

## Отзыв

официального оппонента, **Одинаева Саломиддина Раджабалиевича**, на диссертационную работу **Шарипова Нахтулло Айнулоевича** «История развития дорожного хозяйства Кулябской области Таджикской ССР (20-80-е годы XX в.)», представленную на соискание ученой степени кандидата исторических наук по специальности 07.00.02-отечественная история (исторические науки). - Душанбе, 2016.

Диссертация посвящена одной из актуальных и малоизученных проблем отечественной историографии. Хотя на первый взгляд кажется, что данный период по степени изученности имеет перевес над предыдущими этапами истории таджикского народа, тем не менее, в действительности более детальный историографический анализ показывает, что многие проблемы и поныне остались вне поля зрения исследователей, или поверхностно освещались в сводных работах в контексте других проблем. Это, прежде всего, относится и к вопросу изучения истории становления и развития дорожного хозяйства Кулябской области в советский период.

С другой стороны, сегодня в условиях доступности обширной источниково-информационной базы, выявления новых исторических источников, особенно архивных и иных документальных материалов, возрастает интерес научной общественности к изучению проблем истории советского периода.

Следует отметить, что советский период является одним из сложных и вместе с тем судьбоносных этапов в истории таджикского народа. Одним из важнейших свидетельств становления развития народного хозяйства в советский период является дорожное строительство. Особое внимание автор уделяет в этом процессе развитию дорожного хозяйства Кулябской области Таджикской ССР.

Вышесказанное и предопределило выбор соискателем данной

проблемы исследования. Актуальность данной диссертационной темы заключается и в том, что современная реальность выдвигает на передний план выявление всего процесса истории развития дорожного хозяйства.

Диссертант абсолютно верно отмечает, что в исторических и социально-общественных условиях, имеет огромное значение для развития народного хозяйства, в особенности дорожного строительства.

Объектом диссертационного исследования является дорожное хозяйство Кулябской области Таджикской ССР (20-80-е годы XX в.). В качестве предмета исследования избрана история дорожного хозяйства Кулябской области как неотъемлемая часть истории таджикского народа.

Хронологические рамки исследования, которые охватывают 1920-1980 гг. XX века, аргументируются тем, что именно в это время были заложены основы будущего развития дорожного хозяйства Кулябской области Таджикской ССР (20-80-е годы XX в.).

На наш взгляд, диссертанту удалось четко определить цель и задачи, структуру и узловые вопросы исследуемой проблемы. Главная цель исследования заключалась в последовательном и поэтапном прослеживании процесса развития дорожного хозяйства Кулябской области Таджикской ССР (20-80-е годы XX в.); комплексном анализе его становления и развития; выявлении характерных черт этого строительства в целом и отдельных его этапов, в частности.

Источниковедческая база диссертационного исследования весьма обширна. Библиография диссертации охватывает более 130 единиц источников и наименований научной литературы. В работе широко использованы архивные материалы, официальные документы, прежде всего, протоколы заседаний и отчеты Министерства дорожного строительства Таджикистана; документы текущих архивов и материалы периодической печати. При этом многие из архивных материалов введены в научный оборот впервые.

Научная новизна диссертационной работы, прежде всего, состоит в



том, что развитие дорожного хозяйства Кулябской области Таджикской ССР (20-80-е годы XX в.) впервые рассматривается как целостное явление во взаимосвязи его многообразных форм проявления в обозначенный исторический период в системе общественных и государственных процессов. Автором предпринята удачная попытка осветить историю дорожного хозяйства Кулябской области Таджикской ССР (20-80-е годы XX в.) с новых позиций, как целостный исторический процесс развития государства.

В структурном отношении диссертационная работа состоит из введения, двух глав, 5 параграфов, заключения и списка использованных источников и литературы.

Во введении диссертации обосновывается актуальность темы исследования, анализируется степень ее изученности, определяются объект и предмет изучения, новизна работы, формируются основные положения, выносимые на защиту, цели и задачи исследования, конкретизируется апробация работы.

Первая глава диссертации «Дорожное хозяйство Кулябской области в 20-40-е гг. XX в.» состоит из трех параграфов, посвящена состоянию дорог Кулябского региона накануне Октябрьской революции, предпосылкам строительства дорожного хозяйства в области и транспортному строительству в регионе в 20-40-е годы прошлого столетия.

