

**ВАЗОРАТИ МАОРИФ ВА ИЛМИ ҶУМҲУРИИ ТОҶИКИСТОН
МУАССИСАИ ДАВЛАТИИ ТАЪЛИМИИ «ДОНИШГОҲИ
ДАВЛАТИИ БОҲТАР БА НОМИ НОСИРИ ХУСРАВ»**

Бо ҳуқуқи дастнавис

**ТДУ: 32.001(575.3)
ТКБ: 51.1 (2 тоҷик)**

ҚОСИМЗОДА ЛУТФИЯ ШЕРАЛӢ

**БАРҚАРОРШАВӢ ВА РУШДИ ҲОҶАГИИ РОҶҲОИ МИНТАҚАИ
ҚӢРҒОНТЕПСАИ ВИЛОЯТИ ХАТЛОНИ ҶУМҲУРИИ ТОҶИКИСТОН
(солҳои 1924-1990)**

АВТОРЕФЕРАТИ

диссертатсия барои дарёфти дараҷаи илмии доктори
фалсафа (PhD) – доктор аз рӯи ихтисоси 6D020300 – Таърих
(6D020301 – Таърихи ватанӣ (таърихи халқи тоҷик))

Боҳтар – 2026

Диссертатсия дар кафедраи таърихи халқи тоҷики Муассисаи давлатии таълимии “Донишгоҳи давлатии Бохтар ба номи Носири Хусрав” омода гардидааст

Роҳбари илмӣ:	Халилзода Давлаталӣ Халил – доктори илмҳои таърих, профессор, мудири кафедраи таърихи умумии МДТ «Донишгоҳи давлатии Бохтар ба номи Носири Хусрав»
Муқарризони расмӣ:	Акрамов Зикриё Иномович – доктори илмҳои таърих, профессори кафедраи таърихи халқи тоҷики Донишгоҳи миллии Тоҷикистон Ватанзода Шердил Ватан – доктори фалсафаи (PhD), доктор аз рӯйи ихтисоси таърих, муаллими калони кафедраи таърихи халқи тоҷики МДТ «ДДК ба номи А. Рӯдакӣ»
Муассисаи пешбар:	МДТ «Донишгоҳи давлатии омӯзгории Тоҷикистон ба номи С. Айнӣ»

Ҳимоя рӯзи «15» июли соли 2026 соати 11⁰⁰ дар маҷлиси Шурои диссертатсионии 6D.KOA-082 назди МДТ “Донишгоҳи давлатии Бохтар ба номи Носири Хусрав” (суроға: Ҷумҳурии Тоҷикистон, 735700, ш. Бохтар, к. Айнӣ, 67) амал мекунад, баргузор мегардад. mahmadullojalilov@mail.ru, тел.: +992904-11-02-66.

Бо диссертатсия ва автореферати он дар Китобхонаи илмии МДТ “Донишгоҳи давлатии Бохтар ба номи Носири Хусрав” (735140, ш. Бохтар, к. Айнӣ, 67) ва сомонаи расмии МДТ “Донишгоҳи давлатии Бохтар ба номи Носири Хусрав” (www.bgu.tj) шинос шудан мумкин аст.

Автореферат «___» _____ соли 2026 ирсол шудааст

Котиби илмии
шурои диссертатсионӣ
номзади илмҳои таърих

Ҷалилов М.Ш.

МУҚАДДИМА

Мубрамияти мавзуи таҳқиқот. Тоҷикистон яке аз кишварҳои кӯҳӣ ба шумор рафта, дар марҳилаҳои гуногуни таърих масъалаҳои сохтмони роҳҳои нақлиётӣ ва ташкил намудани идораи хоҷагиҳои роҳсозиро ҳамеша муҳиммияти хоси иҷтимоӣ-иқтисодӣ, фарҳангӣ ва ҳатто сиёсӣ меҳисобид. Баъди қорӣ намудани тартиботи Шуравӣ масъалаи роҳҳо ва роҳсозӣ дар ҳаёти иқтисодии Тоҷикистон яке аз қойҳои аввалро ишғол менамуд.

Қайд кардан ба маврид аст, ки аз оғози ташкили Ҳукумати Шуравӣ дар минтақаи Қўрғонтеппаи вилояти Хатлон ба масоили иҷтимоӣ ва иқтисодӣ таваҷҷуҳи хосса зоҳир гардида, барои дар масири рушду тараққӣ қарор додани ин минтақа Стратегия ва барномаҳои вижаро ба қор мегирифтанд, ки мо дар қараёни қори илмӣ хеш борҳо ба ин масоил рӯ оварда, барои тасбити андешаи хеш мисолҳои зиёдеро манзур хоҳем қард.

Аҳаммияти илмӣ-таърихнигории таҷрибаи таърихӣ масъала боз дар татбиқи стратегияи иқтисодии Тоҷикистони соҳибхитёр дар замони муосир, барои таъмир ва сохтмони роҳҳои нақлиётгард дар асоси қомебиҳои илму техникаи ҳозира қаболона пеш бурдан зоҳир мегардад.

Муҳиммияти масъалаи таҳқиқшаванда инчунин дар он мушоҳида мегардад, ки сохтмони ва таъмири роҳҳо дар давраи таҳқиқшаванда барои афзоиши қавоноии иқтисодии яке аз манотиқи мамлақат шароит муҳайё намуд. Бояд гуфт, ки бо дарқи зарурат дар мавзеи минтақа роҳҳои нав сохта шуданд ва бо вуҷуди он ки таҷрибаи роҳсозӣ надоштанд, ба сохтмони роҳҳо пардохтанд.

Муҳиммияти мавзуи рисола боз дар он муайян мегардад, ки:

- **яқум**, омӯзиши ин таҷриба, яъне таъмир ва сохтмони роҳҳои нақлиётгард, яъне беҳтар намудани қардиши нақлиёти борқаш, муфид арзёбӣ мешавад;

- **дуюм**, дар Ҷумҳурии Тоҷикистон баъд аз қошхӯрии Иттиҳоди Шуравӣ ва мустақил қардидани мамлақат дигаргуниҳои қуллӣ ва амиқ рух доданд, ки онҳо бархӯрд ва диди навро тақозо меқарданд ва яке аз масоил ин таъмир ва сохтмони

роҳҳои ҷавобгӯии сатҳу сифати ҷаҳонӣ маҳсуб меёбад, дар кори мазкур ин масоил ба риштаи таҳқиқ кашида шудааст;

- **сеюм**, ин мавзӯ боз ба хоҳири он муҳим аст, ки пас аз гузашти айём ва дигаргуниҳои кулӣ дар ҳаёт масъалаи рушди хоҷагии роҳҳо ва таъмири роҳҳои нақлиётӣ ҳанӯз ҳам мубрам боқӣ мемонад.

Таҷрибаи илмӣ нишон медиҳад, ки аксарияти олимони соҳаи таърих дар таҳқиқоти илмӣ ба рушди соҳаи сиёсии давлатҳо диққати бештар медиҳанд ва аз ин лиҳоз соҳае, ки ба фикри олимони давлати дуввумдараҷа доғанд, дар қанор мемонанд ва яке аз ҷунин соҳаҳо ин таъмири сохтмони роҳҳо ва рушди хоҷагии роҳҳои минтақа мебошад. Ба характери анахронистии илми таърих нигоҳ накарда, имрӯз мо шояди таҳқиқоти синхронӣ дар илми таърих гардида истодаем, ки дар натиҷаи онҳо на танҳо сохти сиёсии давлат, тарзи идоракунии он, балки омӯзиши соҳаҳои алоҳидаи он мавриди таҳқиқот қарор мегирад.

Рисолаи диссертсионӣ ба таҳқиқ ва таҳлили масъалаи муҳими қанорҷаишуда - таърихи барқароршавӣ ва рушди хоҷагии роҳҳои минтақаи Қўрғонтеппаи вилояти Хатлони Ҷумҳурии Тоҷикистон бахшида шудааст. Рушди хоҷагии роҳҳо ва сифати роҳҳои автомобилгард яке аз масъалаҳои муҳими давлату ҷомеа мебошад. Бинобар ҳамин сабаб, омӯзиши таҷрибаи зиёд, пайдарпайи дар қабули қарорҳо ин ғарави рушди соҳаи роҳсозӣ мегардад. Айни замон Ҷумҳурии Тоҷикистон дар соҳаи сохтмон ва таҷдиди роҳҳои автомобилгард ислоҳоти зиёде гузаронида истодааст. Мушкилоти пешомада дар вақти гузаронидани ислоҳот ба роҳи дурусти рушди соҳаи роҳсозӣ мусоидат мекунад.

Ғайр аз ин, барои фаҳмидан ва гузаронидани ислоҳоти муосир дар сохтори системаи давлатии роҳсозӣ талаб карда мешуд, ки дар соҳаи сохтмони роҳҳо омӯзиши тағйироти муҳим дар идоракунии хоҷагии роҳсозӣ, ки бо бисёр ҳодисот, аз ҷумла таъсиси Ҳокимияти Шуравӣ дар кишвар ва аввалин тағйироти куллии баъдиинқилобӣ алоқаманд буд, гузаронида шавад.

Даврае, ки ба риштаи таҳқиқ кашида шудааст, ин давраи барқароршавӣ ва рушди хоҷагӣҳои роҳҳои минтақаи Қўрғонтеппаи вилояти Хатлони ҶШС Тоҷикистон (солҳои 1924-1990) ба хотири ҷалби бештари аҳоли ба таъмири роҳҳои нақлиётӣ ва бо ин роҳ беҳтар кардани сатҳи зиндагии аҳоли буд. Мо зимни таҳқиқи мавзӯи мазкур ба сарчашмаҳои гуногун, аз он ҷумла бойгонии он давра, рӯ овардаем, ки ин зимни иҷрои кор ва истиноди муаллиф ба он сарчашмаҳо бармало эҳсос мешавад.

Таҳқиқот нишон дод, ки таҷрибаи таъмири роҳҳо ва рушди хоҷагӣҳои роҳҳои минтақа шомили мавриди гуногуни мусбӣ буда, таҷрибаи таърихӣ он метавонад ҳангоми пеш омадани зарурат мавриди истифода қарор гирад. Омӯхтани таҷрибаи таъмири роҳҳо ва рушди хоҷагӣҳои роҳҳои минтақа дорои аҳаммияти илмӣ ва назариявӣ-таҷрибавӣ мебошад.

Дарачаи таҳқиқи мавзӯи илмӣ. Бояд қайд намуд, ки аз масири таърих маълум аст, ки ҳаёти халқи тоҷик ҳамеша аз вучуд доштани роҳҳо вобастагии калон дошт. Маҳз роҳҳо буданд, ки тавассути онҳо қорвонҳо бо давлатҳои хориҷӣ баҳри рушди тиҷорат ва савдо рафтуо мекарданд.

Лозим ба ёдоварист, ки арзи вучуд намудани роҳҳо муносибатҳои иқтисодиро бо ноҳияҳои дохиливу берунӣ кишвар пайваست мекард. Ва вучуд доштани роҳҳои хуб ин нишонаи сатҳи инкишофи ҳар як кишвар ба ҳисоб рафта, вазъи муносибатҳои берунаро беҳтар менамояд [69, С.260].

Махсусан рушди роҳҳои нақлиётӣ ҳолати иҷтимоии сокинони кишварро раванқ медиҳад. Аз таърих огоҳем, ки то бунёди давлати шуравӣ минтақаи Қўрғонтеппа яке мавзёҳои ақибмондаи ҷумҳурӣ ба ҳисоб мерафт. То ин дам дар ин мавзё ҳатто роҳҳои ҳокӣ мавҷуд набуд [73, С.6].

Масъалаи барқароршавӣ ва рушди хоҷагии роҳҳои минтақаи Қўрғонтеппаи вилояти Хатлони Ҷумҳурии Тоҷикистон (солҳои 1924-1990) гарчанде дар мақолаҳои алоҳида ва дар монографияҳо ба миён гузошта шудааст, аммо ҳанӯз мавзӯи тадқиқоти махсуси илмӣ нагардидааст.

Дар рафти навиштани рисола аз сарчашмаҳои зерин истифода гардид:

- маълумотҳо ва хотираҳои кормандони собиқадори соҳаи роҳсозӣ;
- шахсони куҳансол ва собиқадорони ҷангу меҳнат дар шахру ноҳияҳо;
- китобу мақолаҳо оид ба таърихи водии Вахш ва минтақаи Қӯрғонтеппа;
- маълумотҳо аз маъмурияти муассисаҳои нақлиёти автомобилӣ ва ноҳияҳо.

Тамоми таълифот, маълумоти мавҷударо марбут ба омӯзиши таърихи барқароршавӣ ва рушди хоҷагии роҳҳои минтақаи Қӯрғонтеппаи вилояти Хатлони Ҷумҳурии Тоҷикистон (солҳои 1924-1990) шартан ба чор гурӯҳ тақсим намудан мумкин аст:

Ба гурӯҳи аввал маводҳои бойгонии ҷумҳуриявӣ дохил мешаванд ҳазинаҳои 9, 10, 11, 13, 17, 18, 19, 20, 282, 346, 689, 894, 1595 аз Саридораи Бойгонии Назди Ҳукумати Ҷумҳурии Тоҷикистон (СБНХ ҶТ) [Ниг.: 3; 4; 5; 6; 7; 8; 9; 10; 11; 12; 13; 14; 15; 16; 17; 18; 19; 20; 21; 22; 23; 24; 25; 26; 27; 28; 29; 30; 31; 32; 33; 34; 35; 36; 37; 38; 39; 40; 41], ҳазинаи 2 аз Бойгонии давлатии таърихи навтариини Ҷумҳурии Тоҷикистон (БДТН ҶТ) [2], ҳазинаи 279 аз бойгонии давлатии вилояти Хатлон дар ш. Бохтар (БДВХ дар ш. Бохтар), ҳазинаи 20 аз бойгонии «Минтрансдорхоз» [42] ва аз ин захираҳо ҳуҷҷатҳои Вазорати нақлиёт ва истифодаи роҳҳои Ҷумҳурии Тоҷикистон бештар истифода гардид;

Ба гурӯҳи дуюм, мақолаҳои илмӣ, осори илмӣ олимони замони шуравӣ ва даврони истиқлолиятро метавон дохил намуд, ки аҳаммияти таърихӣ, таърихнигорӣ ва иқтисодӣ доранд, брошураҳо «Бекматов М. Министерство строительства и эксплуатации автомобильных дорог Таджикской ССР. – Душанбе, 1946», «Дусматов Д. Работники автотранспорта в борьбе за новый расцвет хозяйства и культуры Таджикистана. – Сталинабад: Таджикгосиздат, 1951», [Ниг.: 51; 57; 126;], маълумотномаҳои оморӣ [Ниг.: 49; 78; 79; 80; 81; 83; 84; 85; 94; 95; 146], маводҳои ВАО [43; 44; 45; 46; 47; 48; 55; 115; 116; 117; 118; 119; 120; 121; 122; 123; 124; 125; 127; 128; 129; 130; 131; 132; 133; 134; 135; 136; 137; 138; 139; 140; 141; 142; 143; 144; 145; 147; 148; 149; 150; 151; 152; 153; 154; 155; 156; 157; 158; 159; 160; 161; 162; 163; 164; 165; 166; 167; 168; 169]. Баъзе паҳлуҳои ин масъала дар асарҳои Бронштейн Я.Т., Бутлитский Ю.В., Ғоибов Ғ.,

Исмоилов А., Замонов А.Н., Каримов Б.Б., Қаҳҳоров А., Марсаков К., Назруллоев С., Назруллоев А., Нақиб Саид, Сусепин А.В. мавриди таҳқиқи илмӣ қарор гирифтаанд [Ниг.: 50; 52; 53; 54; 56; 58; 59; 60; 63; 64; 65; 68; 69; 70; 71; 72; 73; 74; 75; 76; 77; 78; 89; 90; 91; 92; 93; 96; 98; 100; 101; 102].

Масоили таъмир ва сохтмони роҳҳо, инчунин рушди хоҷагиҳои роҳи минтақаи Қўрғонтеппа дар Иттиҳоди Шуравӣ шомили масоили беҳтар кардани роҳҳои минтақа буда, дар пай ҳадафҳои мухталиф дошт.

Ба гурӯҳи сеюм рисолаву авторефератҳо, ки бевосита ба масъалаҳои таъмиру сохтмон ва рушди хоҷагиҳои роҳҳои минтақа тааллуқ доранд, ба монанди қорҳои илмии Арефев И.Н., Ғафурова Г.А., Замонов А.Н., Каримов Б.Б., Луқмонов Б., Назруллоев С., Саидов Х., Шарипов Н.А., Шарифов А., Юсупов Ш. дохил мешаванд [Ниг.: 103; 104; 105; 106; 107; 108; 109; 110; 111; 112; 113; 114].

Ба гурӯҳи чорум монографияҳои фундаменталӣ, таърихи минтақаҳои кишвар ва ҳизбу хоҷагии халқ дохил мешаванд, «Из истории индустриализации Таджикской ССР. Т. 1. – Душанбе, 1972», «Иркаев М., Николаев Ю., Шарапов Я. Очерки истории Советского Таджикистана (1917-1957). – Сталинабад, 1957», «История таджикского народа. Новейшая история (1917-1941 гг.). Т.V. – Душанбе, 2004», «История таджикского народа. Т.VI. Новейшая история (1941-2010 гг.). – Душанбе, 2011», «Очерки истории народного хозяйства Таджикистана (1917-1965 гг.). – Душанбе, 1967», «Очерки таърихи Тоҷикистони Советӣ. – Сталинобод, 1960», «Шарипов С.М. История транспорта и профессионального союза работников транспорта Респубанки Таджикистан. – Душанбе, 2008», «Шарифов А. Архитектура автомобильных дорог Республики Таджикистан (Пути совершенствования). – Душанбе: Граф-полиграф, 2010» [Ниг.: 61; 62; 66; 67; 86; 87; 88; 97].

Ахбор ва иттилооти асосӣ роҷеъ ба таърихи ин масъала дар асарҳои калон, аз қабيلي Таърихи халқи тоҷик (сечилда – ҷилди 3 ва шашҷилда – ҷилдҳои 5 ва 6), таърихи вилоятҳои Хатлону Қўрғонтеппа, таърихи ноҳияҳои вилояти Қўрғонтеппа, таърихи хоҷагии халқ, таърихи Ҳизби Коммунистии Тоҷикистон,

таърихи сохтмони колхозию совхозӣ, таърихи сохтмони маданӣ ва таърихи синфи коргари Тоҷикистон мунақис шудаанд.

Дар асарҳои зикршуда маълумот ва ахбори марбут роҷеъ ба масоили мавриди таҳқиқ ба таври муфассал ва ҳамаҷониба дарҷ ёфтааст, ки дастандаркорон ва масъулин метавонанд аз он мавод ба таври фаровон истифода намуда, андешаҳои хешро дар ин робита дарҷ намоянд. Бояд зикр кард, ки маълумот ва ахбори пешниҳодшуда иттилооти муфассал ва дақиқро роҷеъ ба масоили мавриди таҳқиқ дар бар мегиранд.

Ин асарҳо масоили мавриди назари моро низ фаро гирифта, дар онҳо моҳияти сохтмони роҳҳо ва рушди хоҷагии роҳҳои минтақа барои ҷумҳурии махсус баррасӣ шудааст. Як нуктаро зикр кардан ба маврид аст, ки дар ин нашрияҳо мавзуи вилояти Қўрғонтеппа дар ҷаҳорҷўби масоили саросарии ҷумҳурии мавриди баррасӣ қарор дода шудааст ва дар ҳар сурат, масъалаҳои хубро дар бар мегирад, ки истифодаи онҳо аз манфиат ҳолӣ нест ва дар маҷмӯъ, ба суди кулли ин масъала ва мавзуи мо ҳал мешавад. Мо барои пайдо кардани маълумот ва ахбор роҷеъ ба мавзуи хеш ба сарчашмаҳо ва бойгонииҳои зиёде рӯ оварда, аз он ҷо маълумотҳои ҷолибе барои кор ва мавзуи хеш ба даст овардем. Ин маълумот ва ахборро дар мавридҳои ба назари ҳудумон лозим ва дархўр мавриди истифода қарор додем. Факту далел ва арқоми зиёде, ки мо дар қори хеш истифода кардем, баёнгари гуфтаҳои боло мебошанд.

