

УДК 94

<https://doi.org/10.33619/2414-2948/67/67>

ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОБЛЕМЫ КАРАКАЛПАКСТАНА В 1920-1930 ГОДЫ

©*Матжанов А. Ж.*, Каракалпакский государственный университет,
г. Нукус, Узбекистан, m.aman@karsu.uz

TRANSPORTATION PROBLEMS OF KARAKALPAKSTAN IN 1920-1930s

©*Matjanov A.*, Karakalpak State University, Nukus, Uzbekistan, m.aman@karsu.uz

Аннотация. В статье анализируется состояние народного хозяйства Каракалпакстана в 1920–1930-е годы. Подчеркивается, что в это время возникли транспортные проблемы перед республикой для развития народного хозяйства. Проводится исторический экскурс по истории традиционного транспорта у народов низовье Амударьи. Отмечается, что перед индустриализацией необходимо было решить транспортные проблемы. Анализируются некоторые концепции ученых по развитию транспорта в Каракалпакстане.

Abstract. The article analyzes the state of the national economy of Karakalpakstan in the 1920–1930s. It is emphasized that at this time transport problems arose in front of the Republic for the development of the national economy. A historical excursion to the history of traditional transport among the peoples of the lower reaches of the Amu Darya is carried out. It is noted that before industrialization it was necessary to solve transport problems. Some concepts of scientists on the development of transport in Karakalpakstan are analyzed.

Ключевые слова: Каракалпакстан, транспорт, автомобиль, пароход, каюк, арба, самолет, поезд, водные пути, дорога без покрытия, Амударья, Аральское море.

Keywords: Karakalpakstan, transport, car, steamer, skiff, cart, plane, train, waterways, unpaved road, Amu Darya, Aral Sea.

История транспорта в Каракалпакстане вызывали интерес у этнографов, экономистов, специалистов в области транспорта и историков. Накоплен огромный материал по истории транспорта [1, с. 20–30]. Опираясь на предыдущую литературу разного профиля, вводы в научный оборот новые архивные материалы мы попытаемся создать атмосферу Каракалпакстана в момент восстановления национальной государственности, когда актуальной была проблема транспорта.

В новое время функционировал караванный путь от Турткуля до Бухары, соединявший некогда Хорезмский оазис с Бухарским ханством. Начиная со второй половины XIX века функционировал еще водный транспорт Амударьи и Аральского моря, который складывался по мере развития торговых связей Россия и Хивинского ханства [37]. Время прохождения грузов исчислялось следующим образом: Чарджуй–Турткуль — 15 дней, Турткуль–Чарджуй — 12 дней, Аральск–Турткуль — 25 дней, Турткуль–Аральск — 15 дней, Нукус–Турткуль — 10 дней, Турткуль–Нукус — 6 дней [2].

Длительные сроки плавания задерживали товарооборот, чрезвычайно удорожая стоимость товаров, вследствие транспортных наценок. Функционировали старые сухопутные тракты, связывавшие Хорезмский оазис с Тамды–Кермине, Ташауз–Чарджуй и Чимбай–Казалинск. Караванная перевозка грузов от Казалинска до Чимбая стоила 360 руб. за тонну. При выючных перевозках значительно повышался процент потери товаров в пути и удлинялись сроки доставки. Царское правительство не уделяло дорожному строительству Каракалпакстана никакого внимания, ограничившись постройкой сторожевых будок по старому почтовому тракту Казалинск–Баймурат–Турткуль.

После образования Каракалпакской автономной области в составе Казахстана в 1925 г. перед областью открылись следующие возможности:

а) путь к Среднеазиатской железной дороге по Амударье и Аральскому морю от г. Нукуса до ст. Аральск — 842 км;

б) путь к Среднеазиатской железной дороге по Амударье от Турткуля до Чарджуя — 454 км;

в) автогужевая дорога, связывающая Тамдынский район со Среднеазиатской железной дорогой от аула Тамды до ст. Кермине — 240 км;

г) караванный путь, связывающий северную группу районов Ташкентской железной дороги от Чимбая до Казалинска — 440 км;

д) автомобильный тракт по левому берегу Амударьи от Чарджуя до Ташауза с перевалкой грузов в с. Ханки [3].