В диссертации автор верно отмечает, что дороги составляют одну из областей материального производства во всех общественно-экономических формациях, впоследствии они являются показателем уровня развития любого государства, его внутреннего экономического потенциала, возможностей внешних связей. Только при сохранении и развитии автомобильных дорог можно было улучшить социальное положение населения. Отсюда вытекает актуальность исследуемой соискателем проблемы. Кулябский регион также не является в этом вопросе исключением.

Обращая внимание на историю изучения дорожного хозяйства Кулябской области, автор отмечает, что до Октябрьской революции

Таджикистан находился в центре караванных путей. Территория Таджикистана была связана караванными дорогами с Китаем, Афганистаном, Индией и другими странами зарубежного Востока. Караванные дороги соединяли Восточную и Западную Бухару, Туркестанский край с Ферганой. Для перевозки грузов из Бухары в регион было занято 60 тыс. верблюдов. Грузы поступали в Куляб по караванным дорогам через Термез–Кабодиан–Джиликуль–Сарай Камар–Файзабад–Кала–Куляб. Куляб с Дарвазом соединяла труднопроходимая горная тропинка Калаи-Хумб–Нульванд–Зигар–Шуроабд–Куляб. В то же время они использовали и другую тропинку - Калаи-Хумб, перевал Хобу Рубот–Сагирдашт–Сари-Об-Шугнаб–Ховалинг–Куляб. Дорога Куляб–Дангара–Нурек–Янги-Базар–Дангара–Курган-Тюбе связывала Куляб с Гиссарской долиной.

Отсутствие железных дорог в конце XIX в. способствовало увеличению количества караван-сараев в центральном и юго-восточном Таджикистане. Но со строительством железных дорог и открытием водных путей некоторые караванные дороги Средней Азии стали утрачивать своё былое значение. Следовательно, караванные дороги для центральных и юго-восточных районов Таджикистана, благодаря географическим особенностям, сохранили свою практическую значимость и позже.

Таким образом на территории Южного Таджикистана до установление советской власти не было не только железных и автомобильных дорог, но даже грунтовых. Только начиная с 20-х годов до 40-х годов XX в. в регионе строились современные автомобильные дороги.

**Во второй главе - «Модернизация дорожного хозяйства и строительство новых дорог в Кулябской области в 50-80-е гг. XX в.»** состоящей из двух параграфов, анализируется процесс дорожного строительства в Кулябской области Таджикской ССР.

Диссертант отмечает, что основными задачами в области транспортной инфраструктуры в этот период являлись: обеспечение безопасного движения автомобилей с установленными скоростями



движения и нагрузками; обеспечение сохранности дорог и дорожных сооружений и предохранения их от преждевременного износа; охрана дорог; повышение эксплуатационных качеств; увеличение работоспособности и сроков службы дорог; создание необходимых удобств для пассажиров и водителей и организация движения.

Основными направлениями дальнейшего развития транспортной сети республики в этот период являлись: улучшение и техническая реконструкция автомобильных дорог, реконструкция отдельных участков узкоколейной железной дороги, повышение пропускной и провозной способности путей сообщения, внедрение современных типов подвижного состава и т. д.

В годы советской власти с постройкой ровных дорог коренным образом изменилась жизнь в республике: появились современные автомашины разных марок, большой успех был достигнут в благоустройстве районов, рабочих поселков, курортов, лечебных местностей. Одним из условий социалистического соревнования в 50-60-е годы у дорожников стало строительство под девизом «Хорошие дороги и надежные мосты»- своевременная доставка продуктов питания, стройматериалов и товаров первой необходимости. Достигнутые успехи обеспечивали беспрепятственное автомобильное движение почти на всех основных направлениях.

Значительное внимание было уделено изысканию новых строительных материалов, совершенствованию дорожной техники, максимальной индустриализации и механизации. Наряду с этим совершенствовались методы ремонта и содержания дорог, обеспечивающие в течение круглого года бесперебойную работу транспорта.

