



IJTIMOYIY-GUMANITAR SOHADA ILMIY-INNOVATSION TADQIQOTLAR

ILMIY METODIK JURNALI

ISSN 3060-5059



VOL.3 № 4

2026

MUSTAQILLIK YILLARIDA JANUBIY OROL HUDUDIDAGI TEMIR YO‘LLAR QURILISHI TARIXINING TADQIQ QILINISHI

Seytimbetov Myńsyzbay Qazaqbayevich
Qoraqalpoq davlat universiteti, dotsent

Annotatsiya

Mazkur maqolada mustaqillik yillarida yuz bergan o‘zgarishlarning tarixiy fan rivojiga, xususan temir yo‘l qurilishi tarixini o‘rganishga ijobiy ta‘siri yoritiladi. Tadqiqotda respublikamiz olimlari va xorijiy tarixchilar tomonidan ushbu yo‘nalishda chop etilgan ko‘plab ilmiy ishlar tahlil qilinadi hamda mavzuga oid dolzarb muammolar aniqlanadi. Shuningdek, temir yo‘l infratuzilmasining rivoji logistika, transport kommunikatsiyasi va integratsiya jarayonlari bilan bog‘liq holda ko‘rib chiqiladi.

Kalit so‘zlar: mustaqillik, tarixiy fan, fundamental tadqiqotlar, logistika, transport kommunikatsiyasi, integratsiya, muqobil kommunikatsiya, temir yo‘l qurilishi, memuarlar, xalqaro transport tizimi, tranzit salohiyati, geoiqtisodiy va geosiyosiy integratsiya, strategiya, modernizatsiya, diversifikatsiya, temir yo‘l konsepsiyasi.

ИЗУЧЕНИЕ ИСТОРИИ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В ЮЖНОМ ПРИАРАЛЬЕ В ГОДЫ НЕЗАВИСИМОСТИ

Сейтимбетов Мыңсызбай Қазақбаевич
Каракалпакский государственный университет, доцент

Аннотация

В статье раскрывается, что изменения, произошедшие в годы независимости, оказали положительное влияние на развитие исторической науки, в том числе на изучение истории железнодорожного строительства. Анализируются многочисленные научные работы, опубликованные в данной области отечественными и зарубежными исследователями, а также выделяются актуальные проблемы по данной тематике. Рассматривается связь развития железнодорожной инфраструктуры с логистикой, транспортными коммуникациями и интеграционными процессами.

Ключевые слова: независимость, историческая наука, фундаментальные исследования, логистика, транспортная коммуникация, интеграция, альтернативная коммуникация, железнодорожное строительство, мемуары, международная транспортная система, транзитные возможности, геоэкономическая и геополитическая интеграция, стратегия, модернизация, диверсификация, концепция железнодорожного сообщения.

STUDY OF THE HISTORY OF RAILWAY CONSTRUCTION IN THE SOUTHERN ARAL REGION DURING THE YEARS OF INDEPENDENCE

Seytimbetov Mynsyzbay Kazakbayevich
Karakalpak State University, Associate Professor

Abstract

This article highlights the positive impact of changes during the years of independence on the development of historical science, particularly in the study of railway construction history. It analyzes numerous scholarly works published in this field by national and foreign researchers and identifies current issues related to the topic. The study also examines the development of railway infrastructure in connection with logistics, transport communication, and integration processes.

Keywords: independence, historical science, fundamental studies, logistics, transport communication, integration, alternative communication, railway construction, memoirs, international transport system, transit potential, geoeconomic and geopolitical integration, strategy, modernization, diversification, railway communication concept.

Respublikada tarix fanining yanada rivojlanishida mustaqillik yillari yuz bergan o'zgarishlar o'zining ijobiy ta'sirini ko'rsatdi. Mustaqillikning dastlabki yillaridan milliy ongni uyg'otish va o'zligimizni anglash jarayonida haqiqiy tariximizni yaratish masalasi ko'tarildi. O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasi 1996-yil 16-dekabrda "O'zbekistonning yangi tarixi"ni yozish haqida qaror qabul qildi. Xalqimizning haqiqiy tarixini yaratish davlat siyosati darajasiga ko'tarildi.