Основные грузопотоки Каракалпакстана [31–33] и Хорезма шли по Амударье и Аральскому морю. Расстояния от Турткуля до ст. Аральск составляло 842 км, до ст. Чарджуй — 454 км. Однако, естественный режим Амударьи, превышающий предельную для нормального судоходства скорость течения, вызывали размыв берегов, постоянные образования наносных отложений и смещение фарватера, которые осложняли работу существующего транспорта и во всей широте ставили вопрос о создании мощного мелководного механизированного транспорта. В 1924 г. на Аральском море тоннаж механизированного флота составлял всего лишь 1200 тонн. Таким образом, грузооборот Каракалпакстана и Хорезма в 1924 г. составлял: ввоз 14,9 тыс т., вывоз — 7,6 тыс т., итого 22,5 тыс т. [4].

Поэтому перед правительством стояли следующие задачи [34–36]: а) разработка оптимального типа механизированного судна для Амударьи; б) разработка оптимального типа механизированного судна для Аральского моря; в) проработка вопроса водных перевозок в зимний период (ледоколы); г) разработка типовой пристани для Амударьи; д) выбор места для морского порта; е) разработка вопроса хранения скоропортящихся товаров в условиях длительной транспортировки (рефрижераторы); ж) конструкция типа буксирного судна; з) механизация погрузочных работ; и) разработка оптимального типа пассажирского судна в условиях плавания на Амударье; к) развитие дноуглубительных работ; л) организация борьбы с дейгишем в условиях пристанского хозяйства.

Решение транспортной проблемы должно было учитывать сочетание всего комплекса транспортных возможностей Каракалпакстана: водный транспорт по Амударье и Аральскому морю, автотранспорт по трактах транзитного значения, автогужевой транспорт на местных перевозках, авиационная и глассерная связь на срочных почтово-пассажирских рейсах. По нижнему плесу Амударьи имелись суда с тоннажем 2150 т, которые при 30 рейсах в навигацию отрабатывали около 65 тыс. т грузов, а потребность нижнего плеса на 1933 г. составляли — 110 тыс. т. По среднему плесу Амударьи работали исключительно каютный

флот, кроме незначительного пассажирского. Здесь общий тоннаж около 15 тыс т, которые при 9 рейсах в навигацию давали 135 тыс т [5].

Хотя плановая потребность 1933 г. почти покрывалась полностью, тем не менее, отсутствие планового поступления грузов, их сезонность создавали обстановку, при которой наличный тоннаж был не в состоянии обслужить потребности грузооборота. Плавание по Амударье было сопряжено с большими трудностями. Ввиду изменчивости фарватера и рыхлости грунта, приходилось часто менять путевые знаки, и опытные лоцманы с большим трудом ориентировались на воду. Вследствие недостаточности тоннажа в пиковые по грузопряжению периоды, на конечных пунктах водной магистрали к закрытию навигации скоплялись большое количество грузов, остающихся на зимовку. Неудовлетворительно было портовое и пристанское оборудование. Основной порт по перегрузке судов Аральского моря на Амударью — Караузьяк (старый Караузьяк) представлял собой искусственный остров на Камышевой основе, площадью 50–70 м².

В горячее время осенних перевозок порт не мог принимать грузов за отсутствием места, вследствие чего создавался простой тоннажа. Со всей остротой возник вопрос организации самостоятельного порта для Каракалпакстана на южном побережье Аральского моря (Тербенбес) с тем, чтобы грузы с моря поступали непосредственно на берег, откуда их можно перебрасывать в районы автомобильным и гужевым транспортом. В случае постройки порта в Тербенбесе появилась проблема создания такого типа судов, которые смогли бы, по выходе из дельты Амударьи, продолжать плавание вдоль берега моря до Тербенбеса, где они будут перегружаться на морские суда.