Аз рӯйи маводҳои бойгонӣ маълум гардид, ки собиқ вилояти Қўрғонтеппа соли 1937 таъсис ёфт. Дар асоси нақшаҳои рушди минбаъдаи иқтисодӣ ва дигар соҳаҳои хоҷагии халқ мавзеи таҳқиқшаванда, ҷараёни рушди яке аз соҳаҳои муҳими хоҷагии халқ – соҳаи нақлиёт ва сохтмони роҳҳо муайян гардид. Бояд қайд намуд, ки оғоз намудани сохтмони роҳҳои нақлиётӣ сабаби пешравии тамоми соҳаҳо – иқтисодӣ, иҷтимоӣ, сиёсӣ ва фарҳангии гардида, рушди минбаъдаи онро таъмин мекард.

Оиди таърихи оғози сохтмони роҳҳои нақлиётгард дар кишвар маводҳои илмӣ ба ҷоп расидаанд, аммо оиди сохтори сохтмони роҳҳои автомобилгарди

минтақаи таҳқиқшаванда маълумотҳо камтар буданд, яъне ин масъала аз тарафи олимони хориҷиву ватанӣ ба пуррагӣ омӯхта нашуда буд.

Бинобар маводҳои бойгонии бадастомада, маълум гардид, ки дар ҷумҳурӣ таърихи сохтмони роҳҳо ин магистралҳои Сталинобод, Қўрғонтеппа ва дигар мавзеъҳо мебошад.

Ба истифода додани шумораи роҳҳои зиёди дорои аҳаммияти ҷумҳуриявӣ ва маҳаллӣ, инчунин дар рудхонаҳои Вахш, Сурхоб, Панҷ, Зарафшон, Яхсу, Хингоб, Сир ва ғайра сохтани кўпрукҳо, тайёр кардани садҳо кадрҳои баландихтисос, коргарони роҳ ва ғайраҳо дар амал татбиқ гардиданд.

Аҳаммияту муҳиммияти ин масъала дар рушди хоҷагии халқи ҷумҳурӣ дар қарори сессияи нӯҳуми Шурои Олии Ҷумҳурии Шуравии Сотсиалистии Тоҷикистон даъвати нӯҳум «Дар бораи ҳолат ва чораҳо оид ба беҳтар кардани роҳҳои автомобилӣ ва хидматрасонии аҳолии ҷумҳурӣ бо нақлиёти мусофирбарӣ» қайд карда шуд. Дар ин санад, аз ҷумла, оварда шуда буд, ки баҳри оғоз намудани сохтмони роҳҳои нави нақлиётӣ, аз ҷумла роҳҳои магистралӣ ва беҳбудӣ бахшидан ба роҳҳои пештара, дар ҷумҳурӣ алоқаи байни марказҳои вилоятҳо, ноҳияҳо ва колхозу совхозҳо мустаҳкамтар гардид. Вазъи техникӣ ва иқтисодии борбардорӣ иншооти сунъӣ беҳтар карда мешавад. Ҳар сол зиёда аз 1 миллион метри мураббаъ кўчаҳо ва роҳҳои шаҳрӣ обод карда мешаванд, 700-800 гектар майдонҳо, газонҳо ва ниҳолҳои сабз бунёд карда мешаванд, зиёда аз 100 пули пиёдагард ва автомобилӣ сохта мешавад. Гузаргоҳҳои зеризаминии нафас ва дигар унсурҳои ободонии шаҳр қорӣ карда мешаванд».

Таҳқиқ намудани таърихи сохтмони роҳҳои нақлиётӣ ҷумҳурӣ ва мавзеъҳои кишвар яке аз масъалаҳои муҳим ба шумор меравад. Бояд қайд намуд, ки омӯзиши таърихи оғози сохтмони роҳҳои вилояти Қўрғонтеппа дар солҳои бистум ва ҳаштодуми асри бист яке аз масъалаҳои муҳим ба шумор меравад ва таҳқиқоти ин мавзӯ чанбаҳои илмӣ ва таълимӣ доранд.

Ба сифати сарчашмаҳои таҳқиқот инчунин маълумотҳо аз китобҳои алоҳида оиди рушди сохтмони роҳҳо ва хоҷагии роҳҳои минтақа ва саҳми шахсиятҳои

алоҳида дар таъмиру сохтмони роҳҳои минтақа нишон дода шуд. Аз ин лиҳоз маълумот аз ин сарчашмаҳо дар тартиб додани рисола нақши муҳим дошт.

Робитаи кор бо барномаҳо (лоиҳаҳо) ва мавзӯҳои илмӣ.

Диссертатсияи мазкур дар доираи таҳқиқот ва татбиқи нақшаи дурнамои корҳои илмӣ-таҳқиқотии кафедраи таърихи халқи тоҷики Донишгоҳи давлатии Бохтар ба номи Носири Хусрав, аз рӯйи самти «Омӯзиши масъалаҳои муҳимми таърихи халқи тоҷик аз даврони қадим то замони муосир» барои солҳои 2024-2029 (суратчаласаи №1, аз 30.08.2024) ба амал бароварда шудааст.

ТАВСИФИ УМУМИИ ТАҲҚИҚОТ

Мақсади таҳқиқоти диссертатсионӣ ин таҳқиқи омӯзиши маҷмуии таърихи сохтмони хоҷагии роҳҳои вилояти Қўрғонтеппа дар солҳои бистум ва ҳаштодуми асри бист буда, масъалаҳои ошкор ва муайян кардани хусусиятҳои хос ва тағйироти кулӣ дар ин соҳаро баррасӣ менамояд.

Вазифаҳои таҳқиқоти диссертатсионӣ. Барои ба ин мақсад расидан дар рисола чунин **вазифаҳо** гузошта шуданд:

- нишон додани таърихи сохтмони хоҷагии роҳҳои Тоҷикистони ҷанубӣ то солҳои 20-уми асри XX;
- пайгирӣ намудани таърихи инкишофи хоҷагии роҳҳои вилояти Қўрғонтеппа дар солҳои 20-ум - 30-юми асри XX;
- муайян намудани самтҳои асосии кор оид ба сохтмони роҳҳои нақлиётӣ ва рушди он дар солҳои баъдиҷангӣ ва солҳои 50-уми асри XX;
- рушди минбаъдаи сохтмони роҳҳои нақлиётӣ дар вилояти Қўрғонтеппа дар солҳои 60-70-уми асри XX;
- боз ҳам бехтар намудани фаъолияти хоҷагии роҳ ва сохтмони роҳҳо дар солҳои 1980-1990;
- омӯзиши таърихи сохтмони роҳҳои нави вилояти Қўрғонтеппа дар солҳои 1950-1960.

Дар чараёни кор, маводи матбуоти даврӣ низ аз ҷониби диссертант омӯхта шуданд. Ҳуҷҷатҳои дар диссертатсия истифодашуда бори аввал ба муомилот дароварда шуданд.

Маводҳо оид ба хоҷагии роҳҳои вилояти Қўрғонтеппа дар солҳои 20-80-уми асри XX.

- дар фондҳои зерин: фонди 9; (с. 1924-1926) кумитаи Инқилобии ҶМШС Тоҷикистон;

- фонди 13; (с. 1931-1937) Анҷумани Шуроҳои ҶШС Тоҷикистон;

- фонди 17; (с. 1926-1929) Шурои Комиссарони Халқии ҶШС Тоҷикистон;

- фонди 19; (с. 1925-1929) комиссияи давлатии нақшагии Тоҷикистон;

- фонди 20; (с. 1930-1947) комиссияи давлатии нақшагии Шуроҳои

- ҶШС Тоҷикистон;

- фонди 894; (с. 1939-1952) Вазорати нақлиёт ва хоҷагии роҳҳои ҶШС Тоҷикистон;

- фонди 1595 (с. 1965-1973) идораи хаттии истифодаи роҳҳои маҳаллии Вазорати нақлиёт ва хоҷагии роҳҳои ҶШС Тоҷикистон (ДЭУ-Идораи истифодабарии роҳҳои маҳаллӣ), роҳҳои маҳаллӣ).

Объекти таҳқиқоти диссертатсионӣ таърихи рушди хоҷагии роҳҳои вилояти Қўрғонтеппа дар солҳои 20-80-уми асри XX ва ҷанбаҳои он мебошад.

Мавзӯи таҳқиқоти диссертатсионӣ равандҳои пайдоиш ва рушди хоҷагии роҳ ва сохтмони роҳҳои вилояти Қўрғонтеппа дар давраи таҳқиқотӣ мебошад.

Марҳила, макон ва давраи таҳқиқот (доираи таърихӣ таҳқиқот). Таҳқиқоти диссертатсионӣ дар се марҳила дар кафедраи таърихи халқи тоҷики факултети таърих ва ҳуқуқи Донишгоҳи давлатии Бохтар ба номи Носири Хусрав иҷро гардид.

Марҳилаи якум солҳои 2022-2023-ро дар бар гирифта, фаъолияти мо дар ин давра аз дохил шудан ба докторантураи PhD аз рӯйи ихтисоси 6D020301–Таърихи ватанӣ (таърихи халқи тоҷик), интихоби мавзӯ, роҳбари илмӣ, ҷамъоварӣ, омӯختан, таҳлил ва ба низом даровардани маводди ҷамъшуда марбут

ба мавзуи таҳқиқот, таълифи муқаддима, боби аввали диссертатсия, интишори мақолаҳо оид ба мавзуи рисола, иштирок дар конференсияҳои илмӣ сатҳи гуногун иборат буд.

Марҳилаи дуюм солҳои 2023-2024-ро дар бар гирифта, дар ин марҳила боби дуюми рисола ба анҷом расонида шуда, мақолаҳо оид ба мавзуи таҳқиқот дар маҷмуаҳо ва маҷаллаҳои гуногун ба нашр расонида шуданд, минимуми номзадӣ аз фанҳои «Таърих ва фалсафаи илм», «Забони хориҷӣ» супорида шуд.

Марҳилаи сеюм солҳои 2024-2025-ро дар бар гирифта, дар ин давра боби сеюми диссертатсия ва хулосаи он таълиф, мақолаҳо оид ба мавзуи диссертатсия интишор шуда, маърузаҳо дар конференсияҳои сатҳи вилоятӣ, ҷумҳуриявӣ, минтақавӣ ва байналхалқӣ пешниҳод шуданд. Имтиҳони минимуми номзадӣ аз рӯйи ихтисос супорида шуда, диссертатсия ба ҳимояи расмӣ пешниҳод гардид.

Асосҳои назариявии таҳқиқот. Зимни навиштани рисола мо барои тақвият бахшидани назарият ва андешаҳои худ аз китобу рисолаҳо ва усули тадқиқоти олимони варзидаи ватаниву хориҷӣ, мисли Арефев И.Н., Бронштейн Я.Т., Заманов А.Н, Назруллаев С., Бутлитский Ю.В., Каримов Б.Б., Дусматов Д., Эркаев М., Николаев Ю., Шарапов Я., Исмоилов А., Шарипов С.М., Шарифов А., Юсупов Ш., Шарипов Н.А., Ғафурова Г.А., Саидов Х., Анисимов Н., Мамадризоев М., Ёқубов Н., Ҳамидов З. ва дигарон баҳрагирӣ кардем. [Ниг.: 50; 52; 53; 54; 56; 58; 59; 60; 63; 64; 65; 68; 69; 70; 71; 72; 73; 74; 75; 76; 77; 78; 89; 90; 91; 92; 93; 96; 98; 100; 101; 102].

Асосҳои методологии таҳқиқот ба принципҳои таърихшиносӣ, ягонагии арзишҳои миллӣ ва муносибати системавӣ ба омӯзиши рӯйдодҳои таърихӣ асос ёфтааст.

Истифодаи усулҳои гуногун ва таҳлили таърихӣ мавзӯро имкон дод, ки мушкилоти омӯзиши таърихӣ ҳоҷати роҳ дар минтақаи Қўрғонтеппа бо дақиқии ҳадди аксар ошкор карда шавад.

Навгониҳои илмӣ диссертатсия аз он иборат аст, ки муаллиф бори нахуст кӯшиши таҳқиқи таърихӣ таъмир ва сохтмони роҳро ҳамчун яке аз

муҳимтарин соҳаҳои ҳаёти иқтисодӣ мавриди таҳлил қарор додааст. Дар рафти таҳқиқот душворӣҳо ва қомеъҳои оиди таърихи ташаккули хоҷагии роҳҳои минтақа дар ҳар давра замон омӯхта шуда, аҳамияти онҳо барои қомеа аз нуқтаи назари таърихӣ баҳогузорӣ гардид. Дар таҳқиқот бори аввал дар мисоли минтақаи Қўрғонтеппа таъмиру сохтмони роҳҳои алоқаи байни ноҳияҳо рӯйи қор оварда шуд. Дар навбати худ дар рисола сабабҳо ва оқибатҳои қори таъмиру сохтмони роҳҳо дар замони шуравӣ таҳлил гардида, саҳми ин сохтор дар рушду босифат гардидани роҳҳои замони муосир оварда шудааст. Дар рафти таҳқиқот факту рақамҳои нав аз бойгонии собиқ вилояти Қўрғонтеппа, хотираҳои роҳсозони собиқадор, маълумотҳои оморӣ ва дигар сарчашмаҳо истифода гардиданд, ки барои илми таърих ва бахусус таърихи сохтмони роҳҳо ҳамчун факти нав мавқеи худро ишғол намуданд.

Муаллиф дар рисолаи мазкур оиди ба таври маҷмӯӣ таҳқиқ намудани таърихи сохтмони хоҷагии роҳ ва сохтмони роҳҳои нақлиётро дар яке аз минтақаҳои Тоҷикистон – вилояти Қўрғонтеппа дар солҳои бистум ва ҳаштодуми асри бист мавриди омӯзиш қарор додааст. Ғайр аз ин муаллиф дар рисолаи худ масъалаҳои марҳилаҳои ин қараёнро низ муайян мекунад. Дар маҷмӯъ навоари мавзӯи мазкур нуқтаҳои зеринро дар бар мегирад:

- дар рисола бори аввал вазъияти тоинқилобии роҳҳои алоқаи байни ноҳияҳои минтақа дар ин давра мавриди таҳлил гузошта мешавад. Дар баробари ҳамин таъсири таъмиру сохтмони роҳҳо ба ҳаёти иҷтимоӣ ва иқтисодии минтақа нишон дода мешавад;

- вобаста ба вазъияти давраи солҳои 20-уми асри XX дар рисола бори аввал қаҳрамонӣю фидокорӣю роҳсозони он давра дар хусуси мубориза бо бегоҳӣ таҳлил гардида, нақши сохтмончиёни роҳҳо дар беҳ гардонидани вазъии роҳҳои минтақа мавриди таҳлил қарор гирифтааст;

- дар баробари ин дар рисола раванди таъмиру сохтмони роҳҳо аз давраи аморати Бухоро то ба давраи шуравӣ таҳлил шуда, аҳамияти ин раванд аз нуқтаи назари илмӣ нишон дода мешавад;

- таҳлили рушди сохтмони роҳҳои алоқа дар замони шурави нишон медиҳад, ки нақши асосиро дар ин самт мутахассисон бозиданд ва аз ҳамин лиҳоз дар рисола бори аввал тарзи тайёр намудани мутахассисони роҳсоз ва нақши онҳо дар таъмири сохтмони роҳҳои минтақаи Қўрғонтеппа муайян карда мешавад;

- дар рисола саҳми мутахассисони роҳсози дигар халқу миллатҳо низ оварда мешавад, ки номи онҳо бори аввал дар саҳифаҳои таърих сабт гардиданд.

Нуқтаҳои ба ҳимоя пешниҳодшаванда.

1. Муайян гардид, ки таъсиси аввалин хоҷагии роҳсозӣ дар минтақаи Қўрғонтеппа бевосита бо барпошавии Ҳокимияти шуравӣ алоқаманд буда, таърихи он аз соли 1924 оғоз гардида, вазифаи аввалини сохторҳои роҳсозии ин давраро мубориза бо бартараф намудани бегоҳӣ ва таъмири роҳҳои пештара ташкил медод, ки барои аҳолии ин минтақа паймади хуберо ба бор овард.

2. Мушаххас гардид, ки дар солҳои 20-30-юми асри XX барои аҳолии вилояти Қўрғонтеппа ва тамоми мамлакат душвориҳои вайрон будани роҳҳои пештара ва дар баъзе ҷойҳо бегоҳӣ пеш омада буд, ки ба ҳаракати аспу ароба ва нақлиёт монеаҳои зиёд пеш меовард. Дар ин давра роҳсозону аҳолии минтақа тамоми қувваро барои бартараф кардани бегоҳӣ сафарбар намуданд.

3. Собит гардид, ки дар солҳои баъдичангии 50-60-уми асри XX соҳаи роҳсозии вилояти Қўрғонтеппа аз ҳисоби мутахассисони нав пур гардида, сабаби асосии ба минтақа омадани мутахассисони дигар вилояту ҷумҳуриҳо ин расонидани ёрии бародарона буд.

4. Мушаххас гардид, ки сиёсати ҳукумати ҶШС Тоҷикистон дар давраи солҳои 1970-1990 ба модернизатсияи хоҷагии роҳ ва сохтмони роҳҳои нав равона гардида, инчунин, ба таъмини хоҷагии роҳ ва сохтмони роҳҳои нав бо мутахассисони маҳаллӣ ва омода кардани мутахассисони соҳа дар

омӯзишгоҳҳо, техникумҳо ва мактабҳои олии Тоҷикистон (Донишкадаи политехникӣ) ба миён гузошта шуд.

Аҳамияти назариявӣ ва амалии таҳқиқот. Аҳамияти назариявии таҳқиқот аз он иборат аст, ки диссертант бори аввал як қатор ҳуҷҷатҳои нави бойгонӣ ва инчунин маводҳои нашршудаи муҳаққиқони ватаниро, ки ханӯз объекти таҳлили илмӣ нашудаанд, ба гардиши илмӣ ворид мекунад.

Аҳамияти амалии диссертатсия дар он аст, ки муқаррароти назариявӣ ва ҳулосаҳои дар он мавҷудбуда, ки дар асоси илм таҳия шудаанд, бо тавсияҳои таърихӣ ба системаи хоҷагии роҳ дар ҷумҳурӣ саҳми муайян мегузоранд.

Дарачаи эътимоднокии натиҷаҳои диссертатсия – баёни мавод, шарҳу тавзеҳи он, навгонӣ, муқаррароти ба ҳимоя пешкашшуда, ҳулосаҳои илмӣ, наشري мақолаҳо ва ироаи маърузаҳои илмӣ аз рӯйи мавзӯи таҳқиқот, тавсияҳои ҷанбаи амалидошта, мустақиман аз ҷониби муаллифи диссертатсия таҳия, баррасӣ ва собит карда шудаанд.

Мутобиқати диссертатсия ба шиносномаи ихтисоси илмӣ. Диссертатсия дар мавзӯи «Барқароршавӣ ва рушди хоҷагии роҳҳои минтақаи Қўрғонтеппаи вилояти Хатлони Ҷумҳурии Тоҷикистон (солҳои 1924-1990)», ки барои дарёфти дараҷаи номзади илмҳои таърих пешниҳод шудааст, ба талаботи шиносномаи ихтисосҳои КОА-и назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон аз рӯйи ихтисоси 6D020301– Таърихи ватанӣ (таърихи халқи тоҷик) ҷавобгӯ мебошад. Мавзӯи диссертатсия дар ҷаласаи Шурои олимони Донишгоҳи давлатии Бохтар ба номи Носири Хусрав санаи 30 июни соли 2023, суратҷаласаи №11 тасдиқ шудааст. Диссертатсия дар ҷаласаи кафедраи таърихи халқи тоҷик муҳокима шуда, ҳамчун таҳқиқоти илмӣ мантиқан ба анҷомрасида ва ҷавобгӯ ба талаботи меъёрҳои аз ҷониби КОА-и назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон мавҷудбуда ба ҳимояи расмӣ тавсия шудааст (суратҷаласаи №7 аз 17 феввали соли 2026).