O'zbekiston Respublikasining mustaqillik yillarida jahon mamlakatlari bilan logistika, transport kommunikatsiyalari, integratsiya va alternativ kommunikatsiya yo'laklari imkoniyatlari masalalari qator olimlar asarlarida qayd etilgan bo'lib, transportning rivojlanish jarayoniga bag'ishlangan muammoning ayrim tomonlari bayon etilganligini ham ta'kidlash lozim.

MAVZUGA OID ADABIYOTLAR TAHLILI. Mustaqillik yillarida O'zbekiston Respublikasining transport imkoniyatlari va uning rivojlanish jarayoniga bag'ishlangan tadqiqotlarda bu muammoning ayrim tomonlari yoritilgan.

Mashhur tarixchi olim B. Allaniyazovning "Allayar bas boldi qaraqalpaqga" kitobida Qoraqalpog'iston tashkiliy byurosining javobgar kotibi bo'lib ishlagan A. Dosnazarovning O'rta Osiyo byurosiga yozgan xatida Qazoli-Chimboy temir yo'lini qurish haqida taklif berganligi ko'rsatiladi. Bu yo'lning foydali tomoni shunda ediki, agar A. Dosnazarovning loyihasi bo'yicha qurilganda, Chorjo'y-Chimboy yo'nalishiga nisbatan masofa ikki baravar qisqargan bo'lar edi. Bu yo'l kelajakda faqat Qoraqalpog'iston uchungina emas, balki butun Xorazm vohasiga ham xizmat qilishi mumkin edi.

Mashhur olim X. Yesbergenovning "Ardaqli azamat" kitobida xalqimizning sevimli farzandi K. Nurmuhamedovning hayoti va faoliyati haqida so'z yuritiladi. Unda: "Qoraqalpog'istonning jirini jirlab, bir nechta bahslarda bo'lib, birinchi besh yillikda solinadigan temir yo'lining Chorjo'y-Urganch bilan cheklanmasligi, Qo'ng'irotda qadar solinishini talab etgan boshchilardan biri Koptileu Nurmuhammedov bo'ldi", deb ta'kidlanadi. U davrda yuklar faqat Amudaryo orqali tashilganligi tufayli, daryoning qaytgan paytlarida, ayniqsa qishki-bahorgi davrlarda yo'l qatnovi butunlay to'xtab, Qoraqalpog'istonga zarur yuklar, qishloq xo'jaligi vositalari va qurilish materiallari o'z vaqtida yetkazib turilmas edi. Buning oqibatida respublikaning har tomonlama tez sur'atlarda rivojlanishiga salbiy ta'sir ko'rsatilar edi. Bu to'sqinlikdan xalos bo'lishning yagona chorasi temir yo'lni Qo'ng'irotda qadar cho'zish edi.

TAHLIL VA NATIJALAR. Yangi konsepsiya asosida yaratilgan muhim asarlardan biri uch kitobdan iborat "O'zbekistonning yangi tarixi"ning yaratilishi bo'ldi. Bu asarning Qoraqalpog'iston tarixiga aloqador bo'limlarini yozishda akademik S. Kamalov va t.f.d. B. Koshchanov ishtirok etdi. "O'zbekistonning yangi tarixi"ning ikkinchi kitobi "O'zbekiston sovet mustamlakachiligi davrida" deb atalib, uning "Qoraqalpog'iston 40-yillarning ikkinchi yarmi — 80-yillarda" bo'limida Chorjo'y-Qo'ng'irotda temir yo'li qurilishiga boshchilik qilgan Usmon Yusupov va Nao'riz Japaqovlarning tashkiliy ishlardagi xizmatlari hamda Markazning olib borgan siyosati haqida yangi fikrlar yuritiladi: "Muxtor respublika hukumatining rahbari Nao'riz Japaqov rahbarligida 20 000 ga yaqin qoraqalpog'istonliklar Darg'anata-Urganch uchastkasida qahramonona mehnat qildi. Lekin O'zbekiston rahbarlarining bu tashabbusi Markaz tomonidan qattiq qoralandi. Usmon Yusupov 1947-yilning oxirida O'zbekiston paxta tayyorlash rejasini bajarmagan edi. Bundan foydalangan Markaz Usmon Yusupovga paxta terimi vaqtida kolxozchilar va ishchilarning barcha kuchi Chorjo'y-Qo'ng'irotda temir yo'li qurilishiga qaratildi, deb ayb qo'ydi", deb ko'rsatilgan.