В целях решительного улучшения работы водного транспорта предполагался пуск товаро-пассажирского теплохода по Аральскому морю в 200 л. с., 5 теплоходов на Амударье по 50 л. с., 2 деревянных плавучих дебаркадера по 1000 т каждый, 3 дебаркадера по 500 т, 13 землесосов для Амударьи (производительностью 70 м³), брандвахта для Аральского моря, 5 катеров для Амударьи по 30 л. с., 15 корпусов лодок с рульмоторами [6].

По портовому строительству предполагалась организация порта в Чарджуе, расширение Аральской пристани и пристани Караузьяк. Кроме того намечались путевое гидротехническое строительство, механизация погрузочных работ, организация средств связи (радиостанции) и т. д. Наряду с развитием водных перевозок необходимо отметить значительное увеличение сухопутных-автогужевых и вьючных перевозок. К началу 1928 г. общий тоннаж сухопутных перевозок равнялся 336,7 тыс т, к концу пятилетки тоннаж вырос до 602,4 тыс т. Общий тоннаж (тонно-километраж) безрельсового транспорта на 1933 г. составлял 149 452 тыс т/км. В отношении дров (саксаула), доставляемых вьюком с места заготовки на расстояние от 100 до 240 км, средний пробег установлен в 170 км. Сопоставляя сухопутный грузооборот 1932 г. (602,4 тыс. т) с планируемым грузооборотом на 1933 г. (663,9 тыс т) годовая тенденция его роста —10,2% [7].

Анализ источников покрытия сухопутного грузооборота перевозочными средствами привели к заключению о наличии резкого разрыва между существующей обеспеченностью сухопутным транспортом и потребностью в 2 711,1 тыс. т/км при отсутствии других возможностей покрытия. Разрыв мог бы покрыт только завозом автомашин, потребность в которых определялся расчетом покрытия разрыва пикового по грузонапряженности квартала. Грузонапряженным кварталом являлся третий, в котором осваивался не менее 30% годовых перевозок, причем от суммы полученного разрыва это составил 813 300 т/км. При годовой работе полутонного грузовика в 25 600 т/км его квартальная провозоспособность будет = 6 400 т/км [8].

Высокий фрахт, большие сроки прохождения грузов по водному транспорту и отсутствие железных дорог в Каракалпакстане выдвигали проблему сухопутного транзита грузов со Среднеазиатской железной дороги к основным жизненным центрам республики и обратно. С этой точки зрения прежде всего привлекали внимание первые два имели для Каракалпакстана второстепенное значение, поскольку один из них обслуживал только Тамдынский район, а другой проходил по левому берегу Амударьи и стягивал преимущественно груз узбекской и туркменской части оазиса. Что касается караванного пути Чимбай—Казалинск, то он связывала с железной дорогой северную группу районов ККАССР, являющихся основным получателем завозных грузов и отправителем вывоза. На этот тракт в первую очередь и должно быть обращено внимание. Существующий вьючный транспорт этого тракта не решал проблемы, он просто недостаточен, не говоря уже о других его отрицательных сторонах, поэтому естественно встал вопрос организации на этом тракте автомобильного сообщения.

Предварительные изыскания, проведенные Главдортрансом на всем протяжении дороги от Чимбая до Казалинска, показывали полную возможность ее использования под автомобильное движение после сравнительно небольших работ. Экономическая же целесообразность мероприятия подтверждались следующими соображениями:

а) Провоз груза до северных районов Каракалпакстана производился морем от станции Аральск до Караузья. В Караузье ведется перегрузка на амударьинский речной транспорт, идущий до Нукуса. От Нукуса до Чимбая груз транспортировался гужем. Таким образом провоз тонны груза с железной дороги до центра северной группы районов, без стоимости перегрузок и естественной убыли хранения на пристанях, выражался в сумме 350,5 руб., а если принять все сопутствующие расходы, то эта сумма вырастал до 450 руб. [9].

