

«УТВЕРЖДАЮ»

Ректор Кулябского государственного
университета имени Абуабдулло
Рудаки, доктор физико-математических
наук, профессор Абдулло Хабибулло

2016 года

ОТЗЫВ

ведущей организации – кафедры истории и права Кулябского государственного университета имени Абуабдулло Рудаки на диссертационную работу соискателя Шарипова Нахтулло Айнуловича на тему: «История развития дорожного хозяйства Кулябской области Таджикской ССР (20 – 80-е гг. XX в.)», представленную к защите на соискание ученой степени кандидата исторических наук по специальности 07.00.02 – отечественная история (исторические науки).

Диссертация обсуждена и одобрена на заседании кафедры истории и права Кулябского государственного университета имени Абуабдулло Рудаки от 28-го ноября 2016 г. (протокол № 4).

При обсуждении присутствовали кандидат исторических наук заведующий кафедрой Бакиев Рузибек Усмонович, доктора исторических наук, Абдуллоев М. Х., Абдуназаров Х., кандидаты исторических наук, доценты Аъзамов Х. С. и Юнусов С. С., а также 3 старших преподавателей и 7 аспирантов кафедры.

Ведущая организация в своём заключении, составленном доктором исторических наук Абдуллоевым Махмуд Холевичем, кандидатом исторических наук Бакиевым Рузибек Усмоновичем отмечают, что диссертационная работа Шарипова Нахтулло Айнуловича является ценным научным исследованием, в котором впервые раскрывается история становления и развития транспорта и дорожного хозяйства Кулябской области Таджикской ССР.

Рецензенты отмечают, что диссертанту удалось научно обосновать актуальность темы исследования, определить степень научной

разработанности избранной темы, чётко сформулировать цель и задачи исследования, определить его методологические основы, выявить источниковедческую базу исследуемой темы, указать хронологические рамки, обосновать научную новизну и практическую значимость предложенной работы.

Важнейшую роль в осуществлении социалистических преобразований в Таджикской ССР сыграло дорожное хозяйство, которое обеспечивало экономические связи как с центральными районами страны, так и внутри республики. Дороги составляют одну из областей материального производства, они становятся показателем уровня развития любого государства, его внутреннего экономического потенциала, возможностей внешних связей. В первые десятилетия существования Советского общества только при развитии автомобильных дорог можно было улучшить социальное положение населения. Известно, что до становления советской власти Кулябский регион являлся одним из самых отсталых в Таджикистане, до революции в этом регионе, по существу, не было ни одной грунтовой дороги.

Автор диссертации уместно упоминает, что огромные перспективы в развитии культуры и экономики Кулябской области определяли исключительно быстрые темпы развития транспорта и дорожного строительства, являющихся важной отраслью общественного материального производства. Несмотря на значительное количество научных публикаций, посвященных дорожному строительству республики, до нашего времени остались недостаточно изученными многие важные проблемы, касающиеся дорожного хозяйства Кулябской области.

Важным достоинством настоящей диссертации является ее богатая источниковедческая база. Диссертантом широко использованы архивные материалы и материалы из периодической печати, в которых дается обстоятельная оценка состояния и развития дорожного хозяйства Кулябской области в указанный период.

Диссертант дает научную классификацию, как источников, так и обширной литературы по избранной теме.

Важной научной новизной диссертации является то, что впервые в отечественной историографии предметом научного исследования стали история и развитие дорожного хозяйства Кулябской области Таджикистана; в ней исследуются и вопросы, посвященные повышению материального уровня жизни населения области в результате эксплуатации ряда дорог.

Научная новизна диссертации заключается и в том, что в ней использованы оригинальные источники, часть содержащейся в них информации впервые вводится в научный оборот.

Актуальность темы обусловлена и тем, что Таджикистан после обретения независимости взял курс на выход из коммуникационной изоляции. Следовательно, исследование проблем становления и развития дорожного хозяйства Кулябской области республики в период Советского Союза имеет большое дополняющее научное и прикладное значение на пути дальнейшего изучения истории транспорта Таджикистана. Таким образом, актуальность темы исследования не вызывает никакого сомнения.

