.ac.uk/railway-studies/>, <https://www.scienceandindustrymuseum.org.uk/objects-and-stories/first-railways>, <https://uic.org/about/about-uic/#UIC-s-mission>, <https://www.miit.ru/science/scientific-schools#n21>, <https://www.pgups.ru/science/research/directory-of-scientific-research/>, <https://tstu.uz/department/35>, va boshqa manbalar asosida tayyorlandi.

yo‘l transporti sohasida axborotlarni qayta ishlash, hududlararo aloqalarni o‘zaro muvofiqlashtirish bo‘yicha ma‘lumotlar bazasi hamda ma‘lumotnomalarni qo‘llab-quvvatlash Rail-Info portali ishlab chiqilgan (Moskva, Rossiya Federatsiyasi), hududlarda temir yo‘l transporti tizimini rivojlantirish imkoniyatlaridan samarali foydalanish hamda soha xodimlari faoliyati natijalarini tijratlashtirishning samarali mexanizmlarini joriy etish yuzasidan tavsiyalar ishlab chiqilgan (Toshkent, O‘zbekiston).

Bugungi kunda dunyoning yirik ilmiy va strategik tadqiqot markazlari tomonidan XIX asrning ikkinchi yarmi – XX boshlarida Turkistonda, xususan, Janubiy Orol hududida temir yo‘llar qurilishi tarixini o‘rganishga doir qator, jumladan, quyidagi ustuvor yo‘nalishlarda tadqiqotlar olib borilmoqda: tarixiy kommunikatsiya tarmoqlarini paydo bo‘lishi va rivojlanishi, transport kommunikatsiyalari chorrahalarida joylashgan infrastuktura tarmoqlarining O‘rta Osiyoda temir yo‘l qurilishining yo‘nalishlarini ishlab chiqilishi, yangi yo‘nalishlarini ochish uchun texnik-iqtisodiy asosnomalar tayyorlanishi jarayoni, Janubiy Orol hududiga ilmiy ekspeditsiyalar tashkil qilinishi, ekspeditsiya a‘zolari, ilmiy xodimlar tomonidan tadqiq qilinishi, Orol dengizi va Amudaryodan transport maqsadda foydalanish, quruqlikdagi yo‘llarni yaxshilash borasida amalga oshirilgan sa‘y-harakatlarning jamiyat ijtimoiy-iqtisodiy ahvoriga ta‘sirini o‘rganish.

Muammoning o‘rganilganlik darajasi³. Qoraqalpog‘istondagi transport tarixi etnograflar, iqtisodchilar, transport mutaxassisleri va tarixchilarda qiziqish uyg‘otdi. Transport tarixi bo‘yicha katta materiallar to‘plangan. Xususan, sovet yillarida olib borilgan tadqiqotlarda Qoraqalpog‘istonda temir yo‘l qurilishi, temir yo‘l qurilishida mahalliy aholining ishtiroki, o‘lkaga temir yo‘l bilan birga kommunikatsiya vositalarining kirib kelishi masalalariga ham e‘tibor qaratilgan.

Mustaqillik yillaridagi ilmiy izlanishlarda esa Orol bo‘yi yerlarida transport vositalarining shakllanishi, temir yo‘l transportining faoliyati bo‘yicha ko‘plab qimmatli tarixiy materiallar ilmiy muomalaga kiritilgan. Ularda transport vositalarining aholi turmush tarzi, o‘lka iqtisodiyotiga ta‘siri, qo‘shni hududlar bilan savdo munosabatlaridagi o‘rni kabi masalalar tahlil qilingan.

Xulosa qilib aytganda, Janubiy Orol yerlarida temir yo‘l qurilishi tarixi maxsus tadqiqot ob‘ekti sifatida o‘rganilmaganligini qayd etish joiz. Mazkur omillar o‘rganilayotgan mavzu yuzasidan chuqur ilmiy va tarixiy faktlarga asoslangan tadqiqot ishini yaratish zarurligini ko‘rsatib turibdi.

Tadqiqotning dissertatsiya bajarilgan oliy ta‘lim muassasasining ilmiy-tadqiqot ishlari rejalari bilan bog‘liqligi. Mazkur tadqiqot ishi Berdaq nomidagi Qoraqalpoq Davlat universitetida tasdiqlangan ilmiy-tadqiqot ishlari rejasi doirasida bajarilgan.

Tadqiqotning maqsadi XIX asrning ikkinchi yarmi XXI asr boshlarida Janubiy Orol mintaqasida temir yo‘l tarmoqlarning paydo bo‘lishi va rivojlanishini ochib berishdan iborat.

³ Mavzuning ilmiy o‘rganilish tarixi dissertatsiyaning 1-bobida batafsil bayon qilingan.

Tadqiqotning vazifalari:

Mavzuning manbashunosligi va tarixshunosligini tahlil etish;

Rossiya imperiyasining Turkistonda temir yo‘llar qurilishi bo‘yicha olib borgan siyosatini yoritish;

Rossiya imperiyasi tomonidan Kaspiy - Orol temir yo‘lini qurish bo‘yicha loyihalash ishlarining olib borilishini tahlil etish;

Chorjo‘y-Qo‘ng‘irot temir yo‘li qurilishining loyihalashtirilishi va olib borilgan dastlabki sa‘y-harakatlarni tahlil etish;

Chorjo‘y-Qo‘ng‘irot temir yo‘li qurilishining amalga oshirilishini yoritish;

1960-1970-yillarda Janubiy Orol hududida temir yo‘llar qurilishining olib borilishini aniqlash;

Taxiatosh-Nukus-Chimboy temir yo‘lining qurilishining amalga oshirilishi va uning ahamiyatini ochib berish;

Mustaqillik yillari transport sohasida olib borilgan yangi siyosat va Janubiy Orol hududida temir yo‘llar qurilishini tahlil etish;

Respublikaning ijtimoiy-iqtisodiy va strategik rivojlanishida temir yo‘l transportining tutgan o‘rnini yoritib berish;

mustaqillik yillarida Qoraqalpog‘iston Respublikasida temir yo‘l transporti sohasida kadrlar tayyorlash ta‘limi tizimida o‘tkazilgan islohotlarni o‘rganishdan iborat.

Tadqiqotning ob‘ekti sifatida XIX asrning ikkinchi yarmidan – XXI asr boshigacha bo‘lgan davrdagi Janubiy Orol hududida temir yo‘l sohasi belgilangan.

Tadqiqotning predmetini Janubiy Orol hududida temir yo‘l transport tizimining paydo bo‘lishi va rivojlanishi, o‘rganilgan davrlardagi temir yo‘l transporti faoliyati, temir yo‘l infrastukturasining moddiy-texnik holati, soha uchun kadrlar tayyorlash va undagi o‘zgarishlar kabi jarayonlar tashkil etadi.

Tadqiqotning usullari. Dissertatsiyada obyektivlik, xolislik, statistik kabi tadqiqot usullari, dialektik, tarixiylik va tizimli tahlil metodlaridan foydalanilgan.

Tadqiqotning ilmiy yangiligi quyidagilardan iborat:

Rossiya imperiyasi tomonidan Orolbo‘yi mintaqasini o‘rganish maqsadida tashkil qilgan ilmiy ekspeditsiyalar natijasida qo‘lga kiritilgan xususiy shaxslar va aksionerlik jamiyatlari ishtirokidagi loyihalar ishlab chiqilishiga xizmat qilishi barobarida hududga kapitalizmni kirib kelishi yanada keng yo‘l ochgan temir yo‘l tarmog‘ini shakllantirishga asos bo‘lganligi dalillab berilgan;

zamonaviy Chorjo‘y-Qo‘ng‘irot va Qo‘ng‘irot-Beynov temir yo‘llari tizimining loyihalarini tayyorlashda general-gubernatorlik davrida imperiya mutaxassisleri va texnik intelligensiya tomonidan Markaziy Rossiyadan O‘rta Osiyoga temir yo‘l magistrallarni qurish bo‘yicha ishlab chiqqan loyihalari katta ahamiyatga ega bo‘lganligi dalillangan;

XX asr o‘rtalaridan boshlab Xorazm va Qoraqalpog‘istonning unumdor yerlarida paxta ekin maydonlarini kengaytirish dasturlarini amalga oshirish jarayonida Chorjo‘y-Qo‘ng‘irot, Qo‘ng‘irot-Beynov, Taxiatosh-Nukus va Nukus-Chimboy temiryo‘l tarmoqlarining qurilishi qishloq xo‘jaligi mahsulotlarini

tashishga ximat qilibgina qolmasdan, Rossiyaning markaziy magistral yo'llari tizimiga iqtisodiy jihatdan ulanishiga ham imkon berganligi yoritilgan;

mustaqillikning dastlabki yillaridan Ustyurt mintaqasi orqali o'tgan Chorjo'y-Qo'ng'iro't temir yo'lining davomi sifatida Qo'ng'iro't-Beynov magistrali, so'ngra Beynov-Maskat yo'nalishining ishga tushirilishi Qoraqalpog'istonning Osiyodan Yevropaga o'tgan tranzit yo'laklariga ulanishi barobarida mintaqaning xalqaro darajada iqtisodiy o'sishiga imkon yaratganligi isbotlangan;

mustaqillik yillarida Navoiy-Uchquduq-Miskin-Nukus temir yo'l magistralining yo'lga qo'yilishi hamda zaruriy infratuzilmaning shakllantirilishi, Qoratorov va Ustyurt tekisligidagi foydali qazilma boyliklarining samarali o'zlashtirilishiga xizmat qilganligi dalillangan.

Tadqiqotning amaliy natijalari quyidagilardan iborat:

Qoraqalpog'iston yangi va eng yangi tarixining transport sohasidagi muhim voqealari ochib berilgan bo'lib, ushbu tizimning shakllanishida katta rol o'ynagan yetuk mutaxassis kadrlarning faoliyati bugungi kunda yoshlarning dunyoqarashi va ongida mehnatsevarlik, insonparvarlik hamda vatanparvarlik tuyg'ularini shakllantirish va milliy o'zligini rivojlantirishga yo'naltiradi;

Janubiy Orol hududida temir yo'l qurilishi bo'yicha XIX asrning ikkinchi yarmidan XXI asr boshlarida olib borilgan tadqiqotlar hamda ushbu tadqiqotlar natijasida ishlab chiqilgan loyihalar, mintaqadagi transport tizimining rivojlanish jarayoni bilan bog'liq bo'lgan materiallar tizimlashtirilgan;

XIX asrning ikkinchi yarmidan XXI asr boshlarida Qoraqalpog'iston hududidagi temir yo'l transporti faoliyati bilan bog'liq bo'lgan kamchilik va yutuqlar yoritilib, tegishli taklif hamda tavsiyalar ishlab chiqilgan.

Tadqiqot natijalarining ishonchliligi. Tadqiqotda tarix fanida tan olingan usul va yondashuvlarning qo'llanilganligi, temir yo'l tizimi faoliyatiga doir huquqiy-meyoriy hujjatlar, Rossiya Federatsiyasi va O'zbekiston Respublikasi arxiv materiallari, tarixiy adabiyotlar, aloqa korxonalarining rasmiy veb-saytlari, nashrlari kabi birlamchi manbalar, gazeta, jurnal, to'plamlarda e'lon qilingan maqolalar, aloqa sohasida faoliyat olib borgan xodimlarning xotiralariga asoslanganligi, olingan natijalarning vakolatli tuzilmalar tomonidan tasdiqlanganligi bilan izohlanadi.

Tadqiqotning ilmiy va amaliy ahamiyati. Tadqiqot natijalarining ilmiy ahamiyati shundaki, temir yo'l transport tizimini rivojlanishi tarixidagi muammolar echimiga oid tahliliy ma'lumotlar, chiqarilgan yakuniy xulosalar Qoraqalpog'iston hududidagi transport tizimining rivojlanish tarixi sohasidagi metodologik uslubiy yondashuvlarni rivojlantirish ushbu masalaga doir ilmiy xulosalarni amaliyotga joriy etishga asoslanadi.

Tadqiqot natijalarining amaliy ahamiyati shundaki, ishda ilgari surilgan ilmiy fikrlar, takliflar, xulosalardan Qoraqalpog'iston respublikasini ijtimoiy-iqtisodiy rivojlantirish bo'yicha va transport sohasidagi dasturlarni ishlab chiqishda foydalanishga, Qoraqalpog'iston Respublikasidagi oliy ta'lim muassasalari, kasb-hunar maktablaridagi "Transport xizmati" yo'nalishlarida taxsil oladigan talabalar

uchun maxsus kurslar ishlab chiqish hamda tegishli o'quv dasturlari va qo'llanmalar, darsliklarning mazmunini takomillashtirishga xizmat qiladi.

Tadqiqot natijalarining joriy qilinishi. XIX asrning ikkinchi yarmidan - XXI asr boshigacha Janubiy Orol hududida temir yo'llar qurilishi tarixi bo'yicha ishlab chiqilgan ilmiy xulosa va takliflar asosida:

Rossiya imperiyasining Orolbo'yi mintaqasida olib borgan ilmiy ekspeditsiyalar natijasida ishlab chiqilgan loyihalar mintaqaga xususiy shaxslar va aksionerlik jamiyatlari kapitalining kirib borishiga xizmat qiladigan temir yo'l tizimini shakllantirishdan iborat bo'lganligi bo'yicha natijalardan temir yo'l sohasidagi dasturlarni amalga oshirishda foydalanilgan ("O'zbekiston temir yo'llari" aksiyadorlik jamiyati "Qo'ng'irot mintaqaviy temir yo'l uzeli"ning 2023 yil 6 oktyabrdagi 829-sonli ma'lumotnomasi). Natijalarni qo'llash Janubiy Orol hududida temir yo'llar qurilishi jarayoni va tarixi bo'yicha tasavvurlarni birlamchi manbalar asosida boyitish imkoniga xizmat qiladi;

Turkiston general-gubernatorligi davrida imperiya tadqiqotchilari va texnik intelligensiya tomonidan Markaziy Rossiyadan O'rta Osiyoga temiryo'l magistrallarni qurish bo'yicha ishlab chiqqan loyihalari zamonaviy Chorjo'y-Qo'ng'irot va Qo'ng'irot-Beynov temir yo'llari tizimining loyihalarini ishlab chiqishda ham katta ahamiyatga ega bo'lganligiga oid natijalardan transport sohasidagi turizm dasturlarini ishlab chiqishda foydalanilgan (Qoraqalpog'iston Respublikasi Turizm va madaniy meros vazirligining 2023 yil 21 noyabrdagi 02-13/04-885-sonli ma'lumotnomasi). Natijalarni qo'llanilishi tarixiy temir yo'llari bo'yab turistlar oqimini ko'paytirish imkonini beradi.

XX asr o'rtalaridan boshlab Xorazm va Qoraqalpog'istonning unumdor yerlarida paxta ekin maydonlarini kengaytirish dasturlarini amalga oshirish jarayonida Chorjo'y-Qo'ng'irot, Qo'ng'irot-Beynov, Taxiatosh-Nukus va Nukus-Chimboy temiryo'l tarmoqlarining qurilishi faqat agrar sohaga xizmat qilibgina qolmasdan, Rossiyaning markaziy magistral tarmoqlariga iqtisodiy jihatdan ulanishiga ham imkon berganligi Qoraqalpog'iston Respublikasi tarixi va madaniyati muzeyida ekskurs darslarni tashkil qilishda foydalanilgan (Qoraqalpog'iston Respublikasi Madaniy meros boshqarmasining 2023-yil 4-oktyabrdagi 310-sonli ma'lumotnomasi). Natijalarni qo'llash muzeyga tashrif buyuruvchilarni ona vatanga sadoqat va vatanparvarlik ruhida tarbiyalashga xizmat qiladi;

mustaqillikning dastlabki yillaridan Ustyurt tekisligi orqali o'tgan Chorjo'y-Qo'ng'irot temir yo'lining davomi bo'lgan Qo'ng'irot-Beynov magistrali, so'ngra Beynov-Maskat yo'nalishining ishga tushirilishi Qoraqalpog'istonning Osiyodan Yevropaga o'tgan tranzit yo'laklariga ulanishi barobarida mintaqaning xalqaro darajada iqtisodiy o'sishiga imkon yaratganligi kabi yangi ma'lumotlardan Qoraqalpog'iston milliy teleradiokompaniyasining "Miyras" ko'rsatuvining ssenariysini ishlab chiqishda foydalanilgan (Qoraqalpog'iston Respublikasi teleradiokompaniyasining 2023-yil 26-sentyabrdagi 05-22/477-sonli ma'lumotnomasi). Olingan natijalar tomoshabinlarga XIX asrning ikkinchi yarmidan - XXI asr boshigacha Janubiy Orol hududida temir yo'l transport

tizimining paydo bo'lishi va rivojlanish tarixi haqida ishonchli ma'lumotlarni etkazishga xizmat qilgan;

mustaqillik yillarida Navoiy-Uchquduq-Miskin-Nukus temir yo'l magistralining yo'lga qo'yilishi hamda zaruriy infratuzilmaning shakllantirilishi, Qoratorov va Ustyurt tekisligidagi foydali qazilma boyliklarining samarali o'zlashtirilishiga xizmat qilganligi bo'yicha xulosalardan O'zbekiston Respublikasi Fanlar akademiyasi Qoraqalpog'iston bo'limi Ijtimoiy-gumanitar fanlar ilmiy-tadqiqot institutida bajarilayotgan ilmiy loyihada foydalanilgan (O'zbekiston Respublikasi Fanlar akademiyasi Qoraqalpog'iston bo'limi Ijtimoiy-gumanitar fanlar ilmiy-tadqiqot institutining 2023-yil 10-oktyabrdagi 391/1-ma'lumotnomasi). Janubiy Orol hududida temir yo'llar qurilishi tarixi bo'yicha qarashlarni birlamchi manbalar asosida ilmiy xulosalar bilan boyitish imkonini bergan.

Tadqiqot natijalarining aprobatsiyasi. Tadqiqot natijalari 12 ta respublika, 10 ta xalqaro ilmiy-amaliy va nazariy konferensiyalarda aprobatsiyadan o'tgan.

Tadqiqot natijalarining e'lon qilinganligi. Dissertatsiya mavzusi bo'yicha jami 51 ta ilmiy ish e'lon qilingan bo'lib, shundan 2 monografiya, 3 ta o'quv qo'llanma, O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasi huzuridagi Oliy attestatsiya komissiyasining doktorlik dissertatsiyalari asosiy ilmiy natijalarini chop etish tavsiya etilgan ilmiy nashrlarda 24 ta maqola, jumladan, 21 respublika va 3 ta xorijiy jurnallarda nashr qilingan.

Dissertatsiyaning tuzilishi va hajmi. Tadqiqot kirish, besh bob, xulosa, foydalanilgan manba va adabiyotlar ro'yxatidan iborat. Ishga o'rganilgan mavzuga bag'ishlangan jadvallar, fotosuratlar ilova qilingan. Dissertatsiyaning tadqiqot qismi 230 betni 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, obyekt 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, manbashunosligi va tarixshunosligi**" deb nomlangan. Darhaqiqat, butun dunyo transport-kommunikatsiya tizimida temir yo'l transporti alohida o'rin egallaydi. Bu transport tarmog'ining samarali harakat qilishi mamlakatda amalga oshirilayotgan barcha iqtisodiy islohotlarga o'zining ta'sirini o'tkazadi. Respublikada mustaqil va yaxlit temir yo'l transporti tarmog'ining paydo qilingani uning barcha hududini samarali va ishonchli bog'lash bilan birga, xalqaro transport tarmoqlariga to'sqinliksiz chiqishini ta'minlaydi. Bu o'z-o'zidan amalga oshmadi. Uni teranroq anglash va temir yo'l transportining o'rnini va ahamiyatiga obyektiv baho berish uchun shunga mos xulosa qilinishi va bosib o'tilgan yo'lning chuqur tahlil qilish

zarur bo‘ladi. Bunda temir yo‘l qurilishining tarixini o‘rganish, jamiyatning iqtisodiy va ijtimoiy hayotida uning o‘rnini aniqlash katta ahamiyatga ega.

Eng qadimgi va yirik sivilizatsiyalar yoki davlatlar qadimgi Sharqda daryo vodiylarida va O‘rta yer dengizi sohillarida paydo bo‘lgan. Ular o‘zlarining rivojlanishi uchun nafaqat unumdor yerlar, balki o‘z vaqtlari uchun kuchli transport, birinchi navbatda suv uchun ham qarzidor. Insoniyat jamiyatining keyingi rivojlanishida quruqlik transporti ham kam bo‘lmagan va ehtimol undan ham muhim rol o‘ynagan. Qadim zamonlarda ham aholi punktlari orasidagi eng muhim aloqalarda karvon yo‘llari paydo bo‘lgan.

Birinchi sanoat temir yo‘llari kelajakdagi jamoat temir yo‘l liniyalarining prototipi edi. Jamoat temir yo‘llarining paydo bo‘lishi sanoatning, birinchi navbatda tog‘-kon va metallurgiyaning rivojlanishi bilan bog‘liq edi. Shu bilan birga, savdo-sotiqning rivojlanishiga sabab bo‘lgan, aholining ishbilarmonlik aloqalarini kuchaytirgan mehnat taqsimoti va ayrim geografik jihatdan uzoq iqtisodiy hududlarning ixtisoslashuvi jarayonlari mavjud edi. O‘sha paytdagi temir yo‘llarning boshqa transport turlaridan iqtisodiy ustunligi xarajatlarning sezilarli darajada pasayishi, tovarlar va yo‘lovchilarni yetkazib berish tezligining sezilarli darajada oshishidan iborat bo‘lgan. Temir yo‘llar xalq ta‘limini rivojlantirishni, yangi ilmiy, texnik va texnologik yechimlarni izlashni rag‘batlantirdi.

XIX asrning o‘rtalarida Rossiyada temir yo‘llar qurish to‘liq sur‘at bilan amalga oshirildi va tez orada temir yo‘llar imperiya iqtisodiyotining tayanchi bo‘ldi. Masalan, temir yo‘llar yirik imperiyalarni ularning mustamlakalari bilan bog‘lashda muhim vositachilik rolini bajardi. Ushbu nuqtai-nazardan qaraganda, O‘rta Osiyoni Rossiya imperiyasi hududi bilan temir orqali bog‘lash imperiyaning manfaatlariga javob berdi, temir yo‘l qurilishi masalasi esa kun tartibidagi muhim masalalardan biri bo‘ldi⁴.

Sovet hukumati yillarida respublikada foydali qazilma boyliklar joylarining yangidan ochilishi, bu yerlarda yangi shaharlarning paydo bo‘lishi, qishloq xo‘jaligida yangidan yerlarning o‘zlashtirilishi, sanoat korxonalarining ko‘plab qurilishi Markaziy Osiyodan Rossiyaning markaziy hududlari tomon ikkinchi “transport yo‘lagini” ochish zaruriyatini, Volga bo‘ylari va Kavkaz o‘lkalariga chiqish imkoniyatini ta‘minlashni, shuningdek, yangi temir yo‘llar qurilishini amalga oshirishni taqozo etdi. Shu sababli bir nechta temir yo‘l yo‘nalishlari qurildi va foydalanishga berildi⁵. Bu temir yo‘l yo‘nalishlarining ochilishi O‘zbekiston va O‘rta Osiyoning boshqa respublikalariga Volga bo‘yi va Kavkaz respublikalariga chiqish imkonini berdi.

Mustaqillikning dastlabki yillaridan boshlab O‘zbekiston Respublikasi hukumati temir yo‘l tizimini rivojlantirish va takomillashtirish masalalariga alohida e‘tibor qaratdi. O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining Farmoni bilan 1994-yili 7- noyabrda sobiq O‘rta Osiyo temir yo‘l bo‘limlari, korxonalari,

⁴ Раматов О. Железнодорожный транспорт / Том 8 – Ташкент: Государственное научное издательство, 2004. – 354 с.

⁵ Ахмеджанова З.К. Железнодорожное строительство в Средней Азии и Казахстане. – Ташкент, 1984. - 65 с.

tashkilotlari va muassasalari asosida “O‘zbekiston temir yo‘llari” davlat-aksionerlik temir yo‘l kompaniyasi tashkil etildi. Temir yo‘l transporti kommunikatsiyalarini rivojlantirish maqsadida qabul qilingan O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining “Temir yo‘l transportini monopoliyadan chiqarish tijoratlashtirish choralari haqida” 2001-yili 2- martdagi Farmoni va O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining “O‘zbekiston temir yo‘llari” davlat-aksionerlik temir yo‘l kompaniyasini tashkillashtirishni bundan buyon ham takomillashtirish haqida” 2001-yil 3-martdagi qarori temir yo‘l tarmog‘ida islohotlarga keng yo‘l ochib berdi⁶.

Dissertatsiyaning manbaviy asoslari keng hajm va turli tuman xarakterga ega. Mavzu bo‘yicha O‘zbekiston Milliy arxivida saqlanayotgan hujjatlar muhim ahamiyat kasb etib, ular orasida quyidagi fondlarga alohida to‘xtalish lozim: 837-Fond (O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Kengashining fondi), 608-Fond (O‘rta Osiyo temir yo‘l Boshqarmasi fondi), 2138-Fond (O‘zbekiston SSR Qishloq xo‘jaligi vazirligi fondi), 2454-Fond (O‘zbekiston Respublikasi Prezidiumining fondi).

Arxiv hujjatlari haqida so‘z ketganda Qoraqalpog‘iston Respublikasi Markaziy Davlat arxivida saqlanayotgan manbaviy materiallarga e‘tibor qaratish lozim. Undagi ma‘lumotlar Chorjo‘y-Qo‘ng‘irot, Qo‘ng‘irot-Beynov, Taxiatosh-Nukus temir yo‘llarining qurilishi bo‘yicha tadqiqot ishlarini olib borishda katta ahamiyatga ega bo‘ldi. Ularning orasida quyidagi fondlardan qimmatli materiallar olindi: 322-Fond (Qoraqalpog‘iston Respublikasi Vazirlar Kengashining fondi), 282 –Fond (Bosh Turkman kanali Boshqarmasining fondi). Ular orasida ko‘pgina hujjatlar hozirga qadar ilmiy muomalaga kiritilmaganligini ta‘kidlash lozim.

Rossiya Xalq Xo‘jaligi Markaziy Davlat arxivida O‘rta Osiyoda temir yo‘l qurish masalasi bo‘yicha ko‘plab arxiv hujjatlari mavjudligini ham ta‘kidlash zarur. Ulardan 1884, 9583, 9595 raqamli fondga saqlanayotgan arxiv materiallari katta ahamiyatga ega. Tadqiqot jarayonida Rossiya Fanlar Akademiyasi Sharqshunoslik institutining Sankt-Peterburg bo‘limida saqlangan materiallar, Moskva shahridagi Rossiya davlat kutubxonasi, Sankt-Peterburgdagi Saltikov-Shedrin nomidagi, Toshkent shahridagi Navoiy nomidagi kutubxonalardagi muhim materiallar va adabiyotlar manbaviy materiallar sifatida ilmiy tomondan tahlil qilindi.

Tadqiqot jarayonida muallif «O‘zbekiston temir yo‘llari» aksionerlik jamiyatining Qo‘ng‘irot mintaqaviy uzeli joriy arxivi, shu erda tashkil qilingan muzey materiallarini o‘rgangan, temir yo‘l xo‘jaligi ishlab chiqarish xodimlari bilan suhbatlar olib borilib, markaziy va Qoraqalpog‘iston Respublikasida chop etilgan matbuot materiallaridan keng foydalangan.