б) Не менее 50% грузов Каракалпакстана шли через Чарджуй по Амударье до Турткуля. Средняя тарифная ставка на этом расстоянии — 81 руб. за тонну. Стоимость провоза тонны груза от Казалинска до Чарджуя по железной дороге 192 руб. за т/км. Общая стоимость перевозки выражалась в 273 руб. без стоимости перегрузки, естественной убыли и т. п., а вместе с ними около 400 руб. Доставка грузов по этому варианту в ККАССР не дешевле автомобильных перевозок от Казалинска. Кроме того необходимо учесть и то обстоятельство, что, забирая каракалпакские грузы со ст. Казалинск, получается разгрузка самого напряженного участка Среднеазиатской железной дороги Казалинск—Чарджуй, в десятки раз сокращался срок прохождения товаров и тем самым увеличивалось обращение товарного фонда [10].

Стоимости провоза тонны груза от Казалинска до Чимбая сводились к следующим цифрам: водой (Аральское море — Караузьяк — Нукус — Чимбай) 450 руб./т; вьюком (Казалинск—Чимбай) — 100; автомобилем (Казалинск—Чимбай) — 400 [11]. При организации автотракта Казалинск—Нукус (через Чимбай), получилось бы следующее сокращение пути: расстояние Аральское море — Нукус — 668 км; Казалинск—Нукус — 480; сокращение пути на 188 км. Автомобильный тракт Чимбай—Чарджуй сокращал бы расстояние перевозки:

- а) по сравнению с трактом Аральское море — Нукус — на 188 км;
- б) Казалинск—Нукус (через Чарджуй—Турткуль) на 1 732 км [12].

Таким образом, установление автомобильного сообщения на тракте Казалинск—Чимбай—Нукус имело для Каракалпакстана исключительное значение.

Тамдынский богатый скотоводческий район находился в 250 км от железной дороги. Устройство существующего пути, организация автомобильной связи со ст. Кермине облегчило бы вывоз и промтоваров. Выявленные в районе останцев центральных

Кызылкумов экспедициями Академии Наук полезные ископаемые лишней раз обязывали форсировать развитие здесь автомобильного сообщения. Особо стоил вопрос об автомобильных перевозках на тракте Нукус — Чимбай — Аральское море. С постройкой порта в Тербенбесе это был бы самым напряженный трактом Каракалпакстана. Уже в 1933 г. северная группа районов будет иметь следующую нагрузку по внехозяйственным перевозкам.

Таким образом, Каракалпакстан имел все необходимые предпосылки для организации собственного автотранспорта как на внутривозвратных, так и на внешних перевозках. Большие надежды возлагались на проект железной дороги Чарджуй — Кунград — Александров Гай. По проекту дорога должна была пройти по левому берегу Амударьи на расстоянии минимум 50 км от центра республики — Нукуса и в 40 км от будущего промышленного центра — Ходжейли. Понадобились соответствующие подъездные пути и автомобильный транспорт частично мог бы переброшен на их обслуживание. С организацией автомобильного парка Каракалпакстана количество потребных автомобилей к концу второй пятилетки определялось цифрой 500, вместо 30 существующих [13].

По мере улучшения дорог можно было с полутоннажных машин перейти на 3- и 5-тонные, что соответственно понизило бы стоимость перевозок. Отсутствие железнодорожной линии на территории Каракалпакстана обязывали провести эти мероприятия с тем, чтобы оптимальным сочетанием гужевого, водного и автомобильного транспорта обеспечить бесперебойное движение грузов в течение всего года.

Организованный в 1930 г. Дорожный транспортный трест впервые поставил учет дорожной сети. По учету 1930 г. значилось 1640 км дорог, из которых 600 км относились к областным дорогам, а 770 км — к районным и аульным. В 1931 г. классификация дорог уточняется и из 1640 км учтенных дорог 344 км относятся к республиканским, 493 — к областным, 693 — к районным и 110 км — к специальным. Появление специальных дорог объяснялось развертыванием совхозного строительства и организацией МТС. Таким образом, к 1933 г. протяженность учтенных дорог составляла 1966 км, из которых 140 относились к союзным дорогам 1-го класса (трасса Ходжейли–Кунград с подъездными путями), 344 км — к республиканским 2-го класса (дорога Турткуль — Нукус — Чимбай — Аральское море), 435 км — к областным 3-го класса, 897 — к районным 4–5-го класса и 150 км — к специальным 6 класса [14].