Саҳми шахсии довталаби дарёфти дараҷаи илмӣ дар он аст, ки вай дар давоми таҳқиқот аз сарчашмаҳои илмӣ, ҳуҷҷатҳои бойгонӣ, ҳисоботҳои ташкилотҳои давлатӣ ва дигар маводҳои муътамад истифода карда, саҳифаҳои

номаълуми корнамоиҳои кормандони соҳаи роҳсозии собиқ вилояти Қўрғонтеппаро мавриди таҳлил қарор додааст. Ба сифати далелҳои таърихӣ ҳамчунин аз тарафи диссертант таҳқиқотҳои саҳроӣ гузаронида шуданд, ки дар натиҷаи онҳо бевосита аз шахсони маъруф ва иштирокчиёни воқеаҳои таърихӣ факту рақамҳои қаблан номаълум дарёфт гардиданд.

Тасвир ва амалисозии натиҷаҳои диссертатсия. Натиҷаҳои асосии диссертатсия дар брошюраҳо ва мақолаҳои диссертант инъикос гардидаанд. Инчунин дар маърузаҳои муаллиф дар конференсияҳои илмӣ-амалии ҷумҳуриявӣ ва байналмилалӣ инъикос гардидааст. Диссертатсия дар ҷаласаи кафедраи таърихи халқи тоҷики Донишгоҳи давлатии Бохтар ба номи Носири Хусрав баррасӣ ва барои дифоъ пешниҳод шудааст (протокол №7 аз 17 феввали соли 2026).

Интишорот аз рӯи мавзӯи диссертатсия. Муҳтавои асосӣ ва баъзе натиҷаҳои таҳқиқот дар мақолаҳои нашркардаи муаллиф инъикос ёфтаанд. Аз рӯи мавзӯи диссертатсия, умуман 7 мақолаи илмӣ, аз ҷумла 4 мақола дар маҷаллаҳои дар феҳристи КОА – и назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон сабти ном ва нашр шудаанд. Илова бар он, диссертант дар конференсияҳои илмӣ-амалӣ ва илмӣ-назариявии сатҳи вилоятӣ, ҷумҳуриявӣ ва байналмилалӣ бо гузориш ва маърузаҳои илмӣ суҳанронӣ ва баромад намудааст.

Сохтор ва ҳаҷми диссертатсия. Диссертатсия аз муқаддима, се боб, хулоса, феҳристи сарчашмаҳо ва адабиёти истифодашуда (169) иборат аст. Рисолаи диссертатсионӣ дар ҳаҷми 170 саҳифаи ҷопи компютерӣ таҳия ва пешниҳод шуда, мундариҷа ва сохтори он ба мақсад ва вазифаҳои муайяншуда мутобиқат менамояд.

МУҲТАВОИ АСОСИИ ДИССЕРТАТСИЯ

Дар муқаддима мубрамияти мавзӯ, дараҷаи омӯзиш, мақсад ва вазифаи таҳқиқот, объект ва предмет, марҳилаҳои таҳқиқот, асосҳои назариявӣ ва методологии таҳқиқот, ҳудуди хронологӣ ва ҷуғрофӣ, наwgонии илмии таҳқиқот, нуқтаҳои ба ҳимоя пешниҳодшаванда, аҳаммияти назариявӣ ва амалии таҳқиқот, муайян ва мушаххас шуда, инчунин дараҷаи этимоднокии натиҷаи таҳқиқот,

мутобиқати диссертатсия ба шиносномаи ихтисоси илмӣ ва саҳми шахсии довтолаби дараҷаи илмӣ дар таҳқиқи мавзӯ асоснок гардида, сохтор ва ҳаҷми диссертатсия тавсиф ва баён шудааст.

Боби якуми диссертатсия **«Ҳоҷагии роҳҳои минтақаи Қўрғонтеппаи вилояти Хатлон дар солҳои 20 - 40 –уми асри XX»** ном дошта, аз ду зербоб иборат аст. Дар боби мазкур масъалаҳои ташкил намудани заминаҳо барои таъмиру сохтмони роҳҳои минтақа ва муайяну муҳайё намудани шароитҳо барои сохтмони роҳҳои нақлиётгард дар ноҳияҳои ҷанубии кишвар мавриди таҳлили илмӣ инъикос ёфтаанд.

Зербоби аввали боби якум **«Таърихи таъсиси заминаҳои сохтмони роҳҳо дар минтақа (с. 1920-1929)»** ном дошта, дар он зикр мегардад, ки рушди таърихи хусусиятҳои хоси худро дошт. Масалан, дар натиҷаи дар давоми асрҳо истифода бурдани пайраҳаи кӯҳии хатарнок усулҳои нодири роҳсозӣ ба вучуд омаданд. Одамон доманаи кӯҳхоро канда, аз масолеҳи мавҷуда қад-қадӣ ҷариҳо роҳ кушодандро ёд гирифтанд. Ингуна роҳҳо хеле хатарнок буданд.

Борҳо ба Қўрғонтеппа тавассути роҳҳои корвонӣ тавассути Тирмизу Қубодиён, Ҷиликӯлу Саройкамар¹ ва Файзободқалъа - Қўрғонтеппа ворид мешуданд. Қўрғонтеппа бо Дарвоз бо роҳи кӯҳии Қалаихумб, Нулванд, Зиғар пайваست буд. Роҳҳои байни Қўрғонтеппа-Душанбе минтақаро бо водии Ҳисор мепайвандад.

Асосан роҳҳо аз маркази ноҳияҳои аморати Бухоро, аз шаҳрҳои Ҳисор, Душанбе, Қўрғонтеппа мегузаштанд ва кӯчаҳои шаҳрҳо танг ва хонаҳо деворҳои вайрона доштанд.

Ҳаёту фаъолияти ҷамъияти ҳозираи инсониро бе нақлиёти мутараққӣ тасаввур кардан мумкин нест. Нақши нақлиёт хусусан дар ҷумҳурии мавқеи бузург дошт, чунки бо ҷумҳуриҳои иттифоқӣ робитаҳои иқтисодӣ беш аз пеш вусъат меёфт. Бо вучуди ин ки ҷумҳуриҳои иттифоқ аз якдигар ҳазорҳо километр дур воқеъ гашта буданд, аммо нақлиёт онҳоро чун як чизи том муттаҳид мекард.

Бояд гуфт, ки ҳангоми ба ҳайати Русияи подшоҳӣ ва аморати Бухоро дохил шудани мавзеи ҷумҳуриамон, каму беш роҳҳои қаламрави ноҳияҳо, дар масофаи ноҳияҳо ва роҳҳои бартанг арзи вучуд доштанд. Яке аз хусусиятҳои роҳҳои кӯҳии кишвар он аст, ки роҳҳои алоқаро мепайваст. Дар давраи аморати Бухоро тавассути роҳҳои пастсифати ҳокӣ мавзеҳо бо ҳамдигар рафтуо мекарданд ва пулҳои муваққатӣ чун роҳҳои алоқа буданд.

Назар ба бекигари Қўрғонтеппа роҳҳо дар қисмати марказиву ҷанубии Тоҷикистон хубтар буданд ва роҳҳо ҳокӣ буда, намуди асосии нақлиёт ҳайвоноти боркаш: шутур, асп, хар ва дигар намуд буданд. Аммо ба ин ҷанги якуми ҷаҳонӣ зарари ҷиддӣ расонид ва барои эҳтиёҷоти ҷанг дахҳо ҳазор сар ҳайвонот равона гардида буданд. Дар мавзеҳои ҳамвории Бухорои Шарқӣ теппаҳои танг ва кӯҳҳо дар роҳҳои Қўрғонтеппа-Қубодиён номи «Дандоншикан»-ро дошт. То ҳамроҳшавии Бухорои Шарқӣ ба аморати Бухоро дар ин ҷо ҳаракати муқаррарии нақлиёти вучуд надошт.

Яке аз намудҳои асосии нақлиёти маҳаллӣ ароба буд, ки баъдтар русҳо ин ҷо аробаҳои навро оварданд, ки самараноктар буд. Бинобар сабаби минтақаи кӯҳӣ будан, то охири асри XIX дар Бухоро аробаҳо истифода намегардиданд, ин ҷо бештар нақлиёти боркаш самаранок буд. Ба ақидаи Д.Н. Логофет, дар Бухорои Шарқӣ аробаҳо аввал дар водии Ҳисор пайдо шуданд. Сипас аз ин ҷо ба минтақаи Қўрғонтеппа ворид шуданд, гарчанде ки дар ин шаҳр танҳо бекҳо зиндагӣ мекарданд. Ҳангоми ҳаракат дар роҳҳо одамон одатан аробаи дучархоро бо чархҳои хеле баланд, ки то 30 пуд вазиро мебардошт, истифода мебарданд. Дар Бухорои Шарқӣ барои кашонидани ғалладонагӣҳо, мол ва ғайра аз кӯҳҳо асосан аробаҳои ҷӯбӣ истифода мешуданд. Дар минтақаи Қўрғонтеппа аробаро танҳо бек дошт ва чун роҳҳои ҳамвор вучуд надошт, ин нақлиёт бештар истифода мегардид. Бухоро, инчунин бо водии Фарғона тичорат менамуд. Дарозии умумии Роҳҳои тичоратии Бухорои Шарқӣ аз 600 км зиёд набуд ва аз ҳама ағбаҳо гузаштан душвориро пеш меовард. Ҳамин буд, ки минтақаҳои кӯҳӣ аз ҷаҳони беруна ҷудо буданд ва хоҷагӣҳои табиӣ ё нимтабииро пеш мебарданд. Кушодани роҳҳои обӣ

ва сохтмони роҳи оҳан, пайдо шудани пароходҳо, баржаҳо, киштиҳо, катораҳо, тепловозҳо, паровозҳо ва баъдтар автомобилҳо вазъияти боркашониро беҳтар намуд. Яке аз хусусиятҳои дигар ин пайдо шудани роҳҳои почта ва дигар намудҳои воситаҳои алоқа буд, ки дар рушди иқтисодии қаламрави Тоҷикистон саҳми бузургро доро гардид. Охириҳои асри XIX ва аввали асри XX зарурати сохтмони роҳҳои нави ҳокӣ пайдо шуд. Дар қисми асосии Тоҷикистон мисли пештара роҳҳои асримиёнагии нообод вучуд доштанд.

Роҳҳои онвақтаро ба роҳҳои хушкӣ ва обӣ тақсим кардан мумкин аст. Роҳҳои корвонгард ва пайраҳаҳои кӯҳӣ роҳҳои хушкиро ташкил мекарданд. Дар роҳҳои қадимии корвонгард барои истироҳату шабгузаронӣ баъзе шароитҳо мавҷуд буданд.

Воситаи нақлиёти асосии рафту омад - асосан уштур, асп ва маркаб буд. Номукамал будани ин намуди нақлиёт ба ҳама маълум аст ва ба исбот кардани он ҳоҷат нест. Ҳазорон нафар одамон ва ҳайвоноти бисёр бо кашондани бор банд буданд. Танҳо дар боркашонии байни Бухорои Ғарб Шарқӣ 6 ҳазор уштур истифода бурда мешуд. Суръати ҳаракати нақлиёти онвақта хеле суст буд. Боркашонӣ ниҳоят қимат меафтид ва ҳатто аз арзиши ҳуди моли кашонда оварда мешудагӣ якчанд баробар зиёд буд. Дар роҳҳои қисми ҳамвори қаламрави Тоҷикистон низ аҳвол ҳамин тавр буд. Дар ноҳияҳои кӯҳӣ боркашонӣ боз ҳам қиммат меафтид. Дар ин ҷойҳо ба ҷои роҳ фақат пайраҳаҳои кӯҳӣ вучуд доштанд, ки дар онҳо ҳатто аробаҳоро ҳам истифода бурдан мумкин набуд. Борро бо қўтос (дар Помир), маркаб ва асп мекашонданд. Дар баъзе мавридҳо ин намуди ҳайвонот ҳам аз монеаҳо гузашта наметавонист ва борро пуштора карда мекашонданд.

Дар қаламрави Бухорои Шарқӣ бо қувваи аҳолии маҳаллӣ ва ҷузъу томҳои аскарони сурх роҳҳои ҳокӣ, пулҳо, гузаргоҳҳои паромӣ барқарор карда шуданд. Аз сабаби ҷараёни пуршиддати дарёҳои маҳаллӣ, на ҳамаи онҳо барои киштигардӣ ва пароходӣ мувофиқ буданд. Табиист, ки нақлиёти обӣ, ба монанди дигар намудҳои алоқа, тамоми ниёзҳои иқтисодиёти минтақаро қонеъ карда

наметавонист. Русияи подшоҳӣ ба ин кӯшиш намекард, зеро дар Осиёи Миёна танҳо манбаи ашёи хомро медид. Бо вучуди ин, ташаккул ва рушди роҳҳои обии алоқа дар Тоҷикистони пеш аз инқилоб оғоз ёфт, ки танҳо бо ҳамроҳшавии Осиёи Миёна ба Русия алоқаманд аст ва ин яке аз оқибатҳои пешрафтаи ҳамроҳшавӣ буд. Барои сохтмони роҳҳо мансабдорони амир деҳқононро бо зӯрӣ кор мефармуданд, ва маблағҳои ночизе, ки барои ин мақсад ҷудо карда мешуданд, ба чайби худ мезаданд. Бекигарихо тамоми қудрати маъмуриро дар дасти худ мутамарказ карданд. Дар ин бора далелҳои зиёди муҳаққиқони рус шаҳодат медиҳанд. «Хуқуқ ва уҳдадорихи бекхоро, - навиштааст Н.А. Бендерский, - дар Бухоро ягон қонун муайян накарда буд» [90, С.21]. Ба гуфтаи ӯ, вобастагии бек аз маъмурияти аморати Бухоро дар пешниҳоди андозҳо буд ва дар акси ҳол, бек парвардигори комили сарзамини худ буд. Инро капитани ситоди генералӣ Снесарев низ тасдиқ мекунад. «Дар асл, - менависад ӯ, - ба бекҳо аз ҷониби амир роҳбарии пурра ва беназорат дода мешуд, ба шарте, ки бек ҳар сол ба хоҷаи худ маблағи муайяно пардорхт намояд» [115, С.14]. Таҳқиқот онро нишондод, ки то соли 1917 аҳолии шаҳри Қўрғонтеппа тақрибан 6000 нафарро ташкил медод ва охири бек Қўрғонтеппа Абдуқодир Исҳоқбек сари вақт андоз ҷамъоварӣ мекард.

Барои сохтмони роҳҳо аз аҳоли «пардохти роҳҳо» ситонида мешуд [128], аммо барои ин аз хазина ягон маблағ ҷудо карда намешуд. Рушди саноат ҳатто ғайриимкон буд. Пеш аз инқилоби Октябр кишвари кўҳсор мулки беҳуқуқи аморати Бухоро буд. Деҳқонон чи тавре ки метавонистанд, бироҳиро барҳам доданӣ мешуданд. Онҳо бо асбобҳои оддии асримиёнагӣ аз байни кўҳҳо бо азобу машаққат пайраҳае мекушоданд [132, С.56-62].

Муаллиф менигорад, ки бо назардошти аҳаммияти муҳими хоҷагии роҳ, ҳукумати шуравӣ тамоми чораҳоро барои механизатсияи нақлиёт ва роҳҳои ҳокӣ андешид. Дар солҳои 1920-1921 аввалин кўшиши барқарорсозӣ ва сохтмони роҳҳои ҳокӣ дар Осиёи Миёна сурат гирифт [73, С.69], ки ин яке аз аввалин заминаҳои сохтмони роҳҳо буд. Соли 1925 дар асоси қарори Комитети инқилобии

ҶМШС Тоҷикистон сохтмони роҳҳои бесангфарши (хокии) мошинагарди Душанбе-Қўрғонтеппа, Душанбе-Янгибозор (Орҷоникидзеобод), Душанбе-Варзоб ва Душанбе-Ленинобод сар шуд [134, С.9].

Дар диссертатсия қайд карда шудааст, ки таърихи сохтмони роҳҳо дар қаламрави ҶМШС Тоҷикистон якчанд марҳила дошт. Марҳилаи аввали сохтмони роҳҳо солҳои 1924-1929 буд. Дар ин марҳила асосан сохтмони роҳҳои хокӣ дар самтҳои асосӣ ва таҷдиди роҳҳои боркаш барои нақлиёти чархдор хос буд [78, С.26]. Соли 1926 роҳи Саройкамар-Қўрғонтеппа барои нақлиёти автомобилӣ таъмир ва омода карда шуд. Дар асоси нақшаи ояндаи сохтмони роҳҳо дар солҳои 1926-1931 аз тарафи кумитаи инқилобӣ 380311 рубл ҷудо карда шуд [110, с.12].

Муаллиф менависад, ки бинобар сабаби оиди ҳолати роҳҳо маълумоти муфассал вучуд надоштан, Кумитаи инқилобии ҶМШС Тоҷикистон 13 сентябри соли 1926 қарори “Дар бораи тафтиши шоҳроҳҳои (трактҳо) почтавии Душанбе-Қўрғонтеппа-Ҷилиқўл, Сарой-Қўлоб”-ро қабул кард [100, С.18]. Маблағҳои асосӣ барои сохтмони роҳҳои Душанбе-Қўрғонтеппа равона карда шуданд. Соли 1928 шоҳроҳи Душанбе - Қўрғонтеппа - Сарой, инчунин бо таваҷҷуҳ ба рушди иқтисодии манотиқи ҷудогона сохта шуд. Идораи «Наркомторгпром» санаи 7 сентябри соли 1927 ба Шурои Иқтисодии Осиеи Миёна (СредазЭКОСО) ва намояндагии тоҷик дар Тошканд бо дархосте мурочиат намуд, ки ин идора дар шаҳри Қўрғонтеппа дафтари худро ифтитоҳ кунад. Ин нома ба идороти болоӣ шомили мавориди дигар корҳо низ буд, ки онҳоро бо далелҳои асосӣ собит менамуд ва дархост мекарданд, ки ҳар чи зудтар ин идора ба шаҳи Қўрғонтеппа мунтақил карда шавад, то корҳо ва ҷараёни онҳо суръати ҷадид касб намоянд. Воқеан ҳам, вақте ба асноди таърихӣ назар меандозем, мебинем, ки пас аз интиқоли ин идора ба макони нав корҳо суръати нав касб карда натиҷаҳо низ назаррас шуданд. Дар тағйирот ва илова ба қарорҳои қаблан қабулшуда дар нақшаи сохтмони роҳҳо барои солҳои 1927-1928 тақсимои қарзҳо дар ҳаҷми 414073 рубл буд, ки аз он 90000 рубл барои сохтмони роҳи Саройкамар-Қўрғонтеппа ҷудо карда шуда буд [52, С.24].

Диссертант менигорад, ки бунёди роҳҳо дар ин давра асосан дар манотиқи чануби ҷумҳурӣ, яъне Қўрғонтеппа суръати хуб дошт. Дар охири сол барои адои сохтмони роҳҳои Душанбе-Қўрғонтеппа 340000 рубл ҷудо карда шуд, аммо дар робита ба ҷудо накардани маблағҳо тибқи нақшаи сохтмони роҳ аз қарзҳои ҚМШС Тоҷикистон дар ҳаҷми 128000 рубл роҳ нотамои монд. Тибқи рӯйхат 70000 рубл рухсатӣ пешбинӣ шуда буд, ки маблағҳои норасоиро «САЗОМЕС» пардохт мекард [22, в.54]. Дар солҳои 1928-1929 Комиссариати халқии қорҳои дохилии (НКВД-КХКД) ИҚШС барои қорҳои роҳу пул 1266,8 рубл ҷудо кард, аз маблағҳои буҷети маҳаллӣ 110477 рубл ҷудо карда шуд [6, в.134]. Аввалин мошинҳои боркаш ва заминдорӣ дар водии Қўрғонтеппа дар солҳои 1928-1929 оварда шуданд. Аввалин мошин аз Душанбе ба Қўрғонтеппа 15 сентябри соли 1927 омад.