Shuningdek, tadqiqot ishida o‘sha davrga oid tarixiy rasmlar, qurilish ishtirokchilarining xotiralaridan foydalanilib, bu qurilishning umumxalq

⁶ Коллективу государственного акционерного общества «Узбекистон темир йуллари» // Шавкат Мирзиёев. Согласие нашего народа является высшей оценкой нашей деятельности. 2-том. – Ташкент: «Узбекистон», 2018. – 431 с.

xarakterini ochib berishda, mavzu yuzasidan to‘plangan manbalarni solishtirib, qiyosiy tahlil etishda muhim ahamiyat kasb etdi.

Hududning transport tizimini rivojlantirishga bag‘ishlab yozilgan tadqiqotlarni shartli ravishda quyidagi to‘rt guruhga bo‘lish mumkin: 1) Rossiya imperiyasi davrida yozilgan asarlar; 2) Sovet davri nashrlari; 3) Mustaqillik yillarida O‘zbekiston va Qoraqalpog‘istonda olib borilgan tadqiqotlar, 4)MDH mamlakatlari va boshqa xorijiy mamlakatlarning tadqiqotchilarining asarlari.

Rus olimlari, tadqiqotchilari, sayyohlari yozib qoldirgan yozma ma’lumotlar podsho Rossiyasi istilosidan oldingi Janubiy Orol aholisining kundalik hayoti, xo‘jaligi, ijtimoiy va madaniy ahvoli haqida muhim manbalar hisoblanadi. O‘rta Osiyoda temir yo‘l qurilishi tarixi bo‘yicha ilmiy asarlarning chop etilishi o‘lkada kapitalistik munosabatlarning rivojlanishida temir yo‘l qurilishining ta’siri, mahalliy aholi orasida ishchi mutaxassislarining shakllanishi bilan bevosita bog‘liq bo‘ldi. O‘rta Osiyoda temir yo‘l transportining paydo bo‘lishi va rivojlanishi haqida XIX asrning 80-90-yillaridan boshlab dastlabki asarlar paydo bo‘la boshladi. Kaspiyorti temir yo‘lining qurilishi va uning iqtisodiy ahamiyati haqida eng birinchilardan bo‘lib I.Y. Vatslik⁷ va A.I. Rodzevichning⁸ asarlari e’lon qilindi.

Mustamlaka davrda chop etilgan asarlarda O‘rta Osiyoda temir yo‘l qurilishi tarixi masalasi bo‘yicha ko‘plab faktli materiallar to‘plandi, ilmiy muomalaga kiritishga harakatlar qilindi. Lekin bu asarlarda temir yo‘l qurilishi tarixi bir tomonlama tadqiq qilindi, bunda podsho Rossiyasining mustamlaka tartibi nuqtai-nazaridan, imperiyaning manfaatlariga mos tarzda ilmiy tadqiqot ishlari olib borildi.

1920-yillari O‘rta Osiyoda jurnallar soni ko‘paya boshlagan edi. Masalan, “Военная мысль”, “Хлопковое дело”, “Народное хозяйство Средней Азии”, “Народное хозяйство Казахстана”, “Вестник ирригации” va boshqa jurnallarda O‘rta Osiyoni Rossiya bilan bog‘lovchi qisqa temir yo‘l Aleksandrov Gay-Chorjo‘y yo‘nalishining qurilishi masalasi bo‘yicha ko‘plab ilmiy maqolalar e’lon qilindi⁹.

Janubiy Orol hududidagi transport tarixi etnograflar, iqtisodchilar, transport mutaxassislari va tarixchilarda qiziqish paydo qildi. O‘rta Osiyo, shuning ichida Janubiy Orol hududida yo‘l munosabatlari va transport, jumladan, temir yo‘l transportining rivoji haqida 1950-yillari F. Zavarikin¹⁰, P.N.Chernov¹¹, Z.K. Axmedjanova¹², A.V. Aksenov¹³ ning ishlari chop etildi.

⁷ Вацлик И.Я. Закаспийская железная дорога, ее значение и будущность. – СПб, 1888.

⁸ Родзевич А.И. Очерк постройки Закаспийской военной железной дороги и ее значение для русско-среднеазиатской промышленности, и торговли. – СПб, 1891.

⁹ Морозова А.С. Библиографический указатель о ККАССР. – Турткуль, 1932.

¹⁰ Заварыкин Ф.И. Роль Закаспийский железной дороги в проникновении капитализма в Среднюю Азию. Учен.зап. Чарджуйского пединститута. Вып. 1-Чарджуй, 1956.

¹¹ Чернов П.Н. К истории строительства железной дороги Ташкент-Оренбург (Изв. Узбекского филиала Геогр. общ-ва СССР, т.2. – Ташкент, 1956.

¹² Ахмеджанова З.К. К истории формирования первых отрядов железнодорожного пролетариата в Средней Азии (Изв. АН. Узб. ССР: Серия общ. Наук. – Ташкент, 1958.

1970-1980-yillaridagi G.Z.Zaxritdinov¹⁴, A. Jabarovning¹⁵ nomzodlik dissertatsiyalarida O‘zbekiston, jumladan, Qoraqalpog‘istonda yo‘l munosabatlari va transportning holati, uning qurilishi, shuning ichida temir yo‘llarning qurilishi va uning ahamiyati iqtisodiy nuqtai nazardan bayon etiladi. Respublikada yo‘l munosabatlari va transportning rivojlanishi haqida S.M. Xodjayev¹⁶, A.Jabarov va L.Axmetovning¹⁷ asarlarida O‘zbekistonda, shuning ichida Qoraqalpog‘istonda transportning turli sohalarining paydo bo‘lishi va rivojlanishi iqtisodiy nuqtai-nazardan bayon etiladi. Shunday qilib, sovet davrida e‘lon qilingan asarlarda O‘rta Osiyoda temir yo‘l qurilishi tarixi masalasi bo‘yicha ko‘plab faktlik materiallar to‘plandi, ilmiy muomalaga kiritishga harakat qilindi. Lekin bu asarlarda temir yo‘l qurilishi tarixi bir tomonlama tadqiq qilindi, e‘lon qilingan asarlarda mavzuga aloqador masalalar sovet mafkurasi talablari asosida bayon etilgani ko‘zga tashlanadi.

O‘zbekiston Respublikasining mustaqillik yillarida jahon mamlakatlari bilan logistika, transport kommunikatsiya, integratsiya, alternativlik kommunikatsiya yo‘laklariga keng imkoniyatlari masalalari bo‘yicha quyidagi olimlarning asarlarida aytib o‘tilgan va transportning bu rivojlanish jarayoniga bag‘ishlangan muammoning ayrim tomonlari bayon etilganligini ham ta’kidlash lozim¹⁸.

Mashhur olim X.Esbergenovning “Ardaqli azamat”¹⁹ kitobida xalqimizning sevimli farzandi K. Nurmuxamedovning hayoti va faoliyati haqida so‘z yuritiladi. “O‘zbekistonning yangi tarixi”ning Qoraqalpog‘iston tarixiga aloqador bo‘limlarini yozishda akademik S.Kamalov va t.f.d. B.Koshanov ishtirok etdi.

¹³ Аксенов А.В. Строительство Оренбургско-Ташкентской железной дороги (1901-1905 гг) (Учен.зап. Оренбургского гос. пед. инс-та им. В.П.Чкалова-вып. 13-Серия историко-филологич. наук. – Оренбург, 1958.

¹⁴ Захритдинов Г.З. Развитие пассажирского транспорта Узбекистана. Автореф. дисс. канд. экон. наук. – Ташкент, 1972.

¹⁵ Жабаров А. Развитие транспорта Узбекской ССР (1961-1980 гг.) Автореф. дисс. канд. экон наук. – Киев, 1982.

¹⁶ Ходжаев С.М. Транспорт Узбекистана. – Ташкент, 1961.

¹⁷ Жабаров А., Ахметов Л. Транспортный комплекс Узбекистана в период развитого социализма. – Ташкент, 1982.

¹⁸ Ходжаев Б.А. Развитие транспортных коммуникаций стран Центральной Азии как фактор экономического восстановления Афганистана // Узбекистан и Центральная Азия. – 2008. – № 6. – С. 42-51; Шарофиддинов М.М. Об изучении транспортной системы Центральной Азии. Молодой ученый. [Электронный ресурс]. URL: <https://moluch.ru/archive/116/30326> (дата обращения: 23.09.2020); Мухсимова Д.Х. Перспективы развития региональной интеграции Центральной Азии на примере Ассоциации стран Юго-Восточной Азии (АСЕАН) // Экономика, предпринимательство и право. – 2015. – № 4. – с. 273-282; Зохидов А.А. Альтернативные транспортные коридоры в Центральной Азии: факторы, взаимозависимость и проблемы интеграции // Центральная Азия и Кавказ. – 2014. – № 1. – с. 167-177; Ульджабоев К.У. Экономическая реформа на железнодорожном транспорте. – Тошкент: Мехнат, 1999; Мирзаев Р.С. Геополитика нового шелкового пути – Москва, Известия, 2004; Карриева Я.К. Ўзбекистонни жаҳон бозорига чиқиши учун халқаро йўлақлардан самарали фойдаланишнинг логистика транспорт муаммолари. Иқтисод ф.д. дисс. автореферати. – Тошкент, 2004; Артиков Ж.Ю. Ўзбекистон Республикаси ташқи сийосати ва транскомуникация муаммолари. Сийосатшунослик ф.н. дисс. автореферати. – Тошкент, 2005; Ходжаев А. Развитие транспортных коммуникации инфраструктуры Центральной Азии как фактор экономического восстановления Афганистана // Узбекистан и Центральной Азия. 2008. № 6; Саматов Г.А., Акбаров И.Т., Карриева Я.К. Халқаро транспорт тизими: унинг ривожланиш истикболларини баҳолашнинг математик модели // Ўзбекистон иқтисодий ахборотномаси ЎзИА. - Тошкент, 2000. № 4; Сафаров Т. XIX асрнинг иккинчи ярми – XX аср бошларида Ўрта Осиё савдо йўллари. Тарих фан. номз. дисс. автореф. – Тошкент: 2009.

¹⁹ Х.Есбергенов. Ардақлы азамат. – Нукус: «Қарақалпақстан», 2009.

“O‘zbekistonning yangi tarixi”ning ikkinchi kitobida Chorjo‘y-Qo‘ng‘irot temir yo‘l qurilishiga boshchilik qilgan Usmon Yusupov, Nawriz Japaqovlarning tashkiliy ishlardagi xizmatlari va Markazning olib borgan siyosati haqida yangi ma‘lumotlar²⁰ keltirib o‘tilgan.

O‘zbekiston mustaqillikka erishganidan so‘ng, Qoraqalpog‘istondagi transport tarixi S.Kamalov, B.Koshanov va T.Ametovlar, A.Djumashv va S. Nurjanov²¹ va boshqalarning ilmiy ishlarida keng bayon qilingan.

Mustaqillik yillarida yozilgan «O‘zbekistonning yangi tarixi» va «Qaraqalpaqstanın jańa tariyxı. Qaraqalpaqstan XIX ásiridin ekinshi yarımınan XXI ásirge shekem» kabi fundamental asarlar²² va R.Balliyevaning qoraqalpoq xalqining an‘anaviy xo‘jalik yuritish tarixi etnografik tadqiqotlarida²³ transport sohasiga ham to‘xtalib o‘tilgan. Mavzu bo‘yicha atqoli davlat arboblari va mutaxassislarining asarlarida muhim ma‘lumotlar berilgan²⁴.

Shuningdek, to‘rtinchi guruhga kiritilgan tadqiqotlar O‘zbekiston Respublikasi tashqi siyosati va transkommunikatsiya, xalqaro transport tizimi, uning rivojlanish kelajagi va tranzit-transport imkoniyatlarining integratsiyasi, geoiqtisodiy va geosiyosiy integratsiya jarayonlariga bag‘ishlangan tadqiqotlardan hisoblanib, MDH mamlakatlari tadqiqotchilari ishlarida Markaziy Osiyo mamlakatlarning transport tizimlarini rivojlantirish masalalari keng o‘rganilgan²⁵. Xorijiy tadqiqotchilar tomonidan Markaziy Osiyodagi siyosiy va iqtisodiy

²⁰ Ўзбекистоннинг янги тарихи. Иккинчи китоб. Ўзбекистон совет мустамлакачилиги даврида. -Т., 2000, б.618.

²¹ Камалов С.К. Қарақалпақлардың халық болып қәлиплесиўи ҳәм оның мәмлекетлигиниң тарийхынан. Нөкис, 2001; Нуржанов С. Власть и каракалпакское общество: анализ факторов и взаимоотношений // Вестник ККО АН РУз. 2001. №1-2.; Мамбетов К. Матеке Жуманазаров. Нөкис, 1991; Кошанов Б.А., Аметов Т.А. Социально-экономическое положение Республики Каракалпакстан в первой половине 90-х годов XX века // Билим-образование. Алматы. 2010. № 6; Ўша муаллифлар. Обретение Каракалпакстаном независимости и суверенитета в составе Узбекистана // Вестник КО АН РУз. 2014. №3; Ўша муаллифлар. О развитии политическо-правовых процессов Каракалпакстана (на примере в 1989-1993 гг.) // Общественные науки в Узбекистане. Ташкент, 2014. №3-4; Ўша муаллифлар. Очерки новейшей истории Республики Каракалпакстан. – Нукус: Қарақалпақстан, 2015; Кошанов Б.А., Отегенов Х.М. Очерки истории Каракалпакстана. 1916-1991. – Нукус, 2021; Джумашев А., Нуржанов С., Уразова Л., Таджиева Р. Қарақалпақстан тарийхи (1991-2015 жыллар). - Н.: Илим, 2018 ва бошқалар.

²² Ўзбекистоннинг янги тарихи. 1-3- китоб. – Тошкент: Шарқ, 2000; Қарақалпақстанның жаңа тарийхи. Қарақалпақстан XIX әсирдин екинши ярымынан XXI әсирге шекем. – Нөкис: Қарақалпақстан, 2003.

²³ Баллыева Р. Традиционное природопользование Каракалпакии. – Нукус: Қарақалпақстан, 1996; Ўша муаллиф. Этнокультурные особенности природопользования народов Приаралья (в конце XIX и начале XX века). – Москва, 2003; Ўша муаллиф. Проблемы природопользования в Каракалпакии в советский период и их последствия // Материалы научной конференции «Ломоносовские чтения». – Москва, 2002; Ўша муаллиф. Этнокультурные аспекты экологических проблем Приаралья // Актуальные проблемы современной науки. - №1. – Москва, 2002; Ўша муаллиф. Экологический кризис и проблемы изучения традиционного природопользования // Ўзбекистон география жамияти ахбороти. – Ташкент, 2008. 31-жилд.

²⁴ Айымбетов Қ. Халық даналығы. Өткен кунлерден елеслер. Қыйлы-қыйлы кыўалар. – Нөкис: Қарақалпақстан, 1988; Жапаков Н. Еске тусириўлер. Илимий мийнетлери. – Нукус: Билим, 1990;

²⁵ Рунов И.Б. Бросок дракона или новое Путешествие на Запад. – Москва: IRU.ORG, 2008. – 56-57 с.; Бекмагамбетов М.М. Использование транзитно-транспортного потенциала стран Центральной Азии: вызовы и возможности. – Алматы, 2009. – 64 с.; Зойдов К.Х., Медков А.А. Формирование управленческих механизмов развития транзитной экономики стран Центральной Азии в условиях интеграции и нестабильности // Управление. – 2015. – № 3(19). – с. 39-47; Крапчина Л.Н. Тенденции геоэкономических и геополитических процессов в Центрально-Азиатском регионе постсоветского пространства // Экономические отношения. – 2018. – № 3. – с. 323-332; Шодипур Ю. История путей сообщения и транспорта Таджикистана во второй половине XIX – нач. XX вв. Автореф. дисс... канд. ист. наук. – Душанбе, 1992.

tendensiyalar, yangi yo‘llar, Trans-Osiyo ko‘prigi, katta transport va savdo masalalari bilan bir qatorda transport yo‘nalishlarini diversifikatsiya qilish, Yevroosiyo qit‘asining tranzit salohiyati, shuning bilan birga hududlarni ulovchi dengiz yo‘llari imkoniyatlari o‘rganilgan²⁶.

Xulosa qilib aytganda bugunga qadar Vatan va xorij tarixshunosligida temir yo‘llar tarixi bilan bog‘liq ko‘plab tadqiqotlar amalga oshirilgan bo‘lsa-da, Janubiy Orol bo‘yidagi temir yo‘llar qurilishi tarixini to‘liq qamrab olgan maxsus tadqiqotlar olib borilmagan.

Ikkinchi bob **“Rossiya imperiyasining Turkistonda temir yo‘l transporti sohasida olib borgan siyosati (XIX asrning ikkinchi yarmidan- XX asrning boshigacha)”** deb nomlanib, bunda Rossiya imperiyasining Turkistonda temir yo‘llar qurilishi bo‘yicha olib borgan siyosati, Rossiya imperiyasi tomonidan Kaspiy- Orol temir yo‘lini qurish bo‘yicha loyihalash ishlarining olib borilishi tahlil etilgan. Turkistonni ishg‘ol etgandan so‘ng Rossiya imperiyasining hukmron toifasi metropoliyaning rivojlanayotgan sanoat talablari uchun o‘lkaning moddiy boyligini o‘zlashtirish va o‘lkani xomashyo qoldig‘iga aylantirish siyosatini bosh vazifa etib qo‘ydi. Bu vazifani amalga oshirishda, Turkiston va Rossiya o‘rtasida harbiy, siyosiy-administrativlik, savdo-iqtisodiy aloqalarni ta‘minlash uchun zarur transport infrastrukturasi bo‘lmasligi bosh muammo bo‘ldi. Ushbu nuqtai nazardan qaraganda temir yo‘l qurilishiga katta ahamiyat berildi.

XIX asrning 60-70-yillarida imperiyaning hukmron toifasi oldida Turkiston o‘lkasini o‘zlashtirishda eng bosh vazifalardan biri O‘rta Osiyo orqali temir yo‘l qurish masalasi bo‘ldi.

K. Kaufman o‘zining Rossiya yo‘l munosabatlari vaziri K. N. Posyetga 1874-yili 15-martda yozgan xatida Rossiya imperiyasining Turkistonda siyosiy va harbiy munosabatini kuchaytirish maqsadida temir yo‘llar tarmoqlarini qurish orqali Rossiyani o‘lka bilan bog‘lash juda zarurligini ta‘kidlab o‘tadi. 1876-yili yo‘l munosabatlari vaziri K. Posyet davlatning etakchi muhandislarga Chelyabinsk-Troitsk-Toshkent yo‘nalishida tadqiqot ishlarini olib borishni topshiradi.

1876-yili yozda Aloqa yo‘llari vazirligining muhandislari Dembitskiy, Golstrem va Sokolovskiy kelajak O‘rta Osiyo temir yo‘lining Yekaterinburgdan Chelyabu, Troitsk va To‘rg‘ay orqali Turkiston yo‘nalishi bo‘yicha 1461 verst qismida, shuningdek, Teka daryosining quyilishidan boshlab Orenburggacha 641 verst masofada to‘liq tadqiqot ishlarini yurgizdi.

Tadqiqot ishlarining natijalari Qirg‘iz dalasi orqali temir yo‘lni qurish va foydalanish mumkin ekanligini va shu tariqa matbuotda e‘lon qilingan suvsiz cho‘lu biyobonlar haqida fikrlarning oshirib aytilganini isbotladi.

²⁶ Political and economic Trends in Central Asia. Edited by Akiner Sh. – London: British Academic Press, 1994; Roy O. The New Central Asia. The Creation of Nations. – London, New York, 2000; Frederick S. Starr, Filat Yildiz, Martina Reiser etc. The New Silk roads: transport and trade in Greater Central Asia. / Monograph. Central Asia-Caucasus institute & Silk Road Studies Program. – Washington, D.C.: Johns Hopkins University-SAIS, 2007. – 514 p; Khalid Adeeb. Making Uzbekistan: Nation, Empire, and Revolution in the Early USSR. Cornell University Press. 2015; Micklin P., Aladin N., Plotnikov I., The Aral Sea. The Devastation and Partial Rehabilitation of a Great Lake. Berlin. Springer Heildelberg, 2014; Oke M.K. (ed.). Gegis siirecinde Orta Asya Turk Cumhuriyetleri. – Istanbul: Alfa, 1999; Балчи Б. Транзит – стабилизирующий фактор // Узбекистан и Центральная Азия. 2007. – № 10; Сянпин Ч. Новый трансазиатский мост. – Москва, 2006.

1877-yili iyunda Orenburg general-gubernatori general-adyutant N.A.Kriyanovskiy Ulug' Knyaz Nikolay Konstantinovichga hukumat muhandislari bosib o'tgan O'rta Osiyo yo'nalishida qurish nazarda tutilgan relslar yo'li bo'yicha joylarni tekshirish, sharoitga mos qo'shimchalar va o'zgarishlar kiritish va xulosalarni taklif qilishni topshiradi²⁷.

O'rta Osiyoda temir yo'l qurilishi bo'yicha eng yaxshi yo'nalishlarni aniqlash uchun Rossiya hukumati buyrug'i bilan 1877, 1878, 1879-yillari tashkil etilgan ilmiy ekspeditsiyalar Toshkent – Orenburg yo'nalishi bo'yicha temir yo'l qurish zarur degan xulosaga keldi.

1899-1900-yillari O'rta Osiyoga temir yo'l qurish bo'yicha ikkita magistral yo'nalishning loyihasi tahlil qilindi: Orenburg –Toshkent va Aleksandrov Gay-Xiva- Chorjo'y. So'nggi loyihaning foydali tomonlari haqida Guryev yonida neft koni topilgandan so'ng gapirila boshlandi. Hukumat birinchi navbatda Orenburgdan Toshkentgacha temir yo'lni qurish tarafdori bo'ldi. Bu yo'lning loyihasi Aleksandrov Gay – Xiva – Chorjo'y temir yo'lni qurish bo'yicha loyihaga qaraganda afzallikka ega deb hisoblandi. Harbiy strategik va iqtisodiy vaziyatlar hukumatning oldiga Peterburgdan Kushkaga qadar uzluksiz harakat qiladigan va Turkiston general-gubernatorligining ma'muriy markazi Toshkent bilan to'g'ridan to'g'ri temir yo'l aloqasini ta'minlaydigan magistral yo'lni qurish zaruriyatini qo'ydi.

1880-yillari Rossiya imperiyasining Turkiston hududidagi ikkinchi Axaltekin ekspeditsiyasi Kaspiy dengizidan Qizil Arbatga qadar temir yo'l qurish zaruriyatini vujudga keltirdi. 1880-yili aprelda kelajakdagi temir yo'lning tadqiqot ishlari boshlandi. 1880-yili 9-iyunda Kaspiy dengizining sharqiy qirg'og'i- Mixaylov qo'ltig'idan suvsiz va o'tish juda qiyin bo'lgan qumli cho'l bo'lgan Mo'lla Kariga qadar temir yo'l o'tkazish haqida yuqoridan topshiriq berildi. Uzunligi 26 verst bo'lgan bu temir yo'l bo'lagi 10 kun ichida, 1880-yili 25-avgustdan 4-sentabrgacha qurildi.

Kaspiy orti harbiy temir yo'lining qurilishiga general-leytenant M.N. Annenkov rahbar etib tayinlandi. M.N.Annenkovning yordamchisi knyaz M. I. Xilkov bo'ldi. Ishlarga yo'l munosabatlari muhandisi A.I.Yugovich boshchilik qildi. Zarur tadqiqot ishlari yo'l munosabatlari muhandisi P.M.Lessar boshchiligida olib borildi²⁸.

1899-yili Kaspiy orti temir yo'lining qurilishi tamomlandi. O'rta Osiyo Rossiya bilan suv, temir yo'l va karvon yo'llari orqali aloqada bo'ldi. Xorazm vohasi, Turkmanistonning shimoliy qismi va Qoraqalpog'iston avvalgidek temir yo'ldan bir chetda qoldi.

Kaspiy orti temir yo'li, O'rta Osiyo temir yo'lga o'zgartirilib, dastlab befoyda bo'lib ko'ringani bilan, keyinchalik tez orada yirik sarmoyalar keltira boshladi. Uning qurilishi tugallangandan so'ng, birinchi yilning o'zida, 1899-yili u

²⁷ О выборе кратчайшего направления среднеазиатской железной дороги. – Оренбург, 1878. – 3 с.

²⁸ Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX века. – Москва, 1975. – 196 с.

bo'yicha 442. 900 yo'lovchilar va 23 262 556 pud yuklar tashildi. 10 yildan so'ng, 1909-yili, 2 981 953 odam yo'lovchilar va 69 873 364 pud yuklar tashildi.

1899-yili Chorjo'y-Qo'ng'irov-Aleksandrov Gay yo'nalishida temir yo'l qurish imkoniyatini o'rganish uchun muhandis L.A.Shtukenberg boshchiligida maxsus ekspeditsiya tashkil etildi.

Ekspeditsiyaning tarkibiga 14 nafar mutaxassislar kirgizilib, ularning ko'pchiligi temir yo'l muhandislari va texniklardan iborat bo'ldi. Ekspeditsiya katta tadqiqot ishlarini yurgizdi. Uning ko'plab yakunlari va takliflari hozirgacha o'z ahamiyatini yo'qotmagan. 1899-yilgi ekspeditsiyaning tarkibida Rossiya moliya ministrligining temir yo'l departamenti xodimi sifatida taniqli rus yozuvchisi va demokrati N.G.Chernyshevskiyning o'g'li – M.N.Chernyshevskiyning O'rta Osiyoga kelishi katta qiziqish paydo qilganini ta'kidlash zarur²⁹.

1899-yili 16-iyunda va 1900-yili 4-aprelda imperiya hukumatining majlisida "O'rta Osiyoga eng yaxshi temir yo'l magistralining yo'nalishi haqida"gi masala ko'rib chiqildi va uch yo'nalish bo'yicha temir yo'lning loyihalari tahlil qilindi: Sibir-Toshkent, Orenburg-Toshkent, Saratov-Chorjo'y. Birinchi yo'nalish qabul qilinmadi, sababi majlis a'zolarining fikricha, u harbiy-strategik ahamiyatga ega emas edi.

Uzoq bahslar va muhokamalardan so'ng Toshkent-Orenburg yo'nalishi qabul qilinib, uning qurilishi 1900-1905-yillari amalga oshirildi. Bu temir yo'lning quruvchilarining ko'pchiligi Rossiyaning Penza, Samara, Orenburg va boshqa guberniyalaridan ish qidirib kelgan dehqonlar va chorvadorlar bo'ldi. Orenburg-Toshkent temir yo'lning qurilishida Qoraqalpog'istondan ish qidirib borganlar ham ishtirok qilishdi. Ularning ichida Orol dengizi bo'ylaridan borgan mashhur qoraqalpoq shoiri Omar Suyirbek o'g'li ham bo'ldi³⁰.

Chorjo'y-Qo'ng'irov-Aleksandrov Gay yo'nalishi bo'yicha temir yo'l qurish masalasi bo'yicha loyihalash tadqiqot ishlari XX asrning boshida davom ettirildi. Yangi loyihalar va variantlar paydo bo'ldi. 1907-yili rus va mahalliy savdogarlar Petro-Aleksandrovskiy-Kazali temir yo'lini qurish zarurligini taklif qildi. Ular o'zlarining taklifini harakatdagi transport turlari o'sib borayotgan yuk aylanmasi talablarini to'liq ta'minlash imkoniga ega emas ekanligi bilan asosladi³¹.