Необходимо было построить дороги, имеющие транспортное значение и высокий грузооборот. К таким дорогам относились республиканский тракт Турткуль–Нукус–Чимбай–Тербенбес, дорога Нукус–Чимбай–Казалинск, союзный тракт Ходжейли–Кунград и дорога межреспубликанского значения Тамды–Кермине. Тракт Турткуль — Нукус — Чимбай — Аральское море являлся основной магистралью, связывающей большинство районов Каракалпакстана с центром республики и проходящей последовательно по территориям Турткульского, Шейхаббасского и Кипчакского, Чимбайского и Тахтакупырского районов. В первой своей половине (от Турткуля до Нукуса) дорога шла параллельно Амударье в северо-западном направлении, а от Нукуса круто поворачивала на север, сохраняя это направление до самого Тербенбеса. На 70-м километре от Турткуля дорогу пересекали отроги хребта Султануиздага (Каратау), после чего она вновь переходила в равнинную местность. На этом участке (близ Каратау) встречались оптимальная смесь, имеющая в своем составе фракции от гравия до глины включительно. Наиболее трудными участками дороги являлись перегоны от Бийбазара до подножья Каратау — 45 км, от Нукуса до Чимбая — 56 км и от Чимбая до Аральского моря. На этих участках совершенно отсутствовали строительные материалы за исключением редких и бедных по содержанию россыпей гравия. Подходы к конечному

пункту Тербенбес были довольно благоприятны ввиду отсутствия арычных систем. Самый порт обеспечивал возможность подхода морских судов непосредственно к берегу, был защищен от волнений благодаря наличию глубокой бухты. Условия местности позволяли подвести дорогу к самому берегу. Дорога Нукус–Чимбай–Казалинск представляла собой караванный путь, в виде ряда троп, проходящих в безлюдной местности. Дорога Ходжейли–Кунград связала окраинный Кунградский район с центром республики и, с другой стороны, открыла выход продукции будущего промышленного центра Ходжейли к железной дороге Александров Гай — Чарджуй. Дорога Тамды–Кермине, протяженностью 250 км, лежала на территории двух республик: Каракалпакстана и Узбекистана. Дорога могла быть приспособлена к автомобильному движению без больших капитальных затрат, так как в основном проходила по такырам, местами затянутым песками. Вопрос освоения тракта Турткуль–Тамды, постройка дороги от Чимбая до Караузья, подъездные пути к пристаням являлись задачами ближайшего времени.

Проект железнодорожной магистрали Александров Гай — Чарджуй имел огромное союзное значение и вместе с тем большое политическое и экономическое значение в деле хозяйственного и культурного подъема районов всего Хорезма и Каракалпакстана: дорога кратчайшим расстоянием соединила центральные районы Союза со станциями главной магистрали Среднеазиатской железной дороги; Хорезм и Каракалпакстан с подведением этой дороги получил бы новый стимул для экономического и культурного развития; дорога обеспечила бы развитие внешней торговли с зарубежным Востоком; на участке от Кунграда до Александрова Гая она пересекала бы богатейшие нефтеносные и соляные месторождения Эмбинского района и открыла бы большие возможности их освоения; разгрузила бы магистраль от Оренбурга до Ташкента; отчасти разгрузила бы водную магистраль по Амударье и несколько сократила бы нагрузку Аральского моря [19].

Проектируемый автотракт Нукус–Чимбай–Казалинск не потеряла бы своего значения и после открытия железной дороги хотя бы потому, что он почти на 2 тыс км сокращал пробег грузов, поступающих в Хорезмский оазис с Урала, Сибири и Казахстана [15].

К числу столь же важных транспортных вопросов, в условиях ККАССР являлся авиатранспорт. Срочная почтово-пассажирская связь из центра Каракалпакстана с Чарджуем поддерживались преимущественно на самолетах (линия Турткуль–Чарджуй — 380 км) [16].