Дар диссертатсия омадааст, ки соли 1929 барои кишвари азизамон Тоҷикистон соли хуб ва бобарор буд, чун дар ин сол, яъне соли 1929 мутобиқ бо қарори Анҷумани III Шуроҳои ҚШС Ўзбекистон, ноҳияи Хучанд ба Тоҷикистон дода шуд ва моҳи октябри соли 1929 ҚМШС Тоҷикистон ба ҚШС Тоҷикистон табдил ёфт. 6-15 июни соли 1930 Анҷумани I таъсииси ХК(б) Тоҷикистон баргузор гардид, ки дар масъалаҳои муҳимтарини сохтмони ҷомеаи нави сотсиалистӣ дар ҷумҳурӣ қарорҳои мушаххас қабул кард. Дар қарорҳои анҷуман инчунин ба рушди саноати масолеҳи сохтмонӣ ва сохтмони роҳҳо ишора карда шуд. Вазифаи сохтмони роҳи Сталинобод-Қўрғонтеппа гузошта шуд [66, с.481-482]. Дар соли 1929 институти лоиҳавии «Дорпроект» («Тоҷикгипротранстрой») ташкил карда шуд, ки тавонист дар муддати кӯтоҳ қори худро ташкил кунад ва ҳамаи иншоотро бо ҳуҷҷатҳои зарурии лоиҳавӣ-сметавӣ мучахҳаз кунад. Дар соли 1935 озмоишгоҳи маводи роҳсозӣ ташкил карда шуд [98, с.15; 104, с.15]. Ин озмоишгоҳ ва идораҳои дигаре, ки пас ташкили ҚШС Тоҷикистон фаъолияти худро дар қаламрави Тоҷикистон оғоз намуданд, қорҳои зиёдеро дар заминаи лоиҳакашӣ ва дигар қорҳои сохтмонӣ ба анҷом расониданд. Ин идора солҳои баъд низ дар лоиҳакашӣ ва сохтмони роҳу ҷода ва дигар иншоотҳои идорию

маъмурӣ нақши калидӣ мебозид. Сохтмони роҳҳо дар минтақаи Қўрғонтеппа дар шароити баланд бардоштани дараҷаи сиёсӣ ва меҳнатии колхозчиён, кормандони МТС ва совхозҳо сураат гирифт. Дар муддати кӯтоҳ ҳаҷми зиёди корҳои заминкоркунӣ иҷро карда шуданд [104, с.12]. Дар панҷсолаи аввал барои рушди нақлиёт дар ҷумҳурӣ 223,2 миллион рубл сарф карда шуд, ки 185 миллиони он ба сохтмони корҳои васлкунӣ сармоягузорӣ карда шуд [9, в.15].

Муаллиф қайд менамояд, ки ҳамин тавр, дар ин зербоб таърихи таъсиси заминаҳои сохтмони роҳҳо дар вилояти Қўрғонтеппа мавриди таҳқиқоти илмӣ қарор гирифта, маълум гардид, ки нахустин кўпрук дар мавзеи Пули Сангини болои дарёи Вахш дар қаламрави ш. Норақ сохта шуда буд. Қайд кардан ба маврид аст, ки сохтмони роҳҳо ва пулҳо дар шароити ниҳоят вазнин ба амал меомад, яъне сохтмончиён гоҳе бо асбобҳои сохтмонӣ ва гоҳе бо яроқу аслиҳа сару кор мегирифтанд. Ба ҳамаи ин душвориҳо нигоҳ накарда нақшаҳои давлатии сохтмони роҳу пулҳо дар вилояти Қўрғонтеппа дар солҳои 20-уми асри XX бо сифати баланд ба анҷом расид.

Зербоби дуюми боби якум **«Шароитҳои сохтмони роҳ дар Тоҷикистони Ҷанубӣ (с.1930-1939)»** ном дошта, дар он маълумот доир ба яке аз аввалин хоҷагии роҳҳо дар минтақаи Қўрғонтеппа дар солҳои 20-30-юми асри XX мавриди таҳқиқ қарор мегирад.

Муаллиф менависад, ки дар сохтмони роҳҳои нақлиётгард танҳо 40% коргарони техникаӣ буданд. Бинобар он дар давоми ду сол нақшаи сохтмони роҳҳо 24,7 фоиз иҷро гардид [12, в.75; 14, в.2; 18, в.63]. Роҳҳои пайвастае, ки аз минтақаи кӯҳӣ мегузаштанд душвортар буд, қисми гузаргоҳ аз ҷониби минтақаи Қўрғонтеппа дар робита бо поёнравии шадид як воситаи серпантин буд. Моҳи майи соли 1930 сохтмони қитъа дар роҳи Душанбе-Қўрғонтеппа оғоз ёфт, ки ин аввалин роҳи сангпӯш дар ҷумҳурӣ буд. Сохтмони ин роҳ дар робита ба рушди сохтмони обёрии Вахш кори аввалиндараҷа ва асосии «Тоҷикглавдортранс» буд. 16 декабри соли 1932 роҳсозони муҳандисӣ оиди ба охир расидани сохтмони роҳи нақлиётгарди Душанбе-Қўрғонтеппа ҳисобот доданд [73, С.6-9; 99, С.37].

То сохтмони ин роҳ барои интиқоли бор 3-4 шабонарӯз лозим буд. Соли 1933 бо ин роҳ зиёда аз 10 ҳазор тонна бор кашонида шуд. Кушодани роҳ имконият дод, ки кашонидани борҳо чор маротиба афзояд. Соли 1930 дар ҷумҳурии колхозҳо таъсис дода шуданд. Дар охири соли 1930 дар шаҳри Қўрғонтеппа истгоҳи нахустини мошинӣ-тракторӣ (МТС) таъсис дода шуд, ин истгоҳ дар ҳамон сол дорои 25 трактори тамғаи «Фарзан» ва «Жандир» буд [104, С.20; 144]. 15 апрели соли 1930 идораи Тоҷикистони «Союзтранс» таъсис дода шуд, ки ба он ҳамаи артелҳои нақлиёти тичоратӣ, истгоҳи роҳи оҳани шаҳри Сталинобод, 7 идораи ҷамъияти саҳомии «Транспорт» (дар Сталинобод, Хучанд, Қўрғонтеппа, Саройкамар, Кўлоб, Фарм ва Ҷилиқўл) дохил шуданд [73, С.23; 27, В.53].

Аз ҷумла дар диссертатсия қайд карда мешавад роҳсозӣ ва индустрияи роҳ таҳассуси баландро тақозо мекунад. Чунки дар роҳсозӣ механизатсия ҳар рӯз болотар меравад. Аз бунёди роҳҳо гирифта, то идораи механизм ва мошинолот дараҷаи баланди таҳассусро талаб мекунад. Соли 1932 дар Тоҷикистон техникуми ҷумҳуриявии роҳҳо таъсис дода шуд. Соли 1937 ин техникумро 247 нафар толибилмон хатм намуданд. Аз ин теъдод, 27 нафар устои роҳсоз, 25 нафар ёрдамчии усто, 32 нафар сардори шуъба, 165 нафар ронанда буданд. Дар соли 1934 дар техникум 150 донишҷӯ таҳсил мекарданд, аз онҳо 140 нафар тоҷикон дар назди техникум дар курсҳои ронандагӣ таҳсил мекарданд. Бригадаҳои доимии сохтмони роҳҳо дар колхозҳо танҳо дар ноҳияҳои Конибодом, Шаҳритӯс, Кўлоб, Орджоникидзеобод ва Ёвон ташкил карда шуданд. Дар аксари ноҳияҳо ин чорабинии муҳим баргузор нашуд ва бригадаҳои роҳҳои мавҷуда дар колхозҳо дар роҳҳо номутаносиб кор мекарданд. Бисёр ноҳияҳо нақшаи иштироки меҳнати аҳолиро дар сохтмони роҳҳои соли 1936 иҷро накарданд. Масалан, ноҳияҳои Ҷилиқўл нақшаҳоро ҳамагӣ 50-75% иҷро кард, ноҳияҳои Қўрғонтеппа, Колхозобод, Қубодиён ва Октябр (ҳоло н. Кӯшонӣён) бошад то 1 январи соли 1937 ҳамагӣ 17-50% -и нақшаҳоро иҷро карданд [33, В.11].

Диссертант менигорад, ки дар солҳои таҳқиқот дар собиқ вилояти Қўрғонтеппа 1 Раёсати истифодабарии роҳҳои №3 (ДСУ–дорожно-строительная управление №3) ва №15 идораи истифодабарии роҳҳо (ДЭУ) дар маркази шаҳру ноҳияҳо арзи вучуд доштанд, ки ба таъмиру барқароркунии роҳҳо машғул буданд. Нақлиёт бояд талаботи тамоми соҳаҳои хоҷагии халқи ҷумҳуриро пурра қонеъ гардонад. Дар тули солҳо бо ёрмандии бузурги Ҳукумати Шуравӣ коргарони ҶШС Тоҷикистон соҳаи васеи роҳҳои автомобилгардро бунёд гузошта, навҳои ҷадиди муосири нақлиётро роҳандозӣ намуданд [58, С.5]. Барои сохтмони роҳҳои аҳаммияти маҳаллӣ дар солҳои 1929-1930 аз буҷети маҳаллӣ 846 ҳазор рубл ва аз буҷети ҷумҳурӣ 1157 ҳазор рубл пешбинӣ шуда буд, ки аз ҳисоби буҷет пӯшонида шавад [26, В.8].

Муаллиф қайд менамояд, ки «барои ба дигар ноҳияҳои хоҷагии Шуравӣ шомил кардани Тоҷикистон, барои истифодаи сарвати бепоёни Тоҷикистон, дар барқияи истиқболи анҷумани 3-юми Фавқулодаи Шуроҳои ҶМШС Тоҷикистони КМ ВКП(б) гуфта шудааст, ки баланд бардоштани сатҳи фарҳангии коргарони ҷумҳурӣ, бояд рушди роҳҳои алоқа дар Тоҷикистонро ҳамаҷониба суръат бахшад. Дар марқабҳо ва шутурҳо маданияту тағйиротҳо ба деҳот оварда намешавад. Агар масъалаи роҳҳои алоқа ҳал нашавад, рушди Тоҷикистон хеле суст хоҳад шуд» [26, В.8]. Ҳолати роҳҳо ба кори як қатор соҳаҳои саноат ва кишоварзӣ вобастагии калон дошт. Соли 1930 дар вилояти Қўрғонтеппа шабакаи хеле афзояндаи роҳҳои автомобилгард ҳанӯз ҳам ҳар сол гардиши борро таъмин намекард. Ақибмонии калон дар ин ғоизи ками роҳҳои сахтфарш ва паҳноии нокифояи онҳо дар ҷойҳои кӯҳии вилояти Қўрғонтеппа буданд [118]. Соли 1930 ноҳияҳои дарунтари минтақаи Қўрғонтеппа пештара барин, на роҳи атвомобилгард доштанду на роҳи аробагард. Роҳҳое, ки нав кушода шуда буданд, хеле ноқис буда, ба меъёру шартҳои техникӣ мувофиқат намекарданд. Роҳҳои тангу бефарш ҳатто обравадоштанд. Ба ҷои кӯпрӯк дар тунукобиҳо гузаргоҳҳо ва дар чуқуробиҳо кема (паром)-ҳои муваққатӣ хизмат мекарданд. Автомошинаҳо ҳатто дар фасли

тобистон дар чунин роҳҳо аз сабаби ғафсии хоку чанг базӯр ҳаракат мекарданд. Дар зимистон аз он ҷойҳо гузаштан амри маҳол буд [134, С.11].

Дар диссертатсия баён гардидааст, ки соли 1930 роҳи байни Душанбе-Янгибозор қариб пурра бо сангрёза пӯшонда шуд. Соли 1931 сохтмони роҳи хокии Душанбе-Қўрғонтеппа анҷом ёфт. Вале аз он ҷаҳат дар ҳавои гарм истифода бурдан мумкин буд, зеро хоки ғафси роҳ дар мавридҳои барфу борон лой шуда, ҳаракати автомобилро душвор мегардонд [134, С.12]. Дар давоми панҷсолаи дуюм (с.1933-1937) дар ҷумҳурии ва минтақаи Қўрғонтеппа асосан ҳолати роҳҳои пеш сохташуда беҳтар гардонда, ба воситаи онҳо мунтазам ҳаракат намудани нақлиёт таъмин карда мешуд. Дар бисёр мавридҳо қори таъмир кардани роҳҳо аз сохтмони роҳи нав фарқе надошт, зеро як қатор роҳҳо чандон обод набуданд. Он давра дар ҷумҳурии ва минтақаи Қўрғонтеппа садҳо автомобил вучуд дошт. Тамоми ноҳияҳои ҷумҳурии бо олами беруна алоқа доштанд [72, С.8]. Дар шароити кӯҳсори кишвар, махсусан дар вилояти Қўрғонтеппа нақлиёти автомобилӣ аҳамияти басо калон дошт. Қисми зиёди бори хоҷагии халқ ба воситаи нақлиёти автомобилӣ қашонда мешавад. Коллективи сершумори коркунони нақлиёт ва роҳсозони ҶШС Тоҷикистон, аз ҷумла кормандони роҳсозони вилояти Қўрғонтеппа низ вазифаҳои масъулиятноки ба миён гузоштаи худро пурра мефаҳмиданд ва ҳар рӯз сермахсул кор мекарданд [125, С.10]. Роҳсозӣ дар Тоҷикистон, махсусан, дар солҳои панҷсолаи сеюм ривочу раванг ёфт. Роҳсозони ҷумҳурии дар ин давра ба усулҳои суръатноки кор, ки бо иштироки оммавии колхозчиён аввалин бор дар сохтмони канали Фарғона ҷорӣ карда шуда буд, пайравӣ намуданд. Чунончи, дар сохтмони роҳи ноҳияи Ёвон дар як рӯз 3000 нафар, дар Роҳатӣ- 900 нафар аҳолии маҳаллӣ иштирок карданд. Роҳи 50-километраи байни Ёвону Обиқиик дар 16 рӯз кушода шуд. Дар ҳамин давра роҳҳои Қубодиён-Шаҳритӯс, Қўрғонтеппа-Октябрск-Вахшстрой бо иштироки ғаёлонаи аҳолии маҳаллӣ бунёд карда шуданд [63, С.22].

Диссертант қайд менамояд, ки Панҷсолаи аввал давраи убур кардани шабакаи роҳҳои Тоҷикистон буд [98, С.21]. Роҳҳои асосии он солҳо на танҳо дар

шароити муосир аҳаммияти худро гум накарданд, балки баръакс, нақши боз ҳам муҳимтарро бозиданд. Ин ҳама нишон медиҳад, ки ҳалли мушкилоти нақлиётӣ он вақт масъалаҳои аҳаммияти аввалиндараҷа буданд, ки ҳамаи масъалаҳои дигар ба онҳо вобаста буданд. Солҳои аввали барномарезӣ, ки бо номи нақшаи панҷсола маъруф мебошанд, Тоҷикистон машмули барномаҳои роҳсозӣ набуд. Яъне ханӯз шароит аз ин қарор буд, ки шуруи ин корҳо маблағ ва имконоти хангуфтеро тақозо мекард, аз ин рӯ ба таъхир афтода буд. Он вақт нақшаҳои умумӣ тарҳрезӣ мешуд ва шароити сахту кӯҳистонии Тоҷикистон боис шуда буд, ки қаламрави кишвар дар оғози корҳои сохту сози роҳу ҷода машмули барномаҳои аслий нагардад. Аммо ин қазия зимни пайрезии панҷсолаи дуюм, яъне солҳои 1933-1937 комилан фарқ мекард. Дар ин панҷсола бунёди шабакаи васеи роҳҳо тарҳрезӣ шуда буд ва шомили 13,36% маблаггузории кишварро ташкил медод. Дар панҷсолаи дуюм ба бунёди роҳу ҷодаҳо ва махсусан шоҳроҳҳо таваҷҷуҳи калон зоҳир карда мешуд. Соли 1933 сохтмони роҳи Душанбе – Қўрғонтеппа - Љиликўл, Панҷ – Кировобод - Фархор, Кўлоб – Данғара – Норак - Орджоникидзеобод оғоз ёфт [97, С.149; 100, С.19].

Ҳамин тавр, солҳои 30-юми қарни XX барои ҶШС Тоҷикистон солҳои бунёдӣ ва асосӣ маҳсуб меёбанд, чунки дар ин солҳо туманҳо ва тақсимбандиҳои аҳди амирӣ барҳам дода шуда, ба ҷойи онҳо ноҳияҳо ва шуроҳои деҳот таъсис дода шуданд. Ба ҳамаи мушкилотҳои пешомада ҳангоми сохтмони роҳу пулҳо нигоҳ накарда, ҳукумати кишвар ва аҳолии он аз уҳдаи иҷроиши нақшаҳои давлатӣ ба ҳубӣ баромаданд, яъне барои анҷоми ин сохтмонҳо шароит муҳайё карда, сохтмонро ба итмом расониданд.

Зербоби сеюми боби якум «**Ташаккули ва сохтмони роҳҳои нав дар солҳои 40-уми асри XX**» ном дошта, дар он масъалаҳои рушди сохтмони роҳҳои нав дар минтақаи Қўрғонтеппа дар солҳои чилуми асри бист мавриди таҳқиқот қарор мегирад.

Муаллиф қайд менамояд, ки хусусиятҳои ба худ хоси релефи қаламрав ва шароити обу ҳавои Тоҷикистон ба вучуд овардани намудҳои махсуси

автомобилро талаб мекунад. Чун шакли ягона аз тамоми намудҳои нақлиёт мохирона истифода бурдан аҳамияти кулӣ дорад. Идораи «Дорпроз» асосан масъалаҳои лоиҳакашии роҳро дар ҷумҳурӣ бомуваффақият ҳал мекард ва нисбат ба ташкилотҳои лоиҳакашии қарорҳои мушаххас меод. Бо вучуди ин, ҶМШС Тоҷикистон ҳанӯз дар робита ба рушди шабакаи роҳҳо хеле кафо монда буд. Сохтмони роҳҳо, ки роҳбарии он аз Тошканд амалӣ карда мешуд, хеле суст сурат гирифт (махсусан дар вилояти Қўрғонтеппа) ва сарфи назар аз мавҷудияти маблағҳои барои ин мақсадҳо ҷудошуда, маҳдуд карда шуд [74, С.60]. Дар солҳои 1941 - 1942) минтақаи роҳи оҳани камбар аз Душанбе то истоғи Сарбанд (123 километр) сохта, роҳи оҳани асосии Душанбе бо роҳи оҳани камбар пайваست гардид. Бо ҳамин барои бо борҳои асосӣ саросар таъмин намудани ноҳияҳои водии Ҳисор ва Вахш имконият пайдо шуд. Ин барои ҷумҳурӣ, ки автомобили зиёдеро ба эҳтиёҷоти фронт сафарбар карда буд, аҳамияти махсус дошт.

Дар диссертатсия оварда мешавад, ки сохтмони роҳҳои аҳамияти маҳаллӣ махсусан дар панҷсолаи сеюм (с.1938-1942) васеъ оғоз ёфт. Дар ин панҷсола сохтмони 4844 км роҳҳои аҳамияти маҳаллӣ ва 170 метри тулонии пулҳо ба нақша гирифта шуда буд [15, В.12]. Ҳам дар роҳҳои давлатӣ ва ҳам дар роҳҳои аҳамияти маҳаллӣ лоиҳаҳои пешакии ҷустуҷӯҳо, омодазҳои лоиҳаҳо ба нақша гирифта шуда буд. Маблағҳо барои сохтмони ин роҳҳо дар панҷсолаи сеюм аз рӯи буҷетҳои ҷумҳуриявӣ ва маҳаллӣ ба маблағи 43856 ҳазор рубл ва аз рӯи иштироки меҳнатии аҳоли ба маблағи 41151 ҳазор рубл кам карда шуданд [36, В.108]. Соли 1940 роҳи хокии Кайнак-Даҳанакиик (49 км) аз ҷониби колхозчиёни ноҳияҳои Ёвон ва Даҳанакиик дар давоми 10 рӯзи корӣ сохта шудааст. Дар сохтмони он ҳар рӯз 3000 колхозчиёни ноҳияҳои Ёвон ва 1500 колхозчиёни ноҳияи Даҳанакиик кор мекарданд. Дар ноҳияи Шаҳритӯс дар давоми 6 рӯз роҳҳои Шаҳритӯс-Айвоч (14 км) сохта ва таҷдид карда шуданд [37, В.42]. Дар замони Ҷанги Бузурги Ватани (с.1941-1945) вазъияти роҳсозӣ бад шуд. Ҷанг маҷбур кард, ки доираи

васеи сохтмони роҳро коҳиш диҳад. Кӯшишҳои асосӣ ва имкониятҳои моддӣ ба нигоҳ доштани ҳадди ақал дар ҳолати ҳадди ақалли қаноатбахши роҳҳои асосӣ равона карда шуданд: Ош - Хоруғ, Сталинобод - Хоруғ, Сталинобод - Ўротеппа, Ордҷеникидзеобод - Кӯлоб, Сталинобод - Қўрғонтеппа, Сталинобод - Шаҳритўс дар давраи солҳои 1941-1945 таъмири ҷорӣ иҷро карда шуд [78, с.76]. Сохтмончиёни роҳҳои аҳаммияти маҳаллӣ дар мусобиқа ба муваффақиятҳои калон ноил шуданд. Коргарони ғайр ва стахановчиёни ноҳияҳои Ёвон, Даҳанакиик (ҳоло н. Хуросон), Шаҳритўс, Колхозобод (н. Ҷ. Балхӣ), Қубодиён ҳамагӣ 51 нафар бо мукофотҳои махсус сарфароз гардиданд, ки 12 нафари онҳо бо нишони «Роҳсозии ғайрӣ» сарфароз гардонид шуданд [39, В.29-30]. То соли 1941 дарозии шабакаи роҳҳои автомобилгарди аҳаммияти маҳаллӣ ба ғайр аз баъзе роҳҳо 8203 км ва 843 км-и он бо санг пӯшонид шуда буд [164, с.78]. Бисёре аз ноҳияҳои вилоят дар сафарбар кардани аҳоли ба корҳои роҳ муваффақиятҳои калон ба даст оварданд: Сталинобод-132,6%, Норак-121,8%. Қисмҳои алоҳидаи роҳҳо ба монанди Қубодиён – Хакак – Шаҳритўс - Айвоҷ бо сангпоя пӯшонид шуданд [38, В.32-37].

