

## **ОТЗЫВ**

**официального оппонента, Расулиёна Каххора Расула, на диссертационную работу соискателя Шарипова Нахтулло Айнулоевича «История развития дорожного хозяйства Кулябской области Таджикской ССР (20 – 80-е гг. XX в.)», представленную на соискание ученой степени кандидата исторических наук по специальности 07.00.02 – отечественная история. Душанбе, 2016 г.**

Важнейшую роль в осуществлении экономических, политических и социальных программ и план любого государства играет дорожное хозяйство. Известно, что в период советской власти были построены главные внутренние магистрали республики. В результате социалистического строительства республика Таджикистан в короткий период из края классического бездорожья превратилась в край, имеющий современную сеть автомобильных и железных дорог. А в период независимости, в итоге успешной созидательной политики президента страны Эмомали Рахмона, в результате строительства ряда автомагистралей международного значения республика выходит из коммуникационной изоляции.

Наиболее интенсивное развитие сети автомобильных дорог республики Таджикистан в период Советского Союза, в том числе в Кулябском регионе, приходится на период со второй половины 50-х годов до середины 80-х. В эти годы проектными институтами производился большой объем проектно-изыскательских работ по строительству новых автодорог для современного транспорта. В их числе можно назвать ряд автодорог Кулябской области. Параллельно с развитием автомобильного транспорта развивалось авторемонтное производство, как неотъемлемая его часть, обеспечивающая необходимый уровень технической готовности подвижного состава для нужд эксплуатации.

В настоящее время, а на наш взгляд, и в дальнейшем по географическим и природным причинам автомобильный транспорт в Таджикистане является важнейшим приоритетом в транспортных связях, как про грузовыми, так и по пассажирский перевозками. Поэтому актуальность

темы по изучению истории транспорта и дорожного хозяйства Таджикистана не вызывает сомнения.

Исходя из вышеизложенного, диссертационная работа Шарипова Нахтулло Айнулоевича является весьма актуальным и ценным научным исследованием, посвященным изучению истории развития дорожного хозяйства Кулябской области Таджикской ССР.

Автору удалось научно обосновать актуальность темы, определить степень ее научной разработанности, четко сформулировать цель и задачи исследования, определить его методологические основы, выявить источниковедческую базу исследуемой проблемы, указать хронологические рамки, обосновать научную новизну и практическую значимость диссертационной работы.

На современном этапе развития суверенного Таджикистана, как части мирового сообщества, вставшего на путь строительства международных дорог на фоне выхода из коммуникационной изоляции, налаживание прямого транспортного сообщения с соседними странами и государствами дальнего зарубежья, изучение истории транспорта, дорожного хозяйства и опыта дорожников периода Советского Союза является одной из основных задач.

Тема диссертационного исследования относится к числу малоразработанных в историческом аспекте, о чем свидетельствует отсутствие специальных монографических и диссертационных исследований, которые охватили бы весь период становления и развития транспорта в Кулябском регионе Республики Таджикистан. До наших дней ни одной обобщающей научной работы, в которой бы комплексно рассматривалась история развития дорожного хозяйства Кулябской области Таджикской ССР, не было написано.

Актуальность проблемы, её недостаточная разработанность послужили основанием для выбора темы рецензируемого диссертационного исследования.

Научная новизна диссертации заключается в том, что на основе богатого и разнообразного документального материала впервые в отечественной

историографии сделана попытка анализировать процесс становления и развития дорожного хозяйства бывшей Кулябской области Таджикистана.

Структура работы состоит из введения, двух глав, заключения и списка использованных источников и литературы.

**Во введении** автор обосновывает актуальность выбранной им темы, определяет цель и задачи исследования, анализирует степень изученности данной проблемы, приводит обзор письменных источников, определяет новизну исследования, его теоретическую и практическую значимость.

Первая глава диссертации **«Дорожное хозяйство Кулябской области в 20-е – 40-е гг. XX в.»** состоит из трех параграфов.

В первом параграфе первой главы **«Предпосылки дорожного строительства в Южном Таджикистане»** освещается история состояния дорожного хозяйства Кулябского региона до 20-х гг. XX в.

В диссертации отмечается, что до революции в регионе полностью отсутствовали современные виды транспорта, только караванные дороги соединяли Кулябский региона с остальными районами Восточной и Западной Бухары и Туркестанского края.

С установлением советской власти в Восточной Бухаре необходимо было решить в числе первых транспортную проблему. Учитывая важное значения дорожного хозяйства, советская власть приняла все меры по механизации транспорта и грунтовых дорог.