A.K.Kovalevskiy Chorjo'ydan Qo'ng'irovgacha texnik tadqiqotlar olib bordi, u Qo'ng'irotdan Aleksandrov Gayga qadar yo'lni tadqiq qilishda 1899-yili olib borilgan muhandis Shtukenbergning tadqiqotlarining yakunlari bilan cheklandi. U bu ekspeditsiyada Ustyurtdan Embaga qadar suv bilan ta'minlash manbalarinigina tadqiq qildi³².

1914-yili aprelda muhandis Kandaurov boshchiligida tadbirkorlar guruhi Aloqa yo'llari vazirligiga taklif bilan chiqdi. Ular Aleksandrov Gay-Chorjo'y temir yo'l yo'nalishini qurmoqchi bo'ldi. 1915-1917-yillardagi tadqiqot ishlarining

²⁹ Чернышевская М.Н. Семья Н.Г.Чернышевского. – Саратов, 1980. – 84 с.

³⁰ Пирназаров А. Омар шайырдың творчествосы. – Нукус, 1975. – 32 б.

³¹ Записка к проекту Хивинской железной дороги. – Петроград, 1915. – 52 с.

³² Ўша жойда.

rejasida bu yo'lni tadqiq qilish uchun 1915-yil davomida kredit olish nazarda tutildi³³. Bundan so'ng u Xiva xonligiga relslar yo'lini o'tkazish, mo'l suvli Amudaryo va issiq iqlim paxtachilikning rivojlanishiga qulay sharoit yaratib beradi, deb ko'rsatadi.

1913-yili muhandis V.A.Yasino Kaspiy-Orol temir yo'lining loyihasini ishlab chiqadi. 1913-yili Shtukenberg, Kashin va Sermyakin boshchiligidagi muhandislar guruhi Orol Kaspiy temir yo'lini qurishning loyihasini tayyorlaydi.

Xiva temir yo'lining qurilishi atrofidagi kurash ayrim tadbirkorlar guruhlari orasida bo'lib o'tdi. Ularning har biri bu foydali ishni o'z qo'llariga olishga intildi. Bunday guruhlar beshta bo'ldi-Kovalevskiy, Nikolayevskiy-Brikelmeyer, Ryazan-Ural temir yo'l jamiyati, Shtukenberg kompaniyasi va Gusakov-Emelyanov kompaniyasi. Bu loyihalarning hech qaysisi podsho Rossiyasi davrida amalga oshirilmadi. Uning o'sha paytda amalga oshirilmaganligi mablag' masalasi bilan birga, siyosiy va harbiy holatga ham aloqador bo'ldi.

Rossiya imperiyasi davrida Qoraqalpog'iston va Xorazm orqali O'rta Osiyoni Rossiya bilan ulovchi temir yo'l qurish masalasi bo'yicha ko'plab ilmiy ekspeditsiyalarning tashkillashtirilishi, ularning texnik-iqtisodiy izlanishlari, har xil tayyorlangan variantlar o'sha davrda ish yuzida amalga oshirilmagani bilan kelajak tadqiqot ishlarini davom ettirishda va keyinchalik Chorjo'y-Qo'ng'iro't, Qo'ng'iro't-Beynov va boshqa temir yo'llarning loyihalash tadqiqot ishlarida, texnik hujjatlarni tayyorlashda katta ahamiyatga ega bo'ldi.

“1920-1960-yillarda Chorjo'y-Qo'ng'iro't temir yo'lining qurilishi” deb nomlangan uchinchi bobda Chorjo'y-Qo'ng'iro't temir yo'li qurishning loyihalashtirilishi, dastlabki say-harakatlar va ushbu yo'l qurilishining amalga oshirilishi jarayoni ochib berilgan. XX asrning 20-30-yillari qoraqalpoq xalqining kelajak taqdiri haqida bahs bo'layotgan paytda yo'l aloqasi masalasi dolzarb muammolardan biri sifatida kun tartibiga qo'yildi.

1924-yili 14-oktabrda SSSR markaziy ijro qo'mitasi Rossiya Federatsiyasining tarkibidagi Qozog'iston avtonom Respublikasiga kiruvchi Qoraqalpog'iston avtonom viloyatining tashkil etilishi haqidagi qarorni tasdiqladi³⁴. 1930-yili Qoraqalpog'istonning RSFSR tarkibiga kirishi, 1932-yili muxtor Respublika bo'lib qayta tashkil etilishi va xalq xo'jaligining rivojlanishi transport tarmoqlariga bo'lgan talabni yanada oshirdi.

Yo'l aloqalaridagi bunday vaziyatlar respublikaning ijtimoiy-iqtisodiy, madaniy, siyosiy rivojlanishiga to'siq bo'ldi. U davrda yuk faqat Amudaryo orqali tashiladigan bo'lganligi tufayli daryoning qaytgan davrida, qishki-bahorgi tahlikali vaziyatlarda yo'l aloqasi butunlay to'xtab, Qoraqalpog'istonga zarur bo'lgan yuklar, qishloq xo'jalik vositalari, qurilish materiallari o'z vaqtida olib kelinmadi. Bu to'siqdan xalos bo'lishning yagona chorasi temir yo'lni qurish edi.

1947-yili 21-fevralda bo'lib o'tgan SSSR Oliy Soveti sessiyasi ishtirokchilari: “Qoraqalpog'iston ASSR va Xorazm oblastining iqtisodiyotini va madaniyatini tez

³³ Ахмеджанова З.К. Железнодорожное строительство в Средней Азии... – Ташкент., 1984. – 66 с.

³⁴ Қарақалпақстанның жаңа тарийхы. Қарақалпақстан XIX әсирдің екінши ярымынан XXI әсирдің басына шекем. – Нукус: «Қарақалпақстан», 2003. – 207 с.

orada yuqori ko‘tarish uchun bu tumanlarni asosiy temir yo‘l magistrali bilan ulovchi temir yo‘lni qurish zarur”³⁵, deb ta’kidlaydi.

1947-yili 28-iyulda SSSR Vazirlar Soveti “Chorjo‘y-Qo‘ng‘irot temir yo‘lini qurish haqida”³⁶ Qaror qabul qildi. Uning qurilishi SSSR xalq xo‘jaligini qayta tiklashning va bundan buyon rivojlantirishning “to‘rtinchi besh yillik” deb atalgan rejasiga kiritildi.

Yangi temir yo‘l trassasi bo‘yicha Dneprotransproekt ekspeditsiyasi tomonidan 1947-yili 20-aprelda o‘rganish ishlari boshlandi va iyul oyida 627 km trassa bo‘yicha ishlar tugallandi.

SSSR Vazirlar Sovetining 1947-yil 28-iyuldagi “Chorjo‘y-Qo‘ng‘irot temir yo‘lini qurish haqida” gi qarorida temir yo‘l magistralining birinchi navbati Chorjo‘y-Toshsaka oralig‘ida amalga oshirish nazarda tutilgan edi. Biroq keyingi texnik o‘rganish paytida, qurilishi kerak bo‘lgan temir yo‘l magistralining yakunlovchi yo‘li-Toshsaka trassasining asosiy yo‘nalishlaridan bir chetda qolib ketdi. Shunga bog‘liq O‘zbekiston va Turkmaniston respublikalari tashkilotlari temir yo‘lni Chorjo‘y-Qo‘ng‘irot-Aleksandrov-Gay trassasining 400 kilometrda joylashgan Xorazm oblastining markazi- Urganch shahrigacha yetkazish haqida qaror qabul qildi³⁷.

Chorjo‘y-Qo‘ng‘irot temir yo‘li qurilishining tayyorgarlik ishlari va amalga oshirilishida Turkmaniston, O‘zbekiston va Qoraqalpog‘iston xalqlari faol ishtirok etdi.

O‘zbekiston hukumati 1947-yili 11-avgustda qabul qilgan “Chorjo‘y – Qo‘ng‘irot temir yo‘lining qurilishi haqida” gi qarorida qurilishning polotnosiga tuproq yig‘ish ishlarining kuz va qish oylarida amalga oshirilishi qo‘shimcha qiyinchilik paydo qilishini hisobga olib, yer qazish ishlarini bajarishni 1947-yili Umumxalq qurilish usuli bilan amalga oshirish zarur”³⁸-deb ko‘rsatdi. Bunda 1947-yilning sentabr oyidan boshlab Xorazm oblastidan 26 ming odam, Qoraqalpog‘istondan 20 ming odam temir yo‘l liniyasining polotnosiga tuproq yig‘ish ishlarida ishtirok etishi nazarda tutildi. Umumxalq qurilishida Xorazm oblasti 168 km. masofada 2 mln. kub metr, Qoraqalpog‘iston ASSRda 75,2 km masofada 1,5 mln. kub. metr hajmdagi ishni bajarishi kerak bo‘ldi³⁹.

Qoraqalpog‘istondan 350-400 km. masofada joylashgan temir yo‘l trassasiga kolxozchilarni va ularning oziq-ovqatlarini, qurol-aslahalarini yetkazish ancha kuchni talab etdi. Bunda kolxozchilarning o‘z transportlari bilan birga 110 dan ortiq avtomashinalar, besh kater va boshqalardan foydalanildi.

Chorjo‘y-Qo‘ng‘irot temir yo‘l magistrali haqiqiy ma’noda umumxalq qurilishining yuksak na‘munasi bo‘lib, uning tayyorgarlik jarayonida va muvaffaqiyatli amalga oshirilishida Qoraqalpog‘iston ASSR ning o‘sha davrdagi rahbarlari Mateke Djumanazarov, Nau‘riz Japaqov, Pirjan Seitov va boshqalarning xizmatlari alohida bo‘lganini aytib o‘tish zarur. Ular oliyjanob va haqiqiy jonkuyar

³⁵ «Известия» газетаси. 1947 йил, 22 феврал.

³⁶ Россия халқ хўжалиги МДА, 1884-фонд, 103-рўйхат, 59-йиғмажилд, 3-варақ.

³⁷ Россия халқ хўжалиги архиви, 1884-фонд, 80-рўйхат, 1867-йиғмажилд, 103-варақ.

³⁸ Ўзбекистон Миллий архиви, 837-фонд, 33-рўйхат, 2982-йиғмажилд, 358-варақ.

³⁹ Ўзбекистон Миллий архиви, 837-фонд, 33-рўйхат, 2982-йиғмажилд, 358-варақ.

rahbarlardan bo‘lib, temir yo‘l qurilishiga bog‘liq tezda hal bo‘lishi kerak bo‘lgan vazifalarni amalga oshirishda iqtidorlilik, qaysarlik, ishchanlik va tezkorlilik bilan harakat qildi. Vaqt bilan hisoblashmasdan, ular qurilishning eng hal qiluvchi paytlarida umumxalq qurilish shtabida bo‘lib, ularning qamish chaylalarida tunab, quruvchilarga tibbiy, hayotiy va madaniy xizmatlar ko‘rsatish, qurilish materiallarini, texnikalar, asbob-uskunalarni yetkazib berish va boshqa zarur ishlarga bevosita boshchilik qildi.

Umumxalq ishiga aylangan Chorjo‘y-Qo‘ng‘irot temir yo‘lini qurishda o‘zbek, turkman va qoraqalpoq xalqlariga RSFSR va boshqa respublikalar har tomonlama yordam berdi⁴⁰. Masalan, Ural ishchilari va boshqa sanoat markazlari yangi temir yo‘l uchun relslar, teplovozarlar va vagonlar yetkazib berib turdi. Temir yo‘l quruvchilari uchun Moskvadan tunuka, temir va mixlar, Brest-Litovsk temir yo‘lidan relslar, Irkutskdan va Kurgandan yog‘ochlar, Tomsk temir yo‘lidan shpallar olib kelindi. 1948-yilning yanvaridan may oyining boshigacha Toshkent zavodidan 635 ta vagon shpallar Chorjo‘y-Qo‘ng‘irot temir yo‘lining qurilishiga yuborildi⁴¹.

1947-yil sentabr oxirida Qoraqalpog‘iston ASSR ning 100 dan ortiq kolxozlari temir yo‘l polotnosiga tuproq uyish ishlarini yakunladi. Shu yilning 25-sentabriga qadar 3288 nafar kishi qurilishdan o‘zlarining tumanlariga qaytdi⁴².

1947-yili oktabr boshidan boshlab temir yo‘l polotnosining mahkamlash ishlariga kolxozchilar ko‘plab jalb qilindi. 2-oktabrda Qoraqalpog‘iston uchastkasida 12480 kolxozchining 8120 nafar odami mahkamlash ishlarida band bo‘ldi⁴³.

Chorjo‘y-Qo‘ng‘irot temir yo‘lining quruvchilarining fidokorona mehnatlari natijasida Chorjo‘y-Urganch oralig‘idagi 400 kilometrlik liniyaning tuproq uyish va mahkamlash ishlari 1947-yili 25-avgust va 25-oktabr oralig‘ida yakunlandi. Bu ishlangan ishlar qurilishning umumiy bahosining 30 foizini tashkil qildi. Bu Turkmaniston, O‘zbekiston va Qoraqalpog‘iston kolxozchilarining umumiy bir maqsad bilan Amudaryoning quyi tomonidagi xalqlarning ijtimoiy-iqtisodiy va madaniy taraqqiyotini yuqori ko‘tarish uchun olib borilgan birgalikdagi harakatlarning natijasida amalga oshirildi. Bunday qisqa vaqt ichida trassa polotnosiga tuproq uyish va mahkamlash ishlarining yakunlanishi xalqona qurilish usulining ahamiyati, hayotiyliigi va uning ajoyib kuchga ega ekanligini namoyish etdi.

1951-yili temir yo‘l va Bosh Turkman kanalining qurilishlarining olib borilishi bilan Taxiatosh yonida yangi makon paydo bo‘ldi. Avval cho‘lu biyobon bo‘lgan bu yerda ko‘p sonli aholi yashovchi poselka bo‘y tikladi. Taxiatosh GESi va gidrouzelining qurilishi va boshqa sanoat korxonalarining paydo bo‘lishi bilan u yirik shaharlarning biriga aylandi.

⁴⁰ Ўзбекистон Миллий архиви, 837-фонд, 33-рўйхат, 2982-йиғмажилд, 50-варақ.

⁴¹ Россия Халқ хўжалик марказий давлат архиви, 1884-фонд, 80-рўйхат, 1867-йиғмажилд, 103-варақ.

⁴² Победители возвращаются домой // «Советская Каракалпакия» газетаси. №190 (4219). 1947 йил, 27 сентябр.

⁴³ Трудовой дневник. «Советская Каракалпакия» газетаси. №195 (4224). 1947 йил. 4 октябр.

1952-yili 23-iyunda Taxiatoshga birinchi poyezd keldi. Mashinist Yefimenkoning boshqaruvidagi birinchi poyezd bilan Taxiatosh gidrouzeliga besh vagon Sibir yog‘ochi, Farg‘onadan 31 ta vagon tosh ko‘mir olib kelindi⁴⁴.

1952-yil 15-iyul Qoraqalpog‘iston xalqlari uchun eng muhim sanalardan biri sifatida tarix sahifalarida qoldi. Ushbu tarixiy kunda Xo‘jayli shahriga birinchi poyezd keldi.

SSSR Ministrlar Sovetining 1947-yili 28-iyuldagi qarori asosida Xo‘jayli-Qo‘ng‘irot uchastkasida temir yo‘l liniyasining qurilishi davom ettirildi. Chorjo‘y-Qo‘ng‘irot temir yo‘lining loyihalash-smetalik hujjatlari va ishchi chizmalari “Dneprogiprotrans” loyihalash instituti tomonidan ishlab chiqilgan va SSSR Aloqa yo‘llari vazirligi tomonidan 1953-yili 10-fevralda tasdiqlandi⁴⁵. Bu temir yo‘l liniyasining uzunligi 87, 3 km. bo‘lib, Chorjo‘y-Qo‘ng‘irot trassasining yakunlovchi uchastkasi bo‘ldi. Qurilishning umumiy bahosi 113 mln. rubl mablag‘ni tashkil qildi⁴⁶.

1955-yili Chorjo‘y-Qo‘ng‘irot temir yo‘lining qurilishi tugallandi. Shu yilning 30-iyun sanasi Chorjo‘y-Qo‘ng‘irot magistralining eng so‘nggi relslar zvenosi qo‘yilgan kun sifatida temir yo‘l qurilishi tarixiga kirdi. Trassaning eng so‘nggi relslar zvenosini yo‘lga to‘shash X.Bobojonov boshchiligidagi brigadaning a‘zolari tomonidan amalga oshirildi.

1955-yildan boshlab Toshkent va Qo‘ng‘irot o‘rtasida yo‘lovchi poyezdlar qatnay boshladi va u yo‘lovchilarni tashishni rivojlantirish bilan birga, aholiga transport xizmatini yaxshilash imkonini berdi.

Chorjo‘y-Qo‘ng‘irot temir yo‘lining butun quyi Amudaryo xalq xo‘jalik kompleksi uchun ahamiyati faqat shu bilan cheklanmaydi. Temir yo‘l qurilishi Qoraqalpog‘istonning ko‘plab aholisi uchun muhim kasbiy maktab va temir yo‘lchi malakali mutaxassislarni tayyorlashning haqiqiy ustaxonasiga aylandi.

“1960-1990-yillarda Janubiy Orol hududida temir yo‘llar qurilishining olib borilishi” deb nomlangan 4-bobda 1960-1990-yillarda Janubiy Orol hududida temir yo‘llar qurilishining davom ettirilishi, Taxiatosh-Nukus-Chimboy temir yo‘lining qurilishining amalga oshirilishi jarayonlari tahlil etilgan. Chorjo‘y-Aleksandrov Gay magistralining qurilishini bosqichma-bosqich amalga oshirish maqsadida 1962-yili dekabrda Aloqa yo‘llari vazirligi “Mosgiprotrans”ga yangi Qo‘ng‘irot-Beynov temir yo‘l yo‘nalishining qurilishi bo‘yicha loyihalash topshirig‘ini ishlab chiqishni topshirdi.

Qo‘ng‘irot-Beynov temir yo‘l qurilishining loyihalash topshirig‘i 1966-yili oktabrda tasdiqlandi. “Mosgiprotrans” qurilishning texnik hujjatlarini qisqa muddatda ta‘minlashi zarur bo‘ldi, sababi transport qurilishi vazirligining qurilish muassasalari kelib boshlagan edi.

Tadqiqotchilar va loyihalovchilarning samarali ishlari natijasida loyihalash topshirig‘i ishlab chiqilgan paytning o‘zidayoq bu vazifa muvaffaqiyatli bajarildi.

⁴⁴ Жапаков Н. Железная дорога в Каракалпакии // «Советская Каракалпакия» газетаси. №138 (5454). 1952 йил. 15 июл.

⁴⁵ Россия Халқ хўжалик марказий давлат архиви, 1884-фонд, 103-рўйхат, 59-йиғмажилд, 15-варак.

⁴⁶ Ўша жойда.

Loyiha tasdiqlanmasdan avvaldanoq, 1966-yili mayda tadqiqotchilar trassada ishni boshladi va o'sha yilning avgust oyida yangi trassaning 100 km.i qurilishga tayyor bo'ldi⁴⁷.

Ustyurt orqali O'rta Osiyoni Rossiya bilan bog'lagan Qo'ng'irot- Beynov temir yo'lining qurilishi 1967-1972-yillar oralig'ida amalga oshirildi. Qo'ng'irot- Beynov temir yo'lining qurilish ishlarining muvaffaqiyatli yakunlanishida deyarli bir asr davomida tadqiqotchilar tomonidan olib borilgan loyihalash ishlari, texnik hujjatlar, chizmalar va loyihalar tarixiy ahamiyatga ega bo'ldi.

Qo'ng'irot-Beynov temir yo'lining qurilishi SSSR Vazirlar Sovetining 1966-yili 20-noyabrdagi 2696-qarori asosida amalga oshirildi⁴⁸.

1968-yili iyunning boshida quruvchilar Qoraqalpog'iston va Qozog'iston respublikalarining chegarasiga yaqinlab keldi. Bu qardosh ikki respublikaning kesishgan yerida "Karakalpakiya" deb atalgan yangi stansiya paydo bo'ldi. U vaqtlari "Karakalpakiya" stansiyasida bitta ham uy yoki daraxt bo'lmadi, ya'ni yalanglik edi. A.K. Kartunov tomonidan 1967-yili "Nedra" nashriyotidan chiqarilgan "Gazovaya promishlennost SSSR" kitobida Ustyurt haqida shunday deb yozilgan edi: «Ustyurt tekisligida el-yurt yo'q. Ichimlik suv to'lig'i bilan yo'q. Faqat avtomobil bilan eskirgan yo'llarda harakat qilish mumkin⁴⁹.

Qurilishning muvaffaqiyatli olib borilishida eng bosh omillardan biri yo'lni qurishda qatnashgan qardosh xalqlarning do'stligi va bir-biriga yordamga kelishi bo'ldi. Qo'ng'irot- Beynov temir yo'li boshlangan vaqtidan boshlab "do'stlik yo'li" deb e'lon qilindi, uning qurilishida 40 dan ortiq millat vakillari ishtirok etdi. Bu yerda rus va o'zbeklar, tatarlar va turkmanlar, qozoqlar va qoraqalpoqlar va boshqa ko'plab millat vakillari birlikda va hamjihatlikda mehnat qilib, xalqlar do'stligining qudratli kuchining qanchalik ulug' ekanligini amalda ko'rsatdi⁵⁰.

Chorjo'y-Qo'ng'irot va Qo'ng'irot-Beynov temir yo'l magistrallarining qurilishining yakunlanishi Amudaryoning quyi tomoni va chap yoqalik Qoraqalpog'istonning iqtisodiyoti va madaniyatini tez yuqori ko'tarishga imkon berdi, bu yerda ishlab chiqaruvchi kuchlarning jadal ravishda bundan buyon rivojlanishiga ishonchli shart-sharoitlar yaratildi.

Lekin o'ng qirg'oqdagi Qoraqalpog'istonda temir yo'l aloqasining bo'lmaganligi sababli respublikada transport muammosi to'liq hal qilindi deb aytish qiyin, o'lkaning bu bo'limida yuklarni tashish asosan avtomobil transporti orqali amalga oshirildi. Amudaryo orqali ko'priknig bo'lmasligi avtomobil bilan yuklarni tashishni ham qiyinlashtirdi. Bu respublikaning ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishiga salbiy ta'sirini o'tkazdi, xalq xo'jalik yuklarini: sanoat va oziq-ovqat tovarlarini olib kelishni murakkablashtirdi va natijada bunday holat Qoraqalpog'istonning o'ng qirg'oq tumanlarida sanoat va qishloq xo'jaligini bundan buyon jadallashtirishga kuchli to'sqinlik qildi.

⁴⁷ Қоңыраттан Бейнеўге қарай. «Совет Қарақалпақстаны» газетаси. №121 (9709). 1967 йил, 20 июн.

⁴⁸ Россия Халқ хўжалик марказий давлат архиви, 1884-фонд, 103-рўйхат, 186-йифмажилд, 121-варак.

⁴⁹ Картунов А.К. Газовая промышленность СССР. – Москва, 1967. –261 с.

⁵⁰ Романенко А. Кунград – связующее звено // «Советская Каракалпакия» газетаси. №47 (10006). 1970 йил. 7 март.

Qoraqalpog‘iston ASSRning 13 ta ma‘muriy tumanlaridan 9 ta, shuning ichida respublika poytaxti Nukus shahri o‘ng yoqalikda joylashdi⁵¹. Temir yo‘lining bo‘lmasligi shaharda ko‘plab yirik ma‘muriy imoratlarning, sanoat va turar joylarning qurilishini amalga oshirishda, poytaxt aholisining ijtimoiy-iqtisodiy va madaniy hayot darajasini yuqori ko‘tarishda anchagina qiyinchiliklarni keltirib chiqardi.

O‘ng yoqalik tumanlarda respublikaning ko‘plab yirik korxonalari to‘plandi, umumiy aholining 60 %i istiqomat qildi, barcha ekin maydonining 61%i ishlandi, yirik qora mollarning 56 %i boqildi. Respublikaning 8 ta paxta tozalash zavodlaridan 5 tasi chap yoqalikda harakat qilib, ularning unumdorligi yil sayin o‘sib bordi.

Ishlab chiqarish bazasining va temir yo‘l transportining bo‘lmaganligi sababli o‘sha yillari Amudaryoning o‘ng yoqaligida joylashgan Sultonuvaystog‘ karyeridagi tugamas xazinalar, foydali qazilma boyliklar xo‘jalik manfaatlari uchun foydalanilmadi. Bu yerdan qurilish materiallarini avtomobil transporti orqali tashish anchagina qimmatga tushdi. Shu sababli respublika bo‘yicha Sultonuvaystog‘ karyeridan qurilish materiallarini yetkazib berish va 1960-yillari ularni tashqaridan olib kelish sababli Amudaryoning o‘ng yoqalig‘iga temir yo‘lni o‘tkazish hayotiy zaruriyat sifatida pishib etildi.

Nukus shahrini markaziy o‘lkalar bilan temir yo‘l orqali bog‘lash masalasi XX asrning 30-yillaridan boshlab ko‘tarila boshladi. RSFSR Xalq Komissarlar Soveti tomonidan 1931-yili 1-avgustda qabul qilingan qarorda “Nukus-Orol dengizi temir yo‘lining qurilishini tezlatish va uni 1932-yili bitirish”⁵² vazifa etib qo‘yilgan edi. Bu qaror amalga oshirilmadi.

Bu masala 1940-yillarning oxirida Qoraqalpog‘iston hukumati tomonidan qaytadan ko‘tarildi. Respublika Vazirlar Kengashining 1949-yil 10-dekabrdagi majlisida “Nukus shahrining bosh rejasini va uning taraqqiyotining texnik-iqtisodiy asoslarini tasdiqlash haqida”gi qaror qabul qilindi. Bu qarorda “shaharning sharqiy bo‘limida temir yo‘l stansiyasini qurish imkoniyatini hisobga olish” zarurligi ta’kidlab o‘tildi⁵³.

1969-yili 12-martda SSSR Vazirlar Sovetining ishlarini yurgizuvchi Polyanskiy “SSSR Gosplani boshlig‘i Isayev va SSSR Aloqa yo‘llari vaziri B.Beshevga Sh.R.Rashidov tomonidan qo‘yilgan Taxiatosh-Nukus temir yo‘lini loyihalash masalasini ko‘rib chiqish va uning loyiha-smeta hujjatlarini tayyorlashni topshirdi”⁵⁴.

1972-yili Toshgiprotrans loyihalash institutining mutaxassislar guruhi Taxiatosh- Nukus yo‘nalishida izlanish olib bordi. Bu ishlarga guruhning rahbari V.R.Ruziyev, loyihaning bosh muhandislari S.S.Moskalenko va L.B.Drapkin

⁵¹ Материалы по производительным силам Узбекистана. Вып. 12. Современное состояние и перспективы развития промышленности и транспортанизовьев Амударьи (ККАССР и Хорезмская область). – Ташкент, 1959. –164 с.

⁵² Коновалов и Данилов. Дорожное строительство Каракалпакской автономной области // «Дорога и автомобиль». № 5-6. – Москва, 1932. – 102 с.

⁵³ Қорақалпоғистон Республикаси Марказий Давлат архиви, 322-фонд, 1-рўйхат, 1427-йиғмажилд, 81-варак.