Диссертант менависад, ки дар солҳои Ҷанги Бузурги Ватанӣ (1941-1945) ба сохтмони роҳҳо Раёсати асосии роҳсозӣ (Главдорупр)-и назди Шурои Комиссарони Халқии ҶШС Тоҷикистон роҳбарӣ мекард. Ғайрияти асосии истеҳсолии Раёсати асосии роҳсозӣ ба иҷрои декрети таърихӣ Шурои Комиссарони Халқии ИҶШС ва КМ ВТСПС аз 28 феввали соли 1940, ки дар асоси он Шурои Вазирони Халқии ИҶШС ба амал бароварда шуд. Сарфи назар аз мушкилоте, ки дар мамлакат вучуд дошт, яъне мамлакат дар ҳоли ҷанг бо Олмони фашистӣ қарор дошт, корҳои сохтмонӣ ва ободонӣ дар ақибгоҳ қатъ намегардид. Соли 1943 ШКХ ҶШС Тоҷикистон таҳти рақами 79 тасмиме бар тақвияти воҳидҳои кишоварзӣ дар ноҳияи Ёвон қабул намуд. Бар асоси ин қарор бояд 20 километр роҳ то ҷодаи аслий, яъне Сталинобод - Қўрғонтеппа аз маркази ноҳия сохта ба истифода дода мешуд. Ин роҳ ноҳияро ба шохроҳи аслий пайваст намуда, барои боло рафтани сатҳи зиндагии мардум ва куллан вазъи иқтисодии мамлакат

мусоидат намуд. Сохтмони роҳи Орҷоникидзеобод – Қўрғонтеппа – Кировобод – Љиликўл – Қўрғонтеппа - Сталинобод ба масофаи 516 километр ва роҳи Қўрғонтеппа - Данғара - Кангурт, Тутқавул - Данғара - Сомонҷӣ сар шуд. Идораи асосии роҳҳои (Главдорупр) ЉШС Тоҷикистон дар давоми моҳи январӣ соли 1940 корҳои лоиҳакашии роҳ, тайёри ва интиҳоби кадрҳоро анҷом дод. Коргарони водии Вахш дар соли 1941 корҳоро оид ба тақмили роҳи автомобилгарди Сталинобод- Ваҳдат-Норак-Қўлоб-Љиликўл анҷом доданд [76, С.86-88]. Соли 1940 сохтмони роҳҳои автомобилгарди Душанбе-Қўрғонтеппа ва Саройкамар-Фархор ба анҷом расид [98, С.23]. Аммо наметавон гуфт, ки дар ин давра ҳамаи корҳо дар ривולי хуб қарор доштанд, гоҳан нақшаҳо иҷро намешуд ва корҳо ба таъхир меафтод масалан соли 1940 85 % корҳо дар минтақаи Қўрғонтеппа дар самти сохтмони роҳҳо иҷро шуда буда халос [98, С.49; 143; 153].

Муаллиф менигорад, ки яке аз вазифаҳои муҳимтарини таҷдиди сохтор: сафарбар кардани захираҳои меҳнатӣ, таъмини колхозҳо бо кадрҳои механизаторҳо ва мутахассисон буд. То оғози ҷанг зиёда аз 40 км роҳи минтақаи Қўрғонтеппа таҷдид карда шуда, гузаргоҳи душвортарини ағбаи Фаҳробод таҳия карда шуд [66, С.53]. Соли 1941 таҷдиди роҳи автомобилгарди Душанбе-Қўрғонтеппа оғоз ёфт. То оғози Ҷанги Бузурги Ватанӣ (с.1941-1945) дар ҷумҳурии 9203 км роҳҳои автомобилгард мавҷуд буд, ки 1560 км онро роҳҳои сангӣ ташкил медоданд. Яъне ин роҳҳо сангпӯш ва сангӣ буданд [59, С.15]. Бо мақсади саривақт ба итмом расонидани сохтмони роҳи Сталинобод - Қўлоб - Љиликўл - Қўрғонтеппа - Сталинобод (ҳалқаи ҷанубӣ) сардори Идораи «Главдорупр»-и бо супориши №331 аз 1 октябри соли 1941 ба сардори сохтмони роҳи Сталинобод-Қўрғонтеппа Умаров А.А. фармон дод, ки дар масофаи тракт аз Орҷоникидзеобод то Қўлоб боз як қитъаи роҳсозӣ ташкил кунад [73, С.14; 41, В.133]. Сохтмони роҳҳои нақлиётӣ байни маркази ноҳияҳо ва маҳаллаҳо тараққӣ ёфта, онҳоро бо ҳам пайваस्त намуд. Дар навбати худ корхонаҳои роҳсозӣ бо техникаҳои замонавии роҳсозӣ мучахҳаз гардонида шуданд. Гуфтан ба маврид аст, ки сохтмону таъмири роҳҳои нақлиётӣ махсусан баъди Ҷанги Бузурги Ватанӣ

(с.1941-1945) то охири солҳои 40-уми асри XX хеле беҳтару хубтар гардид, ки масофаи умумии роҳҳои нақлиётии ҷумхури ба 8203 км расида, 1650 км он бо санг рӯпӯш гардида буд [94, С.170]. Баъди тамом шудани Ҷанги Бузурги Ватанӣ (солҳои 1941-1945) дар ИҶШС дигаргуниҳои азими иқтисодӣ ба амал омада, иҷрои барномаи барқарорсозии вазъи баъдичангии мамлакат ва тараққӣ ёфтани хоҷагии халқ оғоз гардид. Ҳамин буд, ки нақшаи панҷсолаи чорум (с. 1946-1950) аз тарафи иҷлосияи Шурои Олии ИҶШС тасдиқ гардид, ки дар он масъалаҳои рушди иқтисодиёти кишвар баррасӣ мегардид. Яке аз вазифаҳои ин панҷсола пеш аз ҳама барқарору таъмир намудани роҳу нақлиёт, ба ҳолати хуб овардани роҳҳои нақлиётии куҳан ва дигар масъалаҳои ба сохтмони роҳҳои нақлиётӣ вобаста буд. Аммо дар давоми солҳои баъдичангӣ дар шабакаҳои роҳу нақлиётии ҷумхури ягон тағйирот илова нагардид. Чунки роҳу магистралҳои пешазчангӣ сохта шуда, ҳамоно вақт талаботи ҷумхуриро қонеъ карда метавонист ва зарурати сохтмони роҳҳои нақлиётӣ вучуд надошт. Ба ин нигоҳ накарда, барои боз ҳам баланд бардоштани сармояи роҳҳои нақлиётӣ, беҳтар кардани ҳолати онҳо ва нақшаи қитъаҳои мураккаби роҳҳои нақлиётӣ чораҳои заруриро дидан лозим буд.

Ҳамин тариқ, оиди зербоби сеюми боби якум, масъалаҳои ташаккул ва сохтмони роҳҳои нағ дар солҳои 40-уми асри XX таҳқиқоти илмӣ бурда, муайян гардид, ки дар ин солҳо чун ҷанги ватанӣ мерафт мушкilotҳои зиёдеро пеши назар овард. Сохтмони роҳҳо ба баъзе ноҳияҳои пеш одамногузар анҷом ёфт.

Боби дуюми диссертатсия **«Модернизатсияи хоҷагии роҳ ва сохтмони роҳҳои нағ дар минтақаи Қўрғонтеппаи вилояти Хатлон дар солҳои 50-70 - уми асри XX»** ном дошта аз ду зербоб иборат мебошад, ки дар бораи рушди босуръати сохтмону таъмири роҳҳо дар солҳои 50-уми асри бист ва боз ҳам беҳтар намудани вазъи кори хоҷагиҳои роҳҳо ва таъмиру сохтмони роҳҳои нағбунёд дар нимаи дуюми солҳои шастум ва солҳои ҳафтодуми асри бист маълумот медиҳад.

Дар зербоби якуми боби дуюм, ки **«Тараққии интенсивии роҳсозӣ ва нақлиёт дар солҳои 1950 – 1964»** унвон дорад, пеш аз ҳама вазъи босуръати

сохтмону таъмири роҳҳо ва нақлиёт дар минтақа мавриди таҳқиқот қарор мегирад.

Муаллиф қайд менамояд, ки идораи «Главдорупра»-и назди ШКХ-и ҶШС Тоҷикистон, ки роҳбараш А. Анисимов буд, вазифадор гардиданд, ки механизмҳои зарурии роҳ, инчунин нақлиёти автомобилӣ ва нақлиёти аспиро дар қитъаҳои роҳҳои Орджоникидзеобод, Кӯлоб, Қўрғонтеппа ва Кировобод барои корҳои тозакунии роҳҳо аз барф, аз рӯйи шакли роҳҳо ва интиқоли санг бо нақлиёти «Главдорупра» дар муҳлати аз 5 март то 5 апрели соли 1945 таъмин намуда, 61500 км барои беҳтар кардани ҷойҳои алоҳидаи душворгузар зиёд карда шавад [134, С.22]. инчунин дар давоми солҳои панҷсолаи панҷӯм миқдори истгоҳҳои мошинӣ-роҳсозӣ панҷ баробар афзуд, вазни қиёсии корҳои ба ҷо овардаи онҳо дар аввали солҳои панҷоҳум 21% ва дар соли 1955-ум қариб ҳаштод фоиз баланд бардошта шуд. Дар ин муддат паркҳои тракторҳо дуюним баробар, бульдозерҳо сеюним баробар, скреперҳо зиёда аз ду баробар ва экскаваторҳо панҷ баробар зиёд гардиданд [133]. Бояд гуфт, ки дар асоси фармони фармондеҳии САВО (округи низомии Осиёи Миёна - Қ.Л.) (барқияи №УЦ/715 аз 26 декабри соли 1944) автоколоннаҳои САВО вазифадор гардиданд, ки ба воситаи шохроҳи Орджоникидзеобод - Кировобод (Панҷ) бо мошинҳои боркаш то 300 м³ санги шағал (гравий) кашонанд ва ин нақша оид ба сохтмону таъмири роҳҳои нақлиётӣ 89 фоиз иҷро карда шуд [81, С.248-249; 70, С.114-115; 100, С.24].

Шурои Олии ҶШС Тоҷикистон нақшаи панҷсолаи баъдазчангии азнавбарқароркунӣ ва тараққӣ додани хоҷагии халқи ҷумҳуриро барои солҳои 1946-1950 тасдиқ кард. Инро афзоиши тези парки автомобилӣ талаб мекард, ки вай соли 1950 аллакай ба дараҷаи пешазчангӣ расида буд. Вале иҷрои ин кор дар солҳои аввали баъди ҷанг аз сабаби нарасидани механизмҳо, захираҳои моддӣ ва мутахассисони роҳсоз ба таъхир монд. Танҳо соли 1948, ба тӯфайли дар асоси қарори ҳукумати ИҶШС ташкил дода шудани стансияҳои мошинию роҳсозӣ дар ҷумҳурӣ техникаи нав паси ҳам дохил шудан гирифт, таъминоти моддию техникаи ташкилотҳои роҳсозӣ беҳтар гардид. Даре нагузашта дар шаҳрҳои

Қўрғонтеппаю Ленинобод стансияҳои мошинии роҳсозӣ ташкил ёфтанд, ки онҳо бо механизмҳои даркорӣ мусаллаҳ шуда буданд ва метавонистанд барои дар як сол баровардани 150 км роҳи автомобилгард хизмат расонанд [134, С.22]. Мусобиқаи васеъ на танҳо дар байни кормандони соҳаи Вазорати нақлиёти автомобилӣ, балки дар дигар хоҷагиҳои автомобилсозии ҷумҳурӣ низ баргузор мешуд. Аз ҷумла, дахҳо ронандагони идораи «Союззаготтранс», ки ба мусобиқа барои пеш аз муҳлат иҷро кардани интиқоли ғаллаворӣ дохил буданд, ба натиҷаҳои назаррас ноил шуданд.

В.Г. Пивнев ва Я.И. Глибин бо мошини тамғаи «ЗИС-5», ки низ 100 ҳазор километрро бе таъмири асосӣ тай карданд. Ронандагони авторотаи Қўрғонтеппа А.Т. Слюнко ва С.М. Ключников, ки дар мошинҳои худ тамғаи «ЗИС-150» 100 ҳазор километр тай намуданд, ўҳдадор шуданд, ки бе таъмири асосӣ то 200 ҳазор километр роҳро тай менамоянд. Соли 1950 15 ронандаи идораи «Союззаготтранс» бо мошинҳои худ 100 ҳазор километр ва аз он зиёдро тай карданд ва барои таъмир зиёда аз 60 ҳазор рублро сарфа карданд. Дар давоми солҳои панҷсолаи панҷум миқдори истгоҳҳои мошинӣ-роҳсозӣ панҷ баробар афзуд, вазни қиёсии корҳои ба ҷо овардаи онҳо дар соли 1951-ум 21,4 фоиз ва дар соли 1955-ум 79,3 фоиз баланд бардошта шуд. Дар ин муддат паркҳои тракторҳо 2,5 баробар, бульдозерҳо 3,7 баробар, скреперҳо 2,2 баробар ва экскаваторҳо 5 баробар зиёд гардиданд.

Мувофиқи нақшаҳои панҷсолаи панҷум (с. 1951-1955) баҳри рушду сохтмони роҳҳои нақлиётӣ ва тараққии хоҷагии халқ, мебоист қариб се ҳазор км роҳҳои бо санг рӯпӯш кардагӣ ва зиёда аз ҳафтсад км роҳҳои пештара ва пулҳо таъмир карда мешуданд [157]. Соли 1948, ба туфайли дар асоси қарори ҳукумати ИҶШС ташкил дода шудани стансияҳои мошинию роҳсозӣ дар ҷумҳурӣ техникаи нава паси ҳам дохил шудан гирифт, таъминоти моддию техникаи ташкилотҳои роҳсозӣ беҳтар гардид. Даре нагузашта дар шаҳрҳои Қўрғонтеппаю Ленинобод стансияҳои мошинии роҳсозӣ ташкил ёфтанд, ки онҳо бо механизмҳои даркорӣ

мусаллаҳ шуда буданд ва метавонистанд барои дар як сол таъмири 150 км роҳи автомобилгард хизмат расонанд [134, С.22].

Роҳҳои автомобилгард роҳҳои асосии нақлиёти ҷумҳурий мебошанд, зеро дар Тоҷикистон ба сабаби шароити кӯҳсор васеъ кардани шабакаи роҳҳои оҳан душвор аст. Ҳоло то 90 фоизи бори хочагии халқ ва мусофирон ба воситаи роҳҳои автомобилгарди истифодаи умуми кашонда мешаванд. Масофаи умумии онҳо 12,7 ҳазор километрро ташкил медиҳад. Гуфтан ба маврид аст, ки солҳои 1951-1955 сохтмони роҳҳои нақлиётии бо пӯшиши саҳт, нисбат ба солҳои 1946-1950 50% бисёртар ба нақша гирифта шуда буд. Дар ин муддат 3451 км роҳҳои автомобилӣ таҷдид ва таъмири асосӣ карда шуданд, ки аз онҳо 690 км роҳҳои хокиро бо маводи саҳт пӯшониданд, аз ҷумла 553 км бо нафти вазнин коркард карда шуд. Бо қувваи колхозчиён 139 км роҳҳо дар деҳа сохта шуд. Бо сохтмони роҳҳо сохтмони пулҳои калон дар болои дарёҳои калон ва каналҳои обёрии магистралӣ васеъ шуд. Сар карда аз солҳои 1956-1960 яке аз намудҳои асосии нақлиёти боркашонӣ дар колхозу совхозҳо намуди асосии нақлиёт ҳисобида мешуд. Дар мақомоти маҳаллии роҳ техника намерасид, аз ҷониби мутахассисон таъмин карда намешуданд. Баландшавии минбаъдаи сохтмони роҳҳо дар ҷумҳурий пас аз қабули Қарори Шурои Олии ИҶШС аз 26 октябри соли 1958 оиди иштироки ҳамаи намуди корхонаву ташкилотҳо дар сохтмони роҳҳои кишвар ва Қарори шурои Вазирони ИҶШС аз 26 ноябри соли 1958 №1281 «Дар бораи чорабиниҳо оид ба беҳтар кардани сохтмон ва таъмири роҳҳои автомобилгарди маҳаллӣ» оғоз ёфт [78, С.101]. Комиссариати халқии роҳҳои алоқа (НКПС - КХРА) бо ду қитъаи роҳсозии №6 ва №13 (с.1927) ташкил карда шуд, баъдтар «Дортранс» - и ҶМШС Тоҷикистон (с.1929), ахиран «Главдортранс» ҶМШ Тоҷикистон таъсис дода шуд. Корҳои мустақили лоиҳавӣ-ҷустуҷӯӣ оғоз ёфт, ки аз тарафи «Трансстрой» ва «Трансземстром» иҷро карда мешуданд, ташкил карда шуд [78, С.104]. Кӯпруксозӣ дар солҳои баъд аз ҷанг ривож ёфт. Ин зарурати таъсис додани ташкилоти махсусро ба миён гузошт. Соли 1954 Мостопоезди №408 Вазорати роҳу нақлиёти ИҶШС ба

Тоҷикистон гузаронида шуд. Вай таҷрибаи калони кӯпруксозӣ дошт ва дар давоми солҳои 1954-1967 дар ҷумҳурӣ як қатор кӯпрукҳои калони оҳану бетонӣ, аз ҷумла дар Сирдарё, Вахш, Кофарниҳон, Қизилсу бунёд намуд. Ғайр аз Мостопоезд бо кори кӯпруксозӣ Раёсати роҳсозии «Таджикдорстройтрест» ҳам машғул буд.

Диссертант менависад, ки дар ихтиёри идораи роҳи Орджоникидзеобод - Кӯлоб - Ҷилиқӯл-Сталинобод дар ин вақт ҳафт қитъаи истифодаи роҳ арзи вучуд дошт» [112, С.98; 157].

Яке аз онҳо қитъаи истифодаи роҳҳои №9 (ДЭУ №9 - ҚИР №9) буд, ки дар маркази вилоятии ш. Қӯрғонтеппа ҷойгир буд. Дар идораи ин қитъа роҳи Орджоникидзеобод-Кӯлоб-Ҷилиқӯл 90 км буд, аз он 33,8 км аз рӯи намудҳои пӯшонидан санг буд.