В работе четко определены цель и задачи исследования. Структура диссертационной работы подчинена достижению поставленной цели. Диссертация состоит из введения, двух глав, заключения и списка использованных источников и литературы.

Во введении обосновывается актуальность темы, определяются степень ее изученности, цель и задачи исследования, раскрывается научная новизна, объект и субъект исследования, также определены теоретико-методологическая база и практическая значимость исследования.

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

В первом параграфе первой главы «Предпосылки дорожного строительства в Южном Таджикистане» дается краткий анализ материалов истории предпосылки дорожного строительства в южном

Таджикистане и первых попыток Советского Союза в области строительства грунтовых дорог в Кулябской области.

Второй параграф данной главы «**Становление дорожного хозяйства и строительство новых дорог в 20-е – 30-е гг. XX в.**», посвящена вопросам становления и развития дорожного хозяйства и строительства новых автомобильных дорог в области в 20-30-е годы прошлого столетия. Диссертант верно отмечает, что Таджикистану в этот период РСФСР и другие братские республики помогали квалифицированными кадрами, специалистами разного профиля для всего народного хозяйства, и в том числе для сферы транспорта и дорожного хозяйства Таджикистана. По мнению автора, фактически дорожное строительство в Кулябском регионе начало своё развитие с 1927 г., когда вопросы автотранспорта в связи с общим развитием и экономическим ростом республики стали приобретать доминирующее значение, а первые грузовые и земледельческие машины в Куляб были привезены в 1928 году.

В третьем параграфе работы «**Интенсивное дорожное строительство и развитие транспорта в 30-е – 40-е гг.**» анализируется состояние дорожного хозяйства области в указанном периоде.

В этом направлении диссертант провел большую работу по сбору и исследованию указанных вопросов, показал достижения и существующие проблемы в этой сфере. Диссертанту удалось подробно осветить основные направления дорожного хозяйства области. Не менее важным направлением исследованиям было влияние Великой Отечественной войны на строительство дорог и дорожного хозяйства области.

Автор диссертации пишет, что несмотря на трудности, в годы Великой Отечественной войны дорожное строительство в республике не было прекращено. В 1941 г. началась реконструкция автомобильной дороги Душанбе–Куляб. Именно в военное время было закончено строительство дорог в ранее непроходимые горные районы Сари Хосор и Ховалинг. 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. С другой стороны, война заставила сократить широкий размах дорожного строительства.

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.

Во второй главе «Модернизация дорожного хозяйства и строительство новых дорог в Кулябской области в 50-е – 80-е гг. XX в.», которое состоит из двух параграфов, рассматриваются вопросы модернизации и улучшения деятельности дорожного хозяйства, строительства новых дорог и расширения дорожной коммуникации до конца 80-х годов XX века.

В первом параграфе «Улучшение деятельности дорожного хозяйства и строительство новых дорог Кулябской области в 1950-1970 гг.» в хронологическом порядке рассмотрены вопросы деятельности дорожного хозяйства и строительства новых дорог в Кулябской области.

Диссертант пишет, что в пятой пятилетке на 1951-1955 гг. намечалось построить и реконструировать автомобильные дороги, главным образом с использованием нефтяных битумов, а в 1953 г. строительство и эксплуатация автодорог были переданы в ведение республиканских министерств, которые были переименованы в министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог. В 1958 г. было завершено строительство новой дороги Курган-Тюбе-Куляб протяженностью 150 км, увеличилась протяженность станционных и подъездных путей.

Единственным источником ресурсов на строительство, ремонт, содержание всех местных дорог района являлось участие колхозов, совхозов, предприятий и организаций района, поступление от которых в виде

отработки на ремонте местных дорог или денежных взносов составляло за год не более 130 тыс. рублей. В этот период в области уже функционировали ДЭУ.

Особое внимание уделялось и строительству автомобильных дорог по административному значению и объему грузопассажиропотока между районами области и по маршруту Куляб – Душанбе. В результате все районные центры и крупные населенные пункты были между собою соединены регулярной автомобильной связью.

Во втором параграфе диссертации «Механизация дорожного хозяйства и расширение дорожной коммуникации в 1971-1990 гг.» рассмотрены темпы развития дорожного хозяйства, процесс совершенствования и механизации дорожной сети в Кулябской области.