⁵⁴ Ўзбекистон Миллий архиви, 837-фонд, 41-рўйхат, 668-йиғмажилд, 64-варак.

boshchilik qildi. 1973-yili bu magistralning texnik loyihasi SSSR Aloqa yo'llari vazirligi tomonidan tasdiqlandi⁵⁵.

1974-yili 4-fevralda SSSR Vazirlar Soveti "Taxiatosh-Nukus temir yo'lining qurilishi haqida" qaror qabul qildi⁵⁶.

Umumxalq qurilish uchun zarur qurilish materiallari, asbob-uskunalar, mexanizmlar va boshqalar RSFSR va Ukrainaning zavodlaridan doimiy ravishda yetkazib turildi.

Qurilishda sobiq SSSRning barcha respublikalarining vakillari ishtirok qilishdi. Temir yo'l polotnosiga tuproq uyish ishlari bilan Qozog'istonning Mang'ishloq shahridan 66, Navoiy shahridan 13-mexanizatsiyalashgan kolonnalarning jamoalari shug'ullandi. Yangi temir yo'l qurilishining yer qazish ishlari 1974-yili 20-martda usta I.A.Polyakov boshchiligidagi 66-mexanizatsiyalashgan kolonnaning jamoasi tomonidan boshlandi. Bu jamoaning a'zolari Qo'ng'irot-Beynov, Guryev-Astraxan, Makat-Mang'ishloq, Mang'ishloq-Uzen, Navoiy va Uchquduq temir yo'l magistrallarining qurilishida to'plagan boy tajribalarga ega edi. Shu sababli ular qisqa vaqt ichida kelajak trassani tez o'rgandi, yer-qazish texnikalarini ishlash holatiga keltirdi va ishni bajarishga kirishdi.

Taxiatosh-Nukus temir yo'lining quruvchilari 1974-yili 20-martdan oktabrning oxirigacha quyidagi hajmda ishlarni bajardi: 570 ming kubmetr yer qazish ishlari ishlandi, 6 ta ko'prik yo'lakchalari va 2 ta sun'iy qurilmalar qurildi, 6,7 km. yo'l to'shaldi⁵⁷.

Qurilishning sur'atini tezlatishda umumxalq tusga ega bo'lishi muhim rolni o'ynadi. Respublikaning deyarli barcha korxonalari va tashkilotlari qurilishni zarur moddiy-texnik, odam va boshqa resurslar bilan ta'minlashda o'zlarining hissalarini qo'shdi. Qoraqalpog'iston ASSR savdo vazirligi va "Taxiatashenergostroy" boshqarmasiga qarashli ORS mahkamasi quruvchilarni sanoat va oziq-ovqat mahsulotlari bilan ta'minladi. Nukus va Taxiatosh shahar Ijro Qo'mitalari 260-qurilish montaj poyezdi quruvchilari uchun Nukus shahrida to'rt ikki xonali kvartira va Taxiatosh shahrida 50 kishilik yotoqxonani ajratdi. Qoraqalpog'iston davlat musiqali drama va komediya teatri jamoasi quruvchilarga madaniy tomondan xizmat qildi.

Trassada qatnashgan 260-qurilish montaj poyezdi, 14-ko'prik quruvchilar otryadi va boshqa qurilish tashkilotlarining quruvchilarining fidokorona mehnatlari natijasida 1974-yili dekabrning oxirida Taxiatosh-Nukus temir yo'lining qurilishi yakunlandi. Bu liniyaning qurilishi hammasi bo'lib 9 oy ichida bitkazildi. 1974-yil 22-dekabr Taxiatosh-Nukus temir yo'li bo'yicha poytaxt Nukus shahriga dastlabki ishchi poyezdi qadam qo'ygan kun sifatida Qoraqalpog'iston tarixida qoldi.

1975-yili Taxiatosh-Nukus temir yo'li doimiy foydalanishga topshirildi. U haqiqiy ma'noda muhim hayot arteriyasi bo'lib, Amudaryoning chap va o'ng

⁵⁵ Такыятас-Нөкис жолы – дослық хэм бахыт жолы. «Совет Каракалпакстаны» газетаси. №252 (11539). 1974 йил. 24 декабр.

⁵⁶ Ўзбекистон Миллий архиви, 608-фонд, 9-рўйхат, 1909-иш, 60-варак.

⁵⁷ Остролуцкий В. Железнодорожная магистраль Тахиаташ-Нукус – в строю. «Советская Каракалпакия» газетаси. №252 (11241). 1974 йил. 24 декабр.

yoqaligida barqaror aloqani ta'minladi, xalq xo'jaligining bundan buyon jadal rivojlanishida katta rolni bajardi va hozir ham bajarib kelmoqda.

Yangi temir yo'l magistralining qurilishi Amudaryoning o'ng yoqaligiga, avvalambor respublika poytaxti Nukus shahrining ijtimoiy-iqtisodiy va madaniy taraqqiyotini rivojlantirishda katta ta'siri bo'lganini aytib o'tish zarur. Temir yo'l kelishi bilan shaharda yirik sanoat obyektlarining qurilishi kengaydi. 1979-yili Nukus shahrida 30 ta sanoat korxonalarini bo'lib, ular respublika sanoat mahsuloti hajmining 20% ini tashkil qildi⁵⁸. Ularning safiga yirik sanoat korxonalaridan Nukus mebel fabrikasi, un kombinati, yog'-sut kombinati, granit-marmar zavodlari va boshqalar kirdi.

Taxiatosh-Nukus-Chimboy temir yo'lining bitkazilishi respublikaning shimoliy tumanlarining kelajak rivojlanishiga keng imkoniyatlar ochib berdi. Bu yo'l janubda Nukus - Sultonuvaystog' - To'rtko'l - Uchquduq yo'nalishida mustaqillik yillari davom ettirildi. Taxiatosh-Nukus, Nukus-Chimboy, Nukus-Sultonuvaystog' va Nukus-Miskin-Uchquduq temir yo'llarining muvaffaqiyatli bitkazilishi respublika ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishi uchun keng imkoniyatlar ochib bermoqda. Bugungi kuni respublikamiz hududi, uning poytaxti Nukus shahri O'rta Osiyodan Yevropaga chiqadigan temir yo'llarning chorrahasida joylashgan o'lkaga aylandi.

“Mustaqillik yillari Janubiy Orol hududida temir yo'llar qurilishining davom ettirilishi (1991-2021 yy.)” deb nomlangan beshinchi bobda mustaqillik yillari transport sohasida olib borilgan yangi siyosat va Janubiy Orol hududida temir yo'llar qurilishi, respublikaning ijtimoiy-iqtisodiy va strategik rivojlanishida temir yo'l transportining tutgan o'rni tahlil etilgan.

Temir yo'l transporti xohlagan elning iqtisodiyotini qon tomiri hisoblanadi. Respublika uchun bu ayniqsa, muhim, sababi temir yo'l transporti respublikani jahon iqtisodiyoti bilan bog'lovchi asosiy bo'g'in hisoblanadi. Bugungi kunda temir yo'l orqali davlatning yuk aylanmasining 66 foizga yaqini va eksport, import yuk tashuvchilarning umumiy hajmining deyarli 80 foizi amalga oshirilmoqda.

1992-yili 1-yanvarda sobiq SSSR yo'l qurilish Vazirligiga qarashli O'rta Osiyo temir yo'l bo'limi Orol bo'yi temir yo'li sifatida qayta tashkil etildi, uning qaramog'iga Xorazm viloyati, Qoraqalpog'iston hududidagi 59 ta stansiya, razyezd bo'limlari va 16 ta korxonalar berildi⁵⁹.

Mustaqillik yillaridagi erkinlik sobiq sovetlar ittifoqidagi barcha respublikalarga ham davlatlararo munosabatda bozor iqtisodiyoti siyosatining qonuniyligining ustunlik tomonlarini ko'rsata boshladi. Qoraqalpog'iston va Xorazm viloyatiga temir yo'l transporti bilan keladigan yuklar Turkmaniston hududi orqali o'tar edi. Xalqaro qoidalarga binoan o'sha hududdan o'tuvchi har bir vagonga valyuta to'lash yo'li bilan avval kod (ruxsatnoma) olish va uni o'tkazgani uchun anchagina miqdorda valyuta to'lash masalalari bir qancha muammolarni tug'dirdi. Shu sababli ham temir yo'l transportini rivojlantirishning umumiy

⁵⁸ Татыбаева В.Х. Нукус-столица ККАССР (история основания города). – Нукус, 1979. – 68 с.

⁵⁹ Сейтимбетов М. Қарақалпақстанда темир жол қурылысының тарийхынан. – Нөкис: Қарақалпақстан, 1993. 68 б.

yoʻnalishlari orasida eng dastlab ichki temir yoʻl kommunikatsiyasi tarmoqlarini kengaytirish va uni takomillashtirishga alohida eʼtibor berildi. Bu masalaning siyosiy iqtisodiy ahamiyatiga teran maʼno berib Oʻzbekiston hukumati birinchi navbatda Nukus-Sultonuvaystogʻ-Miskin-Uchquduq-Navoiy temir yoʻllari qurilishini boshlashni va ularni tez vaqt ichida bitirishni qoʻlga oldi.

Quruvchilarning mehnatdagi mardligi natijasida 1999-yilning dekabr oyining boshlarida Nukus-Sultonuvaystogʻ-Miskin uchastkalarida temir yoʻl qurilishining eng asosiy ishlari yakunlandi. Eng asosiy qurilishlardan hisoblangan Uchquduq-Miskin magistralining katta bir qismi va Toʻrtkoʻl temir yoʻl stansiyasi bitkazilib foydalanishga topshirildi. 1999-yili 16-dekabrda Toʻrtkoʻlga birinchi poyezd keldi.

Miskin-Sultonuvaystogʻ uchastkasining yoʻl qurilishi yakunlangandan soʻng 2000-yilning yanvar oyidan boshlab, Nukus-Toʻrtkoʻl oraligʻida yuk tashish poyezdlari yura boshladi. Ellikqala, Beruniy va Toʻrtkoʻl oraligʻida joylashgan xoʻjaliklar hududi orqali oʻtuvchi ushbu trassada 4 mln. 598 ming kubometrlik yer qazish va polotnaga tuproq uyish ishlari bajarildi, 115,2 km. relslar toʻshaldi, 25 ta yirik va mayda koʻpriklar, 233 ta sunʼiy suv oʻtkazgichlar qurildi. Umumiy shartnoma bahosi boʻyicha 3 milliard 619 mln. soʻm miqdoridagi ishlar bajarildi⁶⁰.

2000-yilning oxirida 226,4 kilometrlik Miskin-Uchquduq temir yoʻl uchastkasining asosiy qurilish ishlari tugatildi. Qizilqum choʻlidan qoq yorib oʻtgan Navoiy-Uchquduq Miskin-Sultonuvaystogʻ-Nukus magistrali tutashtirildi. 2001-yilning 31-yanvaridan 1-fevralga oʻtgan oqshomda Nukus-Sultonuvaystogʻ-Miskin-Uchquduq yangi temir yoʻl magistrali orqali qozonxonalar va issiqlik elektrostansiyalari uchun 30 ta sisterna yonilgʻi mazut yuklangan dastlabki poyezd Nukusdan Uchquduqqa yoʻl oldi va tongi soat 8 yarimlarda Uchquduq stansiyasiga yetib keldi⁶¹. Bu holat mustaqillik yillaridagi sohadagi dastlabki yirik yutuqlardan biri boʻldi.

Avval Nukusdan Toshkentgacha Turkmaniston orqali 1200 km yoʻl boʻlsa, Nukus-Toʻrtkoʻl-Uchquduq-Toshkent 900 km yoʻlni tashkil etdi. Butunlay bizning elimiz hududi boʻyicha oʻtuvchi bu yoʻl 2001-yili 25 million AQSH dollarini tejashga imkon berdi.

"Oʻzbekistan temir yoʻllari" aksiyadorlik jamiyatining kadrlar salohiyatini yanada mustahkamlash maqsadida, xorijning yetakchi oliy taʼlim muassasalarida kadrlar tayyorlash borasida boshqarma tomonidan tegishli ishlar amalga oshirib kelinmoqda. 2005-yildan shu kunga qadar Rossiya Federatsiya va boshqa xorijiy oliy taʼlim muassasalari bilan hamkorlik Toshkent temir yoʻl muhandislari instituti orqali amalga oshirib kelindi.

2014-yili Nukus temir yoʻllari kasb-hunar kollejini 185 nafar oʻquvchi bitirdi. Kollejda 70 nafar oliy malakali oʻqituvchilar, 17 ta ishlab chiqarish amaliyoti boʻyicha masterlar mehnat qildi. Kollej bitiruvchilaridan Qoʻngʻirot temir yoʻl uzeli stansiyasi operatori Sayyora Setekova 2011-yili Nukus temir yoʻllari kasb-hunar kollejini tugatib, mutaxassisligi boʻyicha ishga joylashdi. Ushbu kollej

⁶⁰ Жаңа транспорт магистралы ашылды. «Еркин Каракалпақстан» газетаси. №15 (17452). 2001 йил, 3-феврал.

⁶¹ Жаңа транспорт магистралы ашылды. «Еркин Каракалпақстан» газетаси. №15 (17452). 2001-йил, 3-феврал.

bitiruvchisi Adilbek Sattarov Qo'ng'iro't lokomotiv deposida mashinist yordamchisi bo'lib ishga joylashdi. 2011-yili ushbu kollejni tugatgan Isatay Orazbaev Qo'ng'iro't stansiyasida navbatchi bo'lib mehnat qildi⁶².

Keyingi yillarda e'tibor berilsa, mamlakat ichki yo'llarini kapital ta'mirlash, transport oqimini hisobga olgan holda yo'l o'tkazgichlar va ko'priklar qurilishi, xalqaro yo'llarni talab darajasiga olib kelish, yo'lovchilarga xizmat qilish sifati va samaradorligini ta'minlash muammolari bosqichma-bosqich hal etilayotganini ko'rish mumkin. Mazkur ko'rsatkichlarni ijobiy tomonga o'zgartirish bugun malakali kadrlar tayyorlash tizimida katta ishlarni amalga oshirishni taqazo etmoqda⁶³.

Yurtimizda transport tizimi uchun malakali kadrlar tayyorlashning ustuvor vazifalari Prezident tomonidan Yangi O'zbekistonning 2022-2026-yillarga mo'ljallangan Taraqqiyot strategiyasining to'rtinchi ustuvor yo'nalishi, 36-maqsadda aniq belgilab o'tilgan holda tizimda zamonaviy talablarga javob bera oladigan, raqobatbardosh kadrlarga e'tiborni oshirish nazarda tutilgan⁶⁴.

"O'zbekiston temir yo'llari" aksiyadorlik jamiyati tasarrufida 2020-yil sentabr oyiga qadar quyidagi oliy va o'rta maxsus ta'lim muassasalari, shuningdek, kadrlarni tayyorlash va malakasini oshirish markazlari faoliyat yuritdi⁶⁵.

Germaniya rivojlanish banki, Quvayt iqtisodiy rivojlanish jamg'armasi kredit mablag'lari bilan kompaniyaning o'z mablag'lari hisobidan uzunligi 114 kilometrdan iborat To'qimachi-Angren temir yo'l liniyalarining elektrlashtirilishi natijasida faqatgina dizel yonilg'isini 2,5 million AQSH dollari miqdorida tejashga erishildi. Erishilgan iqtisodiy samaradorlik yiliga 6 million AQSH dollarini tashkil qilmoqda.

Mustaqillik yillarida 640 kilometr temir yo'l ishga tushirilgan bo'lib, o'sha qatori Navoiy-Uchquduq - Sultonuvaystog' - Nukus va Toshg'uzor - Boysun-Qumqo'rg'on yo'nalishlari ham ishga tushdi. Yangi yo'nalishlarning qurilishi bilan birga mavjud temir yo'llarni elektrifikatsiyalash, modernizatsiya qilish va ta'mirlashga ham katta ahamiyat berildi.

Mustaqillik yillarida kommunikatsiya va transport, temir yo'l tizimida katta o'zgarish, yangilanishlar esa O'zbekistonning rivojlanishini yanada tezlashtirmoqda. Qamchiq dovoni orqali Farg'ona vodiysi, Navoiy - Uchquduq-Sultonuvaystog'- Nukus temir yo'li orqali shimoliy hududlar mamlakatning markaziy mintaqalari bilan bog'landi.

Mamlakatimiz Hind okeaniga chiqish, shuningdek, shimoldagi davlatlarni janubiy Osiyo davlatlari, shuningdek, Janubi-G'arbiy Osiyo davlatlariga o'tish istiqbolini yaratuvchi 75 km uzunlikdagi Xayraton-Mozori-Sharif temir yo'li 2010-

⁶² Терехина А. Чтобы путешествие было комфортным. «Учитель Узбекистана» газетаси. 2 /07/ 2015.

⁶³ Баратов Ў.П. Транспорт тизимида таълим ислохотлари ва истиқболлари. – Tashkent State Transport University, Volume 3 | TSTU Conference 1 | 2022 *Prospects for Training International Specialists in the Field of Transport*, 92-6.

⁶⁴ Баратов Ў.П. Транспорт тизимида таълим ислохотлари ва истиқболлари. – Tashkent State Transport University, Volume 3 | TSTU Conference 1 | 2022 *Prospects for Training International Specialists in the Field of Transport*. – Б.93.

⁶⁵ <https://railway.uz/upload/iblock/b1b/e25dvfhe4uwxptjc3we849uxr0hhfv3s.pdf> «Ўзбекистон темір йўллари» АЖ нинг 2021 йил учун бизнес режаси.

yilning 22-yanvarida ochildi. Navoiy – Uchquduq – Sultonuvaystog‘ – Nukus temir yo‘li 700 km ni tashkil etadi. Shuningdek, O‘rta Osiyoda yagona bo‘lgan temir va avtomobil ko‘prigi Amuduryodan 681 metr uzunlikda o‘tkazildi. 223 km.ni tashkil etuvchi Toshg‘uzor-Boysun-Qumqo‘rg‘on temir yo‘li yuk va yo‘lovchi tashish masofasini 170 km.ga qisqartirish bilan birga tranzit to‘lovlardan ozod qildi. Mazkur yo‘lning qurilishi yagona temir yo‘l tarmog‘ini yaratish uchun arteriya bo‘lib, janubiy hududlar bo‘lgan Qashqadaryo va Surxondaryoni mamlakatning boshqa viloyatlari bilan bog‘ladi. Bu yo‘l transafg‘on koridori orqali janubiy va janubi-sharqiy davlatlar portlaridan Hind okeaniga chiqish imkonini beruvchi yo‘lga aylandi⁶⁶.

2017-2021-yillarda O‘zbekiston Respublikasini yanada rivojlantirishning beshta ustuvor yo‘nalishi bo‘yicha Harakatlar strategiyasida temir yo‘llarni elektrlashtirish, yangi temir yo‘l liniyalarini qurish, qayta tiklash, yo‘lovchi vagonlar tarkibini yangilash kabi eng muhim vazifalar belgilab qo‘yildi. Natijada 2018-yilda Buxoro-Miskin yo‘nalishida uzunligi 357,3 km hamda uzunligi 33,8 km Urganch-Xiva yangi temir yo‘llari qurilib foydalanishga topshirildi⁶⁷.

O‘zbekistonda temir yo‘llarni rivojlantirishning strategik ahamiyati O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2022-yil 5-avgustdagi O‘zbekiston Respublikasi temir yo‘l transporti xodimlariga yo‘llagan tabrigida yana bir bor e‘tirof qilindi.

XXI asrning boshida yangi temir yo‘l magistrali qurilishining Qoraqalpog‘iston hududi bo‘ylab G‘arb bilan aloqani o‘rnatishi muhim tarixiy voqea bo‘ldi. Endi Nukus shahridan janubiy-sharqda Miskin-Uchquduq-Navoiy yo‘nalishi orqali O‘zbekistonning barcha viloyatlariga O‘rta Osiyo, Eron va Yaqin Sharq davlatlariga, shimolda G‘arbiy Qozog‘iston, Rossiya, Ukraina, Belarussiya va Yevropa davlatlari bilan temir yo‘l orqali aloqa qilish imkoniyati tug‘ildi.

Yuqoridagilardan kelib chiqib, xulosa qilish mumkinki o‘ziga xos transport tarkibiga ega, dengiz va okeanlardan uzoqda, Yevropa va Osiyo mamlakatlarining markazida joylashgan O‘zbekiston Respublikasida transport tizimlarini, ayniqsa, temir yo‘l liniyalarini rivojlantirish masalasi doimo dolzarb masalalardan bo‘lib kelgan va shunday bo‘lib qolmoqda. Mamlakatimiz shimoldagi va janubdagi hamda g‘arbdagi va sharqdagi davlatlarni bog‘lab turuvchi xalqaro istiqbolli loyihalarda faol ishtirok etishi maqsadga muvofiqdir.

XULOSA

Tadqiqot yakunida quyidagi xulosalarga kelindi:

1. Mustaqillik davridagi tadqiqotlarda mavzuga yangicha sivilizatsion yondashishlar orqali uning nazariy-metodologik asoslari ishlab chiqildi. Shuning ichida, tarixchi olimlar tomonidan mavzuga aloqador ishlarda sovet davrida

⁶⁶ Маҳаммадалиев Р.Й., Ниязов А.А. Ўзбекистон Республикаси темир йўл транспортининг ривожланиш тарихи ва истикболи // ACADEMIC RESEARCH IN EDUCATIONAL SCIENCES VOLUME 2 | ISSUE 2 | 2021 ISSN: 2181-1385 - В.717.

⁶⁷ «Ўзбекистон темир йўллари» АЖ нинг 2021 йил учун бизнес режаси // <https://railway.uz/upload/iblock/b1b/e25dvfhe4uwxptjc3we849uxr0hhfv3s.pdf>.

respublikadagi ijtimoiy-iqtisodiy holat, xalqning yashash darajasi va turli sohalarning o'zaro aloqadorligi masalalari ham bayon etilgan. Bundan tashqari, transport tarixini bayon etuvchi ishlar, adabiyotlar, buklet va xronologik ma'lumotlar ko'rinishida ham to'plandi. Shunga qaramasdan, Janubiy Orol hududidagi temir yo'l qurilishi tarixini tadqiq etish o'z dolzarbligini yo'qotmagan.

2. Rossiya imperiyasining Turkiston orqali o'z ehtiyojlarini qondirish, faqat O'rta Osiyo emas, shu bilan birga Hindiston va Xitoyning boy bozorlariga kirib borish uchun temir yo'l tarmoqlarini rejalashtirishi asosida faqat bir bo'liminigina amalga oshirdi, ya'ni O'rta Osiyoni Markaziy Rossiya bilan faqat ikkita – Kaspiy orti va Orenburg-Toshkent temir yo'l magistrallari bilan bog'ladi. Hatto bu ikkita temir yo'l yo'nalishini qurish orqali podsho Rossiyasi imperiyaning chegarasini Sharqqa qadar kengaytirishni xohlar edi.

3. Qoraqalpog'iston hududi orqali Buyuk Ipak yo'lining tarmog'i bo'yicha XX asrda temir yo'llar qurildi. Ikkinchi jahon urushidan keyingi yillari Chorjo'y-Qo'ng'iro't temir yo'lining qurilishi yo'lga qo'yildi. Bu magistral yo'lining qurilishi tarixiy qurilish bo'lib, bunda loyihalash ishlarini olib borgan mutaxassislarning shijoatli mehnatlari, qurilish ishlarining yuqori darajada ratsional tashkillashtirilishi va umumxalq qurilish usulidan foydalanish va aholining mehnatdagi mardligi, kuchi, hayotiy tajribasini va ijodiy tashabbusini zarurli oqim tomon yo'naltirilishi ishning samaradorligini oshirishda katta ahamiyatga egaligi ochib berildi.

4. Qo'ng'iro't - Beynov temir yo'lini amalga oshirish Ustyurtdagi og'ir iqlim sharoitlarida, mutaxassislar loyihalash izlanish ishlarini 10 yil davomida olib borib, natijada Chorjo'y-Aleksandrov Gay tarixiy loyihasi bo'yicha ishlar amalga oshirila boshladi. Shuningdek, Beynov-Makat oralig'ida temir yo'l qurildi. Shu tariqa O'rta Osiyodan Rossiyaga Ustyurt tekisligi orqali chiqadigan eng qisqa yo'l ochildi. Lekin Aleksandrov Gayga chiqadigan eng qisqa temir yo'l amalga oshirilmadi.

5. Uchquduq-Miskin-Nukus temir yo'lini qurish ishlari ham oson kechmadi. Chunki endi mustaqil bo'lgan davlat uchun moliyaviy muammolarni hal etish dolzarb vazifaga aylandi. Bu temir yo'l magistralining Nukus - Sultonuvaystog' yo'nalishi 1983-yili bitkazilgan edi. 1994-yildan boshlab, Miskin-To'rtko'l yo'nalishi bo'yicha ishlar yo'lga qo'yildi. 1999-yili To'rtko'l shahriga birinchi poezdning borishi tarixiy ahamiyatga ega voqea bo'ldi.

6. 2002-yilda kompaniyaning o'z mablag'lari hisobidan qisqa muddatda uzunligi 357 kilometr bo'lgan Navoiy - Uchquduq - Sultonuvaystog' - Nukus yangi temir yo'l liniyasi qurilgan bo'lsa, 2004-yili ushbu uchastkada uzunligi 681 metrlik Amudaryoning ustidan kesib o'tuvchi O'rta Osiyoda yagona ko'priq qurildi. 2004 -yili 20-avgust kuni Toshguzor-Boysun-Qumqo'rg'on temir yo'l liniyasining birinchi navbati foydalanishga topshirildi. Buyuk ipak yo'lini qayta tiklashda Nukus-Chimboy temir yo'lini Taxtakopir orqali Qozog'istonning Qizil O'rda shahriga etkazish va Osiyo davlatlariga to'g'ridan-to'g'ri chiqish katta ahamiyatga ega hisoblanadi. Bu yo'nalish bo'yicha temir yo'l tarmog'ini amalga oshirish kelajak rivojlanish uchun strategik ahamiyatga ega.

7. Mustaqillik yillari Qoraqalpog‘iston yo‘l munosabatlari va transporti tarmog‘i xalq xo‘jaligi kompleksining ajralmas bir bo‘limiga aylandi. Mustaqillik yillarida transport-kommunikatsiya tizimlarini rivojlantirish bo‘yicha ko‘plab strategik ishlar amalga oshirildi. Respublikada transportning mustaqilligi ta‘minlanib, respublikaning barcha mintaqalarini bir-biri bilan bog‘laydigan milliy tizim yaratildi. Mamlakatda yaratilgan samarali transport tizimi tashqi iqtisodiy aloqalarni rivojlantirish va boshqa mamlakatlar bilan integratsiyalashuv omili bo‘lib xizmat qiladi.

Tadqiqot natijasidagi tahlillarga asoslangan holda quyidagi **taklif** va **tavsiyalar** ishlab chiqildi:

1. Qoraqalpog‘istonning temir yo‘l transportining to‘liq imkoniyatlaridan foydalanilmayotganligi tufayli mintaqalar o‘rtasida temir yo‘l harakati sonini ko‘paytirish; uni elektrlashtirish va onlayn xizmatlar tizimini yangilash; raqamli asosda kadrlarni qayta tayyorlash uchun sharoit yaratish kerak.

2. Yevropa va Osiyo o‘rtasida muntazam temir yo‘l transportini tashkil etgan holda uning geografiyasini kengaytirish, Chimboy-Qizil O‘rda temir yo‘lini qurish maqsadga muvofiqdir.