Дар диссертатсия оварда мешавад, ки «бо сохтмони роҳҳо сохтмони пулҳои калон дар болои дарёҳои калон ва каналҳои обёрии магистралӣ васеъ шуд. Сар карда аз нимаи дуюми солҳои панҷоҳум яке аз намудҳои асосии нақлиёти боркашонӣ дар колхозу совхозҳо намуди асосии нақлиёт ҳисобида мешуд. Дар мақомоти маҳаллии роҳ техника намерасид, аз ҷониби мутахассисон таъмин карда намешуданд. Баландшавии минбаъдаи сохтмони роҳҳо дар ҷумҳурӣ пас аз қабули Қарори Шурои Олии ИҶШС аз 26 октябри соли 1958 оиди иштироқи ҳамаи намуди корхонаву ташкилотҳо дар сохтмони роҳҳои кишвар ва Қарори шурои Вазирони ИҶШС аз 26 ноябри соли 1958 №1281 «Дар бораи чорабиниҳо оид ба беҳтар кардани сохтмон ва таъмири роҳҳои автомобилгарди маҳаллӣ»» оғоз ёфт [78, С.101].

Бояд қайд намуд, ки дар панҷсола трести «Тоҷикдорстрой» корҳои пудратиро иҷро накард, ки ин ба пешрафти сохтмони роҳҳо дар минтақаи Қӯрғонтеппа асари худро гузошт. Сабабҳои асосии он суғор чорӣ намудани пудрати бригадавӣ, истифода карда натавонистани омилҳои ҳавасмандгардонии моддию маънавӣ, кам диққат додан ба кори байни кадрҳо, алалхусус ба кори байни мутахассисони ҷавон буд. Институти «Тоҷикгипротрансстрой» на ҳамеша

хуччатҳои хушсифати лоиҳавию сметаӣ тайёр мекард. Бояд қайд намуд, ки вазъияти роҳҳо махсусан дар кишлоқҳои вилояти Қўрғонтеппа паст буда, тадбирҳои ободонии роҳҳои нақлиёти автомобилӣ ғайриқаноатбахш иҷро мешуданд. Дар натиҷаи ёрии доимии ҳукумати ҶШС Тоҷикистон коркунони хоҷагии роҳ аз соли 1959 сар карда корҳои азнавсозии роҳҳои мавҷуда ва сохтани роҳҳои навро вусъат доданд ва дар ин соҳа муваффақиятҳои барҷаста ба даст оварданд [133]. Вазорати нақлиёт ва хоҷагии роҳ дар ҳаёти худ трести роҳсозӣ дорад, ки он бо техникаи навтарини ҳозиразамон таъмин буданд. Инчунин Раёсати истифодадиҳии роҳҳои маҳаллӣ низ ташкил карда шуд. Ба мақсади тақмил додани ташкилотҳои роҳсозӣ стансияҳои мошинӣ-роҳсозии соли 1958 таъсис ёфта, соли 1962 ба минтақаҳои истифодабарии роҳҳо табдил дода шуданд. Ба ихтиёри минтақаҳои истифодабарии роҳ гузаштани техника имконият дод, ки сифати таъмиркунию нигоҳ доштани роҳҳо баланд бардошта шуда, мӯҳлати иҷрои супоришҳо тезонида шавад [78, С.25].

Диссертант менависад, ки соли 1962 идораи «Таджикдорстройтрест» (трести роҳсозии тоҷик) ташкил дода шуд. Трест худӣ ҳамон сол сохтмони роҳи Қизилқалъа - Шаҳритӯсро пеш гирифт. Ташкил дода шудани институти лоиҳакашии «Таджикдорпроект» ба махсусонидани лоиҳакашии сохтмони роҳҳо ибтидо гузошт. Таҳлили ҳолати роҳҳо дар он давра нишон дод, ки вазъияти техникаю сифати истифодабарии роҳҳои маҳаллӣ назар ба роҳҳои магистралии дорои аҳаммияти ҷумҳуриявӣ хеле паст аст. Чунончи, аз сеюним ҳазор км роҳҳои ҷумҳуриявӣ дуюним ҳазор км ё ки қариб ҳафтод фоизаш фарши саҳт дорад. Ҳол он ки аз ҳашт ҳазор км роҳи маҳаллӣ ҳамагӣ қариб як ҳазор км ё ки 12 фоизаш бо ҷисми саҳт фарш карда шудааст.

Муаллиф қайд меукнад, ки бо «Қарори КМ ҲК Тоҷикистон ва Шурои Вазирони ҶШС Тоҷикистон, фармони Вазорати нақлиёт ва хоҷагии роҳҳои нақлиёт Тоҷикистон» аз 25 ноябри соли 1961 №341 трести махсуси роҳсозии хоҷагидории «Тоҷикдорстройтрест» таъсис дода шуд, ки ДСУ-1, ДСУ-2, ДСУ-4, карерҳои механизатсияшуда ва истгоҳҳои байниноҳиявии мошинсозии №12 ва

№13-ро муттаҳид кард. Ташкили трест ба афзоиши механизатсияи корҳои роҳ, рушди усулҳои пудратии сохтмон мусоидат кард ва талаб мекард, ки маблағҳои пулӣ аз ташкилотҳои гуногун зиёд карда шаванд. Дар оянда бо васеъ шудани ҳаҷми корҳои роҳсозӣ пойгоҳи истеҳсолии трест низ афзуд. ДСУ-2, ДСУ-8, ДСУ-11, ДСУ-12 дар шаҳри Хоруғ, шаҳраки Шаҳритӯс, Ховалинг ва вилояти Ленинобод таъсис дода шуданд [78, С.114]. Соли 1962 «Тоҷикдорстройтрест» бо барномаи 5,5 миллион рубл ба сохтмони роҳи Қизилқалъа-Шаҳритӯс шурӯъ кард. Ба бехтар шудани вазъии роҳҳои маҳаллӣ қарори Шурои Вазирони ҶШС Тоҷикистон аз 8 феввали соли 1964 №51 «Дар бораи чорабиниҳо оид ба бехтар кардани ҳолати техникийи роҳҳои автомобилгарди аҳаммияти ҷумҳуриявӣ ва маҳаллӣ» мусоидат кард. Дар ҳошияи ин қарор аз 1 апрели соли 1964 идораи баистифодабарии роҳҳои маҳаллӣ (ДЭУ) дар назди кумичроияи ноҳиявӣ таъсис дода шуд [78, С.115].

Ҳамин тавр чунин ҷамъбаст намудани мумкин аст, ки дар назди коркунони хоҷагии роҳ вазифа гузошта шуд, ки на танҳо минтақаҳои вайрону валангоршудаи роҳҳоро обод кунанд, балки инчунин шабакаи роҳҳои муҳимтаринро аз нав созанд, онҳоро дар навбати аввал бо омехтаи сангрезаю нефт рӯйкаш кунанд. Ва албатта сохтмончиёни роҳҳои нақлиётгард аз уҳдаи ин супоришҳо бо сарбаландӣ баромаданд.

Дар зербоби дуюми боби дуюми дисертатсия масъалаи **«Бехтар намудани фаъолияти хоҷагии роҳ ва сохтмони роҳҳои нав дар минтақаи Қўрғонтеппаи вилояти Хатлон дар солҳои 1965-1979»** баррасӣ гардидааст. Яке аз масъалаҳои мубрами таърихшиносӣ таърихи рушди муассисаҳои роҳсозӣ ва сохтмону таъмири роҳҳои минтақаи Қўрғонтеппа дар нимаи дуюми солҳои шастум ва солҳои ҳафтодуми асри бист мебошад.

Муаллиф менигорад, ки то 1 январи соли 1965 дар ҷумҳурий аллакай 17 идораи баистифодабарии роҳҳои маҳаллӣ (ДЭУ) ва 5 шубаҳои роҳсозӣ дар назди кумитаҳои иҷроияи ноҳиявӣ фаъолият мекарданд. Бо фармони Шурои Вазирони ҶШС Тоҷикистон 8 феввали соли 1965 №79-Р «Дар ҳайати Вазорати

нақлиёт ва хоҷагии роҳҳои ҷумҳурии идораи Асосии роҳбарии сохтмон, таъмир ва нигохдории роҳҳои автомобилгарди аҳаммияти ҷумҳуриявӣ ва маҳаллӣ (Гушосдор)» таъсис дода шуд. Ҳамин тариқ, дар солҳои 1960-1965 сохтори роҳбарии хоҷагии роҳҳои ҷумҳурии таъсис дода шуд, ки то имрӯз амал мекунад. Дар охири соли 1965 дар системаи нақлиёти ҷумҳурии 30 хоҷагии нақлиётӣ мавҷуд буд, ки дар ихтиёри онҳо ҳазорҳо мошинҳо буданд. Аз ҷумла, автопарки мусофирбарӣ 1210 автобус ва 631 мошини сабуки такси дошт. Корхонаи таъмири мошинҳои No1, ки ба мошинҳои тамғаи «ЗИЛ» хидмат мерасонд, ба истифода дода шуд. Дар ҷумҳурии дар як сол то 3800 мошин пурра таъмир карда шуд [88, с.190]. Дар 1 январи соли 1966 дарозии роҳҳои автомобилгард ба 11585 км расид, аз ҷумла бо пӯшиши саҳт 5 100 км, аз он зиёда аз 3000 км бо нафт коркард карда шуд.

Бо меҳнати софдилонаи роҳсозон дар соли аввали панҷсолаи ҳаштум аввалин қитъаҳои роҳҳои бо пӯшиши такмилёфтаи асфалтбетон, ки дарозии умумии он зиёда аз 70 км буд, сохта шуданд. Онҳо дар роҳҳои автомобилӣ, роҳҳои бо шиддати ҳаракат зиёда аз 1200-1500 мошин дар як шабонарӯз сохта шуданд, пӯшиши нафтӣ дар ин ҳолат ба вазниниҳо дучор шуд ва зуд аз кор баромад. Такони ҷиддӣ ба сохтмони роҳҳои кишвар Қарори Шурои Олии ҶШС Тоҷикистон (с. 1967) расонид, ки ташкилотҳои давлатӣ ва хоҷагии ҷумҳуриро вазифадор кард, ки дар сохтмон ва таъмири роҳҳои маҳаллӣ бо маблағҳои пулӣ иштирок кунанд. Хусусияти хоси панҷсолаи ҳаштум беҳтар кардани роҳҳои наврохт ва таҷдидшудаи автомобилӣ ва пулҳо буд. Барои сари вақт расонидани техникаи сохтмонӣ, маводи сохтмонӣ барои Нерӯгоҳи Барқи Обии Норак 67,5 км роҳҳои наврохт бо маводи саҳт ҳамчун Чормағзак-Норак, убур кардани Норак тавассути гузаргоҳи Шар-Шар, роҳи автомобилгарди Норак - Бойғозӣ, деҳаи Сардора – Қарахонов - Ёвон, Қўрғонтеппа - Калининобод ва ғайра ба истифода дода шуданд [78, С.119].

Дар диссертатсия оварда мешавад, ки дар натиҷаи рушди минбаъдаи саноатикунории кишвар, ташкилотҳои роҳҳои ҷумҳурии имконият доштанд, ки

ҳаҷми корҳои механизатсияшударо дар сохтмони роҳҳои автомобилӣ қариб ба сад фоиз расонанд. Ташкилотҳои роҳсозӣ ва истифодаи Вазорати нақлиёт ва ҳоҷагии роҳҳои ҶШС Тоҷикистон бо техникаи наватарини муосир мучахҳаз гардида, дорони парки пурқуввати мошинҳои зарурӣ буданд [78, С.120].

Аз ҷумла қайд карда мешавад, ки дар натиҷаи ҳеле беҳтар гардидани ҳолати техникаи роҳҳои автомобилгард ва афзоиши миқдори автомобилҳо ҳаҷми умумии боркашонӣ дар солҳои 1966-1970 40 фоиз, гардиши боркашонӣ 78 фоиз афзуд. Афзоиш ва самаранокии кори нақлиёти автомобилӣ ба тараққиёти минбаъдаи тамоми соҳаҳои ҳоҷагии халқ, инчунин болоравии некуаҳволии аҳолии ҷумҳурӣ мусоидат кард [134, С.26]. Ҳамин тариқ, дар минтақа шабакаи ҳеле пешрафтаи роҳҳои автомобилӣ сохта шуд, ки шаҳрҳо, марказҳои ноҳия ва маҳалҳои аҳолинишини калонро бо ҳам мепайвандид. Ташкилотҳои роҳсозӣ ва истифодабарӣ бо механизмҳои мукаммали роҳсозӣ мучахҳаз карда шуданд, ки ба ҷорӣ кардани механизатсияи комплекси корҳои роҳсозӣ имкон доданд. Онҳо сол аз сол сохтмони роҳҳои автомобилгардро бо намудҳои асосии рӯпӯшҳои нав сохтанд.

Диссертант менигорад, ки дар ноҳияҳои пахтакор қариб ҳамаи нуқтаҳои аҳолинишин роҳҳои доранд, ки онҳоро бо марказҳои ноҳия ва шаҳрҳо пайваст менамоянд. Пеш аз Инқилоб Тоҷикистон ягон роҳи дуруст надошт. Фақат баъзе нуқтаҳои аҳолинишин байни худ бо роҳҳои тангу пурҳок алоқа доштанд, ки аз ин роҳҳо фақат ароба гузашта метавонист. Ҳозир бошад ба ҳар қишлоқи кӯҳистон, роҳҳои васеъ сохта шудаанд. Нақлиёти асосии ҷумҳурӣ - ҳазорҳо автомашина ҳар сол миллионҳо тонна борҳои ҳоҷагии халқ мекашонанд.

Дар оянда роҳҳои автомобилгард бо тезӣ дароз ва зиёд карда мешаванд. Соли 1970 масофаи роҳҳои асфалтпӯш боз ҳазор километр зиёд шуд. Ба ташкилотҳои бинокорӣ кӯмак расонданд. Ташкилотҳои нақшакашии ҷумҳурӣ барои бартараф кардани камбудии кори бо таҷҳизоту масолеҳ таъмин намудани сохтмони роҳҳо ёрӣ доданд. Кадрҳои ташкилотҳо камӣ мекарданд. Бо вучуди ин масъалаи дар назди Институти политехникии Тоҷикистон кушодани факултети

роҳсозӣ, ки муҳандисони соҳаи роҳсозиро тайёр мекарда бошад, ҳал шуд [131]. Комичроияҳои шуроҳои ноҳиявӣ, қишлоқӣ, посёлкавӣ бевосита ба корҳои роҳсозӣ роҳбарӣ карда, масъалаҳои лоиҳакашӣ, нақшаҳои ҷорию перспективиҳои корҳои роҳсозӣ, меъёрҳои техникӣ ва қоидаҳои ба сифати кор назораткуниро бо маслиҳати Вазорати нақлиёт ва ҳоҷагии роҳсозӣ якҷоя ҳал менамуданд [134, С.40]. Дар баробари ба вучуд овардан ва афзоёндани шабакаи роҳҳо дар ҷумҳурӣ барои самарабахш истифода бурдан, таъмир кардан ва нигоҳ доштани онҳо тадбирҳои зарурӣ дида мешуд. Вақте низом дуруст чида шудааст, натиҷаи корҳо низ назаррас мебошад. Дар солҳои 1963-1965 дар кулли ҷумҳурӣ 33 минтакаи бунёди роҳҳо таъсис дода шуда буд, бо номи ДЭУ, яъне муассисаи истифода ва тармими роҳҳо ҷодаҳо [134, С.41]. Аз соли 1965 инҷониб кори истифодабарии роҳро Раёсатҳои истифодабарии роҳҳои иттифоқӣ, ҷумҳуриявӣ ва роҳҳои маҳаллӣ пеш мебаранд. Раёсатҳои хаттӣ- истифодабарӣ 16 минтакаи роҳсозӣ- истифодабариро муттаҳид мекунанд, ки дар ҳайаташон 28 нуқтаи таъмиркунӣ доранд. Онҳо инчунин ба 37 минтақаҳои роҳсозӣ, истифодабарии назди комичроияҳои шуроҳои ноҳиявӣ аз ҷиҳати техникӣ роҳбарӣ мекунанд. Раёсат ба таъмин намудани ҳаракати мўътадили автомашинаҳо, тоза нигоҳ доштани роҳҳо, гузарондани таъмири асосӣ шароит муҳайё мекунад. Аллакай дар зарфи ду соли панҷсолаи ҷорӣ (с.1971-1975) 5510 км минтақаҳои нави роҳҳои автомобилгарди фаршашон сементу бетон ва асфалту бетон ё омехтаи нефт ба истифода дода шуданд. Аз он ҷумла, роҳи байни Чормағзак - Норак 10 км кӯтоҳ ва аз морпечихо халосу хеле рост шуд. Ин имконият дод, ки ба НБО-и Норак борҳои ғайригабаритии 100-300-тоннагӣ бе монеа кашонда шаванд. Соли 1972 автомобилҳо бо минтакаи нави роҳ ба водии Вахш рафтуомадро сар карданд. Қариб 30 км масофаи роҳи Душанбе-Қўрғонтеппа аз нав сохта, бо сементу бетон ва асфалту бетон рўйкаш карда шуд [134, С.34]. Шабакаи роҳҳои Тоҷикистон ба қадри кофӣ васеъ гардида, пойтахти ҷумҳуриро бо тамоми шаҳру ноҳияҳо ва маҳалҳои калони аҳолинишин, бо маркази колхозу совхозҳо пайваст кардаанд. Роҳҳо пурра бо асфалту бетон ва нефт фарш карда

шудаанд. Сохтмони роҳҳои дохили колхозу совхозҳо бомуваффақият пеш рафт. Роҳсозӣ, хусусан дар дохили хоҷагиҳои ноҳияҳои Регар, Шаҳритӯс, Колхозобод, Хучанд босуръат давом кард. Дар солҳои охир ба кори аз ҷиҳати архитектурӣ тақмил додани роҳҳо диққати махсус дода мешуд. Чунончи, павилонҳои кулай барои мусофирон, шипангҳои сояафкан барои дамгирии ронандагонӣ, пиёдагардон бино карда мешаванд. Гузаргоҳ, истгоҳи майдончаҳо ро нақшаҳои рангини хати ҳаракати автомобилҳо, аломатҳои сигналдиҳанда ва плакатҳои огоҳкунанда зинат медиҳанд [134, С.37]. Дар роҳҳо дараҷаи хизмати нигоҳдории беҳатарии ҳаракат хеле баланд гардид. Дар ағбаҳо нуқтаҳои азназаргузаронии профилактикии нақлиёти автомобил, роҳҳои авариягӣ ва захираи қум барои эҳтиёткунӣ аз яхбандии роҳ ташкил карда шудаанд. Нозироти давлатии автомобилӣ бо вертолётҳои хизмати патрулӣ таъмин гардонда шудааст. Дар зарфи солҳои 1971-1972 роҳҳои асфалту бетон ва нефтфарши деҳот 270 км дароз шуд. Ҳазорҳо километр роҳҳои байни қишлоқҳо бо омехтаи сангрезаю нефт пӯшида шуданд [132, С.56-62]. Барои аз озуқаворӣ таъмин намудани минтақаҳои роҳсозӣ-истифодабарӣ ОРС-и Вазорати нақлиёт ва хоҷагии роҳи ҶШС Тоҷикистон мадади калон мерасонад. Ҳамаи ин боиси пай дар пай афзудани сифати таъмири нигоҳдории роҳҳо ва ободонии онҳо гардид. Дар минтақаҳои махсусан хатарнок нишонаҳои иловагии огоҳкунанда гузошта мешуд. Танҳо соли 1971 дар роҳҳои ҷумҳурийӣ 64 автопавилон, 1789 аломатҳои роҳ, 37 тахтачаҳои огоҳкунанда, 24 қароргоҳи автомобил ва ғайра сохта ба истифода дода шуданд.

Дар минтақаи Кӯрғонтеппа 15 идораи хоҷагии роҳҳо ва таъмиркунии роҳ мавҷуд аст. Хоҷагиҳои роҳсозӣ, аз ҷумла нуқтаҳои роҳтаъмиркунӣ бо техникаю механизмҳои ҳозиразамон таъмин буданд. Механикони ташкилотҳои роҳсозии Тоҷикистон танҳо дар зарфи панҷсолаи ҳаштум аз рӯи миқдору воҳиди навҳои гуногун зиёда аз яксаду панҷоҳ фоиз, аз рӯи иқтидор қариб дусад фоиз афзуд. Миқдори механизмҳои роҳсозӣ ва воситаҳои нақлиёт дар панҷсолаи ҳаштум боз ҳам афзуд. Чунончи, дар 1-уми январӣ соли 1973 хоҷагиҳои роҳсозии ҷумҳурий дар ихтиёрашон 323 трактор, 210 булдозер, 76 экскаватор, 440 автомашинаи боркаш

доштанд [134, С.42]. Ташкилотҳои роҳсозӣ-истифодабарӣ барои аз барфрӯба нигоҳ доштани роҳи ағбаи Чормағзак - Норак дар ду тарафи канори роҳ 6-8-катор ниҳол шинонданд. Дар сари ағбаю ҳамгаштҳои роҳ барои аз яхбандии роҳ эҳтиёт кардан анборҳои регу қум ташкил дода шуд.