Благоприятные погодные условия в летний период обеспечивали возможность ежедневных рейсов, а зимой, в период облачности, линия работала с большими перебоями и почта поступала в Турткуль с опозданием на недели. Значение авиатранспорта можно охарактеризовать двумя цифрами: рейс на самой быстроходной моторной лодке от Турткуля до Чарджуя занимает 3–4 дня, самолет пролетает этот путь в 2 ч 20 мин. Учитывая огромное значение авиатранспорта Каракалпакстана, предполагалось продлить существующую трасу Чарджуй–Турткуль до Нукуса (100 км) и от Нукуса через Кунград до о. Муйнак (160 км), что особенно важно в связи с постройкой на о. Муйнак большого рыбоконсервного завода [18].

В перспективе строительство авиалиний предполагались: Турткуль–Нукус–Кунград–Муйнак; Нукус — Чимбай — Аральское море; Нукус–Тамды; Нукус–Ташкент; Нукус–Москва [17].

Таким образом, именно в 1925–1930-е годы были заложены основы для развития транспорта в Каракалпакстане. Надежды были большие, однако этот процесс пришлось ждать до независимости.

Список литературы:

1. Каракалпакская первая конференция по изучению производительных сил Каракалпакской АССР. Ленинград, 1934. Т. 1.
2. Национальный архив Республики Узбекистан (НА РУз.) ф. Р-837, оп. 32, д. 2746, л. 1.
3. Архив Жокаргы Кенеса Республики Каракалпакстан (АЖК РК). ф. 1, оп. 5, д. 263, л. 37.
4. Центральный государственный архив Республики Каракалпакстан (ЦГА РК). Ф. 173. д. 1. л. 17
5. АЖК РК. ф. 1, оп. 5, д. 263, л. 37.
6. АЖК РК. ф. 1, оп. 4, д. 1933, л. 93.
7. НА РУз. ф. Р-837, оп. 32, д. 1336, л. 13.
8. НА РУз. ф. Р-837, оп. 32, д. 1336, л. 15.
9. ЦГА РК. ф. 26. оп. 1. д. 9. л. 349.
10. ЦГА РК. ф. 26. оп. 1. д. 26. л. 5.
11. АЖК РК. ф. 1, оп. 1, д. 249, л. 28.
12. ЦГА РК, ф. 322, оп. 1, д. 75, л. 73.
13. ЦГА РК, ф. 322, оп. 2, д. 81, л. 94.
14. АЖК РК. ф. 1, оп. 3, д. 1208, л. 1.
15. АЖК РК. ф. 1, оп. 3, д. 60, л. 133.
16. АЖК РК. ф. 1, оп. 4, д. 104, л. 94.
17. ЦГА РК. ф. 158, оп. 3, д. 7, л. 222.
18. ЦГА РК. ф. 274, оп. 1, д. 210, л. 5.
19. Советская Каракалпакия. 1936, 2 июля.
20. Уббиниязов Ж. Амударинская флотилия и ее значение в торговых отношениях Хорезмского оазиса // Вестник ККФАН Узб. 1980. №4.
21. Камалов Т. К., Умаров Е. К. Некоторые проблемы развития транспорта в Каракалпакии. Нукус, 1978.
22. Ходжаев С. М. Транспорт Узбекистана. Ташкент, 1961.
23. Ахметов Л. А., Балтабаев Е. Б., Насруллаев Р. А. Қарақалпақстан АССРында улыўма пайдаланыўдағы автомобиль транспортын раўажландырыў мәселелери. Нөкис, 1979.
24. Шамуратов Ж., Халмуратов А. Мэнзиллер шақырады... Нөкис, 1992.
25. Худайбергенов Х., Назбергенов К. Айдын мэнзиллер. Нөкис, 1997.
26. Сидикназаров Қ. М., Ахмедов У. В. Ўзбекистон автотранспорти ўтмишда ва истиқлол йилларида. Тошкент, 2001.
27. Елмуратов Ы., Гришанович А. Қарақалпақстанда хаўа транспортының пайда болыўы ҳәм раўажланыўы тарийхынан. Нокис, 1998.
28. Таженов Б. Пәрўаз. Нокис, 2012; Сейтимбетов М. Каракалпакстанда жол катнасларынын раўажланыў тарийхынан // Тил, тарийх, адебият, (илимий топлам). Нокис, 1999.
29. Сулайманов С. А. История создания Аральской военной флотилии // Вестник ККО АН РУ. 2007. №2.
30. Уббиниязов Ж. Из истории пароходного сообщения между низовьями Амударьи и Сырдарьи через Аральское море // Вестник КК ФАН Уз. ССР. 1998. №3.
31. Сайманов С. С. Сведения русских путешественников XVIII-XIX вв. о городах южного Приаралья // Перекрестки истории. Актуальные проблемы исторической науки. 2019. С. 24-25.