Qoraqalpog'istonning yangi tarixini tadqiq qilishdagi muammolar va vazifalarni aniqlab

olishda akademik S. K. Kamalov va t.f.d. B. A. Koshchanovning “Problemy istorii XX veka” maqolasi katta ahamiyatga egadir. Unda XX asrdagi voqealarni davrlarga bo‘lish, yangi tarixni o‘rganishda metodologik jihatdan yangicha fikrlash zarurligi ta’kidlanadi. Bu ilmiy maqolada: “Ayrim davlat arboblarning, masalan, P. Seytov, N. Japaqov, M. Jumanazarovlarning faoliyati va xizmatlarini tadqiq qilish dolzarb vazifalardan biri bo‘lib qolmoqda. Ikkinchi jahon urushidan keyingi tarixni haqiqiy ma’noda qaytadan yaratish zarur”, deb ta’kidlanishi ham bejiz emas.

Ikkinchi jahon urushidan keyingi yillardagi Qoraqalpog‘iston tarixidagi voqealarni tadqiq qilishda muhim asarlardan biri hurmatli el og‘asi K. K. Kamalovning “El xizmetinde” (N., 1995) memuar asaridir. Qoraqalpog‘istonning uch ustuni deb hisoblangan P. Seytov, N. Japaqov, M. Jumanazarovlar haqidagi xotiralar o‘sha urushdan keyingi yillardagi qiyinchiliklar va bu insonlarning xalqning og‘irini yengillatish uchun qilgan xizmatlarini chuqurroq anglashimizga yordam beradi. Muallif bu asarda 1960–1980-yillarda respublikamizda sanoat, qishloq xo‘jaligi, qurilish, transport va madaniyat sohasidagi o‘zgarishlarni ushbu voqealarga bevosita rahbarlik qilgan va ishtirok etgan shaxs sifatida aniq materiallar asosida bayon etgan.

XX asrning 40–80-yillarida Qoraqalpog‘istonda rahbar lavozimlarda ishlagan, xalqimiz tarixida katta iz qoldirgan el azamatlarining memuar asarlarida o‘sha yillarda transport muammosiga aloqador vujudga kelgan masalalar, ularni yechish bo‘yicha ishlangan tadbirlar, temir yo‘l qurilishining umumxalq xarakteri yaqqol faktlar asosida bayon etiladi.

K. K. Kamalovning “El xizmetinde” memuar asarida Taxiatosh–Nukus, Nukus–Chimboy temir yo‘lining qurilishi tarixiga aloqador juda qimmatli ma’lumotlar beriladi. Bunda muallif shaxsan o‘zining qurilishdagi ishlari haqida quyidagilarni xotirlaydi: “Men o‘zim har 15 kunda bir marta trassa bo‘ylab yayov yurib, qilingan ishlarning sifatini ko‘rib, quruvchilarning hol-ahvolini bilib, kamchiliklarni bartaraf ettirib, qurilishning jadal ravishda olib borilishi uchun xizmatimni ayamadim, buni muhim vazifam deb tushunib, yo‘l Chimboyga yaqinlashgani sari quvonchga to‘lib bordim”, deb yozadi.