Муаллиф қайд менамояд, ки Ҳукумат ба боз ҳам ривочу раванк додани сохтмон ва беҳтар намудани роҳҳои мавҷудаи автомобилгард диққати калон меод. Мувофиқи супориши КМ ҲК Тоҷикистон ва Шурои Вазирони ҷумҳурӣ нақшаи генералии таракқиёти роҳҳои автомобилии ҷумҳурӣ барои солҳои 1971-1980 тартиб дода шуд, ки дар он дар баробари боз ҳам вусъат додани сохтмони роҳҳои ҷумҳурӣ, ба такмилу таракқӣ додани масолеҳи роҳмустаҳкамкунӣ - асфалту бетон диққати калон дода шуд [117]. Роҳҳои асосии автомобилгард то соли 1975 дорои фарши саҳт гардида ва соли 1980 тамоми фаслҳои сол бефосила кушода шуданд. Дар солҳои оянда суръати сохтмони роҳҳои саҳтфарш пай дар пай афзуд. Ҳиссаи роҳҳои дорои аҳамияти умумидавлатӣ ва ҷумҳурийвӣ 20-25 фоизро ташкил дод [134, С.50].

Дар диссертатсия оварда шудааст, ки дар охири солҳои 70-уми қарни XX дар Тоҷикистон 13500 км роҳҳои бо рӯпӯши саҳт ва беҳтаршуда мавҷуд буд. Суръати баланди афзоиши роҳҳои автомобилгарди рӯпӯши саҳт то 8,5 ҳазор км ва то соли 1980 то 9 ҳазор км пешбинӣ карда шуд [78, С.132]. Нақшаи солони кашондани бори хоҷагии халқ умуман дар соҳаи вазорат дар соли 1978 102,6 фоиз ва дар вилояти Қўрғонтеппа 101,3 фоиз иҷро гардид [125, С.10]. Соли 1979 коркунони нақлиёти автомобилӣ ва хоҷагии роҳи ҷумҳурӣ ва вилояти Қўрғонтеппа ўҳдадорҳои баланд қабул карданд. Ҳаминро гуфтан кифоя аст, ки дар нақша 1,4 фоиз зиёд кардани боркашонӣ ва 4,5 фоиз зиёд намудани мусофиркашонӣ пешбинӣ мешуд. Ҳаҷми калони корҳои роҳсозӣ, бинокорӣ ва роҳтаъмиркуниро иҷро кардан зарур омад [125, С.12].

Ҳамин тавр, масъалаи беҳтар намудани фаъолияти хоҷагии роҳ ва сохтмони роҳҳои нав дар минтақаи Қўрғонтеппаи вилояти Хатлон дар солҳои 1965 – 1979 вазифаҳои нави меҳнатиро тақозо менамуд. Муайян гардид, ки минтақаҳои

роҳсозӣ-истифодабарӣ ҳоло бо механизмҳо мусаллаҳ буда, вазифаи муайянро ба ҷо меоварданд, супоришҳои роҳсозиро таъмиркуниро дар сари вақт иҷро мекарданд.

Боби сеюми диссертатсия **«Аҳаммияти таърихӣ сохтмони роҳҳо дар минтақаи Қўрғонтеппаи вилояти Хатлон»** номгузорӣ гардида, аз ду зербоб иборат мебошад.

Зербоби якуми боби сеюм масъалаҳои **«Механиконидаи хочагӣ ва вусъат додани алоқаи роҳ дар солҳои 1980 – 1990»**- ро мавриди таҳқиқ қарор медиҳад.

Дар диссертатсия қайд мегардад, ки дар солҳои таҳқиқот дар вилояти Қўрғонтеппа ба сохтмони роҳҳо асосан аз солҳои аввали Ҳокимияти Шуравӣ шурӯъ карда шуд. Роҳсозӣ дар шароити кӯҳии минтақа хеле душвор буда, солҳои аввал қариб нисфи маблағҳои барои хочагии халқ ҷудо кардашуда ба он сарф карда мешуд (соли 1982, ҳамагӣ 10%) [148, С.38-39].

Муаллиф менависад, ки сохтмони роҳҳои минтақаи Қўрғонтеппа дорои хусусиятҳои хос буд. Яке аз ин хусусиятҳо гузариши Тоҷикистон аз форматсияи ҷамъиятии нимфеодалӣ ба сотсиализм, ба капитализм буд. Дигар хусусиятҳои сохтмону таъмири роҳҳои нақлиётӣ ин омили ҷуғрофӣ, аз ҷумла бо релефи кӯҳии қаламрав алоқаманд буд. Лозим ба ёдоварист, ки яке аз хусусиятҳои хоси таъсири роҳҳои нақлиёти Тоҷикистон, ин ёрии ҳаматарафаи халқҳои ИҶШС дар ҳама соҳаҳо, аз ҷумла дар таъмиру сохтмони роҳҳои ҷумҳурӣ мебошад. Гуфтан ба маврид аст, ки дар сохтмону таъмири роҳҳои нақлиёти ҷумҳурӣ қадамҳои аввалинро мутахассисони Русия, Украина, Белоруссия ва дигар ҷумҳуриҳои иттифоқӣ, аз ҷумла марказҳои илмӣ гузошта буданд. Як чизи дигарро бояд хотиррасон намуд, ки махсусан ёрии ҳаматарафаи ҷумҳуриҳои иттифоқӣ буданд, ки таъмиру сохтмони роҳҳои нақлиёти Тоҷикистон рушд намуда, устувор гардид. Чунки маблағгузориҳои сохтмони роҳҳои кишвар аз ҳисоби буҷаи ҷумҳуриҳои иттифоқӣ буданд, зеро буҷаи Тоҷикистон ягон маблағ надошта, дар давоми якчанд сол норасоӣ дошт.

Яке аз сабабҳои бо кадрҳои зарурии кормандони муҳандисӣ-техникӣ ва коргарони баландихтисос таъмин гардидани сохтмонҳои роҳҳои нақлиёти ҷумҳурӣ, он буд, ки ҷумҳуриҳои иттифоқӣ беҳтарин кадрҳои соҳаи роҳсозиро ба Тоҷикистон фиристониданд. Ин кадрҳои роҳсози баландихтисос дар навбати худ кадрҳои маҳаллии роҳсозро омода намуданд. Аз ҷумла кадрҳои маҳаллии тоҷик барои гирифтани таҷрибаи корӣ ба дигар кишварҳои иттифоқӣ равон карда мешуданд. Махсусан бо дастгирию кӯмаки беандозаи моддию маънавии тамоми халқҳои собиқ ҷумҳуриҳои шуравӣ ба халқи тоҷик боиси он гардид, ки Тоҷикистон ба комёбиҳои беназири иқтисодӣ ноил гардад. Бояд иброз намуд, ки агар дар даврони капиталистӣ бо мақсади ворид шудани сармоя ба минтақаҳои дорои захираҳои бойи табиӣ ва қувваи кории арзон роҳсозӣ сураат гирад, пас дар даврони сотсиализм роҳсозӣ бо мақсади рушди соҳаҳои иқтисодӣ, сиёсӣ ва фарҳангии кишвар ба анҷом мерасид.

Ҳамин тавр, ба таърихи сохтмону роҳҳои нақлиёти Тоҷикистон ин мақсад мувофиқ аст. Рушди босуръати таъмиру сохтмони роҳҳои кишвар боис гардид, ки бо дуртарин мавзеҳо ва минтақаҳои душворгузари кӯҳии ҷумҳурии аз ҷиҳати иқтисодӣ рушдёфта, рафта расиданд. Ҳадафи сохтмону таъмири роҳҳои ин минтақа боиси ҷалб гардидани ин ноҳияҳо ба ҷараёни умумии ҳаёти сиёсӣ ва фарҳангӣ мебошад. Тараққӣ ёфтани сохтмону таъмири роҳҳои минтақаи Қўрғонтеппа боиси он гардид, ки вазъи иқтисодии минтақа боло рафта, зисту зиндагонии аҳоли беҳтару хубтар гардад. Албатта ин аз шароити табиӣ ва иқлими маҳаллӣ вобастагии калон дошт. Яке аз хусусиятҳои нақлиётии Тоҷикистон, ки пеш аз ҳама барои ноҳияҳои баландкӯҳҳои он хос аст, инчунин дар муддати тулонӣ якҷоя кардани воситаҳои муосири нақлиёт (тайёра, автомобил) бо воситаҳои хеле қафомонда (боркаш, асп ва ғайра) буд. Дар ин давра тамоми ниҳодҳои кишвар як вазифа доштанд, ки иқтисоди бар асари ҷанг зарардиदारо барқарор кунанд. Маҳсулоти саноатӣ дар соли 1950 бояд аз сатҳи соли 1940 48 ғоиз зиёд гардида, маҳсулоти кишоварзӣ бошад аз сатҳи соли 1940 27 ғоиз зиёд буд [94, С.170; 69, С.125]. Мо хуб медонем, ки замони Ҷанги Бузургӣ

Ватанӣ (с.1941-1945) тамоми иқтисоди кишварро ба самти мудофия ва кумак ба фронт равона карда будем, акнун лозим буд, ки масири онро тағйир дода, онро ба самти озоишта равона кунем.

Ва дар ин масир шуруъ аз соли 1946 тамоми тадбирҳои лозима дар сатҳи ҷумҳурӣ ва кишвари абарқудрати ИҶШС нав мегардиданд. Мо дар кишварҳои шарқӣ як одати хуб ва бобой ва суннатӣ дорем, ки онро хашар мегӯянд ва бисёри корхоро тоҷикон аз адиму қадим бо ин тарз, яъне дастаҷамъона ва ройгон иҷро мекарданд. Барои мисол дар солҳои баъдиҷангӣ дар минтақаи Қўрғонтеппа бо кўмаки колхозчиёни колхозҳои Ворошиловобод, Айвоч ва Меҳнатобод 400 км роҳҳои автомобилӣ таъмир карда шуданд.

Фақат дар панҷсолаи даҳум парки автомобилҳои истифодаи умумӣ бештар аз 12 Ҷоиз, ҳаҷми умумии борбардории автомобилҳои боркаш 16 Ҷоиз афзуд [130, С.6-9].

Диссертант менигорад, ки рушди босуръати таъмири сохтмони роҳҳои кишвар боис гардид, ки бо дуртарин мавзёҳо ва минтақаҳои душворгузари кўҳии ҷумҳурии аз ҷиҳати иқтисодӣ рушдёфта, рафта расиданд. Ҳадафи сохтмону таъмири роҳҳои ин минтақа боиси ҷалб гардидани ин ноҳияҳо ба ҷараёни умумии ҳаёти сиёсӣ ва фарҳангӣ мебошад. Тараққӣ ёфтани сохтмону таъмири роҳҳои минтақаи Қўрғонтеппа боиси он гардид, ки вазъи иқтисодии минтақа боло рафта, зисту зиндагонии аҳоли бехтару хубтар гардад. Албатта ин аз шароити табиӣ ва иқлими маҳаллӣ вобастагии калон дошт. Ҳамаи ин боиси он гардид, ки вазъи сиёсӣ, иҷтимоӣ, фарҳангӣ ва экологии минтақаи Қўрғонтеппа боло рафта, истифодаи васеи намудҳои гузариш ва соддашудаи роҳҳо амалӣ гардад.

Ҳамин тариқ, механиконидани хоҷагӣ ва вусъат додани алоқаи роҳ дар солҳои ҳаштодуми асри бист боиси пешравии иқтисодии кишвар гардид.

Дар зербоби дуюми боби сеюм масъалаи **«Аҳаммияти иҷтимоию иқтисодии азнавсозии роҳҳои нав дар минтақа»** баррасӣ гардидааст. Дар он оварда мешавад, ки вазъи иҷтимоиву иқтисодии сохтмони роҳҳои нав дар минтақа аҳаммияти калон дошт.

Муаллиф менависад, ки фарзияи рушди марҳилаи нақлиёт ҳам барои таҳлили иқтисодии давраи қаблӣ ва ҳам барои сохтани пешгӯиҳои бозьтимоди оянда аҳаммияти асосӣ дорад. Нақлиётчиёни вилояти Қўрғонтеппа дар масъалаи ба ноҳияҳои кӯҳии ҷумҳурӣ пеш аз мӯҳлат кашондани бори хоҷагии халқ пешсаф буданд. Ва бояд қайд намуд, ки ҳар сол барзиёд иҷро намудани супоришҳои нақша аз рӯи ин нишондиҳанда анъанаи нек шуда буд. Соли 1981 бо нақлиёти автомобилӣ ба маҳалҳои кӯҳсор бештар зиёда аз даҳ ҳазор тонна бор ва молҳои гуногун кашонда шуд, ки ин назар ба супориш зиёд буд.

Дар диссертатсия оварда мешавад, ки сифати сохтмон, таъмир ва нигоҳубини роҳҳо бештар карда, ба баланд шудани дараҷаи бехатарии ҳаракат диққати махсус дода шавад» [168, С.11-14]. Роҳҳои автомобилгард роҳҳои асосии нақлиёти ҷумҳурӣ мебошанд, зеро дар Тоҷикистон ба сабаби шароити кӯҳсор васеъ кардани шабакаи роҳҳои оҳан душвор аст. Ҳоло то навад фоизи бори хоҷагии халқ ва мусофирон ба воситаи роҳҳои автомобилгарди истифодаи умум кашонда мешаванд. Масофаи умумии онҳо зиёда аз дувоздаҳ ҳазор километрро ташкил медиҳад. Гуфтан ҷоиз аст, ки рушди соҳаи кишоварзӣ, азхудкунии заминҳои навқорам, зиёд гардидани истеҳсоли пахта, сохтмону васеъ намудани корхонаҳои ҳудудию истеҳсолии ҷануби ҷумҳурӣ равуои нақлиётро боз ҳам зиёд мегардонад.

Муаллиф менигорад, ки бисёр коллективҳои коркунони нақлиёт дар соли сеюми (с.1983) панҷсолаи даҳум (с.1981-1985), натиҷаҳои хуби истеҳсолӣ ба даст оварданд. Аз он ҷумла, автобазаҳои №21-и ш. Қўрғонтеппа ва №7-и Душанбе ва коллективҳои дигари пешқадам аз ҷумлаи онҳо мебошанд. Нақшаи солони кашондани бори хоҷагии халқ умуман дар сатҳи вазорат 102,6 фоиз иҷро гардид, супориши нақша аз рӯи ҳаҷми мусофиркашонӣ 2,2 фоиз барзиёд ба ҷо оварда шуд [168, с.11-14]. Соли 1983 коркунони нақлиёти автомобилӣ ва хоҷагии роҳи ҷумҳурӣ ўҳдадорҳои баланд қабул карданд. Ҳаминро гуфтан кифоя аст, ки дар нақша 1,4 фоиз зиёд кардани боркашонӣ ва 4,5 фоиз зиёд намудани

мусофиркашонӣ пешбинӣ шуда буд. Ҳаҷми калони корҳои роҳсозӣ, бинокорӣ ва роҳтаъмиркуниро иҷро кардан зарур аст [168, С.11].

Аз он ҷумла, қайд карда шуд, ки барои тараққиёти минбаъдаи хоҷагии роҳи ҷумҳурӣ захираю имкониятҳои зиёде мавҷуд аст. Ин на фақат ба истифода додани иқтидорҳои нави базаҳои истеҳсолӣ, аз ҷумла корхонаҳои таъмири техникаи роҳсозӣ, корхонаи асфалту бетони ноҳияи Колхозобод (н. Ҷ. Балхӣ) ва корхонаҳои дигар аст. Захираи асосии минбаъд ҳам беҳтар намудани тамоми кори роҳсозӣ дар ҷумҳурӣ иборат аз баланд бардоштани самарани истеҳсолот ва сифати кори тамоми коллективи соҳа, ҳар як қитъа, ҳар як коркуни алоҳида мебошад.

Ҳамин тавр, аз таҳлили масъалаи аҳаммияти таърихӣ сохтмони роҳҳои минтақаи Қўрғонтеппаи вилояти Хатлон маълум гардид, ки рушди роҳҳои ҷумҳурӣ дар вақти кутоҳ гузаронида шуд, ки барои саривақт таъмиру сохтмони роҳҳо баъзе душворихоро ба миён овард ва ин ба меъёрҳои муқаррари техникаи алоқамандии зич дошт. Аммо ба ин нигоҳ накарда сохтмони роҳҳои нақлиётгард дар минтақаи Қўрғонтеппа мунтазам ба пешравиҳо ноил гардид.

ХУЛОСА

То ғалабаи инқилоби Октябр Тоҷикистон яке аз канораҳои қафомондаи Иттиҳоди Шуравӣ буд. Ноҳияҳои шимолии он ба ҳайати генерал-губернатории Туркистон дохил мешуданд ва қисми зиёди ноҳияҳои шарқӣ, марказӣ ва ҷанубӣ, ба истилоҳ Бухорои Шарқӣ, ба ҳайати аморати Бухоро дохил мешуданд. Ба манфиати амир ва мансабдорони ӯ аз аҳоли ҳар сол миллионҳо рубл ситонида мешуд, аммо барои сохтмони роҳҳо, маърифат ва тандурустӣ як танга сарф намешуд.

Ба империяи Русия пайвастанӣ Осиеи Миёна, аз ҷумла ноҳияҳои шимолии Тоҷикистон ба тағйирот дар соҳаи ҳаёти сиёсӣ ва иқтисодии минтақа мусоидат кард. Аммо капитализми Русия, сиёсати мустамликавиро пеш бурда, Осиеи Миёнаро ҳамчун манбаи ашёи хом барои саноати рушдбандаи минтақа меҳисобид. Аз ин рӯ, саризм танҳо ба рушди соҳаҳои саноат, ки барои саноати

Русия ёрирасон буданд, мусоидат кард ва бо мақсади ҳифзи муносибатҳои феодалии дар минтакаи Туркистон ва Бухоро рушди дигар соҳаҳои истеҳсолотро боздошт.

То инқилоби Октябр Тоҷикистон, ба истисноии қисмати шимолии он, ки дар он ҷо як қитъаи хурди роҳи оҳан буд. Он вақт Тоҷикистон кишвари ”классикии бераҳ” буд. Танҳо роҳхое буданд, ки паҳноии онҳо аз релефи минтақа вобаста буд. Дар он ҷое, ки роҳ аз як тангӣ бо доманакӯҳҳои теппа, баъзан сангбор мегузашт, паҳноии роҳ одатан ҷунон буд, ки асп бо душворӣ аз он мегузашт. Бисёре аз гузаргоҳҳои кӯҳӣ, ки тавассути онҳо роҳҳо мегузаштанд, танҳо дар тобистон ва тирамоҳ дастрас буданд. Дарёҳои пуршиддати кӯҳӣ, ки дар роҳ пайдо мешуданд, аксар вақт бо истифода аз машкоб, пӯсти пур аз ҳаво шино мекарданд. Барои убури он инчунин як навъ қайқ истифода мешуд; он аз якҷанд машкобҳо иборат буд, ки болои онҳо аз ҷӯбҳои сабук пул сохта мешуд. Пулҳои мавҷуда дар дарёҳои кӯҳӣ сохтори ибтидоӣ доштанд.

Дар ҷойҳои кӯҳӣ роҳхое буданд, ки аз онҳо пиёда ё гузаштан мумкин буд, борҳо ба аспҳо ё харҳо бор карда мешуданд ва аксар вақт инсон онҳоро дар пушт мегузаронд. Дар ҷойҳои, ки релефи онҳо камтар бурида шудааст ва дар ҳамворӣ шутур ҳамчун ҳайвони нақлиётӣ истифода мешуд. Роҳҳои Душанбе - Панҷакент, Самарқанд - Ўротеппа, Душанбе - Қўрғонтеппа, Душанбе - Ғарм, Ғарм - Фарғона, Дарвоз - Кўлоб ва ғайра ба ҳаракати боркаш мутобиқ карда шуданд. Дар ҳамворӣ ароба, аробаи дучархаи калон ва аробаҳои дароз, ки онро бо асп мекашиданд, васеъ истифода мешуданд. Дар баъзе ҷойҳо (дар водихо) асбобҳои дигари яқоя истифода мешуданд.