3. Qoraqalpog‘iston sharoitida temir yo‘l transportining yangi yo‘nalishlarini va xizmat ko‘rsatish sohalarini rivojlantirish uchun yangi istiqbolli tranzit temir yo‘llarini ishga tushirish, ularni rekonstruksiya qilish uchun xorijiy sarmoyalarni jalb qilish zarur.

4. Respublikada yo‘lovchilar soni ortishi va turizm rivojlanishi munosabati bilan Toshkent - Nukus tezyurar poyezdini ishga tushirish maqsadga muvofiqdir.

**НАУЧНЫЙ СОВЕТ DSc.03/2025.27.12.Tar.04.04
ПО ПРИСУЖДЕНИЮ УЧЕНЫХ СТЕПЕНЕЙ ПРИ
КАРАКАЛПАКСКОМ ГОСУДАРСТВЕННОМ УНИВЕРСИТЕТЕ**

КАРАКАЛПАКСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

СЕЙТИМБЕТОВ МИНСИЗБАЙ КАЗАХБАЕВИЧ

**ИСТОРИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА В РЕГИОНЕ
ЮЖНОГО ПРИАРАЛЬЯ (со второй половины XIX века до начала XXI
века)**

07.00.01 – История Узбекистана

АВТОРЕФЕРАТ
диссертации на соискание ученой степени
доктора исторических наук (DSc)

Нукус – 2026

Тема диссертации доктора наук (DSc) зарегистрирована в Высшей аттестационной комиссии за №B2022.3.DSc.Tar257.

Диссертация выполнена в Каракалпакском государственном университете имени Бердаха.

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

Научный консультант:

Ураков Дилшодбек Жамолиддинович
доктор исторических наук, профессор

Официальные оппоненты:

Нуржанов Сабит Узакбаевич
доктор исторических наук, профессор

Гаффоров Шокир Сафарович
доктор исторических наук, профессор

Қабулов Эшболта Атамуратович
доктор исторических наук, профессор

Ведущая организация:

Ургенчский государственный университет

Защита диссертации состоится «18» VI 2026 года в 14:00 часов на заседании Научного совета DSc.03/2025.27.12.Tar.04.04 при Каракалпакском государственном университете. (Адрес: 230100, г. Нукус, улица Ч. Абдирова, №1. Исторический факультет Каракалпакского государственного университета. Тел.: (99361) 223-60-49; Факс: (361) 223-60-49; e-mail: e-mail: karsu.info@edu.uz)

С докторской диссертацией можно ознакомиться в Информационно-ресурсном центре Каракалпакского государственного университета (зарегистрировано за №541) (Адрес: 230100, г. Нукус, улица Ч.Абдирова, №1. Исторический факультет Каракалпакского государственного университета. Тел.: (99361) 223-60-49; Факс: (361) 223-60-49)

Автореферат диссертации разослан «26» V 2026 года.

(Протокол реестра за № 11 от «26» V 2026 года).



М.А.Карлыбаев

Председатель научного совета по присуждению ученых степеней, доктор исторических наук (DSc), профессор

Х.М. Отегенов

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

Б.А. Кошанов

Председатель научного семинара при научном совете по присуждению ученых степеней, доктор исторических наук, профессор

ВВЕДЕНИЕ (Аннотация докторской (DSc) диссертации)

Актуальность и востребованность темы диссертации. В условиях глобализации расширение участия стран Центральной Азии в международных программах и интеграционных процессах, является не только исторически необходимым, но и важным залогом стабильности. Для развития общества необходимо налаживание взаимодействия между народами и цивилизациями, а также развитие интеграционных процессов. Эти процессы способствуют развитию системы транспортных коммуникаций в стране и требует интеграции в глобальные мировые транспортные сети.

В мировом научном сообществе особое внимание уделяется изучению многих аспектов истории каракалпаков, являющейся неотъемлемой частью истории Узбекистана. В частности, значительный научный интерес представляют исследования, посвящённые возникновению и развитию сетей исторических коммуникаций, разработке направлений железнодорожного строительства в Средней Азии с учётом инфраструктурных сетей, расположенных на пересечении транспортно-коммуникационных магистралей, а также процессу подготовки технико-экономических обоснований для открытия новых направлений. В частности, ведутся исследования, направленные на освещение организации научных экспедиций в Южное Приаралье, деятельности членов экспедиций и научных сотрудников по его изучению, использования Аральского моря и Амударьи в транспортных целях, а также усилий, осуществлённых по улучшению сухопутных путей сообщения. Особое внимание уделяется изучению влияния данных мероприятий на социально-экономическое положение общества и раскрытию их значения в международном масштабе.

В годы независимости масштабные реформы, осуществляемые в Узбекистане, прежде всего способствуют укреплению его экономического потенциала. В данный период и в Каракалпакстане реформы, охватывающие различные сферы республики, приносят свои результаты. В особенности ввод в эксплуатацию новых железнодорожных линий и структурные преобразования в отрасли создают возможности для дальнейшего роста потенциала регионов. Следовательно, «На сегодняшний день в стране железнодорожным транспортом перевозится свыше 60 процентов грузов и более 75 процентов пассажиров, что свидетельствует о том, какую важную роль играет данная сфера в развитии экономики»¹. Данное обстоятельство обуславливает необходимость глубокого научного анализа процессов, связанных с историей строительства железных дорог в регионе.

Представленная работа в определенной степени служит реализации задач, отмеченных в Законе Республики Узбекистан №УЗРК-706 «О транспорте» от 9 августа 2021 года, Указе Президента Республики Узбекистан № УП-5647 «О мерах по коренному совершенствованию системы

¹ Мирзиёев Ш.М. «Ўзбекистон темир йўллари» акциядорлик жамияти жамоасига // <https://president.uz/uz/lists/view/1922>

государственного управления в сфере транспорта» от 1 февраля 2019 года, Постановлении Президента Республики Узбекистан № УП-2789 «О мерах по дальнейшему совершенствованию деятельности Академии наук, организации, управления и финансирования научно-исследовательской деятельности» от 17 февраля 2017 года, Указе Президента Республики Узбекистан № УП-4143 «Об организации деятельности Министерства транспорта Республики Узбекистан» от 1 февраля 2019 года и других нормативно-правовых актах, касающихся данной отрасли.

Соответствие исследования приоритетным направлениям развития науки и технологии республики. Данное исследование выполнено в соответствии с приоритетным направлением развития науки и технологий Республики Узбекистан 1 «Формирование системы инновационных идей и пути их осуществления для социального, правового, экономического, культурного, духовного и образовательного развития информатизированного общества и демократического государства».

Обзор зарубежных научных исследований по теме диссертации².

Исследования по истории строительства железных дорог в Туркестане во второй половине XIX-начале XX века, в частности, на территории Южного Приаралья, ведутся рядом ведущих научных центров и высших учебных заведений мира, в том числе, Транспортным институтом Университета Айовы (Айова, США), Институтом исследований железных дорог Йоркского университета (Йорк, Великобритания), Музеем науки и искусства (Ливерпуль, Великобритания), Международным Союзом железных дорог (Париж, Франция), Российской Открытой Академией транспорта (Москва, Российская Федерация), Российским транспортным университетом (Москва, Российская Федерация), Петербургским государственным университетом путей сообщения Императора Александра I (Санкт-Петербург, Российская Федерация); Научно-исследовательским центром железнодорожного транспорта Ташкентского государственного транспортного университета (Ташкент, Узбекистан).

В результате исследований, проведённых в мировой науке, по истории формирования и развития железных дорог во второй половине XIX - начале XX века, в частности по истории Южного Приаралья, были получены следующие научные результаты: разработаны практические решения для повышения безопасности в транспортном секторе, упрощению транспортных операций и улучшению управления инфраструктурными активами (Институт транспортирования Университет Айовы, США); созданы необходимые ресурсы, демонстрирующие богатство коллекций музея и расширяющие их влияние (Институт железнодорожных исследований Университета Йорка,

² Обзор зарубежных исследований по теме диссертации подготовлен на основе следующих источников <https://ctre.iastate.edu/about-ctre/>, <https://www.york.ac.uk/railway-studies/>, <https://www.scienceandindustrymuseum.org.uk/objects-and-stories/first-railways>, <https://uic.org/about/about-uic/#UIC-s-mission>, <https://www.miit.ru/science/scientific-schools#n21>, <https://www.pgups.ru/science/research/directory-of-scientific-research/>, <https://tsu.uz/departament/35> и др.

Великобритания); разработан электронный каталог исторических документов и изображений, иллюстрирующих роль железной дороги в развитии науки и техники (Музей науки и промышленности, Великобритания); разработаны межотраслевые стратегии в области транспорта, такие как устойчивое развитие деятельности железных дорог, координация отраслевых исследований, популяризация передового опыта (Международный Союз Железных дорог, Франция); внедрены в образовательный процесс «Основные принципы организации пассажирских перевозок», где отражены особенности организации перевозок пассажиров, конструктивные особенности технических средств, используемых при их осуществлении, а также зарубежный опыт в этой области (Российский университет транспорта, Российская Федерация); разработаны научно-технические обоснования в области транспорта, строительства, приборостроения, информационных технологий и коммуникаций, экологии и экологического менеджмента (Санкт-Петербург, Российская Федерация); разработана база данных по информационному моделированию на транспорте, а также справочная поддержка портала Rail-info (Москва, Российская Федерация); научно-исследовательским центром железнодорожного транспорта, разработаны рекомендации по внедрению эффективных механизмов коммерциализации результатов научно-технической деятельности профессорско-преподавательского состава (Ташкент, Узбекистан).

На сегодняшний день крупными мировыми научными и стратегическими исследовательскими центрами, проводится ряд исследований по изучению истории строительства железных дорог в Туркестане во второй половине XIX – начале XX века, в частности в районе Южного Приаралья, в том числе по следующим приоритетным направлениям: возникновение и развитие исторических коммуникационных сетей, разработка маршрутов железнодорожного строительства в Средней Азии, инфраструктурных сетей, расположенных на пересечении транспортных коммуникаций, процесса подготовки технико-экономических обоснований открытия новых маршрутов, организация научных экспедиций в район Южного Приаралья, исследование членами экспедиций, научными сотрудниками транспортного использования Аральского моря и Амударьи, изучение влияния на социально-экономическое положение общества мер, предпринятых для улучшения наземных дорог.

Степень изученности проблемы³. История транспорта в Каракалпакстане вызывает интерес у этнографов, экономистов, специалистов в области транспорта и историков. Накоплен значительный материал по истории транспорта. В частности, в исследованиях советского периода было уделено внимание также вопросам строительства железной дороги в Каракалпакстане, участия местного населения в железнодорожном строительстве, проникновению в страну средств связи вместе с железной дорогой.

³ Подробный анализ степени изученности диссертации приведен в I главе исследования.

В исследованиях периода независимости, в научный оборот было введено много ценных исторических материалов по формированию транспорта на территории Приаралья, функционированию железнодорожного транспорта. В них были проанализированы такие вопросы, как влияние транспортных средств на образ жизни населения, экономику страны, их роль в торговых отношениях с соседними регионами.

В заключение стоит отметить, что история строительства железных дорог на территории Южного Приаралья не становилась объектом специального исследования. Эти факторы указывают на необходимость создания исследовательской работы по изучаемой теме, основанной на глубоких научных и исторических фактах.

Связь темы исследования с планами научно-исследовательских работ высшего образовательного учреждения, в котором выполнена диссертация. Данное исследование выполнено в рамках плана научно-исследовательских работ, утверждённого в Каракалпакском государственном университете имени Бердаха.

Цель исследования заключается в раскрытии процессов возникновения и развития железнодорожных сетей в регионе Южного Приаралья во второй половине XIX-начале XXI века.

Задачи исследования:

проанализировать источниковую базу и историографию темы;
проанализировать процесс проектирования Каспийско-Аральской железной дороги, осуществлявшийся Российской империей.

проанализировать проектирование и первоначальные этапы реализации строительства железной дороги Чарджоу – Кунград.

осветить процесс строительства железной дороги Чарджоу – Кунград.

определить особенности строительства железных дорог в Южном Приаралье в 1960–1970-е годы.

раскрыть процесс строительства железной дороги Тахиаташ – Нукус – Чимбай и его значение.

проанализировать новую транспортную политику в годы независимости и строительство железных дорог в Южном Приаралье.

осветить роль железнодорожного транспорта в социально-экономическом и стратегическом развитии республики.

изучить реформы, проведённые в системе образования по подготовке кадров в сфере железнодорожного транспорта в Республике Каракалпакстан в годы независимости.

Объектом исследования обозначена железнодорожная отрасль на территории Южного Приаралья со второй половины XIX – до начала XXI века.

Предметом исследования явились процессы возникновения и развития железнодорожного транспорта, имеющие особое значение в развитии транспортной системы Южного Приаралья, его деятельность в изучаемый период, материально-техническое оснащение железнодорожной

инфраструктуры, налаживание подготовки кадров для отрасли и изменения в ее системе.

Методы исследования. В диссертации использованы методы правдивого и беспристрастного анализа, статистика, диалектика, историзм и методы системного анализа.

Научная новизна исследования:

доказано, что результаты научных экспедиций, организованных Российской империей с целью изучения Приаральского региона, не только способствовали разработке проектов с участием частных лиц и акционерных обществ, но и стали основой формирования железнодорожной сети, открывшей более широкие возможности для проникновения капиталистических отношений в регион;

доказано, что при подготовке проектов современных железнодорожных систем Чарджоу-Кунград и Кунград-Бейнеу важное значение имели разработки, созданные специалистами империи и технической интеллигенцией в период генерал-губернаторства по строительству железнодорожных магистралей из Центральной России в Среднюю Азию;

освещено, что в процессе реализации с середины XX века программ по расширению посевных площадей хлопчатника на плодородных землях Хорезма и Каракалпакстана строительство железнодорожных линий Чарджоу-Кунград, Кунград-Бейнеу, Тахиаташ-Нукус и Нукус-Чимбай не только обеспечивало перевозку сельскохозяйственной продукции, но и способствовало экономическому подключению региона к системе центральных магистральных путей России;

доказано, что с первых лет независимости ввод в эксплуатацию магистрали Кунград-Бейнеу как продолжения железной дороги Чарджоу-Кунград, проходящей через регион Устюрт, а затем направления Бейнеу-Маскат обеспечил не только подключение Каракалпакстана к транзитным коридорам, связывающим Азию и Европу, но и создал условия для международного экономического роста региона;

доказано, что в годы независимости ввод в эксплуатацию железнодорожной магистрали Навои-Учкудук-Мискин-Нукус и формирование необходимой инфраструктуры способствовали эффективному освоению месторождений полезных ископаемых на плато Каратау и Устюртской равнине.

Практические результаты исследования состоят:

Раскрыты важные вехи в области транспорта в новой и новейшей истории Каракалпакстана, деятельность личностей, сыгравших большую роль в становлении этой системы, служащих формированию на современном этапе патриотических чувств и способствующих развитию национального самосознания у молодежи;

Систематизированы и обобщены материалы, связанные с процессом развития транспортной системы, реализацией проектов и исследований по

строительству железных дорог в период со второй половины XIX до начала XXI века на территории Южного Приаралья;

Освещены недостатки и достижения, связанные с деятельностью железнодорожного транспорта на территории Каракалпакстана со второй половины XIX века до начала XXI века, а также разработаны соответствующие предложения и рекомендации.

Достоверность результатов исследования определяется применением признанных в исторической науке методов и подходов, использованием нормативно-правовых документов, касающихся деятельности железнодорожной системы, архивных материалов Российской Федерации и Узбекистан, исторической литературы, официальных веб-сайтов и публикаций предприятий связи, первичных источников, статей, опубликованных в газетах, журналах и сборниках, а также воспоминаний работников, осуществлявших деятельность в сфере связи. Достоверность также подтверждается апробацией и одобрением полученных результатов компетентными структурами.

Научная и практическая значимость результатов исследования.

Научная значимость результатов исследования заключается в том, что аналитические данные по решению проблем истории развития железнодорожной транспортной системы, итоговые выводы полученные на основе использования методологических подходов в области истории развития транспортной системы в Каракалпакстане, основаны на внедрении в практику научных выводов по данному вопросу.

Практическая значимость результатов исследования определяется тем, что научные мнения, предложения, выводы, выдвинутые в работе, могут быть использованы при разработке программ в сфере транспорта и социально-экономического развития Республики Каракалпакстан, а также могут служить для совершенствования учебных программ и пособий, учебников и монографий по специальным курсам для студентов специальностей “Транспортное обслуживание” в высших учебных заведениях, профессиональных школах информационных технологий Каракалпакстана.

Внедрение результатов исследования. На основе разработанных научных выводов и предложений по истории строительства железных дорог на территории Южного Приаралья во второй половине XIX - начале XXI века:

Результаты научных экспедиций по строительству железных дорог периода колонизации Российской империей с целью прокладки путей для проникновения в Приаралье частного капитала и акционерных обществ и проведению ими различных проектов и исследований, были использованы при реализации программ в области железных дорог (Справка № 829 от 6 октября 2023 года “Кунградского регионального железнодорожного узла” Акционерного общества “Узбекистон темир йуллари”). Применение данных

результатов позволяет обогатить представления об истории строительства железных дорог в районе Южного Приаралья на основе первоисточников;

Проекты строительства железнодорожных магистралей из Центральной России в Среднюю Азию, разработанные исследователями Российской империи и технической интеллигенцией в период Туркестанского генерал-губернаторства, имели важное значение при разработке современных железнодорожных систем Чарджоу–Кунград и Кунград–Бейнеу, а также были использованы при формировании туристических программ в сфере транспорта (справка Министерства туризма и культурного наследия Республики Каракалпакстан № 02-13/04-885 от 21 ноября 2023 года). Применение результатов позволяет увеличить поток туристов по историческим железным дорогам;

Результаты исследования по строительству в середине XX века в Каракалпакстане и Хорезме железных дорог Чарджоу–Кунград, Кунград–Бейнеу, Тахиаташ–Нукус, Нукус–Чимбай, послужили соединению края с центральными магистралями России с целью использования плодородных земель Хорезма и Каракалпакстана под возделывание хлопка, освоение его природных богатств и использования его на благо центра, были использованы при организации экскурсионных лекций в музее Истории и культуры Республики Каракалпакстан (Справка от 4 октября 2023 г. № 310 Управления Культурного наследия Республики Каракалпакстан). Использование данных результатов послужило воспитанию духа преданности и патриотизма у посетителей;

Сведения о том, что с первых лет независимости ввод в эксплуатацию магистрали Кунград–Бейнеу, являющейся продолжением железной дороги Чарджоу–Кунград, проходящей через плато Устюрт, а также последующее открытие направления Бейнеу–Маскат, обеспечили подключение Каракалпакстана к транзитным коридорам, связывающим Азию и Европу, и способствовали росту экономического потенциала региона на международном уровне, были использованы при разработке сценария программы «Мирас» Национальной телерадиокомпании Каракалпакстана (справка Национальная телерадиокомпания Каракалпакстана № 05-22/477 от 26 сентября 2023 года). Полученные результаты послужили в передаче зрителям достоверной информации об истории возникновения и развития железнодорожной транспортной системы на территории Южного Приаралья во второй половине XIX – начале XXI века;

Результаты исследования о строительстве в годы независимости железнодорожной магистрали Навои–Учкудук–Мискин–Нукус и формированию необходимой инфраструктуры, служившей эффективному освоению полезных ископаемых в горах Каратау и плато Устюрт, были использованы при разработке научного проекта, выполняемого в научно-исследовательском Институте гуманитарных наук Каракалпакского отделения Академии наук Республики Узбекистан (Справка от 10 октября 2023 года № 391/1 Каракалпакского научно-исследовательского института

гуманитарных наук Каракалпакского отделения Академии наук Республики Узбекистан). Данные позволили обогатить взгляды на историю строительства железных дорог в районе Южного Приаралья научными выводами на основе первоисточников.

Апробация результатов исследования. Результаты исследования апробированы на 12 республиканской, 10 международных научно-практических и теоретических конференциях.

Опубликованность результатов исследования. Всего по теме диссертации опубликовано 51 научные работы, в том числе 2 монографии, 3 учебных пособия, 24 статей в научных изданиях, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Кабинете Министров Республики Узбекистан для публикации основных научных результатов докторских диссертаций, в том числе 21 статья в республиканских и 3 статей в зарубежных журналах.

Структура и объем диссертации. Исследование состоит из введения, пяти глав, заключения, списка использованных источников и литературы. К работе прилагаются таблицы, фотографии, посвященные изучаемой теме. Исследовательская часть диссертации занимает 230 страниц.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Во введении обоснована актуальность темы исследования, освещены цель и задачи, объект и предмет диссертации, показано соответствие диссертации основным направлениям развития науки и технологий в республике, доказана ее научная новизна, дана информация об апробации, степени разработанности проблемы, приведена информация об опубликованных исследованиях и структуре работы.

Первая глава диссертации называется “**Теоретико-методологические основы, источниковедение и историография темы**”. Железнодорожный транспорт занимает особое место в мировой транспортно-коммуникационной системе. Именно эффективное движение транспортной сети оказывает влияние на экономические реформы, проводимые в стране. Появление в республике самостоятельной и целостной железнодорожной транспортной сети, обеспечивает беспрепятственный доступ к международным транспортным линиям, способствует эффективному и надежному соединению всей территории. Произошло это не само по себе. Для более глубокого понимания и объективной оценки места и значения железнодорожного транспорта, необходимо произвести соответствующие выводы и провести углубленный анализ пройденного пути развития. Большое значение при этом отводится изучению истории железнодорожного строительства, определению его места в экономической и социальной жизни.

Наиболее ранние и крупные цивилизации или государства, возникшие на древнем Востоке, образовались в долинах рек и на побережье Средиземного моря. Своим развитием они обязаны не только плодородным землям, но и мощному для своего времени транспорту, в первую очередь водному. В дальнейшем развитии человеческого общества, наземный

транспорт играл не меньшую, а возможно еще более важную роль. В древности на важнейших дорогах между поселениями возникали караванные пути.

Первые промышленные железные дороги были прототипом общественных железнодорожных линий будущего. Появление общественных железных дорог было связано с развитием промышленности, прежде всего, горнодобывающей и металлургической. В то же время происходили процессы разделения труда и специализации некоторых географически удаленных экономических районов, которые способствовали развитию торговли, укрепляли деловые связи населения. Экономическое преимущество железных дорог перед другими видами транспорта в то время, заключалось в значительном снижении затрат и существенном увеличении скорости доставки товаров и пассажиров. Железные дороги стимулировали развитие народного образования, поиск новых научно-технических и технологических решений.

В середине XIX века в России полным ходом шло строительство железных дорог, и вскоре железные дороги стали основой экономики империи. Например, железные дороги играли важную посредническую роль в соединении крупных империй с их колониями. С этой точки зрения железная дорога, связывающая Среднюю Азию с территорией Российской империи, отвечала ее интересам, и вопросы железнодорожного строительства были одними из важных на повестке дня⁴.

Открытие новых месторождений полезных ископаемых в республике в годы советской власти, появление здесь городов, освоение новых сельскохозяйственных земель, массовое строительство промышленных предприятий обусловили необходимость открытия второго “транспортного коридора” из Центральной Азии в центральные районы России, обеспечивающего выход к Поволжью и Кавказу, требовали строительства новых железных дорог. По этой причине было осуществлено строительство и ввод в эксплуатацию ряда железнодорожных направлений⁵. Открытие этих железнодорожных направлений позволило Узбекистану и другим республикам Центральной Азии выйти на Поволжье и республики Кавказа.

С первых лет независимости правительство Республики Узбекистан уделяло особое внимание вопросам развития и совершенствования железнодорожной системы. Указом Президента Республики Узбекистан от 7 ноября 1994 года на базе бывших среднеазиатских железнодорожных подразделений, предприятий, организаций и учреждений была создана государственно-акционерная железнодорожная компания “Узбекистон темир йуллари”. Принятый в целях развития железнодорожно-транспортных коммуникаций Указ Президента Республики Узбекистан от 2 марта 2001 года “О мерах по демополизации и акционированию железнодорожного

⁴ Раматов О. Железнодорожный транспорт / Том 8 – Ташкент: Государственное научное издательство, 2004. – 354 с.

⁵ Ахмеджанова З.К. Железнодорожное строительство в Средней Азии и Казахстане. – Ташкент, 1984. – 65 с.

транспорта” и Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан от 3 марта 2001 года “О дальнейшем совершенствовании организации управления государственно-акционерной железнодорожной компании «Узбекистон темир йуллари», определили приоритетные направления развития железнодорожной сети, открыли широкий путь к реформам⁶.

Источниковая база диссертации широка и разнообразна по характеру. Важное значение имеют документы, хранящиеся в Национальном архиве Узбекистана, среди которых следует выделить следующие фонды: Фонд 837 (фонд Совета Министров Республики Узбекистан), Фонд 608 (Фонд управления Среднеазиатской железной дороги), Фонд 2138 (фонд Министерства сельского хозяйства Узбекской ССР), Фонд 2454 (фонд Президиума Республики Узбекистан).

Говоря об архивных документах, необходимо обратить внимание на материалы, хранящиеся в Центральном Государственном архиве Республики Каракалпакстан. Информация, содержащаяся в них, имела важное значение при проведении исследований по строительству железных дорог Чарджоу-Кунград, Кунград-Бейнеу, Тахиаташ-Нукус. В том числе получены ценные материалы из следующих фондов: Фонд 322 (фонд Совета Министров Республики Каракалпакстан), Фонд 282 (Фонд управления Главного туркменского канала). Необходимо заметить, многие документы до сих пор не были введены в научный оборот.

Стоит отметить, что большое количество архивных документов по вопросу строительства железных дорог в Средней Азии содержится в Российском Центральном Государственном архиве народного хозяйства. Из них наиболее значительными являются архивные материалы, хранящиеся в цифровом фонде 1884, 9583, 9595. В ходе исследования были подвергнуты анализу материалы, хранящиеся в Санкт-Петербургском отделении Института востоковедения РАН, материалы и литература из библиотек Российской государственной библиотеки в Москве, библиотеки имени Салтыкова-Щедрина в Санкт-Петербурге, библиотеки имени Навои в Ташкенте.

В ходе исследования автор изучил материалы текущего архива Кунградского регионального узла Акционерного общества «Узбекистон темир йуллари», музея, организованного при нем, провел беседы с производственным персоналом железнодорожного хозяйства, широко использовал материалы периодической печати, опубликованные в Центральной Азии, в том числе Республике Каракалпакстан.

В ходе исследования использовались также фотографические источники, воспоминания участников строительства, что сыграло важную роль в раскрытии общенародного характера строительства и сравнительном анализе источников, собранных по данной проблеме.

⁶ Коллективу государственного акционерного общества «Узбекистон темир йуллари» // Шавкат Мирзиёев. Согласие нашего народа является высшей оценкой нашей деятельности. 2-том. – Ташкент: «Узбекистон», 2018. – С. 431.

Исследования, посвященные развитию региональной транспортной системы, условно можно разделить на следующие четыре группы: 1) работы, написанные в период Российской империи; 2) публикации советского периода; 3) исследования, проведенные в Узбекистане и Каракалпакстане в годы независимости, 4) работы исследователей из стран СНГ и других зарубежных стран.