Shuningdek, 1976–1984-yillarda Qoraqalpog‘istonning o‘z hududida 262,7 kilometr uzunlikdagi temir yo‘l qurilishi tamomlanib, foydalanishga topshirildi. Bulardan uzunligi 19 km bo‘lgan Taxiatosh–Nukus o‘rtasidagi temir yo‘l, Nukus–Qumshungul–Chimboy o‘rtasidagi uzunligi 56 km temir yo‘l, Qubotov bilan Jumirtov karyeri va Taxiatosh o‘rtasidagi uzunligi 22,4 km temir yo‘l, Gazoshaq bilan Lenin yo‘li o‘rtasidagi uzunligi 26 km temir yo‘l, 1981–1989-yillarda barpo qilingan Nukus–Sulton Uvays tog‘i o‘rtasidagi uzunligi 76 km temir yo‘l va boshqa xo‘jaliklar o‘rtasidagi (pod‘yezdnoy) bir qator yo‘llarni aytib o‘tish mumkin”, deb ta’kidlaydi.

O‘zbekiston mustaqillikka erishganidan so‘ng Qoraqalpog‘istonning ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishi va transport tarixi bo‘yicha ma’lumotlar S. Kamalov, K. Mambetov, B. A. Koshchanov, T. A. Ametov, A. M. Jumashev, S. U. Nurjanov va boshqalarning ilmiy ishlarida keng bayon qilingan [1].

Mustaqillik yillarida Qoraqalpog‘iston qishloq xo‘jaligi tarixi bo‘yicha olib borilgan izlanishlarda sanoat va paxtachilikning rivojlanishida transport sohasining o‘zaro bog‘liqligi nuqtai nazaridan ko‘rib chiqilgan [2]. Shuningdek, Ikkinchi jahon urushidan keyingi xalqning ijtimoiy hayotiga bag‘ishlangan tadqiqotlarda ham transport tizimining ahamiyati bo‘yicha ma’lumotlar keltirilgan [3].

Mustaqillik yillarida yozilgan “O‘zbekistonning yangi tarixi” va “Qoraqalpaqstanniñ jaña tariyxı. Qaraqalpaqstan XIX ásiridin ekinshi yarımınan XXI ásir basına shekem” kabi fundamental asarlarda [4], shuningdek, R. Balliyevaning qoraqalpoq xalqining an’anaviy xo‘jalik yuritish tarixi haqidagi etnografik tadqiqotlarida [5] transport sohasiga ham to‘xtalib o‘tilgan.

Xorazm transporti tarixi bo‘yicha ilmiy ishlar orasida temir yo‘l qurilishi, shu jumladan Chorjo‘y–Qo‘ng‘irot magistrali bo‘yicha ayrim tadqiqotlarning nashr qilinganligini aytib o‘tish mumkin [6].

Mavzu bo‘yicha atoqli davlat arboblari va mutaxassislarining asarlarida ham muhim ma’lumotlar berilgan [7].

Shuningdek, O‘zbekiston Respublikasi tashqi siyosati, transkommunikatsiya, xalqaro transport tizimi, uning rivojlanish istiqbollari hamda tranzit-transport imkoniyatlarining integratsiyasi, geoiqtisodiy va geosiyosiy integratsiya jarayonlariga bag‘ishlangan MDH mamlakatlari tadqiqotchilari ishlarida Markaziy Osiyo mamlakatlarining transport tizimlarini rivojlantirish masalalari keng o‘rganilgan [8].

Tojikistonda yo‘l munosabatlari va transportning rivojlanishi, jumladan XIX asr oxiri va XX asr boshidagi temir yo‘l qurilishi haqida Yu. Shodipur tomonidan ilmiy tadqiqot ishlari olib borilib, nomzodlik dissertatsiyasi himoya qilingan [9].

Xorijiy tadqiqotlarda O‘rta Osiyo, xususan, uning tarkibiy qismi bo‘lgan Orolbo‘yi hududidagi temir yo‘llar shakllanishi va rivojlanish tarixi doimiy diqqat-e‘tibordagi mavzulardan bo‘lgan. Ayniqsa, 1991-yildan keyingi davrda rossiyalik bir qator mualliflarning mazkur masalalarga bag‘ishlangan bir qancha ilmiy ishlari e‘lon qilindi.