По мнению автора диссертации, в этот период, как и прежде, уделялось внимание улучшению дорожного хозяйства и расширению дорожной коммуникации, вследствие чего были модернизированы внутренние дорожные коммуникации в Кулябской группе районов.

В период 1970-1980 гг. началось строительство дорог с покрытиями из асфальтобетона. Улучшилось качество строительства дорог с применением покрытий и оснований с использованием вяжущих материалов из смесей с применением нефти. Между городом Кулябом и районными центрами открылись маршруты пассажирского транспорта, в ряде районов были построены новые автовокзалы.

В эти годы были отремонтированы ряд дорог, в том числе Куляб–Курбаншиит – Советский район и другие. Автор верно отмечает, что в данный период велось строительство автомобильной дороги Куляб–Калаи-Хумб–Хорог, но по ряду причин это трасса была сдана в эксплуатацию лишь в период независимости республики.

Таким образом, в этот период происходила комплексная механизация и автоматизация дорожно-строительных работ в области, специалистами в практику внедрялись новые, более прогрессивные методы строительства.

В заключении диссертационной работы подведены итоги анализа избранной проблемы, сформулированы результаты и выводы исследования, а также предложены рекомендации для дальнейшего исследования вопросов, связанных с изучаемой темой исследования.

Считаем, что настоящее исследование вносит определенный положительный вклад в изучение истории транспорта Таджикистана в целом и развития дорожного хозяйства Кулябского региона в отдельности.

Таким образом, поставленная в работе цель и задачи, на наш взгляд, успешно решены. Обобщения и выводы настоящего исследования могут быть применены при изучении истории транспорта и дорожного хозяйства Таджикистана в целом, и их социально-экономического взаимодействия в общественной жизни, в частности.

Научный аппарат диссертации соответствует современным требованиям. Автореферат и опубликованные работы в целом отражают основное содержание диссертационной работы.

Вместе с тем следует отметить некоторые, на наш взгляд, недостатки, имеющие место в работе:

1. Во втором параграфе второй главы диссертации автор очень коротко освещает процесс строительства автодороги Куляб – Хорог. Уместно было бы диссертанту более подробно проанализировать данный вопрос, показать основные причины, которые стали препятствием для окончания строительства данной дороги в свое время.
2. В работе мало уделено внимания проблемам истории и развития дорожного хозяйства одного из крупных районов республики – Дангаринского района, который входил в состав Кулябской области.
3. Выводы автора по некоторым параграфам и заключительной части диссертации малоубедительны, было бы полезно во время подготовки работы к открытой печати усилить их.
4. В тексте диссертации встречаются отдельные опечатки, технические и значительные редакционные погрешности.


Тем не менее указанные замечания в основном носят технический и рекомендационный характер и не являются препятствием для успешной защиты диссертации. В целом данная диссертация является вполне удачным исследованием, реально и впервые в отечественной историографии освещающим историю и развитие дорожного хозяйства Кулябской области Таджикской ССР.

Таким образом, диссертационная работа Шарипова Нахтулло Айнулоевича является вполне самостоятельным и законченным научным исследованием.

Считаем, что диссертационная работа «История развития дорожного хозяйства Кулябской области Таджикской ССР (20 – 80-е гг. XX в.)», представленная на защиту, соответствует требованиям ВАК Минобразования и науки Российской Федерации, а ее автор заслуживает присуждения ему искомой ученой степени кандидата исторических наук по специальности 07.00.02 – отечественная история (исторические науки).

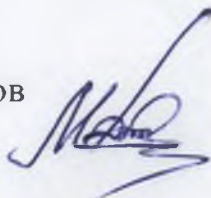
735360, Республика Таджикистана,
город Куляб, улица С. Сафарова, 16
Тел.: (+992 33 22) 2-35-06;
Моб. Тел.: +992 902605400
E-mail: info@kgu.tj

Заведующий кафедрой истории
и права Кулябского государственного
университета имени А. Рудаки,
кандидат исторических наук,

 Бакиев Рузибек Усмонович

Подпись Р. У. Бакиева
заверяю
Начальник отдела кадров
КТУ им. А. Рудаки





Давлатов Мирали Абдусаматович