Письменные сведения, оставленные русскими учеными, исследователями, путешественниками являются важными источниками о повседневной жизни, хозяйственном, социальном и культурном положении жителей Южного Приаралья до завоевания царской Россией. Публикация научных трудов по истории железнодорожного строительства в Средней Азии, была напрямую связана с влиянием железнодорожного строительства на развитие капиталистических отношений в стране, формированием рабочих специальностей среди местного населения. Наиболее ранние исследования о возникновении и развитии железнодорожного транспорта в Средней Азии начали появляться с 80-90-х годов XIX века. Одним из первых о строительстве Каспийской железной дороги и ее экономическом значении написали И.Я. Вацлик⁷ и А.И. Родзевич⁸.

В трудах, изданных в колониальный период, было собрано много фактического материала по истории железнодорожного строительства в Средней Азии, предпринята попытка ввести их в научный оборот. Но в этих работах история железнодорожного строительства исследовалась односторонне, с точки зрения колониального порядка царской России, научно-исследовательской работы в интересах империи.

С 1920-х годов начинает увеличиваться количество журналов в Средней Азии. Например, в журналах “Военная мысль”, “Хлопковое дело”, “Народное хозяйство Средней Азии”, “Народное хозяйство Казахстана”, “Вестник ирригации” и др. было опубликовано большое количество статей, посвященных направлению железной дороги Александров Гай – Чарджоу, соединяющей Среднюю Азию с Россией⁹.

История транспорта на территории Южного Приаралья вызвала интерес у этнографов, экономистов, специалистов по транспорту и историков. О развитии дорожных отношений и транспорта, в том числе железнодорожного, на территории Средней Азии, а следовательно и Южного Приаралья в 1950-е годы опубликовали работы Ф. Заварыкин¹⁰, П.Н. Чернов¹¹, З.К. Ахмеджанова¹², А.В. Аксенов¹³.

⁷ Вацлик И.Я. Закаспийская железная дорога, ее значение и будущее. – СПб, 1888.

⁸ Родзевич А.И. Очерк постройки Закаспийской военной железной дороги и ее значение для русско-среднеазиатской промышленности, и торговли. – СПб, 1891.

⁹ Морозова А.С. Библиографический указатель о ККАССР. – Турткуль, 1932.

¹⁰ Заварыкин Ф.И. Роль Закаспийской железной дороги в проникновении капитализма в Среднюю Азию. Учен. зап. Чарджуйского пединститута. Вып. 1. - Чарджуй, 1956.

¹¹ Чернов П.Н. К истории строительства железной дороги Ташкент-Оренбург. Изв. Узбекского филиала Геогр. общ-ва СССР, т.2. – Ташкент, 1956.

¹² Ахмеджанова З.К. К истории формирования первых отрядов железнодорожного пролетариата в Средней Азии. Изв. АН. Узб. ССР: Серия общ. наук – Ташкент, 1958.

Состояние коммуникаций и транспорта в Узбекистане в 1970-1980-е гг. излагается в кандидатских диссертациях Г.З.Захритдинова¹⁴, А. Жабарова¹⁵, где упоминается строительство транспортных коммуникаций и в Каракалпастане, в том числе строительство железной дороги и его значение с экономической точки зрения. Дорожные сообщения и развитие транспорта в Узбекистане освещены в работах С.М. Ходжаева¹⁶, А. Жабарова и Л. Ахметова¹⁷, где в числе других проблем, описывается с экономической точки зрения возникновение и развитие различных отраслей транспорта в Каракалпастане. Таким образом, в трудах, опубликованных в советское время, было собрано много фактического материала по истории железнодорожного строительства в Средней Азии, предпринята попытка ввести их в научный оборот. Но в этих работах история железнодорожного строительства исследована односторонне, в опубликованных работах можно наблюдать, что вопросы, связанные с этой темой, изложены в соответствии с требованиями советской идеологии.

В годы независимости, следует отметить работы ученых, в которых были изложены вопросы широких возможностей Республики Узбекистан в области логистики, транспортной коммуникации, интеграции, альтернативных коммуникационных коридоров со странами мира, а также другие аспекты проблемы, посвященные процессу развития транспорта¹⁸.

В книге известного ученого Х. Есбергенова “Ардақлы азамат”¹⁹, речь идет о жизни и деятельности любимого сына нашего народа К. Нурмухамедова. При написании разделов “Ўзбекистоннинг янги тарихи”,

¹³ Аксенов А.В. Строительство Оренбургско-Ташкентской железной дороги (1901-1905 гг.). Учен.зап. Оренбургского гос. пед. инс-та им. В.П.Чкалова-вып. 13-Серия историко-филологич. наук. – Оренбург, 1958.

¹⁴ Захритдинов Г.З. Развитие пассажирского транспорта Узбекистана. Автореф. дисс. канд. экон. наук. – Ташкент, 1972.

¹⁵ Жабаров А. Развитие транспорта Узбекской ССР (1961-1980 гг.) Автореф. дисс. канд. экон. наук. – Киев, 1982.

¹⁶ Ходжаев С.М. Транспорт Узбекистана. – Ташкент, 1961.

¹⁷ Жабаров А., Ахметов Л. Транспортный комплекс Узбекистана в период развитого социализма. – Ташкент, 1982.

¹⁸ Ходжаев Б.А. Развитие транспортных коммуникаций стран Центральной Азии как фактор экономического восстановления Афганистана // Узбекистан и Центральная Азия. – 2008. – № 6. – С. 42-51; Шарофидинов М.М. Об изучении транспортной системы Центральной Азии. Молодой ученый. [Электронный ресурс]. URL: <https://moluch.ru/archive/116/30326> (дата обращения: 23.09.2020); Мухсимова Д.Х. Перспективы развития региональной интеграции Центральной Азии на примере Ассоциации стран Юго-Восточной Азии (АСЕАН) // Экономика, предпринимательство и право. – 2015. – № 4. – С. 273-282; Зохидов А.А. Альтернативные транспортные коридоры в Центральной Азии: факторы, взаимозависимость и проблемы интеграции // Центральная Азия и Кавказ. – 2014. – № 1. – С. 167-177; Ульджабоев К.У. Экономическая реформа на железнодорожном транспорте. – Тошкент: Мехнат, 1999; Мирзаев Р.С. Геополитика нового шелкового пути – Москва, Известия, 2004; Карриева Я.К. Ўзбекистонни жаҳон бозорига чиқиши учун халқаро йўлақлардан самарали фойдаланишнинг логистика транспорт муаммолари. Автореферат дисс. д. экон. наук. – Тошкент, 2004; Артиков Ж.Ю. Ўзбекистон Республикаси ташқи сийосати ва транскомуникация муаммолари. Автореферат дис. д. политол. – Тошкент, 2005; Ходжаев А. Развитие транспортных коммуникации инфраструктуры Центральной Азии как фактор экономического восстановления Афганистана // Узбекистан и Центральная Азия. 2008. № 6; Саматов Г.А., Акбаров И.Т., Карриева Я.К. Халқаро транспорт тизими: унинг ривожланиш истиқболларини баҳолашнинг математик модели // Ўзбекистон иқтисодий аҳборотномаси ЎЗИА. - Тошкент, 2000. № 4; Сафаров Т. XIX асрнинг иккинчи ярми – XX аср бошларида Ўрта Осиё савдо йўллари. Автореф.дис.д.ист.наук. – Тошкент: 2009.

¹⁹ Есбергенов Х. Ардақлы азамат. – Нөкис: «Қарақалпақстан», 2009.

посвященных истории Каракалпакстана, принимали участие академик С.Камалов и д.и.н. Б.Кошанов. Во второй книге “Ўзбекистоннинг янги тарихи”, приводятся новые сведения об организационных заслугах Усмана Юсупова, Наурыза Жапакова, возглавлявших строительство железной дороги Чарджоу-Кунград, а также политике, проводимой центром²⁰.

После обретения независимости Узбекистаном, история транспорта в Каракалпакстане получила широкое освещение в научных трудах С.Камалова, Б. Кошанова и Т. Аметова, А. Джумашева и С. Нуржанова²¹ и др.

Написанные в годы независимости фундаментальные труды «Ўзбекистоннинг янги тарихи» и «Қарақалпақстанның жаңа тарийхы. Қарақалпақстан ХІХ әсирдің екінші ярымынан ХХІ әсирге шекем»²², а также исследования Р. Баллиевой, посвященные истории традиционного хозяйствования каракалпаков²³, освещают также сферу транспорта. Важную информацию по теме дают труды выдающихся государственных деятелей и специалистов²⁴.

В исследованиях, включенных в четвертую группу, которая представлена работами исследователей стран СНГ, широко изучены вопросы развития транспортных систем стран Центральной Азии, внешней политики и транскомуникаций Республики Узбекистан, международной транспортной системы, перспективы ее развития и интеграции транзитно-транспортных возможностей, процессы геоэкономической и геополитической интеграции²⁵. Иностранными исследователями изучались

²⁰ Ўзбекистоннинг янги тарихи. Иккинчи китоб. Ўзбекистон совет мустамлакачилиги даврида. - Тошкент, 2000. - 618 с.

²¹ Камалов С.К. Қарақалпақлардың халық болып қәлиплесиўи хәм оның мәмлекетлигиниң тарийхынан. - Нөкис, 2001; Нуржанов С. Власть и каракалпакское общество: анализ факторов и взаимоотношений // Вестник ККО АН РУз. 2001. №1-2; Мамбетов К. Матеке Жуманазаров. – Нөкис,1991; Кошанов Б.А., Аметов Т.А. Социально-экономическое положение Республики Каракалпакстан в первой половине 90-х годов XX века // Билим-образование. Алматы. 2010. № 6; Кошанов Б.А. Обретение Каракалпакстаном независимости и суверенитета в составе Узбекистана // Вестник КО АН РУз. 2014. №3; Его же. О развитии политико-правовых процессов Каракалпакстана (на примере в 1989-1993 гг.) // Общественные науки в Узбекистане. Ташкент, 2014. №3-4; Его же. Очерки новейшей истории Республики Каракалпакстан. – Нукус: Қарақалпақстан, 2015; Кошанов Б.А., Отегенов Х.М. Очерки истории Каракалпакстана. 1916-1991. – Нукус, 2021; Джумашев А., Нуржанов С., Уразова Л., Таджиева Р. Қарақалпақстан тарийхы (1991-2015 жыллар). - Нөкис: Илим, 2018 и другие.

²² Ўзбекистоннинг янги тарихи. 1-3- книги. – Тошкент: Шарқ, 2000; Қарақалпақстанның жаңа тарийхы. Қарақалпақстан ХІХ әсирдің екінші ярымынан ХХІ әсирге шекем. – Нөкис: Қарақалпақстан, 2003.

²³ Баллиева Р. Традиционное природопользование Каракалпакии. – Нукус: Қарақалпақстан, 1996; Ее же. Этнокультурные особенности природопользования народов Приаралья (в конце XIX и начале XX века). – Москва, 2003; Ее же. Проблемы природопользования в Каракалпакии в советский период и их последствия // Материалы научной конференции «Ломоносовские чтения». – Москва, 2002; Ее же. Этнокультурные аспекты экологических проблем Приаралья // Актуальные проблемы современной науки. - №1. – Москва, 2002; Ее же. Экологический кризис и проблемы изучения традиционного природопользования // Ўзбекистон география жамияти ахбороти. – Ташкент, 2008. 31-том.

²⁴ Айымбетов Қ. Халық даналығы. Өткен кунлерден елеслер. Қыйлы-қыйлы қылғалар. – Нөкис: Қарақалпақстан, 1988; Жапаков Н. Еске түсириўлер. Илимий мийнетлери. – Нөкис: Билим, 1990;

²⁵ Рунов И.Б. Бросок дракона или новое Путешествие на Запад. – Москва: IRU.ORG, 2008. –56-57 с.; Бекмагамбетов М.М. Использование транзитно-транспортного потенциала стран Центральной Азии: вызовы и возможности. – Алматы, 2009. – 64 с; Зоидов К.Х., Медков А.А. [Формирование управленческих механизмов развития транзитной экономики стран Центральной Азии в условиях интеграции и](#)

политические и экономические тенденции в Центральной Азии, новые дороги, Трансазиатский мост, вопросы диверсификации транспортных маршрутов, транзитный потенциал евразийского континента, а также возможности морских путей, соединяющих регионы²⁶.

Таким образом, хотя на сегодняшний день в отечественной и зарубежной историографии было проведено множество исследований, связанных с историей железных дорог, но все же специального исследования, полностью охватывающих историю строительства железных дорог в Южном Приаралье, не было проведено.

Вторая глава называется **“Политика Российской империи в области железнодорожного транспорта в Туркестане (вторая половина XIX - начало XX века)”**, здесь анализируется политика Российской империи в отношении строительства железных дорог в Туркестане, а также проведение Российской империей проектных работ по строительству Каспийско - Аральской железной дороги. После завоевания Туркестана, правящая верхушка Российской империи своей главной задачей поставила политику на освоение материальных богатств края и превращение его в сырьевой придаток для развивающихся промышленных потребностей метрополии. Главной проблемой при осуществлении этой задачи было отсутствие необходимой транспортной инфраструктуры, которая бы обеспечивала военные, политико-административные, торгово-экономические связи между Туркестаном и Россией. С этой точки зрения большое значение придавалось строительству железной дороги.

В 60-70 годы XIX века одной из главных задач, при освоении Туркестанского края, правящая верхушка империи, поставила вопрос строительства железной дороги через Среднюю Азию.

К. Кауфман, в письме к министру транспортных коммуникаций К.Н. Посьету от 15 марта 1874 года, подчеркивает острую необходимость соединения России с Туркестаном сетью железных дорог для усиления политического и военного присутствия Российской империи в стране. В 1876 году Посьет поручает ведущим инженерам государства провести изыскательские работы на маршруте Челябинск-Троицк-Ташкент.

[нестабильности](#) // Управление. – 2015. – № 3(19). – 39-47 с.; Крапчина Л.Н. [Тенденции геоэкономических и геополитических процессов в Центрально-Азиатском регионе постсоветского пространства](#) // Экономические отношения. – 2018. – № 3. – 323-332 с.; Шодипур Ю. История путей сообщения и транспорта Таджикистана во второй половине XIX – нач. XX вв. Автореф. дисс... канд. ист. наук. – Душанбе, 1992.

²⁶ Political and economic Trends in Central Asia. Edited by Akiner Sh. – London: British Academic Press, 1994; Roy O. The New Central Asia. The Creation of Nations. – London, New York, 2000; Frederick S. Starr, Filat Yildiz, Martina Reiser etc. The New Silk roads: transport and trade in Greater Central Asia. / Monograph. Central Asia-Caucasus institute & Silk Road Studies Program. – Washington, D.C.: Johns Hopkins University-SAIS, 2007. – 514 p; Khalid Adeeb. Making Uzbekistan: Nation, Empire, and Revolution in the Early USSR. Cornell University Press. 2015; Micklin P., Aladin N., Plotnikov I., The Aral Sea. The Devastation and Partial Rehabilitation of a Great Lake. Berlin. Springer Heildelberg, 2014; Оке М.К. (ed.). Gegis siirecinde Orta Asya Turk Cumhuriyetleri. – Istanbul: Alfa, 1999; Балчи Б. Транзит – стабилизирующий фактор // Узбекистан и Центральная Азия. 2007. – № 10; Сянпин Ч. Новый трансазиатский мост. – Москва, 2006.

Летом 1876 года инженеры Министерства транспортной коммуникации Дембицкий, Гольстрем и Соколовский провели полное обследование участка будущей Среднеазиатской железной дороги от Екатеринбурга до Туркестана через Челябинск, Троицк и Тургай протяженностью 1461 верст, а также 641 версту от устья реки Тека до Оренбурга.

В результате исследования было доказано, что может быть проложена и введена в эксплуатацию железная дорога через Кыргызскую степь, что доказывало ошибочность преувеличенного в прессе мнения о безводных пустынных местностях.

В июне 1877 года Оренбургский генерал-губернатор генерал-адъютант Н.А.Крыжановский поручает Великому Князю Николаю Константиновичу обследовать места предполагаемых рельсовых путей на среднеазиатском направлении, пройденных правительственными инженерами, внести соответствующие дополнения и изменения в условия и предложить выводы²⁷.

Научные экспедиции, организованные по распоряжению российского правительства в 1877, 1878, 1879 годы для определения лучших направлений для строительства железной дороги в Средней Азии, пришли к выводу о необходимости строительства железной дороги по маршруту Ташкент-Оренбург.

В 1899-1900 годах были проанализированы проекты по строительству двух магистральных линий железной дороги в Среднюю Азию: Оренбург-Ташкент и Александров Гай –Хива-Чарджоу. О выгодах последнего проекта заговорили после открытия рядом с Гурьевым нефтяного месторождения. Правительство в первую очередь выступало за строительство железной дороги от Оренбурга до Ташкента. Проект этой дороги считался более выгодным, чем проект строительства железной дороги Александров Гай-Хива-Чорджоу. Военно-стратегическая и экономическая обстановка, поставила перед правительством задачу построить магистраль, которая бы беспрепятственно проходила от Петербурга до Кушки, и обеспечивала бы прямое железнодорожное сообщение с Ташкентом, административным центром Туркестанского генерал-губернаторства.

Организованная Российской империей в 1880 году вторая Ахалтекинская экспедиция на территорию Туркестана, вызвала необходимость строительства железной дороги от Каспийского моря до Кизил-Арвата. В апреле 1880 года начались изыскательские работы по маршруту будущей железной дороги. 9 июня 1880 г. вышло распоряжение о проведении железной дороги по восточному берегу Каспийского моря - от залива Михайлова до Мулла-Кары, труднопроходимой, песчаной пустыни без воды. Этот участок железной дороги длиной 26 верст был построен за 10 дней, с 25 августа по 4 сентября 1880 года.

Строительство Закаспийской военной железной дороги было поручено генерал-лейтенанту М.Н. Анненкову. Помощником Анненкова стал князь М.И. Хилков. Возглавил строительство инженер дорожных коммуникаций

²⁷ О выборе кратчайшего направления среднеазиатской железной дороги. – Оренбург, 1878. – 3 с.

А.И. Югович. Необходимая исследовательская работа проводилась под началом инженера дорожных коммуникаций П.М.Лессара²⁸.

Строительство Закаспийской железной дороги было завершено в 1899 году. Средняя Азия сообщалась с Россией водными, железнодорожными и караванными путями. Хорезмский оазис, северная часть Туркменистана и Каракалпакстан, как и прежде, остались в стороне от железной дороги.

Закаспийская железная дорога, переименованная в среднеазиатскую, поначалу казалась бесполезной, но вскоре стала приносить большие дивиденды. После завершения его строительства в первый же год, в 1899 году, по ней было перевезено 442.900 пассажиров и 23 262 556 пудов грузов. По прошествии 10 лет, в 1909 году, перевезено 2 981 953 пассажиров и 69 873 364 пуда грузов.

В 1899 году для изучения возможности строительства железной дороги по маршруту Чарджоу-Кунград-Александров Гай организована специальная экспедиция под руководством инженера Л.А.Штукенберга.

В состав экспедиции было включено 14 человек, большинство из которых составляли инженеры-железнодорожники и техники. Экспедиция провела большую исследовательскую работу. Большинство выводов и предложений ее, до сих пор не утратили своей актуальности. В составе экспедиции 1899 года, в качестве сотрудника железнодорожного департамента министерства финансов России участвовал сын известного русского писателя и демократа Н.Г. Чернышевского – М.Н. Чернышевский, приезд которого в Среднюю Азию вызвал большой интерес²⁹.

16 июня 1899 г. и 4 апреля 1900 г. на заседании имперского правительства был рассмотрен вопрос “О самом лучшем маршруте железнодорожной магистрали в Среднюю Азию” и проанализированы проекты железной дороги по трем направлениям: Сибирь-Ташкент, Оренбург-Ташкент, Саратов-Чарджоу. Первое направление было отклонено, причина заключалась в том, что, по мнению собравшихся, оно не имело военно-стратегического значения.

После долгих споров и обсуждений была принята линия Ташкент-Оренбург, строительство которой велось в 1900-1905 годы. Большая часть рабочих, задействованных на строительстве этой железной дороги были крестьянами и скотоводами, приехавшими в поисках работы из Пензенской, Самарской, Оренбургской и других губерний России. В строительстве железной дороги Оренбург-Ташкент принимали участие и ищущие работу из Каракалпакстана. Среди них был известный каракалпакский поэт, прибывший с берегов Аральского моря Омар Суйирбек улы³⁰.

Проектно-изыскательские работы по строительству железнодорожной магистрали по маршруту Чарджоу-Кунград-Александров Гай, были

²⁸ Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX века. – Москва, 1975. – 196 с.

²⁹ Чернышевская М.Н. Семья Н. Г. Чернышевского. – Саратов, 1980. – 84 с.

³⁰ Пирназаров А. Омар шайырдың творчествосы. – Нөкис, 1975. – 32 с.

продолжены в начале XX века. Появились варианты новых проектов. В 1907 году русские и местные купцы выступили с предложением о строительстве железной дороги Петро-Александровск-Казалинск. Они обосновали свое предложение тем, что имеющиеся в их распоряжении виды транспорта не способны в полной мере удовлетворить растущие потребности в грузообороте³¹.

А.К. Ковалевский провел технические изыскания от Чарджоу до Кунграда, которые базировались на исследованиях инженера Штукенберга, проведенных в 1899 году при обследовании дороги от Кунграда до Александров Гая. Он в ходе этой экспедиции занимался лишь изучением вопросов водоснабжения от Устюрта до Эмбы³².

В апреле 1914 года группа предпринимателей во главе с инженером Кандауровым обратилась с предложением в Министерство путей сообщения. Цель обращения - строительство железнодорожной ветки Александров Гай-Чарджоу. План исследовательских работ на 1915-1917 годы предусматривал получение кредита в течение 1915 года на исследования этого пути³³. Далее указывается, что перенос рельсового пути в Хивинское ханство, полноводная Амударья и теплый климат создадут благоприятные условия для развития хлопководства.

В 1913 году инженер В.А.Ясино, разрабатывает проект Каспийско-Аральской железной дороги. В 1913 году группа инженеров во главе со Штукенбергом, Кашиным и Сермякиным готовит проект строительства Арало-Каспийской железной дороги.

Между отдельными предпринимателями развернулась борьба вокруг строительства хивинской железной дороги. Каждый из них стремился взять это выгодное дело под свой контроль. Образовалось пять таких групп - Ковалевский, Николаевский-Брикельмейер, общество Рязано-Уральской железной дороги, компания Штукенберга и компания Гусакова-Емельянова. Ни один из этих проектов не был реализован во времена царской России. Причиной такого положения стали вопросы финансирования, а также политическое и военное положение.

Организация в период Российской империи многочисленных научных экспедиций по вопросу строительства железной дороги, соединяющей Среднюю Азию с Россией через Каракалпакстан и Хорезм, их технико-экономические изыскания, невозможность реализации различных вариантов на практике в тот период, привели к продолжению дальнейших исследовательских работ, а также имели важное значение в подготовке проектов по направлению Чарджоу-Кунград, Кунград-Бейнеу и других железнодорожных магистралей, а также в подготовке технической документации.

³¹ Записка к проекту Хивинской железной дороги. – Петроград, 1915. – 52 с.

³² Там же.

³³ Ахмеджанова З.К. Железнодорожное строительство в Средней Азии... – Ташкент., 1984. – 66 с.

В третьей главе, которая называется “**Строительство железной дороги Чарджоу - Кунград в 1920-1960-х годах**”, раскрываются вопросы проектирования строительства железной дороги Чарджоу-Кунград, непосредственное начало работ, этапы строительства. В 20-30-е годы XX века, когда шла полемика о судьбах каракалпакского народа, вопросы дорожного сообщения были поставлены на повестку дня, как наиболее актуальные.

14 октября 1924 года ЦИК СССР принял постановление об образовании Каракалпакской автономной области в составе Казахской автономной республики в составе Российской Федерации³⁴. Вхождение Каракалпакии в состав РСФСР в 1930 году, реорганизация в Автономную республику в 1932 году и развитие народного хозяйства способствовали усилению спроса на транспортные сети.

Состояние дорожных сообщений препятствовало социально-экономическому, культурному, политическому развитию республики. В связи с тем, что в тот период перевозка грузов осуществлялась только по Амударье, во время обмеления реки в зимне-весенней период, навигация по реке полностью прекращалась, а необходимые грузы, сельскохозяйственные орудия, строительные материалы не доставлялись своевременно в Каракалпакстан. Единственным выходом в сложившейся ситуации было строительство железной дороги.

21 февраля 1947 года члены сессии Верховного Совета СССР, утверждали, что: “Для скорейшего подъема экономики и культуры Каракалпакской АССР и Хорезмской области, необходимо построить железную дорогу, соединяющую эти районы с главной железнодорожной магистралью”³⁵.

28 июля 1947 года Совет Министров СССР принял постановление “О строительстве железной дороги Чарджоу-Кунград”³⁶. Его строительство было включено в план “четвертой пятилетки”, направленной на восстановление и дальнейшее развитие народного хозяйства СССР.

20 апреля 1947 года экспедицией Днепротранспроекта началось обследование нового железнодорожного пути, а в июле были завершены работы на пути протяженностью 627 км.

Постановление Совета Министров СССР от 28 июля 1947 г. “О строительстве железной дороги Чарджоу-Кунград”, предусматривало проведение первой очереди железнодорожной магистрали между Чарджоу-Ташсака. Однако при дальнейшем техническом обследовании, завершающий путь строящейся железнодорожной магистрали-Ташсака, оказался в стороне от основных линий трассы. В связи с этим предприятия республик Узбекистан и Туркменистан приняли решение о доведении железной дороги

³⁴ Каракалпакстанның жаңа тарийхы. Каракалпакстан XIX әсирдиң екинши ярымынан XXI әсирдиң басына шекем. – Нөкис: «Каракалпакстан», 2003. – 207 с.

³⁵ Газета «Известия». 1947 год, 22 февраля.

³⁶ Российский Центральный Государственный архив народного хозяйства, фонд.1884, опись 103, дело 59, л. 3.

до центра Хорезмской области-города Ургенч, расположенного на 400-километровом отдалении от трассы Чарджоу-Кунград-Александров Гай³⁷.

В подготовительных работах и строительстве железной дороги Чарджоу-Кунград активное участие принимало население Туркменистана, Узбекистана и Каракалпакстана.

В принятом 11 августа 1947 года постановлении правительства Узбекистана “О строительстве железной дороги Чарджоу-Кунград” говорится, учитывая то обстоятельство, что проведение земельно-насыпных работ на полотне в осенне-зимние месяцы порождают дополнительные трудности, необходимо провести земляные работы в 1947 году методом общенародного строительства³⁸. Предполагалось, что с сентября 1947 года в работах по сбору грунта под полотно железнодорожной линии будут участвовать 26 тыс. человек из Хорезмской области и 20 тыс. человек из Каракалпакстана. Рассчитывалось выполнить посредством общенародного строительства следующие объемы работ – в Хорезмской области протяженностью 168 км. 2 млн.куб.метров, Каракалпакской АССР протяженностью 75,2 км 1,5 млн.куб. метров³⁹.

Доставка колхозников, продовольствия, орудий труда из удаленного на расстояние 350-400 км от Каракалпакстана железнодорожного пути, требовала немалых усилий. Было задействовано более 110 автомобилей, включая личный транспорт колхозников, пять катеров и т. д.