Transport katta ensiklopediyasining temir yo‘l transportiga bag‘ishlangan to‘rtinchi tomi [10] diqqatga sazovor bo‘lib, ushbu asardagi bir paragraf o‘zbek temir yo‘llariga bag‘ishlangan. Unda o‘zbek temir yo‘llariga umumiy tavsif berilgan bo‘lib, temir yo‘llarning umumiy holati, uzunligi, mamlakat iqtisodiyotida tutgan o‘rni bilan birga qisqacha tarixi ham yoritilgan. Xususan, 1972-yilda uzunligi 1025 km bo‘lgan Chorjo‘y–Qo‘ng‘irot–Beynov temir yo‘l liniyasining qurilishi yakunlandi, bu mamlakatning Yevropa qismiga ikkinchi chiqish yo‘lini ochdi, deb ta’kidlanadi [11]. Shuningdek, ushbu paragrafda “yangi foydali qazilma konlarini har tomonlama o‘zlashtirish, temir yo‘l transportida tashishni yaxshilash va O‘zbekistonning yagona tarmog‘ini shakllantirish maqsadida uzunligi 342 km bo‘lgan Navoiy–Uchquduq–Sultonuzdog‘–Nukus va 222 km uzunlikdagi G‘uzor–Boysun–Qumqo‘rg‘on kabi ikkita yangi yo‘nalish qurilmoqda”, deb 2003-yilgacha bo‘lgan ma’lumotlar ham keltirilgan [12].

V. P. Litvinov tomonidan e‘lon qilingan “Pervaya jeleznaya doroga v Sredney Azii i yeye oxrana: istoriko-pravovoy aspekt” nomli maqolada Markaziy Osiyoda birinchi temir yo‘l qurilishi hamda unda tartibni muhofaza qilish va ta’minlash uchun Transkaspiy harbiy temir yo‘li jandarm politsiya boshqarmasi tashkil etilishi haqida so‘z boradi. Muallif 1865–1905-yillarda ushbu tizim xodimlari va vazifalari haqida asosiy ma’lumotlarni o‘rgangan [13].

Yu. A. Goryunovning Toshkent va Samara–Zlatoust temir yo‘llarining arxiv materiallari va xo‘jalik hisobotlari asosida tayyorlangan maqolasida yuk tashish masalalari tahlil qilingan. Bu XX asr boshlarida Samara va Orenburg viloyatlarida temir yo‘l transportining savdo, qishloq xo‘jaligi va sanoat rivojlanishiga ta’sirini baholash imkonini beradi [14].

I. B. Bochkaryevaning maqolasida xususiy temir yo‘l loyihalari mazmuni va tadbirkorlar hukumatdan so‘ragan konsessiya huquqlarining mohiyati ko‘rib chiqiladi. Bundan xulosa qilish mumkinki, aksariyat hollarda bu loyihalar Transkaspiy temir yo‘l liniyasini Samarqanddan Toshkent va Andijongacha uzaytirish misolida bo‘lgani kabi, Turkistonda u yoki bu temir yo‘l liniyasini qurish to‘g‘risidagi davlat qarorlaridan oldin bo‘lgan. Bu borada xususiy tashabbus viloyat temir yo‘l tarmog‘ini rivojlantirishning keyingi yo‘nalishlari bo‘yicha hukumat qarorlarini qabul qilish jarayonida o‘ziga xos omil rolini o‘ynagan [15].

Muallifning yana bir maqolasi O‘rta Osiyo va Sibirni bog‘lashga xizmat qilgan temir yo‘l tarmog‘iga bag‘ishlangan. Unda Rossiyaning Turkistonda mustahkamlanib borishi va uni modernizatsiya qilishning zaruriy sharti sifatida shakllanayotgan sanoat jamiyati (temir yo‘l, paroxod, telegraf va boshqalar) talablariga javob beradigan aloqa tarmog‘ini yaratish borasidagi urinishlari bayon qilingan. Shu bilan birga, Turkistonda temir yo‘l qurilishi, uning sur‘ati va moliyalashtirish xarakteri, avtomobil yo‘llari hamda Rossiyaning mintaqadagi siyosatining ustuvor yo‘nalishlari iqtisodiy taraqqiyotdan ko‘ra harbiy-strategik mulohazalar bilan belgilanganligi ko‘rsatilgan. Turkistonning iqtisodiy rivojlanishining belgilangan strategiyasi mintaqani iqtisodiy modernizatsiya qilishda muhim omil sifatida harakat qilgan. Temir yo‘llar Turkistonni Rossiya bilan iqtisodiy bog‘lovchi vositaga, shuningdek, metropoliya manfaatlaridan kelib chiqqan holda mintaqaning iqtisodiy rivojlanishi strategiyasini shakllantirish omillaridan

biriga aylangan [16].