32. Kerimbergenovich A. A., Kamilovich S. S., Tursinbaevich A. R., Jannazarovich A. K., Kazievich S. J., Maksetovich O. N. Ecotourism development in the Republic of Karakalpakstan: historical places and protected areas // Journal of Critical Reviews. 2020. V. 7. №12. P. 1258-1262.

33. Алимов А. К. Развитие экотуризма в Республике Каракалпакстан: проблемы, новые направления и перспективы // Бюллетень науки и практики. 2016. №6 (7). С. 46-53.

34. Салаев С. К., Алланазаров К. Ж., Сауханов Ж. К., Алымов А. К. Пути развития экологического туризма на охраняемых природных территориях // Бюллетень науки и практики. 2018. Т. 4. №12. С. 228-234.

35. Турдымамбетов И. Р., Алымов А. К. Перспективы развития экологического туризма в Республике Каракалпакстан // Проблемы экономики, организации и управления в России и мире. 2020. С. 51-53.

36. Alimov A. Main Directions and Prospects of Development of Ecological Tourism in the Republic of Karakalpakstan. Samarkand. 2018. P. 27-35.

37. Maksetbaevich O. K. Ethnodemographic processes at the headquarters of amudarya on the EVE of the 1916 uprising // Journal of Critical Reviews. 2020. V. 7. №11. P. 391-395.

References:

1. Karakalpakskiy trudy pervoi konferentsii po izucheniyu proizvoditel'nykh sil Karakalpakskoi ASSR (1934). Leningrad.

2. Nacional'nyj arxiv Respubliki Uzbekistan (NA RUz.) f.R-837, op.32, d.2746, l.1.

3. Arxiv Zhokargy' Kenesa Respubliki Karakalpakstan. f.1, op.5, d.263, l.37.

4. Central'nyj gosudarstvennyj arxiv Respubliki Karakalpakstan. F.173. d.1. l.17

5. AZhK RK. f.1, op.5, d.263, l.37.

6. AZhK RK. f.1, op.4, d.1933, l.93.

7. NA RUz. f.R-837, op.32, d.1336, l.13.

8. NA RUz. f.R-837, op.32, d.1336, l.15.

9. CzGA RK. f.26. op.1. d.9. L.349.

10. CzGA RK. f.26. op.1. d.26. l.5.

11. AZhK RK. f.1, op.1, d. 249, l.28.

12. CzGA RK, f.322, op. 1, d. 75, l. 73.

13. CzGA RK, f.322, op.2, d.81, l.94.

14. AZhK RK. f.1, op.3, d.1208, l.1.

15. AZhK RK. f.1, op.3, d.60, l.133.

16. AZhK RK. f.1, op.4, d.104, l.94.

17. CzGA RK. f.158, op.3, d. 7, l.222.

18. CzGA RK. f.274, op.1, d.210, l.5.

19. Sovetskaya Karakalpakskiy. 1936, 2 iyulya.

20. Ubbiniyazov, Zh. (1980). Amudarinskaya flotiliya i ee znachenie v torgovykh otnosheniyakh Khorezmskogo oazisa. *Vestnik KKFAN Uzb*, (4).