Железнодорожная магистраль Чарджоу-Кунград является ярким примером поистине всенародного строительства, в подготовке и успешной реализации которого особо выделялись заслуги тогдашних руководителей Каракалпакской АССР Матеке Джуманазарова, Наурыза Жапакова, Пиржана Сеитова и др. Это были благородные, трудолюбивые, талантливые руководители, увлеченные своей работой, благодаря упорству которых без промедлений принимались решения, связанные со строительством железной дороги. Они, не считаясь со временем, находились в штабе всенародного строительства в самые решающие моменты строительства, нередко оставались на ночевку посреди тростниковых зарослей, руководили не только поставками строительных материалов, оборудования и инструментов, но и контролировали оказание медицинских, культурных и др. жизненно необходимых услуг строителям.

Другие республики РСФСР оказывали всяческую помощь узбекскому, туркменскому и каракалпакскому народам в строительстве железной дороги Чарджоу-Кунград, превратившемся во всенародное дело.⁴⁰ Например, уральские рабочие и другие промышленные центры поставляли рельсы, тепловозы и вагоны для новой железной дороги. Привозили олово, железо и гвозди из Москвы, рельсы с Брест-Литовской железной дороги,

³⁷ Российский Центральный Государственный архив народного хозяйства, фонд.1884, опись 80, дело, 1867, л. 103.

³⁸ Национальный архив Узбекистана. Фонд.837, опись 33, дело 2982, л. 358.

³⁹ Национальный архив Узбекистана.Фонд.837, опись 33, дело 2982, л. 358.

⁴⁰ Национальный архив Узбекистана. Фонд Р-837, опись 33, дело 2982, л. 50.

пиломатериалы из Иркутска и Кургана, шпалы с томской железной дороги. С января по начало мая 1948 года с Ташкентского завода было отправлено 635 вагонов шпал на строительство железной дороги Чарджоу-Кунград⁴¹.

К концу сентября 1947 г. более 100 колхозов Каракалпакской АССР завершили земляные работы на полотне железной дороги. К 25 сентября того же года 3288 человек вернулись со стройки в свои районы и поселки⁴².

С начала октября 1947 года к работам по креплению железнодорожного полотна привлекалось большое количество колхозников. По состоянию на 2 октября 8120 человек из 12480 колхозников Каракалпакстанского участка были заняты на крепежных работах⁴³.

В результате самоотверженного труда строителей железной дороги Чарджоу-Кунград, в период с 25 августа по 25 октября 1947 года, были завершены земельно-насыпные и крепежные работы 400-километровой линии Чарджоу-Ургенч. Эти работы составили 30% от общей стоимости строительства. Это стало возможным благодаря совместным усилиям колхозников Туркменистана, Узбекистана и Каракалпакстана, общей целью которых было поднятие социально-экономического и культурного уровня народов низовий Амударьи. Завершение земляных и крепежных работ на полотне трассы за столь короткий срок продемонстрировало важность, жизнеспособность народного метода строительства и его исключительную прочность.

С началом строительства в 1951 году железной дороги и главного Туркменского канала, возле Тахиаташа появилось новое образование. На этом месте, где раньше была пустынная местность, вырос крупный поселок. Благодаря строительству Тахиаташской ГЭС и гидроузла, появлению других промышленных предприятий он превратился в крупный город.

23 июня 1952 года в Тахиаташ прибыл первый поезд. Управлял им машинист Ефименко, который доставил на Тахиаташский гидроузел пять вагонов сибирской древесины, 31 вагон каменного угля из Ферганы⁴⁴.

15 июля 1952 года является важной вехой для каракалпакстанцев, запечатленной на страницах истории. В этот день в Ходжейли прибыл первый поезд.

На основании постановления Совета Министров СССР от 28 июля 1947 года, строительство железнодорожной линии на участке Ходжейли-Кунград, было продолжено. Проектно-сметная документация и рабочие чертежи железной дороги Чарджоу-Кунград, разработаны проектным институтом «Днепрогипротранс» и утверждены Министерством путей сообщения СССР 10 февраля 1953 года⁴⁵. Длина железнодорожной линии составила 87,3 км.,

⁴¹ Российский Центральный Государственный архив народного хозяйства, фонд.1884, опись 80, дело1867, л. 103.

⁴² Победители возвращаются домой. Газета «Советская Каракалпакия». №190 (4219). 1947 год, 27 сентября.

⁴³ Трудовой дневник. Газета «Советская Каракалпакия». №195 (4224). 1947 год, 4 октября.

⁴⁴ Жапаков Н. Железная дорога в Каракалпакии. Газета «Советская Каракалпакия». №138 (5454). 1952 год. 15 июля

⁴⁵ Российский Центральный Государственный архив народного хозяйства, фонд.1884, опись 103, дело 59, л.15.

она стала завершающим участком трассы Чарджоу-Кунград. Общая стоимость строительства составила 113 млн. рублей⁴⁶.

Строительство железной дороги Чарджоу-Кунград было завершено в 1955 году. В историю строительства железной дороги 30 июня этого же года, вошел как день закладки последнего рельсового звена магистрали Чарджоу-Кунград. Укладка последнего звена рельсов на пути выполнена членами бригады Х. Бабаджанова.

С 1955 года между Ташкентом и Кунградом начали курсировать пассажирские поезда, что, наряду с развитием пассажироперевозок, позволило улучшить транспортное обслуживание населения.

Значение железной дороги Чарджоу-Кунград для народнохозяйственного комплекса, не ограничивается лишь нижним течением Амударьи. Строительство железной дороги стало для многих жителей Каракалпакстана важной профессиональной школой и настоящей мастерской по подготовке специалистов железнодорожного профиля.

В 4 главе, которая называется **“Строительство железных дорог в Южном Приаралье в 1960-1990-х годах”**, анализируются процессы продолжения строительства железных дорог в районе Южного Приаралья в 1960-1990-е годы, осуществления прокладки железной дороги Тахиаташ-Нукус-Чимбай. В декабре 1962 г. Министерство путей сообщения поручило Мосгипротрансу разработать проектное задание на строительство нового железнодорожного маршрута Кунград-Бейнеу, с целью поэтапного осуществления строительства магистрали Чарджоу-Александров-Гай.

Проектное задание на строительство железной дороги Кунград-Бейнеу было утверждено в октябре 1966 года. "Мосгипротранс" должен был представить в кратчайшие сроки техническую документацию, так как строительные учреждения Минтранса уже начали прибывать.

В результате плодотворной работы исследователей и проектировщиков задача по проектированию была успешно выполнена. Еще до утверждения проекта, в мае 1966 года, начались исследовательские работы на трассе, а в августе того же года 100 км новой трассы уже было готово к строительству⁴⁷.

В период с 1967 по 1972 год велось строительство железной дороги Кунград-Бейнеу, связавшей Среднюю Азию с Россией через Устюрт. В успешном завершении строительных работ железной дороги Кунград-Бейнеу историческое значение имели проектные работы, техническая документация, чертежи, которые накопились на протяжении столетия.

Строительство железной дороги Кунград-Бейнеу осуществлялось на основании постановления Совета Министров СССР от 20 ноября 1966 г. № 2696⁴⁸.

⁴⁶ Там же.

⁴⁷ Коңыраттан Бейнеўге қарай. Газета «Совет Қарақалпақстаны». №121 (9709). 1967 год, 20 июня.

⁴⁸ Российский Центральный Государственный архив народного хозяйства, фонд.1884, опись 103, дело 186, л. 121.

К началу июня 1968 года, строители вплотную подошли к границе республик Каракалпакстан и Казахстан. На пересечении этих двух братских республик появилась новая станция под названием “Каракалпакия”. В то время на станции еще не было ни одного дерева или дома, лишь пустошь. В книге А.К.Картунова “Газовая промышленность СССР”, вышедшей в 1967 году в издательстве “Недра”, имеются следующие слова об Устюрте: «На плато Устюрт нет поселений. Питьевая вода полностью отсутствует. Передвигаться по старым дорогам можно только на автомобиле»⁴⁹.

Одним из главных факторов успешного строительства дороги была дружба между братскими народами, участвовавшими в строительстве, помощь оказываемая ими друг другу. С самого начала железная дорога Кунград-Бейнеу была названа “дорогой дружбы”, в ее строительстве приняли участие представители более 40 национальностей. Русские и узбеки, татары и туркмены, казахи и каракалпаки, представители многих других народностей трудились здесь в единстве и согласии, показывая на практике, насколько велика сила дружбы народов⁵⁰.

Завершение строительства железнодорожных магистралей Чарджоу-Кунград и Кунград-Бейнеу, позволило поднять экономику и культуру низовий Амударьи и левобережья Каракалпакстана, где были созданы надежные условия для ускоренного развития производительных сил.

Однако отсутствие железнодорожного сообщения в правобережном Каракалпакстане не позволяло говорить о полном решении транспортной проблемы в республике, перевозка грузов в этой части региона осуществлялась в основном автомобилем. Отсутствие моста через Амударью затрудняло транспортировку грузов на автомобиле. Это отрицательно сказалось на социально-экономическом развитии республики, усложнило ввоз народнохозяйственных грузов: промышленных и продовольственных товаров, и как следствие, такое положение дел сильно затруднило дальнейшее развитие промышленности и сельского хозяйства в правобережных районах Каракалпакстана.

9 из 13 административных районов Каракалпакской АССР, в том числе и столица республики – Нукус, располагалась на правом берегу⁵¹. Отсутствие железной дороги создавало значительные трудности в осуществлении строительства в городе многих крупных административных зданий, промышленных и жилых комплексов, в повышении социально-экономического и культурного уровня жизни населения столицы.

В правобережных районах сосредоточилось множество крупных предприятий республики, проживало 60% всего населения, обрабатывалось 61% всей пахотной земли, выпасалось 56% крупного рогатого скота. Из 8

⁴⁹ Картунов А.К. Газовая промышленность СССР. – Москва, 1967. – 261 с.

⁵⁰ Романенко А. Кунград – связующее звено. Газета «Советская Каракалпакия». №47 (10006). 1970 год, 7 марта.

⁵¹ Материалы по производительным силам Узбекистана. Вып. 12. Современное состояние и перспективы развития промышленности и транспортно-коммунального хозяйства Амударьи (ККАССР и Хорезмская область). – Ташкент, 1959. – 164 с.

хлопкоочистительных заводов республики 5 функционировали на левом берегу, их производительность росла из года в год.

Отсутствие производственной базы и железнодорожного транспорта в те годы, не позволяло использовать в хозяйственных интересах неисчерпаемые сокровища, полезные ископаемые в карьере Султануиздаг, расположенном на правом берегу Амударьи. Транспортировка строительных материалов отсюда с помощью автомобильного транспорта обходилась значительно дороже. Таким образом, проведение железной дороги на правый берег Амударьи для поставки строительных материалов из карьера Султануиздаг и ввоза извне в 1960-х годах стала жизненной необходимостью.

Вопрос о железнодорожном соединении города Нукуса с центральными районами стал подниматься с 30-х годов XX века. Постановлением СНК РСФСР от 1 августа 1931 года была поставлена задача “Ускорить строительство железной дороги Нукус-Аральское море и закончить ее к 1932 году”.⁵² Это задача не была реализована.

Этот вопрос был вновь поднят правительством Каракалпакии в конце 1940-х годов. На заседании Совета Министров республики 10 декабря 1949 г. было принято постановление “Об утверждении генерального плана города Нукуса и технико-экономических обоснований его развития”. В постановлении подчеркивалась необходимо «учесть возможность строительства железнодорожной станции в восточной части города»⁵³.

12 марта 1969 года делопроизводитель Совета Министров СССР Полянский заявил, что “Начальнику Госплана СССР Исаеву и министр путей сообщения СССР Б. Бешеву Ш. Рашидов поручено рассмотреть вопрос о проектировании железной дороги Тахиаташ-Нукус и подготовить проектно-сметную документацию на нее”⁵⁴.

В 1972 году группа специалистов проектного института Ташгипротранса провела изыскания на трассе Тахиаташ-Нукус. К этой работе был привлечен руководитель группы В.Р.Рузиев, возглавили проект главные инженеры С.С. Москаленко и Л. В.Драпкин. В 1973 году технический проект этой магистрали был утвержден Министерством путей сообщения СССР⁵⁵.

4 февраля 1974 года Совет Министров СССР принял постановление «О строительстве железной дороги Тахиаташ-Нукус»⁵⁶.

Строительные материалы, оборудование, механизмы и др., необходимые для общенародного строительства, бесперебойно поставлялись с заводов РСФСР и Украины.

В строительстве принимали участие представители всех республик бывшего СССР. Земляными работами на железнодорожном полотне

⁵² Коновалов и Данилов. Дорожное строительство Каракалпакской автономной области. “Дорога и автомобиль” N 5-6. – Москва, 1932, – 102 с.

⁵³ Центральный Государственный архив Республики Каракалпакстан, фонд 322, опись 1, дело 1427, л. 81.

⁵⁴ Национальный архив Узбекистана. Фонд Р-837, опись 41, дело 668, л. 64.

⁵⁵ Такьятас-Нөкис жолы – дослык хэм бахыт жолы. Газета «Совет Каракалпакстаны». №252 (11539). 1974 год, 24 декабря

⁵⁶ Национальный архив Узбекистана. Фонд 608, опись 9, дело 1909, л. 60.

занимались бригады 66-й механизированной колонны из казахстанского г. Мангышлак, 13 механизированной колонны из г. Навои. Земельные работы по строительству новой железной дороги начались 20 марта 1974 года бригадой 66-й механизированной колонны под руководством И.А. Полякова. Члены этой бригады имели богатый опыт, накопленный ими при строительстве железнодорожных магистралей Кунград-Бейнеу, Гурьев-Астрахань, Макат-Мангышлак, Мангышлак-Узен, Навои и Учкудук. Поэтому изучили будущую трассу за короткий промежуток времени, привели в готовность землеройную технику и приступили к работе.

Строители железной дороги Тахиаташ–Нукус, с 20 марта по конец октября 1974 г. было выполнено работ в следующих объемах: 570 тыс. кубометров землеройных работ, построено 6 мостовых переходов и 2 искусственных сооружения, проложено 6,7 км. дороги⁵⁷.

Немаловажную роль в ускорении темпов строительства сыграл ее общенародный характер. Практически все предприятия и организации республики внесли свой вклад в обеспечение строительства необходимыми материально-техническими, людскими и другими ресурсами. Министерство торговли Каракалпакской АССР и ОРС при Управлении “Тахиаташэнергострой” обеспечивал строителей промышленными и продовольственными товарами. Исполнительные комитеты городов Нукус и Тахиаташ выделили четыре двухкомнатные квартиры в городе Нукус и общежитие на 50 человек в городе Тахиаташ для строителей 260-го строительного-монтажного поезда. Коллектив Каракалпакского государственного театра музыкальной драмы и комедии оказывал строителям культурную программу.

В результате самоотверженного труда строителей 260-го строительного-монтажного поезда, 14-го отряда мостостроителей и других строительных организаций, задействованных на трассе, в конце декабря 1974 года было завершено строительство железной дороги Тахиаташ-Нукус. Строительство линии было завершено всего за 9 месяцев. 22 декабря 1974 года вошло в историю Каракалпакстана как день, когда в столицу – Нукус, по железной дороге Тахиаташ-Нукус прибыл первый рабочий поезд.

В 1975 году железная дорога Тахиаташ-Нукус была введена в постоянную эксплуатацию. Дорога в буквальном смысле стала важной жизненной артерией, обеспечила устойчивую связь левого и правого берегов Амударьи, сыграла большую роль в дальнейшем динамичном развитии народного хозяйства, которую выполняет и ныне.

Необходимо отметить, что строительство новой железнодорожной магистрали оказало большое влияние на правобережье Амударьи, на социально-экономическое и культурное развитие столицы республики Нукус. С открытием железнодорожной магистрали в городе расширилось строительство крупных промышленных объектов. В 1979 году в Нукусе было

⁵⁷ Остролюцкий В. Железнодорожная магистраль Тахиаташ-Нукус – в строю. Газета «Советская Каракалпакия». №252 (11241). 1974 год, 24 декабря.

30 промышленных предприятий, которые составили 20% от объема промышленной продукции республики⁵⁸. В их число вошли Нукусская мебельная фабрика, мукомольный комбинат, маслобойный комбинат, гранитно-мраморные заводы и др.

Завершение строительства железной дороги Тахиаташ-Нукус-Чимбай открыло широкие перспективы для дальнейшего развития северных районов республики. В южном направлении данная магистраль в годы независимости была продолжена по маршруту Нукус - Султануиздаг - Турткуль - Учкудук. Успешное завершение строительства железных дорог Тахиаташ-Нукус, Нукус-Чимбай, Нукус-Султануиздаг и Нукус-Мискин-Учкудук создаёт широкие возможности для социально-экономического развития республики. В настоящее время территория республики и её столица - город Нукус - превратились в важный транспортный узел на пересечении железнодорожных магистралей, соединяющих Среднюю Азию с Европой.

Пятая глава диссертации **“Продолжение строительства железной дороги в Южном Приаралье в годы независимости (1991-2021 гг.)”**, посвящена анализу политики, проводимой в области железнодорожного строительства в годы независимости, строительства железных дорог в Южном Приаралье, роли железнодорожного транспорта в социально-экономическом и стратегическом развитии республики.

Железнодорожный транспорт является основой экономики любой страны, ее кровеносной артерией. Это особенно важно для республики, поскольку железнодорожный транспорт является основным звеном, связывающим республику с мировой экономикой. Сегодня около 66% грузооборота страны и почти 80% общего объема экспортных и импортных грузоперевозок осуществляются железнодорожным транспортом.

1 января 1992 года Управление среднеазиатских железных дорог при министерстве путей сообщения бывшего СССР было преобразовано в Приаральскую железную дорогу, в ведение которой были переданы 59 станций, разъездные участки и 16 предприятий на территории Хорезмской области и Каракалпакстана⁵⁹.

Свобода в годы независимости стала проявляться в преобладании легитимности политики рыночной экономики по отношению ко всем республикам бывшего Советского Союза. Грузы, поступающие железнодорожным транспортом в Каракалпакстан и Хорезмскую область, проходили по территории Туркмении. Вопросы получения кода (разрешения), в первую очередь, путем оплаты валютой за каждый вагон, проезжающий через территорию другого государства, в соответствии с международными правилами, выплаты, достигающие значительных сумм валюты, вызвали ряд проблем. Именно по этой причине, среди общих направлений развития железнодорожного транспорта, особое внимание

⁵⁸ Татыбаева В.Х. Нукус-столица ККАССР (история основания города). – Нукус, 1979. – 68 с.

⁵⁹ Сейтимбетов М. Каракалпакстанда темир жол курылысының тарихынан. – Нөкис: “Каракалпакстан”, 1993. – 68 с.

уделялось расширению и совершенствованию сетей внутреннего железнодорожного сообщения. Придавая важное значение политико-экономическому значению этого вопроса, правительство Узбекистана, в первую очередь, взяло на себя задачу начала и скорейшего завершения строительства железной дороги Нукус-Султануиздаг-Мискин-Учкудук-Навои.

В результате трудового энтузиазма строителей, к началу декабря 1999 года были завершены основные работы по строительству железной дороги на участке Нукус-Султануиздаг-Мискин. Завершена и сдана в эксплуатацию большая часть магистрали Учкудук-Мискин, а также сдана в эксплуатацию железнодорожная станция Турткуль, являющаяся одним из основных сооружений. 16 декабря 1999 года в Турткуль прибыл первый поезд.

С января 2000 года, после завершения строительства дороги на участке Мискин-Султануиздаг, между Нукусом-Турткулем стали курсировать грузовые поезда. Хозяйства, расположенные между Элликалой, Беруний и Турткулем, прорыли 4 млн.598 тыс. кубометров земли и выполнили работы по насыпке земли на полотно; было проложено 115,2 км рельсов, построено 25 больших и малых мостов, 233 искусственных акведука. Согласно общей стоимости контракта, было выполнено работ на 3 миллиарда 619 миллионов долларов⁶⁰.

В конце 2000 года основные строительные работы на участке железной дороги Мискин-Учкудук, протяженностью 226,4 км были завершены. Через пустыню Кызылкум прорвалась магистраль Навои-Учкудук-Мискин-Султануиздаг-Нукус. В ночь с 31 января на 1 февраля 2001 г. по новой железнодорожной магистрали Нукус-Султануиздаг-Мискин-Учкудук отправился первый поезд из Нукуса в Учкудук с 30 цистернами мазута для котлов и тепловых электростанций и прибыл на станцию Учкудук в 8:30 утра⁶¹. Это обстоятельство стало одним из достижений в данной отрасли в годы независимости.

Если раньше от Нукуса до Ташкента через Туркменистан дорога составляла 1200 км, то теперь расстояние Нукус - Турткуль-Учкудук-Ташкент составило 900 км. Этот маршрут, полностью проходящий по территории нашей страны, сэкономил 25 миллионов долларов США в 2001 году.

В целях дальнейшего укрепления кадрового потенциала акционерного общества "Узбекистан темир йуллари", управлением проводится работа по подготовке кадров в ведущих зарубежных высших учебных заведениях. С 2005 года по сей день, сотрудничество с российскими и другими зарубежными высшими учебными заведениями осуществляется через Ташкентский институт инженеров железнодорожного транспорта.

В 2014 году Нукусский железнодорожный профессиональный колледж окончили 185 студентов. В колледже работали 70 преподавателей высшей

⁶⁰ Жаңа транспорт магистралы ашылды. Газета «Еркин Каракалпакстан». №15 (17452). 2001 год, 3 февраля.

⁶¹ Жаңа транспорт магистралы ашылды. Газета «Еркин Каракалпакстан». №15 (17452). 2001 год, 3 февраля.

квалификации, 17 мастеров производственной практики. В числе выпускников колледжа оператор Кунградской станции железнодорожного узла Сайора Сетекова, окончившая в 2011 году Нукусский железнодорожный профессиональный колледж и устроившаяся на работу по специальности. Выпускник этого колледжа Адильбек Саттаров, поступил на работу помощником машиниста в Кунградское локомотивное депо. Окончивший данный колледж в 2011 году Исатай Оразбаев стал работать на станции Кунград⁶².

В последующие годы, постепенно стали решаться проблемы капитального ремонта внутренних дорог страны, строительства путепроводов и мостов с учетом транспортного потока, приведения международных дорог к требованиям стандарта, обеспечения качества и эффективности обслуживания пассажиров. Изменение этих показателей в положительную сторону на современном этапе, требует большой работы в системе подготовки квалифицированных кадров⁶³.

О том, что подготовка квалифицированных кадров для транспортной системы в нашей стране является одной из приоритетных, отмечено в выдвинутой Президентом Стратегии развития нового Узбекистана на 2022-2026 годы, где в четвертом приоритетном направлении четко обозначены 36 целей, предусматривающие повышение внимания к конкурентоспособным кадрам, отвечающим современным требованиям⁶⁴.

До сентября 2020 года в ведении акционерного общества "Узбекистон темир йуллари" находились высшие и средние специальные учебные заведения, а также центры подготовки и повышения квалификации кадров⁶⁵.

Благодаря кредитам немецкого банка развития, Фонда экономического развития Кувейта, а также за счет собственных средств компании, была электрифицирована железнодорожная линия Тукимачи-Ангрен протяженностью 114 километров, что позволило сэкономить 2,5 миллиона долларов США только на дизельном топливе. Достигнутая экономическая эффективность составила 6 миллионов долларов США в год.

За годы независимости было введено в эксплуатацию 640 километров железных дорог, включая линии Навои-Учкудук – Султануиздаг – Нукус и Ташгузар – Бойсун-Кумкурман. Наряду со строительством новых линий, большое внимание уделялось электрификации, модернизации и ремонту существующих.

За годы Независимости произошли большие изменения в коммуникации и транспорте, системе железных дорог, которые еще больше ускорили

⁶² Терехина А. Чтобы путешествие было комфортным. Газета «Учитель Узбекистана». 2015 год, 2 июля.

⁶³ Баратов Ў.П. Транспорт тизимида таълим ислохотлари ва истиқболлари. – Tashkent State Transport University, Volume 3 | TSTU Conference 1 | 2022 *Prospects for Training International Specialists in the Field of Transport*, с. 92.

⁶⁴ Баратов Ў.П. Транспорт тизимида таълим ислохотлари ва истиқболлари. – Tashkent State Transport University, Volume 3 | TSTU Conference 1 | 2022 *Prospects for Training International Specialists in the Field of Transport*, с. 92.

⁶⁵ <https://railway.uz/upload/iblock/b1b/e25dvfhe4uwxtjc3we849uxr0hhfv3s.pdf> Бизнес план на 2021 год Акционерного общества «Ўзбекистон темир йуллари».

развитие Узбекистана. Посредством перевала Камчик Ферганская долина, через железную дорогу Навои – Учкудук- Султануиздаг-Нукус северные районы были связаны с центральными районами.

Железная дорога Хайратон-Мазари-Шариф протяженностью 75 км, открытая 22 января 2010 года позволила выйти нашему государству к Индийскому океану, позволила соединить северные страны со странами Южной Азии, открыла возможность прохождения через Юго-Западную Азию. Протяженность железной дороги Навои – Учкудук – Султануиздаг – Нукус составляет 700 км. Через Амударью был переброшен единственный в Центральной Азии железнодорожный и автомобильный мост длиной 681 метр. Железная дорога Ташгузар-Бойсун-Кумкурган, протяженностью 223 км, помимо того, что позволила сократить дальность грузопассажирских перевозок на 170 км, освободила от транзитных сборов. Строительство этой дороги послужило артерией для создания единой железнодорожной сети, связавшей Кашкадарью и Сурхандарью, южные районы, с другими областями страны. Этот путь стал дорогой, который позволил выйти в Индийский океан из портов южных и юго-восточных государств через трансафганский коридор⁶⁶.

В стратегии развития по пяти приоритетным направлениям Республики Узбекистан на 2017-2021 годы были определены такие важнейшие задачи, как электрификация железных дорог, строительство, реконструкция новых железнодорожных линий, обновление состава пассажирских вагонов. В итоге в 2018 году были построены и введены в эксплуатацию новые железные дороги Бухара-Мискин протяженностью 357,3 км и Ургенч-Хива протяженностью 33,8 км⁶⁷.

Стратегическое значение развития железных дорог в Узбекистане было вновь признано во время поздравления 5 августа 2022 года работников железнодорожного транспорта Президентом Республики Узбекистан.

В начале XXI века строительство новой железнодорожной магистрали, обеспечившей связь через территорию Каракалпакстана с западным направлением, стало важным историческим событием. Отныне из города Нукуса через направление Мискин-Учкудук-Навои появилась возможность железнодорожного сообщения со всеми областями Узбекистана, странами Средней Азии, Ираном и государствами Ближнего Востока на юге и юго-востоке, а также с Западным Казахстаном, Россией, Украиной, Белоруссией и странами Европы на севере.

Исходя из вышеизложенного, можно сделать вывод, что в Республике Узбекистан, обладающей своеобразной транспортной структурой, расположенной вдали от морей и океанов, в центре Европы и Азии, вопрос

⁶⁶ Махаммадалиев Р.Й., Ниязов А.А. Ўзбекистон Республикаси темир йўл транспортининг ривожланиш тарихи ва истикболи // Academic research in educational sciences volume 2 | Issue 2 | 2021 ISSN: 2181-1385 - С.717.

⁶⁷ <https://railway.uz/upload/iblock/b1b/e25dvfhe4uwxtjc3we849uxr0hhfv3s.pdf> Бизнес план на 2021 год Акционерного общества «Ўзбекистон темир йўллари».