T. I. Andreyevaning maqolasi XX asr boshlarida Osiyo Rossiyasida xususiy temir yo‘l qurilishi tarixidagi kam o‘rganilgan masalalardan biriga bag‘ishlangan. Sibir va Turkistonda xususiy temir yo‘llarning qurilishi va foydalanishning dastlabki davri shartnoma kapitali shakllanishi va faoliyat ko‘rsatishi asosida tadbirkorlikni rivojlantirish nuqtai nazaridan ko‘rib chiqiladi. Shartnoma majburiyatlarini vijdonan bajarish uchun katta mablag‘ga ega bo‘lgan xususiy temir yo‘l kompaniyalari boshqaruvlari va yirik pudratchilar o‘rtasidagi o‘zaro hamkorlik mexanizmini iqtisodiy jihatdan asoslashga alohida e‘tibor qaratilgan [17]. Uning yana bir maqolasi XIX asr oxiri — XX asr boshlarida Sibir va Turkiston o‘rtasida temir yo‘l aloqasi konsepsiyasining shakllanishiga bag‘ishlangan bo‘lib, unda davlat va xususiy tadbirkorlar manfaatlarining o‘zaro bog‘liqligi haqida ma‘lumotlar keltirilgan [18].

I. V. Volkov tadqiqotida Rossiya imperiyasi tomonidan O‘rta Osiyoda temir yo‘l qurilishi uchun yerlarni tortib olish masalasi tahlil qilingan. Qonun hujjatlarida yerlarni begonalashtirish shaxsiylashtirilgan qirol farmonlari va xazinadan olib qo‘yilgan mulk uchun moddiy kompensatsiya asosida amalga oshirilganligi tasdiqlanadi. Muallifning fikricha, Rossiya hukmronligi ostidagi mintaqaning iqtisodiy rivojlanishini jadallashtirish inqilobdan oldingi O‘rta Osiyoning tub aholisi hayotini sivilizatsion modernizatsiya qilishning asosiy sharti bo‘lgan [19].

Ushbu muallif yana bir maqolasida O‘rta Osiyo va Orenburg–Toshkent temir yo‘llarining Turkiston o‘lkasining ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishiga ta‘siriga e‘tibor qaratgan. Muallif temir yo‘llar qishloq xo‘jaligi va to‘qimachilik sanoati rivojlanishiga kuchli turtki berganligi hamda mintaqaning butun Rossiya bozoriga integratsiyalashuviga hissa qo‘shganini ta‘kidlaydi [20]. Maqolada Buxorodan Chorjo‘ygacha temir yo‘l o‘tkazilishidagi potensial hudud sifatida Orolbo‘yi mintaqasiga ham e‘tibor qaratilgan.

Uzoq xorijiy mamlakatlar tadqiqotchilari tomonidan esa asosan Markaziy Osiyodagi siyosiy va iqtisodiy tendensiyalar, yangi yo‘llar, Transosiyo 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‘rganilgan [21].

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

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO‘YXATI

7. Камалов С. К. Қарақалпақлардың халық болып қәлиплесиўи ҳәм оның мәмлекетлигиниң тарийхынан. – Нөкис, 2001.
8. Нуржанов С. Власть и каракалпакское общество: анализ факторов и взаимоотношений // Вестник ККО АН РУз. – 2001. – № 1–2.
9. Мамбетов К. Матеке Жуманазаров. – Нөкис, 1991.
10. Кощанов Б. А., Аметов Т. А. Социально-экономическое положение Республики Каракалпакстан в первой половине 90-х годов XX века // Билим-образование. – Алматы, 2010. – № 6.
11. Кощанов Б. А., Аметов Т. А. Обретение Каракалпакстаном независимости и суверенитета в составе Узбекистана // Вестник КО АН РУз. – 2014. – № 3.
12. Кощанов Б. А., Аметов Т. А. О развитии политико-правовых процессов Каракалпакстана (1989–1993 гг.) // Общественные науки в Узбекистане. – Ташкент, 2014. – № 3–4.
13. Кощанов Б. А., Аметов Т. А. Очерки новейшей истории Республики Каракалпакстан. – Нукус: Қарақалпақстан, 2015.
14. Кощанов Б. А., Отегенов Х. М. Очерки истории Каракалпакстана (1916–1991). – Нукус, 2021.