Перед дорожным хозяйством тогда были поставлены серьезные задачи, в том числе упорядочение планирования, укрепление хозяйственного расчета, финансовая дисциплина, дальнейшее развитие производства строительных материалов, конструкции деталей и улучшение снабжения ими строек, а также в отношении развития и

улучшения производства дорожных машин - более полное использование их на объектах, создание постоянных кадров строителей и улучшение их культурно-бытового обслуживания.

В указанный период на узкоколейной железной дороге был проведен большой капитальный ремонт и новое строительство, что являлось важным звеном в реализации транспортной инфраструктуры для юго-западных районов республики. За это время было реконструировано и капитально отремонтировано 3451 км автомобильных дорог, из них 690 км грунтовых дорог получили твердое покрытие, в том числе 553 км обработано битумом. Значительное внимание было уделено развитию сети дорог в районах. Силами колхозников было построено 139 км дорог на селе. Сеть дорог с покрытием из нефтяных битумов в 1956 г. по сравнению с 1948 г. возросла в 22 раза, а за пятилетие - в 11,7 раза.

В заключении диссертант излагает свои выводы, которые глубоко аргументированы и обоснованы.

Исходя из вышеизложенного теоретическая и практическая значимость исследования не вызывает сомнения. Полученные автором результаты, обобщения, выводы и рекомендации могут быть использованы в процессе углубленного изучения дорожного хозяйства Таджикистана, при написании школьных и вузовских учебников, при чтении специальных курсов по истории народного хозяйства в вузах республики, а также в образовательных учреждениях и училищах.

Выводы, сделанные автором диссертационной работы, говорят о самостоятельности и оригинальности данного исследования.

Основное содержание диссертации отражено в опубликованных работах автора. С содержанием автореферата, который соответствует тексту диссертации, с предложенными выводами и обобщениями рецензент согласен.

Несмотря на несомненный перевес оригинальности и научной



ценности данной работы, все же в работе прослеживаются отдельные недочеты и упущения, наиболее существенными из них являются:

1. В тексте диссертационной работы автор использовал работы Б. Каримова «Дороги: связь времен», «Дороги: философия, поэзия, история и мы». Однако в разделе «Степень изученности темы» не указаны данные работы.
2. Второй параграф первой главы «Становление дорожного хозяйства и строительство новых дорог в 20-30-е гг. XX в.» слишком объемный и составляет 48 страниц. Следовало бы сбалансировать его с другими параграфами.
3. Во втором и третьем параграфах первой главы диссертационной работы имеются таблицы на стр. 56, 88, 89. Таблицы по своей задаче дополняют текст диссертации, однако они здесь не имеют общего названия. Это отражается на общей композиции диссертационной работы. Надо было их поместить в конце диссертации в качестве приложения.
4. В тексте диссертации встречаются некоторые грамматические ошибки и технические погрешности.

Однако указанные замечания и недостатки не снижают ценности данного исследования и не носят принципиального характера. Автор диссертации вполне справился с поставленной перед собой целью и вытекающими из неё задачами, и тем самым внес свой достойный вклад в разработку общей проблемы в целом и в фундаментальное исследование дорожного хозяйства Кулябской области в рамках указанной хронологии, в частности.

Исходя из этого диссертационная работа «История развития дорожного хозяйства Кулябской области Таджикской ССР (20-80-е годы XX в.)» является вполне законченным и ценным исследованием, отвечающим требованиям ВАК Министерства образования и науки Российской Федерации, предъявляемым к кандидатским диссертациям, а ее автор заслуживает присуждения ему искомой

ученой степени кандидата исторических наук по специальности  
07.00.02-отечественная история (исторические науки).

Официальный оппонент,

проректор по воспитательной работе

Таджикского государственного института

языков имени С. Улугзаде, кандидат

исторических наук, доцент



Одинаев Саломудин Раджабаевич

02.12.2016 г.

Адрес: 734019, Республика Таджикистан,

г. Душанбе, ул. Мухаммадиева, 17/6,

ТГИЯ им С.Улугзаде.

Эл.почта: [www.ddzt@bk.ru](mailto:www.ddzt@bk.ru).

Телефон: (+992) 2325003; +(992) 935011414;

Подпись кандидата исторических наук, доцент С. Р. Одинаев заверяю:

Начальник ОК ТГИЯ

им. С. Улугзаде



Изатуллоева Махбуба Кугановна