развития транспортных систем, особенно железнодорожных линий, всегда являлся и остаётся одной из наиболее актуальных задач. В этой связи целесообразным представляется активное участие нашей страны в перспективных международных проектах, соединяющих государства севера и юга, запада и востока.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

По итогам исследования были сделаны следующие выводы:

1. В исследованиях периода независимости были разработаны теоретико-методологические основы, посредством новых цивилизационных подходов к предмету. В работах ученых-историков, связанных с этой темой, затрагиваются вопросы социально-экономического положения республики в советское время, уровня жизни людей и взаимодействия различных сфер. Кроме того, были систематизированы работы, описывающие историю развития транспорта, в числе которой, литература, буклеты и хронологические сведения. Несмотря на это, исследование истории строительства железных дорог в Южном Приаралье не утратило своей актуальности.

2. Российская империя, исходя из потребностей обеспечения своих интересов через Туркестан, а также стремясь получить доступ не только к рынкам Средней Азии, но и к богатым рынкам Индии и Китая, реализовала лишь часть первоначально разработанных планов железнодорожного строительства. В частности, Центральная Азия была связана с Центральной Россией только двумя магистралями - Закаспийской и Оренбург-Ташкентской железными дорогами. При этом строительство данных железнодорожных линий рассматривалось царской Россией как средство дальнейшего расширения границ империи на восток.

3. В XX веке были построены железные дороги по разветвлениям Великого Шелкового пути, проходящим через территорию Каракалпакстана. В годы после Второй мировой войны было начато строительство железной дороги Чарджоу-Кунград. Строительство этой магистрали является историческим, так как в ходе его осуществления проявилась большая значимость доблестного труда специалистов, занимавшихся проектными работами, высокая степень рационализации строительных процессов и использования общенародного метода строительства. Было выявлено важное значение повышения эффективности труда, а также мужества, силы, жизненного опыта и творческой инициативы населения, участвовавшего в проекте.

4. Реализация железнодорожной линии Кунград - Бейнеу в условиях сложных климатических условий Устюрта потребовала проведения специалистами проектно-изыскательских работ, продолжавшихся в течение 10 лет, в результате чего началась реализация работ по историческому проекту Чарджоу - Александров Гай. Кроме того, была построена железная дорога Бейнеу - Макат. Так был открыт кратчайший путь из Средней Азии в

Россию через плато Устюрт. Однако наиболее короткое железнодорожное направление на Александров Гай так и не было реализовано.

5. Обретение Независимости позволило осуществить строительство железной дороги Учкудук-Мискин-Нукус, имеющей стратегическое значение для улучшения связей нашего государства как со странами мира, так и внутренних связей. Линия железнодорожной магистрали Нукус – Султануиздаг была завершена в 1983 году. Начиная с 1994 года проводились работы по направлению Мискин-Турткуль. В 1999 году произошло историческое событие - в город Турткуль прибыл первый поезд.

6. Если в 2002 году за счет собственных средств компании, в короткие сроки была построена новая железнодорожная линия Навои – Учкудук – Султануиздаг – Нукус, протяженностью 357 километров, то в 2004 году на этом участке был построен единственный в Центральной Азии мост через Амударью длиной 681 метр. 20 августа 2004 года введена в эксплуатацию первая очередь железнодорожной линии Ташгузар–Бойсун – Кумкурган. Большое значение в возрождении Великого Шелкового пути будет иметь проведение железной дороги Нукус-Чимбай через Тахтакупыр до казахстанского города Кызыл-Орда, что обеспечит выход в страны Азии. Реализация железнодорожной линии по этому маршруту имеет стратегическое значение для дальнейшего развития.

7. Железнодорожные коммуникации Каракалпакстана за годы независимости стали неотъемлемой частью народнохозяйственного комплекса. За годы независимости было проведено множество стратегических работ по развитию транспортно-коммуникационных систем. В республике была обеспечена независимость транспорта и создана национальная система, связывающая между собой все регионы. Созданная в стране эффективная транспортная система служит фактором развития внешнеэкономических связей и интеграции с другими странами.

На основе анализа результатов исследования были выработаны следующие **предложения и рекомендации**:

1. В связи с неиспользованием в полной мере всего потенциала железнодорожного транспорта в Каракалпакстане, необходимо увеличить количество железнодорожных перевозок между регионами; электрифицировать их и обновить систему онлайн-сервисов; создать условия для переподготовки кадров на цифровой основе.

2. Расширить географию, создавая регулярные железнодорожные перевозки между Европой и Азией; целесообразно построить железную дорогу Чимбай-Кызыл-Орда.

3. Для развития новых направлений железнодорожного транспорта и сферы услуг в условиях Каракалпакстана необходимо вводить в эксплуатацию новые перспективные транзитные железнодорожные сети, привлекать иностранные инвестиции для их реконструкции.

4. В связи с увеличением количества пассажиров и развитием туризма в республике необходимо запустить скоростной поезд Ташкент-Нукус.

**SCIENTIFIC COUNCIL DSc.03/2025.27.12.Tar.04.04
ON AWARDING SCIENTIFIC DEGREES
AT THE KARAKALPAK STATE UNIVERSITY**

KARAKALPAK STATE UNIVERSITY

SEYTIMBETOV MINSIZBAY KAZAKHBAEVICH

**HISTORY OF RAILWAY CONSTRUCTION IN THE SOUTHERN ARAL
SEA REGION (from the 2-nd half of the 19 century to the beginning of the 21
century)**

07.00.01 – History of Uzbekistan

**DISSERTATION ABSTRACT
FOR DOCTOR OF HISTORICAL SCIENCES (DSc)**

Nukus – 2026

The subject of the dissertation was registered in the Higher Attestation Commission On B2022.3.DSc.Tar257.

The dissertation was completed at the Karakalpak State University.

The abstract of the thesis is posted in three languages (Uzbek, Russian, English (summary)) on the website of the Scientific Council (www.karsu.uz) and the Information and Educational Portal "Ziyonet" (www.ziyonet.uz).

Scientific consultant:

Urakov Dilshodbek Jamoliddinovich
Doctor of Historical Sciences, Professor

Official opponents:

Nurjanov Sabit Uzakbaevich
Doctor of Historical Sciences, Professor

Gafforov Shokir Safarovich
Doctor of Historical Sciences, Professor

Qabulov Eshbolta Atamuratovich
Doctor of Historical Sciences, Professor

Leading organization:

Urgench State University

The defense of the dissertation will be held on « 18 » VI 2026 at 14⁰⁰ at the meeting of the Scientific Council. DSc.03/2025.27.12.Tar.04.04 at the Karakalpak State University (Address: 230100 Ch. Abdirov street, Nukus. Тел.: (99361) 223-60-49; Факс: (361) 223-60-49; e-mail: e-mail: karsu.info@edu.uz)

The doctoral dissertation (DSc) is available at Information Resource Center of Karakalpak State University (registered № 541) (Address: 230100 Ch. Abdirov street, Nukus. Тел.: (99361) 223-60-49; Факс: (361) 223-60-49)

Abstract of dissertation is delivered « 26 » V 2026.
(Register of certificate of delivery « 11 » 26 V 2026).

M.A. Karlibaev

Chairman of the scientific council awarding scientific degrees, doctor of historical sciences (DSc), professor

H.M. Otegenov

Scientific secretary of the scientific council awarding scientific degrees, Doctor of Philosophy on historical Sciences (PhD). docent.

B.A. Koshanov

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

INTRODUCTION (abstract of DSc thesis)

The aim of the research work is to reveal the history and development of railway networks on the territory of the Southern Aral Sea region in the 2-nd half of the 19 – early 20 century.

The object of the research work is the railway industry in the territory of the Southern Aral Sea region from the second half of the XIX – to the beginning of the XX century.

Scientific novelty of the study:

it has been proven that the results of scientific expeditions organized by the Russian Empire to study the Aral Sea region not only contributed to the development of projects involving private individuals and joint-stock companies but also became the foundation for the formation of a railway network that opened wider opportunities for the penetration of capitalist relations into the region;

it has been proven that the developments created by imperial specialists and the technical intelligentsia during the period of the Governor-Generalship for the construction of railway lines from Central Russia to Central Asia were of great importance in preparing the projects for the modern Chorjou-Kungrad and Kungrad-Beyneu railway systems;

it has been highlighted that in the process of implementing programs to expand cotton sowing areas on the fertile lands of Khorezm and Karakalpakstan since the mid-20th century, the construction of the Chorjou-Kungrad, Kungrad-Beineu, Takhiatash-Nukus, and Nukus-Chimbai railway lines not only ensured the transportation of agricultural products but also contributed to the economic integration of the region into the system of central Russian highways;

it has been proven that from the first years of independence, the commissioning of the Kungrad-Beineu highway as a continuation of the Charjou-Kongrad railway passing through the Ustyurt region, and subsequently the Beineu-Maskat route, ensured not only the connection of Karakalpakstan to transit corridors connecting Asia and Europe but also created conditions for the international economic growth of the region;

it has been proven that during the years of independence, the commissioning of the Navoi-Uchkuduk-Miskin-Nukus railway line and the formation of necessary infrastructure contributed to the effective development of mineral deposits.

An implementation of the research results. Based on the developed scientific conclusions and proposals on the history of railway construction on the territory of the Southern Aral Sea region in the second half of the 19 century to the beginning of the 21 century:

The results of scientific expeditions on the construction of railways of the colonial period of the Russian Empire in order to pave the way for the penetration of private capital and joint-stock companies of the Empire in the Aral Sea region and their various projects and research were used in the implementation of programs in the field of railways (Reference No. 829 of October 6, 2023 of the Kungrad Regional Railway Hub Joint Stock Company “Uzbekistan Temir

Yullari”). The application of these results makes it possible to enrich the understanding of the process and history of railway construction in the Southern Aral Sea region on the basis of primary sources;

The projects for constructing railway lines from Central Russia to Central Asia, developed by researchers of the Russian Empire and the technical intelligence during the period of the Turkestan Governor-Generalship, were of great importance in developing the modern railway systems of Charzhou–Kungrad and Kungrad–Beineu, and were utilized in forming tourism programs in the field of transport (Reference from 21 November 2023 No. 02-13/04-885 of the Ministry of Tourism and Cultural Heritage of the Republic of Karakalpakstan). The application of the results allowed to increase the flow of tourists on historical railways;

The results of the study on the construction in the middle of the 20 century in Karakalpakstan and Khorezm of the Chardzhou-Kungrad, Kungrad-Beineu, Takhiatash-Nukus, Nukus-Chimbai railways served to connect the region with the central highways of Russia in order to use the fertile lands of Khorezm and Karakalpakstan for cotton cultivation, the development of its natural resources and its use for the benefit of the center were used when organizing excursion classes at the Museum of History and Culture of the Republic of Karakalpakstan (Reference No. 310 of the Department of Cultural Heritage of the Republic of Karakalpakstan dated October 4, 2023). The use of these results served to foster the spirit of loyalty and patriotism among visitors;

Information that from the first years of independence, the commissioning of the Kungrad–Beineu highway, which is a continuation of the Charzhou–Kungrad railway passing through the Ustyurt Plateau, and the subsequent opening of the Beineu–Maskat route ensured the connection of Karakalpakstan to transit corridors connecting Asia and Europe and contributed to the growth of the region's economic potential at the international level, were used by the State TV and Radio Company of Karakalpakstan to create a scenario in the program “Miyras” (Reference No. 05-22/477 of the Broadcasting Company of the Republic of Karakalpakstan dated September 26, 2023). The obtained results served to convey to the audience reliable information about the history of the emergence and development of the railway transport system in the Southern Aral Sea region in the second half of the 19 – early 20 century;

The results of the study on the construction of the Navoi-Uchkuduk-Miskin-Nukus railway in the years of independence and the formation of the necessary infrastructure that served the effective development of minerals in Karatau and the Ustyurt plateau were used in the development of a scientific project carried out at the Research Institute of Humanities of the Karakalpak Branch of the Academy of Sciences of the Republic of Uzbekistan (Reference dated October 10, 2023 No. 391/1 of the Karakalpak Scientific Research Institute of Humanities of the Karakalpak Branch of the Academy of Sciences of the Republic of Uzbekistan). The data made it possible to enrich views on the history of railway construction in the Southern Urals region with scientific conclusions based on primary sources.

Approbation of research results. The results of the study have been tested at 12 republican, 10 international scientific, practical and theoretical conferences.

Publications of research results. Bcero In total, 51 scientific papers have been published on the subject of the dissertation, including 2 monographs, 3 textbooks, 24 articles in scientific publications recommended by the Higher Attestation Commission under the Cabinet of Ministers of the Republic of Uzbekistan for the publication of the main scientific results of doctoral dissertations, including 21 articles in republican and 3 articles in foreign journals.

The structure and volume of the dissertation. The dissertation consists of an introduction, five chapters, a conclusion, a list of used sources and literature. The work is accompanied by tables, photographs devoted to the topic under study. The research part of the dissertation takes 230 pages.

E'LON QILINGAN ISHLAR RO'YHATI
СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ
LIST OF PUBLISHED WORKS
1 bo'lim (1 часть, 1 part)

1. Seytimbetov M.K. Janubiy Orol hudidida temir yo'llar qurilishi tarixi (XIX asrning ikkinchi yarmidan – XXI asr boshigacha). – Nukus: Impress Media. 2023. 244 b. (monografiya).
2. Сейтимбетов М.К. Қарақалпақстанда темир жол қурылысының тарихынан. // Нөкис: «Қарақалпақстан», 1993. – 72 б.
3. Сейтимбетов М.К. К истории строительства проектно-изыскательских работ строительства железной дороги Чарджоу-Кунград-Александров Гай. // Вестник ККО АН РУз. – 1996. – № 1. – 77 – 84 с. (07.00.00. №18)
4. Сейтимбетов М.К. История строительства железной дороги Кунград – Бейнеу. // Вестник ККО АН РУз. – 1997. – № 1-2. – 115 – 117 с. (07.00.00. №23)
5. Сейтимбетов М.К. Народное движение в железнодорожном строительстве в Каракалпақстане (1947-1955). Вестник ККО АН РУз. – 1997. – № 3. – 98-100 с. (07.00.00. №23)
6. Сейтимбетов М.К. «Из истории строительства железных дорог Тахиаташ-Нукус» «Вестник» ККО АН РУз. – 2006. – № 3. – 83 – 85 с. (07.00.00. №23)
7. Сейтимбетов М.К. Из истории строительства железной дороги Учкудык-Мискин-Нукус. // Вестник ККО АН РУз. – 2006. – № 4. – 62 – 63 с. (07.00.00. №23)
8. Сейтимбетов М.К. Рус изертлеушилериниң мийнетлеринде Қарақалпақстан тарихы бойынша мағлыұматлар (XIX әсир ақыры- XX басы) // Қарақалпоқ давлат университети Ахборотномаси. 2008. №1. – 109 – 112 с. (07.00.00. №18)
9. Сейтимбетов М.К. Қарақалпақлардың дәстүрий жол қатнасы қураллары тарихынан. // Қарақалпоқ давлат университети Ахборотномаси. – 2009. – №3 (4). – 71 – 74 б. (07.00.00. №18)
10. Сейтимбетов М.К. Проектно-изыскательские работы и строительство железной дороги Кунград-Бейнеу. // Қарақалпоқ давлат университети Ахборотномаси. – 2011. – № 3-4. – 66 – 69 с. (07.00.00. №18)
11. Сейтимбетов М.К. Қубла Арал аймағында темир жол қурылысын әмелге асырыўдың тарихынан. // Қарақалпоқ давлат университети Ахборотномаси. – 2015. – № 3. – 55 – 58 б. (07.00.00. №18)
12. Сейтимбетов М.К. XIX әсирдеги рус изертлеушилериниң күнделик дәптерлериниң тарихый дерек ретинде әхмийети. // Қарақалпоқ давлат университети Ахборотномаси. – 2016. – № 3. – 68 – 71 б. (07.00.00. №18)
13. Сейтимбетов М.К. Қарақалпақстанда транспорт коммуникациясының раўажланыўы тарихынан (1920-1930 жж). //

Қорақалпоқ давлат университети Ахборотномаси. – 2017. – № 2. – 83 – 86 б. (07.00.00. №18)

14. Сейтимбетов М.К. Каспий – Арал магистралының жойбарлау-изертлеу жумысларының тарихы. // Қорақалпоқ давлат университети Ахборотномаси. – 2018. – № 1. – 67 – 71 б. (07.00.00. №18)

15. Сейтимбетов М.К. Обзор литературы по истории строительства железной дороги в Каракалпакстане. // Историческая наука в Узбекистане: проблемы и перспективы развития. АН РУз. Институт истории. – Ташкент, 2018. – 34 – 38 с.

16. Сейтимбетов М.К. Уллы жипек жолы тарихының илимий изертлениуі. // Қорақалпоқ давлат университети Ахборотномаси. 2019. № 3. – 85 – 88 б. (07.00.00. №18)

17. Сейтимбетов М.К. Изучение истории коммуникационных средств передвижения каракалпаков в трудах русских ученых (конец XIX- начало XX вв.). // Перекрестки истории. Актуальные проблемы исторической науки. Материалы XV Международной конференции (г. Астрахань. 26 апреля 2019 г.). – 156 – 159 с.

18. Сейтимбетов М.К. Қубла Арал аймағындағы қурғақлықтағы жоллар хәм күш-көлик қураллары. // Қорақалпоқ давлат университети Ахборотномаси. 2020. № 3. – 181 – 184 б. (07.00.00. №18)

19. Сейтимбетов М.К. Қубла Арал аймағындағы суу жоллары хәм байланыс қураллары. // Қорақалпоқ давлат университети Ахборотномаси. 2021. № 3. – 141 – 144 б. (07.00.00. №18)

20. Сейтимбетов М.К. Проектно-изыскательские работы по строительству Каспийско-Аральской железной дороги. // Актуальные вопросы современной науки и образования: сборник статей VIII Международной научно-теоретической конференции. – Пенза, Российская Федерация. 22 февраля 2021г. – 100 – 102 с.

21. Сейтимбетов М.К. Қарақалпақстан аймағында жол қатнастары ҳаққында тарихый мағлыұматлар. // Вестник Каракалпақского отделения АН РУз. 2022. №1. – 119 – 123 б. (07.00.00. №23)

22. Сейтимбетов М.К. Works of russian scientists on the history of communications and transport of Karakalpakstan (late XIX- early XX centuries). // Asian journal of research in social sciences and humanities ISSN: 2249-7315 vol. 12, issue 01, january 2022. – 87 – 90 p.

23. Сейтимбетов М.К. Россия империясының Түркстанда темир жол қурылысы бойынша алып барған сиясаты. // Қорақалпоқ давлат университети Ахборотномаси. 2023. № 1. – 242 – 245 б. (07.00.00. №18)

24. Сейтимбетов М.К. M.N. Chernyshevsky's diary is an important source on the history of Central asia// Current research journal of history (ISSN –2767-472x)

volume 04 issue 02 pages: 19-24, published date: february 28, 2023, usa. SJIF IMPACT FACTOR (2021: 5. 505) (2022: 5. 728) (2023: 6. 531). – 19 – 24 p.

25. Сейтимбетов М.К. Республиканинг ижтимоий-иқтисодий ва стратегик ривожланишида темир йўл транспортининг тутган ўрни // Хоразм Маъмун академияси ахборотномаси. Хива, 2023. -№11/3 (108). – 128-135 б. (07.00.00. №26)

26. Сейтимбетов М.К. Республикамызда темир жол коммуникациялари қурылысының тарийхий тийкарлары. // Қорақалпоқ давлат университети Ахборотномаси. 2024. № 1. – 208 – 212 б. (07.00.00. №18)

II bo‘lim (II часть, II part)

27. Сейтимбетов М.К. Қарақалпақстанда транспорт байланыс тараўлары. // Қарақалпақстанның жаңа тарийхы. Қарақалпақстан XIX әсирдин екинши ярымынан XXI әсирге шекем. Нөкис: Қарақалпақстан, 2003. – 315 – 319 б.

28. Сейтимбетов М.К. Тарийх- өзлигимизди аңлаўдың негизи. – Нөкис: Билим, 1999. – 18 б.

29. Сейтимбетов М.К. Ғәрезсизлик жыллары Қарақалпақстанда жол қатнаслары хәм транспорт тарийхының изертлениўи // Республикалық илимий – теориялық конференция материаллары. – Нөкис, 2004. – 31 – 34 б.

30. Сейтимбетов М.К. XX әсирдин 20-30 жылларында Қарақалпақстанда темир жол қурылысы мәселесиниң талқыланыўы. // «Қарақалпақстан тарийхының актуаль мәселелери» атамасындағы конференция материаллары. – Нөкис, 2007. – 26 – 30 б.

31. Сейтимбетов М.К., Матжанов А.Ж. Из истории развития транспортных коммуникации в Каракалпакстане (1920- 1930 гг.). // Вестник ККО АН РУз. – 2010. – № 1. – 85 – 87 с.

32. Сейтимбетов М.К. Изучение истории коммуникационных средств передвижения каракалпаков в трудах русских ученых (конец XIX – начало XX вв.). // Материалы международной научно-теоретической конференции «Вопросы археологии, этнографии и истории южного Приаралья». – Нукус, 2011. – 269 – 271 с.

33. Сейтимбетов М.К. Из историографии истории строительства железных дорог в Средней Азии. // Марказий Осиё тарихи: манбашунослик ва тарихнавислик изланишлари. 3 – Илмий тўплам. – Тошкент, 2011. – 258 – 263 б.

34. Сейтимбетов М.К. Дневник М.Н.Чернышевского «Через Устюрт в Среднюю Азию»- ценный исторический источник. // «Марказий Осиё халқлари тарихи манбашунослиги масалалари» мавзуидаги Республика 5-илмий конференциясининг материаллари. – Тошкент, 2013. – 255 – 258 б.

35. Сейтимбетов М.К. Значение Каспийско-Аральской железнодорожной магистрали в возрождении Великого Шелкового пути. // Буюк ипак йўлининг ўтмиши ва ҳозирги куни: ривожланишининг ижтимоий-маданий, тарихий, сиёсий ва иқтисодий йўналишлари. Халқаро илмий-амалий конференция материаллари тўплами. – Тошкент, 2013. – 352 – 355 б.

36. Сейтимбетов М.К. Ғәрезсизлик жыллары республикамызда темир жол қурылысы тарийхының изертлениўи. // «Ғәрезсизлик жыллары тарийх

илиминин раўажланыўы» атамасындағы республикалық илимий теориялық конференция материаллары. – Нөкис, 2013. – 124 – 126 б.

37. Сейтимбетов М.К., Серикбаев Ж., Серикбаев Н. Әмиўдәрья суў жолының Хорезм оазисинин транспорт-коммуникация системасында тутқан орны (XIX әсир). // Қорақалпоқ давлат университети Ахборотномаси. – 2013. – № 1 – 2. – 121 – 123 б.

38. Сейтимбетов М.К. Ғәрезсизлик жыллары Қарақалпақстанда транспорт коммуникациясының раўажланыўы. // «Қарақалпақстанның ең жаңа тарийхының әхмийетли машқалалары» темасындағы Республикалық конференция материаллары. – Нөкис, 2014. 13 – 15 б.

39. Сейтимбетов М.К. Қарақалпақлардың социаллық-экономикалық хәм мәдений турмысында арбаның тутқан орны // «Түслик Арал бойы өтмиши хәм бүгини» атамасындағы республикалық конференция материаллары. – Нөкис, 2016. – 8 – 10 б.

40. Сейтимбетов М.К. К истории строительства магистрали Кунград-Бейнеу. // Материалы международной научно-теоретической конференции «Вопросы археологии, этнографии и истории южного Приаралья». – Нукус, 2016. – 198 – 200 с.

41. Сейтимбетов М.К. Строительство железной дороги Тахиаташ-Нукус. // Материалы республиканской научно-теоретической конференции «Город и городская культура южного Приаралья». – Нукус: «Илим», 2017. – 100 – 104 с.

42. Сейтимбетов М.К., Мамедов А., Нодирбеков С. Жанубий Орол буйидан ўтган карвон йўлар ва унинг аҳамияти// «Социал-гуманитар илимлердин актуал мәселелери» атамасындағы НМПИ халық аралық конференция материаллары. – Нөкис, 2018. – 190 – 193 б.

43. Сейтимбетов М.К. Путевые записки М.Н.Чернышевского. // «Гуманитарное измерение в истории Российско- Узбекистанских связей». Материалы международной научной конференции. – Ташкент, 2019. – 125 – 127 с.

44. Сейтимбетов М.К., Сайманов С. Уллы жипек жолы хәм оның адамзат тарийхында тутқан орны // – Нөкис: «Билим», 2020. – 142 б.

45. Сейтимбетов М.К., Ерханов Б. Происхождение слова Нукус. // Журнал «Современные востоковедческие исследования». – Москва, 2020.– №2. – 147 – 150 с.

46. Сейтимбетов М.К., Мамедов А. Кубла Арал бойларында орта әсир кәрўан жолларында хызмет көрсетиў системасы. // «Өзбекстанда илимий-әмелий изертлеўлер» темасындағы конференцияның материаллар топламы. – Ташкент, 2020. – 142 – 144 б.

47. Сейтимбетов М.К. Қарақалпақтың үш байтерегинин бири // «Қарақалпақстанның ең жаңа тарийхының әхмийети хәм машқалалары» темасындағы Республикалық илимий теориялық конференция материаллары. – Нөкис, 2021. – 20 – 21 б.

48. Сейтимбетов М.К. А. Досназаров хэм Қарақалпақстанда темир жол қурылысы мәселеси // Өз. Р. ИА ҚҚБ Гуманитар илим изертлеу институты «Аллайр Досназаров хэм Қарақалпақстанның жаңа тарийхы» конференция материаллары топламы. – Нөкис: «Илим», 2021. –35 – 37 б.

49. Сейтимбетов М.К. Наўрыз Жапақовтың жәмийетлик, мәмлекетлик, илимий хэм дәретиўшилиқ хызметлери. // Абу Райхан Беруний туўылғанлығының 1050 жыллығына арналған «Қарақалпақстан тарийхының актуал мәселелери: өтмиши хэм бүгини» атамасындағы республикалық илимий-әмелий конференция материаллары. – Нөкис, 2023. – 154 – 156 б.

50. Сейтимбетов М.К. К истории строительства железной дороги через плато Устюрт. // Ученые записки АГУ им. В.Н.Татищева. История. «Каспийский регион в имперском пространстве. К 350 летию со дня рождения Петра I Великого. Материалы VII Международной научной конференции «Астраханские Петровские чтения». 6-7 октября 2022 г. – Астрахань, 2022. – 279 – 282 с.

51. Сейтимбетов М.К. Проекты по строительству железной дороги Александров Гай-Чарджоу. // Ученые записки АГУ им. В.Н.Татищева. История. «Военный дискурс в исторической науке современной России». Материалы VIII Международной научной конференции «Астраханские Петровские чтения». 10-11 ноября 2023 г. – Астрахань, 2024. – 191 – 193 с.

Avtoreferat «Qoraqalpoq davlat universiteti axborotnomasi» jurnalida tahrirdan o‘tkazilib, o‘zbek, rus va ingliz tillaridagi matnlar o‘zaro muvofiqlashtirildi.
(25.05.2026 yil).

Basivga ruqsat berilgen vaqtı 25.05.2026 j. Format – 60/84 ¹/₁₆.
“Times” garniturası. Ofset usılında basıldı. Kólemi 4,75 b.t.
Nusqası 60 dana. Buyırtpa №81-26/K
«Miraziz Nukus» JShJ baspaxanasında basıldı
Ózbekstan Respublikası baspa sóz hám xabar agentliginiń
2018-jıl 16-maydağı № 11–3059 licenziyası.