21. Kamalov, T. K., & Umarov, E. K. (1978). Nekotorye problemy razvitiya transporta v Karakalpakii. Nukus.

22. Khodzhaev, S. M. (1961). Transport Uzbekistana. Tashkent.

23. Akhmetov, L. A., Baltabaev, E. B., & Nasrullaev, R. A. (1979). Karakalpakstan ASSRynda ulyyma paidalanydary avtomobil' transportyn rayazhlandyryy meseleleri. Nökis.

24. Shamuratov, Zh., & Khalmuratov, A. (1992). Mənzillər shəkrady... Nökis.

25. Khudaibergenov, Kh., & Nazbergenov, K. (1997). Aidyn mənzillər. Nökis.

26. Sidiknazarov, K. M., & Axmedov, U. V. (2001). Ўзбекистон автотransporti ўтмишда ва истиқлол йилларида. Toshkent.
27. Elmuratov, Y., & Grishanovich, A. (1998). Қарақалпақстанда хаёа transportунун paida bolyўy хэм рағазhlаныўy тариikhынan. Nokis.
28. Tazhenov, B. (1999). Пəрyаз. Nokis, 2012; Seitimbetov M. Karakalpakstanda zhol katnaslaryнын рағазhlаныўy тариikhынan // Til, тариikh, adebiyat, (ilimii toplan). Nokis.
29. Sulaimanov, S. A. (2007). Istoriya sozdaniya Aral'skoi voennoi flotilii. *Vestnik KKO AN RU*, (2).
30. Ubbiniyazov, Zh. (1998). Iz istorii parokhodnogo soobshcheniya mezhdru nizov'yami Amudar'i i Syrdar'i cherez Aral'skoe more. *Vestnik KK FAN Uz. SSR*, (3).
31. Saimanov, S. S. (2019). Svedeniya russkikh puteshestvennikov XVIII–XIX vv. o gorodakh yuzhnogo Priaral'ya. Perekrestki istorii. *Aktual'nye problemy istoricheskoi nauki*, 24-25.
32. Kerimbergenovich, A. A., Kamilovich, S. S., Tursinbaevich, A. R., Jannazarovich, A. K., Kazievich, S. J., & Maksetovich, O. H. (2020). Ecotourism development in the Republic of Karakalpakstan: historical places and protected areas. *Journal of Critical Reviews*, 7(12), 1258-1262.
33. Alimov, A. K. (2016). Ecotourism Development in Karakalpakstan: Challenges, New Trends and Prospects. *Bulletin of Science and Practice*, (6 (7)), 46-53.
34. Salayev, S., Allanazarov, K., Sauhanov, J., & Alymov, A. (2018). Ecological tourism development on protected natural areas. *Bulletin of Science and Practice*, 4(12), 228-234. (in Russian).
35. Turdymambetov, I. R., & Alymov, A. K. (2020). Perspektivy Razvitiya E'kologicheskogo Turizma v Respublike Karakalpakstan. In *Problemy ekonomiki, organizacii i upravleniya v Rossii i mire* (pp. 51-53).
36. Alimov, A. (2018). Main Directions and Prospects of Development of Ecological Tourism in the Republic of Karakalpakstan. *Samarkand*, 27-35.
37. Maksetbaevich, O. K. (2020). Ethnodemographic processes at the headquarters of amudarya on the EVE of the 1916 uprising. *Journal of Critical Reviews*, 7(11), 391-395.

Работа поступила
в редакцию 07.05.2021 г.

Принята к публикации
12.05.2021 г.

Ссылка для цитирования:

Матжанов А. Ж. Транспортные проблемы Каракалпақстана в 1920-1930 годы // Бюллетень науки и практики. 2021. Т. 7. №6. С. 509-517. <https://doi.org/10.33619/2414-2948/67/67>

Cite as (APA):

Matjanov, A. (2021). Transportation Problems of Karakalpakstan in 1920-1930s. *Bulletin of Science and Practice*, 7(6), 509-517. (in Russian). <https://doi.org/10.33619/2414-2948/67/67>