Во втором параграфе данной главы **«Становление дорожного хозяйства и строительство новых дорог в 20-е – 30-е гг. XX в.»** рассматриваются основные процессы становления дорожного хозяйства Кулябской области.

В этом подразделе автор диссертации выявил, что строительство дорог на территории Таджикской ССР осуществлялось в несколько этапов. По его выводам, первый период дорожного строительства начался с момента установления советской власти в Таджикистане и продолжался до 1929 г. Он характеризовался строительством грунтовых дорог на основных, наиболее важных направлениях, а также реконструкцией вьючных троп для пропуска

колесного транспорта. Во второй половине 20-х и в 30-е гг. строились лишь грунтовые колесные дороги без покрытия, зачастую по направлению основных выючных троп.

Поскольку Кулябский регион находится на юге республики, одной из первоочередных задач советской власти в этот период было строительство дорог, которые обеспечивали бы эффективное развитие всех отраслей народного хозяйства в молодой республике.

Ревком Таджикской АССР 13 сентября 1926 г. принял постановление «Об обследовании почтовых трактов Душанбе – Курган-Тюбе – Джиликуль – Сарай – Куляб». Таким образом, до октября 1926 года строительства дороги успешно завершилось

Основное внимание было уделено строительству автомобильной дороги южного Таджикистана, протяженностью 490 км. На основе содержания данного параграфа видно, что в 20-30-е годы прошлого столетия Кулябский регион был соединен дорожным транспортом со всем городами и районами Южного Таджикистана.

В третьем параграфе **«Интенсивное дорожное строительство и развитие транспорта в 30-е – 40-е гг.»** анализируются вопросы истории дорожного строительства Кулябской области накануне войны и в послевоенные годы.

Диссертант отмечает, что до начала Великой Отечественной войны было реконструировано более 40 км дороги на Кулябском направлении, причем при этом разрабатывался труднейший Чормагзакский перевал.

Несмотря на трудности, в годы Великой Отечественной войны (1941-1945) дорожное строительство в республике не было прекращено. В 1941 г. началась реконструкция автомобильной дороги Душанбе–Куляб. В этот период дорожное строительство проходило в тяжелых условиях. В первые дни войны на фронт ушли лучшие кадры инженерно-технических работников, механизаторов и рабочих-дорожников.

Война заставила сократить широкий размах дорожного строительства. Основные усилия и материальные возможности в период 1941-1945 гг. были направлены на поддержание хотя бы в минимально удовлетворительном состоянии основной автодороги Орджоникидзебад–Куляб.

После окончания войны дорожное хозяйство за короткий срок было восстановлено и достигло уровня развития довоенного периода.

В послевоенные годы, как и во всем народном хозяйстве, началось восстановление запущенных участков дорог. Особое внимание уделялось строительству дорог с твёрдым покрытием, а также строительству долговечных мостов.

Таким образом, в данный период в регионе развернулась реконструкция автомобильных дорог с устройством твердых покрытий из гравийных и щебеночных материалов, обработанных битумом со смещением слоя на дороге.

Во второй главе диссертационной работы **«Модернизация дорожного хозяйства и строительство новых дорог в Кулябской области в 50-е – 80-е гг. XX в.»** рассматриваются вопросы модернизации дорожного хозяйства, строительства новых дорог и расширения дорожной коммуникации Кулябского региона.

В первом параграфе **«Улучшение деятельности дорожного хозяйства и строительство новых дорог Кулябской области в 1950-1970 гг.»** освещены проблемы улучшения деятельности дорожного хозяйства и строительства новых дорог в Кулябском области.

Высокие темпы развития промышленности, сельского хозяйства способствовали дальнейшему развитию транспорта и дорожного строительства и вследствие этого в 1956-1960 гг. намечалось построить и реконструировать 600 км дорог республиканского и областного значения, в том числе дороги Душанбе–Куляб. При этом особое значение придавалось строительству дорог методом народных строек. Согласно проведенным мероприятиям, многие подъезды к колхозам и промышленным предприятиям

покрылись гравийно-щебеночными слоем, обработанным битумом, а некоторые были покрыты асфальтобетоном.

В 60-е годы дорожно-строительное управление области закончило строительство автодороги Пяндж–Нижний Пяндж, Орджоникидзебад и Пархар, Кызыл-су на участке моста Бешкаппа, Пархар–Курбаншиит и дороги Куляб–Курбаншиит–Дангара.