15. Джумашев А., Нуржанов С., Уразова Л., Таджиева Р. Қарақалпақстан тарийхы (1991–2015 жыллар). – Нөкис: Илим, 2018.
16. Сарыбаев К. История орошения Каракалпакстана с конца XIX в. до наших дней. – Нукус, 1995.
17. Шамамбетов Б. Ш. Қарақалпақстанның аўыл хожалығы (1965–1985). – Нөкис: Қарақалпақстан, 1992.
18. Шамамбетов Б. Ш. Аграрное развитие Республики Каракалпакстан (1965–1985 гг.). – Нукус, 2015.
19. Караманова Г. История аграрных отношений в Каракалпакстане (1917–1941 гг.): автореф. дис. ... канд. ист. наук. – Нөкис, 2009.
20. Сарыбаев М. К. Из истории хлопководства Каракалпакстана (конец XIX – начало XX вв.). – Ташкент: Нац. б-ка Узбекистана им. А. Навои, 2006.
21. Сарыбаев М. К. Политика хлопковой монокультуры советской власти в Каракалпакстане (1917–1990 гг.). – Ташкент: Нац. б-ка Узбекистана им. А. Навои, 2006.
22. Сарыбаев М. К. Об экономических преобразованиях в хлопковом комплексе Каракалпакстана (1991–2001 гг.) // Общественные науки в Узбекистане. – 2006. – № 6.
23. Шамамбетова Г. Б. Социальная политика в Каракалпакстане (1950–1985 гг.): автореф. дис. ... канд. ист. наук. – Нукус, 2004.
24. Сайманов С., Сулайманов С. Пути сообщения Хивинского ханства в XIX в. // Вестник ККО АН РУз. – 2007. – № 3. – С. 64–65.
25. Ўзбекистоннинг янги тарихи: 1–3 китоб. – Тошкент: Шарқ, 2000.
26. Қарақалпақстанның жаңа тарийхы (XIX аср охири – XXI аср боши). – Нөкис: Қарақалпақстан, 2003.
27. Баллыева Р. Традиционное природопользование Каракалпакии. – Нукус: Қарақалпақстан, 1996.
28. Баллыева Р. Этнокультурные особенности природопользования народов Приаралья. – Москва, 2003.
29. Баллыева Р. Проблемы природопользования в Каракалпакии // Ломоносовские чтения. – Москва, 2002.
30. Баллыева Р. Экологический кризис и традиционное природопользование // Ўзбекистон география жамияти ахбороти. – 2008. – 31-жилд.
31. Каримов Р. Поезда ведут хорезмцы. – Ургенч, 1993.
32. Каримов Р. На стальных магистралях Хорезма. – Ургенч, 1996.
33. Жуманиёзов Ф. Б. Хоразм транспорти: автореф. дис. ... PhD. – Бухоро, 2021.
34. Айымбетов Қ. Халық даналығы. – Нөкис: Қарақалпақстан, 1988.
35. Жапаков Н. Еске түсириўлер. – Нөкис: Билим, 1990.
36. Akiner Sh. (ed.) Political and economic trends in Central Asia. – London: British Academic Press, 1994.
37. Roy O. The new Central Asia. – London; New York, 2000.
38. Starr F. S. et al. The new Silk roads. – Washington: Johns Hopkins University, 2007.
39. Khalid A. Making Uzbekistan. – Cornell University Press, 2015.
40. Micklin P. et al. The Aral Sea. – Berlin: Springer, 2014.