Таким образом, в этот период наряду с автомагистралями республиканского значения большое внимание уделяли и строительству дорог местного значения.

Во втором параграфе **«Механизация дорожного хозяйства и расширение дорожной коммуникации в 1971-1990 гг.»** рассмотрены проблемы повышения темпов развития дорожного хозяйства, процесса совершенствования и механизации дорожной сети.

В девятой пятилетке руководство республики, как и прежде, уделяло внимание улучшению дорожного хозяйства и расширению дорожной коммуникации. Были модернизированы внутренние дорожные коммуникации, в том числе в Кулябской группе районов.

Автор отмечает, что в период 1970-1980 гг. в регионе началось строительство дорог с покрытиями из асфальтобетона. Улучшилось качество строительства дорог с применением покрытий и оснований с использованием вяжущих материалов из смесей с применением битума. В 70-е гг. в Кулябской области было построено сто автопавильонов и установлено более 2000 дорожных знаков. Для безопасного движения людей в населенных пунктах на участках, по которым проходили автомобильные дороги, были построены пешеходные переходы.

В этот период в области открылся 21 новый маршрут для автобусов. В 1978 году в районе Восе, в 1979 году в Кулябе, Дангаре, в Пархарском и Московском районах были построены новые автовокзалы.

Диссертант, верно отметил, что одним из самых больших проектов дорожного строительства 80-х гг. считалось строительство автомобильной дороги Куляб–Калаи-Хумб–Хорог. Ввод в эксплуатацию этой дороги

позволил бы обеспечить надежной круглогодичной транспортной связью центр Таджикистана с Горным Бадахшаном, далее через перевал Кульма с Китаем.

В заключении диссертационной работы подведены общие итоги анализа избранной проблемы, сформулированы результаты и выводы исследования.

Таким образом, поставленные в работе цель и задачи, на наш взгляд, успешно решены, и выводы диссертации в целом не вызывают сомнения. Обобщения и выводы настоящего исследования могут быть применены при изучении истории транспорта и дорожного хозяйства Республики Таджикистан.

Вместе с тем в диссертационной работе Шарипова Нахтулло Айнулоевича имеются некоторые недостатки и упущения, исправление которых значительно улучшило бы качество исследования:

1. Во вводной части диссертации нужно было убедительнее аргументировать актуальность темы исследования, обратить внимание на возросшую необходимость изучения истории дорожного хозяйства южных районов Таджикистана, особенно Кулябского региона.

2. Во втором параграфе первой главы диссертационной работы, на наш взгляд, мало уделено внимания именно строительству дорог местного значения.

3. В диссертационной работе имеют место разночтения. Например, название Сарай Камар на некоторых страницах пишется как Сарой Камар, также на странице 33 вместо слова «область» автор использует слово «вилаят».

4. В диссертации на стр. 108 диссертант приводит Постановление Совета Министров СССР № 1281 «О мероприятиях по улучшению строительства и ремонта местных автомобильных дорог», а вслед за ним – предложение: «При этом особое значение придавалось строительству дорог методом народныхстроек» (там же, стр. 108). Однако неизвестно содержание Постановления, касающегося данному региону.

5. Работа не лишена некоторых стилистических, грамматических, орфографических и технических погрешностей.

В целом же высказанные замечания не могут повлиять на основное содержание данного исследования. Диссертация Шарипова Нахтулло Айнулоевича является завершённым, самостоятельно выполненным исследованием.

Автореферат соответствует основному содержанию диссертационной работы.

Диссертационная работа «История развития дорожного хозяйства Кулябской области Таджикской ССР (20-е – 80-е гг. XX в.)» отвечает требованиям, предъявляемым ВАК Российской Федерации, а её автор – Шарипов Нахтулло Айнулоевич – заслуживает присуждения ему искомой степени кандидата исторических наук по специальности 07.00.02. – отечественная история (исторические науки).

**Официальный оппонент,  
доктор исторических наук,  
профессор, заведующий кафедрой  
истории таджикского народа  
Таджикского национального  
университета**

**Расулиён Каххор Расул**

5 декабря 2016 г.

Адрес: 734025, Республика Таджикистан,

г. Душанбе, пр. Рудаки 17.

Эл.почта: tnu.umo@gmail.com

Телефон: (+992-37) 2-21-77-11.

**Подпись доктора исторических наук**

**К. Р. Расулиён заверяю:**

**Начальник управления кадров**

**Таджикского национального**

**университета**



**Тавкиев Эмомали Шодихонович**