Он қисми ғарбии Бухорои Шарқиро бо Тирмиз ва Амударё мепайвандид. Шимоли Тоҷикистон ба марказҳои асосии иқтисодӣ ва фарҳангии Осиёи Миёна тавассути роҳи оҳан дастрасӣ дошт.

Дар давраи ҷанги шаҳрвандӣ роҳҳои мавҷуда вайрон карда шуданд, пулҳо нобуд карда шуданд. Босмачиҳо қайқҳо, аробаҳо, шутурҳо, аспҳоро бо худ бурданд, то пешрафти Артиши Сурхро душвор кунанд. Саршумори чорвои барои

мақсадҳои нақлиётӣ мувофиқ ба таври назаррас коҳиш ёфт. Дар ҳуди қаламрави Тоҷикистон аҳолии маҳаллӣ ва ҷузъу томҳои аскарони сурх роҳҳои хокӣ, пулҳо ва гузаргоҳҳои паромро барқарор карданд.

Рушди иқтисодии Тоҷикистон аз он вобаста буд, ки он то чӣ андоза бо қисми аврупоии Иттиҳоди Шуравӣ ва ҷумҳуриҳои ҳамсоии Осиёи Миёна пайваست хоҳад шуд. Пойтахти Тоҷикистонро бо марказҳои вилоятӣ, бо иншооти саноатии сохташаванда алоқаманд кардан лозим буд. Аз ин рӯ, гуфтан муболиға нахоҳад шуд, ки нақлиёт пайванди асосии рушди иқтисодӣ, сиёсӣ ва фарҳангии Тоҷикистон буд.

Ҳамаи робитаҳои нақлиётӣ-иқтисодии ҷумҳурий дар ин давра аз ду шоҳроҳи асосӣ: аз тариқи шоҳроҳи боркашонии Душанбе-Ғузор ва аз тариқи Амударё бо қайқҳо аз Тирмиз то Саройкамар ва Ҷилиқӯл амалӣ карда мешуданд.

Ягона роҳи мувофиқ дар Бухорои Шарқӣ барои нақлиёти чархдор роҳи почтавии Душанбе - Ғузор буд. Бе таъсис додани роҳҳои қулай, мустақам кардани ҳокимияти Шуравӣ дар Бухорои Шарқии кӯҳӣ хеле душвор буд. Аз ин рӯ, аз қадамҳои аввал ба ислоҳи роҳҳои кӯҳӣ, убури дарёҳо диққати калон дода мешуд.

Дар оғози таърихи сохтмони роҳҳо ва нақлиёти Тоҷикистон дар соли 1925 қисмҳои корпуси XIII-и тирандозии Артиши Сурх роҳҳо барои нақлиёти чархдори Тирмиз-Душанберо бунёд карданд. Дар давоми солҳои 1925-1927 роҳҳои автомобилгарди Душанбе-Тирмиз, Сарой-Кӯлоб сохта шуданд. Дар тирамоҳи соли 1929 сохтмони роҳи оҳани Тирмиз-Душанбе ба анҷом расид.

Солҳои 1925-1927 роҳҳои автомобилгарди Душанбе-Тирмиз, Сарой-Кӯлоб сохта шуданд.

Дар ҷумҳурий дар соли 1927 якчанд мошини боркаш мавҷуд буд, вале автобусҳо тамоман мавҷуд набуд. Дар охири соли 1929 ду роҳ аз Сталинобод ба Кӯлоб ба анҷом расид. Як роҳ тавассути роҳи ноҳиявӣ тавассути Қўргонтеппа мегузашт, аммо он аз минтақаҳои нисбатан рушдёфта бо дурнамои бузурги рушд мегузашт. Бо сохтани роҳҳои зикршуда вазифаи

таъмини вилоятҳои Ҳисор, Қўрғонтеппа ва Кўлоб бо нақлиёт то андозае ҳал карда шуд.

Аз соли 1930 сохтмони роҳи нақлиёти Сталинобод-Қўрғонтеппа оғоз ёфт. Дар Тоҷикистон бори аввал дар ин ҷо баъзе мошинҳо ва механизмҳои сохтмонӣ истифода шуданд. Сохтмони роҳи моҳи декабри соли 1932 ба анҷом расид.

Дар солҳои панҷсолаи дуюм (1933-1937) дар ҶШС Тоҷикистон сохтмони роҳҳои нави нақлиётӣ идома дошт.

Дар оғози панҷсолаи сеюм (1938-1942), ҳамаи ноҳияҳои ҷумҳурӣ, ба истиснои баъзе минтақаҳои Помир, аллакай роҳҳои нисбатан қулайи алоқа доштанд.

Муваффақиятҳои ба даст овардашуда имконият доданд, ки ба сохтмони роҳҳо дар минтақаҳои кӯҳӣ низ шурӯъ кунанд. Дар моҳи феввали соли 1940 ШКХ ИҶШС ва КМ ВКП(б) қарори сохтмони роҳро қабул карданд. Роҳҳои нақлиёти Сталинобод-Ўротеппа, Сталинобод-Кўлоб-Ҷиликӯл таъдид карда шуданд.

Дар солҳои панҷсолаи сеюм (1938-1942) дар ҷумҳурӣ сохтмони роҳҳои аҳаммияти маҳаллӣ бо иштироки аҳолиъ васеъ оғоз ёфт. Марказҳои колхозӣ, совхозҳо ва МТС бо роҳҳои магистралӣ ва маркази ҷумҳурӣ робита пайдо карданд.

Дар солҳои панҷсолаҳои пеш аз ҷанг (1928-1941) мардумони кӯҳистон, роҳҳои асосии магистрало сохтанд: Сталинобод-Кўлоб, Сталинобод-Қўрғонтеппа-Ҷиликӯл ва як қатор роҳҳои маҳаллӣ сохта шуданд.

Дар ҳаёти иқтисодии ҷумҳурӣ нақши шоҳроҳҳо ҳеле калон аст, ки дарозии умумии онҳо то 13 ҳазор км буд, ба мисли Душанбе-Қўрғонтеппа, Душанбе-Кўлоб ва ғайра, ҳамаи ноҳияҳоро бо ҳам мепайвандид.

Масофаи миёнаи интиқоли бор тавассути нақлиёти автомобилӣ дар ҷумҳурӣ дар солҳои охир нисбат ба тамоми кишвар қариб 18 км зиёдтар гардида, дар минтақаҳои кӯҳии Тоҷикистон нақлиёти автомобилӣ ягона намуди нақлиёт барои интиқоли борҳои оммавӣ ба шумор мерафт.

Дар давраи аз соли 1961 то 1990 дар ҷумҳурӣ 1831 км роҳҳои автомобилгарди аҳаммияти ҷумҳуриявӣ ва маҳаллӣ сохта ва таҷдид карда шуданд. Ҳаҷми сармоягузори асосӣ барои ин мақсадҳо 160 миллион рубро ташкил дод.

Робитаҳои Тоҷикистон бо дигар ҷумҳуриҳои ИҶШС низ густариш ёфта буданд. Ба бисёр ноҳияҳои Иттиҳоди Шуравӣ маҳсулоти кишоварзӣ ва саноат содир карда мешуд. Дар навбати худ, ҷумҳурӣ мошинҳо, дастгоҳҳо, тракторҳо, маҳсулотҳои ҷангал, намудҳои гуногуни ашёи хомро аз ҷумҳуриҳои ҳамсоя ва марказҳои дурдасти саноатии кишвар меовард.

1. Натиҷаҳои асосии илмӣ диссертатсия:

Таърихи барқароршавӣ ва рушди хоҷагии роҳҳои минтақаи Қўрғонтеппаи вилояти Хатлони ҶШС Тоҷикистон (солҳои 1924-1990) таҳлил намуда, мо ба чунин хулосаҳо омадем:

- қайд кардан зарур аст, ки рушди роҳҳои ҷумҳурӣ дар вақти кутоҳ гузаронида шуд, ки барои саривақт таъмиру сохтмони роҳҳо баъзе душворихоро ба миён овард ва ин ба меъёрҳои муқаррарии техникӣ алоқамандии зиҷ дошт. Аммо ба ин нигоҳ накарда сохтмони роҳҳои нақлиётгард дар ҷумҳурӣ мунтазам ба пешравиҳо ноил гардид [1-М], [5-М].

- бояд тазаққур дод, ки барои сохтани роҳҳои муосир муҳандисони роҳсозу мутахассисони варзидаи ҷумҳуриҳои бародар ёрии худро дарёф надошта, баҳри пешравии роҳсозии кишвар саҳми бузурги худро гузоштанд [2-М], [6-М], [7-М].

- пудрати бригадҳои дар коллективҳои коркунони нақлиёти автомобилӣ торафт бештар паҳн гардид, ки ин усул, ки барои инкишофи ташаббуси эҷодкоронаи ҳар кас, барои дарёфт кардани захираҳои истеҳсолот имконияти зиёде ба амал овард, инчунин бригадаи ронандагон ва бинокорон ба меҳнати фаъолона гузаштанд [3-М], [6-М].

- бояд иброз намуд, ки яке аз вазифаҳои муҳиме, ки ҳар сол коркунони вазорати нақлиёт иҷро менамуданд, ба ноҳияҳои кўҳии ҷумҳурӣ пеш аз мўҳлат кашондани бори хоҷагии халқ буд ва ин супориш саривақтӣ иҷро мегардид [4-М].

- таҳқиқот муайян кард, ки дар шароити кӯҳсор нақлиёти автомобилӣ аҳаммияти басо калон дорад. Қисми зиёди бори хоҷагии халқ ба воситаи нақлиёти автомобилӣ кашонда мешавад. Отряди сершумори коркунони нақлиёт ва роҳсозони Тоҷикистон вазифаҳои масъулиятноки ба миён гузоштаро пурра иҷро намуда, кӯшиш намуданд, ки боз ҳам сермахсул кор кунанд ва ин боиси он гардид, ки вазъи роҳҳои минтақаи Қўрғонтеппа боз ҳам беҳтар гардида, боиси пешравии ҳолати иқтисодию иҷтимоии минтақа гардад [1-М], [4-М].

- гуфтан ба маврид аст, ки роҳсозону нақлиётчиёни фаъолу пешсафи мусобиқаҳои зарбдор на фақат сермахсул ва эҷодкорона меҳнат мекарданд, балки дар ташкили мусобиқаи меҳнатӣ, таблиғотию паҳн кардани таҷрибаи пешқадам ва тарбияи сиёсии коллективҳояшон низ фаъолона иштирок менамуданд [1-М], [3-М], [5-М], [7-М].

2. Тавсияҳо оид ба истифодаи амалии натиҷаҳои бадастомада:

Маводҳои омӯхташударо ҷамъбаст намуда, барои пешрафти таъмиру сохтмони роҳҳо ва омӯзиши минбаъдаи он тақлифҳои зеринро пешниҳод мекунем:

1. Минтақаи Қўрғонтеппа аз ҷиҳати иқлим, шароити табиӣ яке аз минтақаҳои роҳҳои вайрон маҳсуб мегардид. Аз ин рӯ, ҳукумати кишвар барои таъмиру сохтмони роҳҳо навбунёд тамоми чораҳоро андешид, ки ин иқдоми саривақтии ҳукумат мебошад.

2. Кормандони хоҷагиҳои роҳҳо ва роҳсозони ин минтақа бояд таҷрибаи роҳсозии замони шуравиро барои худ ҳамчун дастурамал гирифта, аз таърихи қаҳрамонҳои роҳсозон дар солҳои 20-80-уми асри ХХ воқиф бошанд, ки дар роҳи аз байн бурдани бегоҳӣ ҷонфидой карданд. Дар ин роҳ роҳсозони имрӯза бояд тамоми кӯшишҳоро ба харҷ диҳанд, то ки роҳҳои ин минтақа боз ҳам хубтару беҳтар бошанд.

3. Ба тамоми кормандони хоҷагиҳои роҳҳо ва роҳсозони вилоят тавсия дода мешавад, ки таҷрибаи замони шуравиро дар омода кардани кадрҳои баландихтисоси роҳсоз идома диҳанд.

4. Инчунин барои пешрафти соҳаи роҳсозӣ кори илмӣ-тадқиқотӣ дар соҳаи хочагиҳои роҳҳои минтақаи Қўрғонтеппа бо истифода аз таҷрибаи таърихи гузашта ва бо истифода аз дастовардҳои замони муосир идома дода шавад.

5. Барои таъмири хушсифати роҳҳои минтақаи Қўрғонтеппа ҳамкориҳо бо роҳсозони ҷумҳурӣ ҳарчӣ бештару беҳтаро намоянд.

6. Ҷалби сармояи хориҷӣ ҷиҳати равнаки тоза бахшидан ба сохтмони роҳҳои муосири замонавӣ ва бастанӣ шартномаҳо ва монанди инҳо ва дар ин замина бознигариҳои кулли сиёсати роҳсозӣ дар ҷумҳурӣ.

7. Шабакаи идоракунии соҳаи роҳсозӣ бояд дар таҳлили воқеаҳои фалокатовар муносибати шафоф зоҳир намояд.

8. Ба идораҳои хочагии роҳҳо зарур аст, ки дар таъмиру сохтмони роҳҳои маҳаллӣ бо ташкилоту идораҳои давлатӣ ва ғайридавлатӣ ҳамкорӣ намоянд.

9. Дар роҳи сохтмони роҳҳои нав ба мутахассисони соҳаи роҳсозӣ зарур аст, ки таҷрибаи бойи роҳсозони давлатҳои хориҷиро аз худ намуда, бо истифода аз таҷрибаи бойи роҳсозони кишвар, кори худро бо сифати баланд ба анҷом расонанд.

10. Натиҷаи тадқиқотҳои рисола нишон дод, ки ба тамоми саъй ва кӯшишҳои Ҳукумати Тоҷикистон барои таъмиру сохтмони роҳҳои кишвар нигоҳ накарда, имрӯз ҳам дар минтақаи Қўрғонтеппа мутахассисони соҳаи роҳсозӣ намерасанд. Пас мебояд сафи мутахассисони роҳсозро зиёд намоем ва барои ин бояд бо донишгоҳу донишқадаҳои кишвар оиди тайёр намудани мутахассисон шартномаҳо баста шаванд.

**МУҚАРРАРОТИ АСОСӢ ВА ХУЛОСАӢОИ ДИССЕРТАТСИЯ ДАР
ИНТИШОРОТИ ЗЕРИНИ МУАЛЛИФ ИНӢИКОС ЁФТААНД:**

1. Мақолаҳои илмие, ки дар маҷаллаҳои тақризшавандаи Комиссияи олии аттестатсионии назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон ҷоп шудаанд:

[1-М]. Алиева Л.Ш. История сооружение грунтовых колесных дорог в Таджикистане [Текст] / Л.Ш. Алиева, Д.Х. Алимов // Вестник Таджикского национального университета. Ч.1. – 2023. – №12. – С.42-48. (0,4 п.л.). ISSN: 2074-1847.

[2-М]. Алиева Л.Ш. Закономерная необходимость дорожного строительства в южных районах Таджикистана (1930-1960 гг.) [Текст] / Л.Ш. Алиева // Вестник университета (ТГПУ им. С. Айни). – 2023. – №12. – С.21-26. (0,35 п.л.). ISSN: 2219-5408.

[3-М]. Алиева Л.Ш. Таърихнигории сохтмони роҳҳо дар ҷануби Тоҷикистон (с. 1924-1950) [Матн] / Л.Ш. Алиева, Д.Х. Алимов // Паёми Донишгоҳи миллии Тоҷикистон. – 2024. – №7. – С.71-77. (0,4 ҷ.ҷ.). ISSN: 2074-1847.

[4-М]. Алиева Л.Ш. Аз таърихи сохтмони роҳҳои ҳокӣ дар Ҷумҳурии Мухтори Шуравии Сотсиалистии Тоҷикистон [Матн] / Л.Ш. Алиева // Паёми Донишгоҳи миллии Тоҷикистон. – 2024. – №9. – С.97-102. (0,35 ҷ.ҷ.). ISSN: 2074-1847.

II. Мақолаҳое, ки дар маҷаллаҳои илмӣ, конференсияҳо ва симпозиумҳо ҷоп гардидаанд:

[5-М]. Алиева Л.Ш. Зарурияти омӯзиши таърихи сохтмони роҳҳо дар ноҳияҳои ҷануби Тоҷикистон (с. 1930-1950) [Матн] / Л.Ш. Алиева // Маводи Анҷумани илмӣ-амалии байналмиллалии “Хонишҳои VI – уми Артуҷ” бахшида ба “Масоили мубрами илмҳои педагогӣ, иҷтимоӣ-гуманитарӣ ва ҷануби дақиқ дар замони муосир”, 4-6 июли соли 2024 дар Донишқадаи омӯзгорӣ Тоҷикистон

дар шаҳри Панҷакент. Ҷилди I. – С.109-116. (0,5 п.л.). **УДК 1 МАҶ4, ББК-87.889.7**

[6-М]. Алиева Л.Ш. Вклад специалистов Российской Федерации в сооружение грунтовых колесных дорог в Таджикистане [Текст] / Л.Ш. Алиева // Материалы VIII Международной научно-практической конференции «Россия, Сибирь и Центральная Азия: взаимодействие народов и культур» и круглого стола с международным участием «Страны Центральной Азии в системе региональных и международных отношений в XIX и XXI вв.». – Барнаул: АлтГПУ, 2024. – С.19-28. (0,6 п.л.). **ББК 63.3+63.529(253)+63.3(5), УДК 94+94(571)+94(51)**

[7-М]. Алиева Л.Ш. Сохтмони пуршиддати роҳҳо ва рушди нақлиёт дар солҳои 30-40-ум асри XX [Матн] / Л.Ш. Алиева // Маҷмӯи конференсияи илмӣ-амалии байналмилалӣ дар мавзӯи «Нақши шаҳрвандони Тоҷикистон дар таъмини Ғалаба дар солҳои Ҷанги Бузурги Ватанӣ (1941-1945)». – Бохтар, 2025. – С.562-573. (0,7 п.л.). **ISBN 978-99985-27-28-7.**

**МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РЕСПУБЛИКИ
ТАДЖИКИСТАН
ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
«БОХТАРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ
НОСИРА ХУСРАВА»**

На право рукописи

**УКД: 32.001(575.3)
ББК: 51.1 (2 тадж.)**

КОСИМЗОДА ЛУТФИЯ ШЕРАЛИ

**ВОССТАНОВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ ДОРОЖНЫХ ХОЗЯЙСТВ
КУРГАН-ТЮБИНСКОГО РЕГИОНА ХАТЛОНСКОЙ ОБЛАСТИ
РЕСПУБЛИКИ ТАДЖИКИСТАН (1924-1990 гг.)**

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени доктора философии (PhD) –
доктора по специальности 6D020300 – Отечественная история 6D020301 –
(история таджикского народа)

Бохтар – 2026

Диссертация выполнена на кафедре истории таджикского народа Государственного образовательного учреждения «Бохтарский государственный университет имени Носира Хусрава»

Научный руководитель:	Халилзода Давлатали Халил - доктор исторических наук, профессор, заведующий кафедрой всеобщей истории ГОУ «Бохтарский государственный университет имени Носира Хусрава»
Официальные оппоненты:	Акромов Зикриё Иномович – доктор исторических наук, профессор кафедры истории таджикского народа Таджикского национального университета Ватанзода Шердил Ватан – доктори философии (PhD), доктор по специальности истории, ст. преподаватель кафедры истории таджикского народа КГУ им. А. Рудаки
Ведущая организация:	ГОУ “Таджикский государственный педагогический университет имени С. Айни”

Защита диссертации состоится « 15» июля 2026 года в 11⁰⁰ на заседании диссертационного совета 6D.ВАК-082 при ГОУ “Бохтарский государственный университет имени Носира Хусрава” (адрес: Республика Таджикистан, 735140, г. Бохтар, ул. Айни, 67). mahmadullojalilov@mail.ru, тел.: +992904-11-02-66.

С диссертацией и авторефератом можно ознакомиться в Научной библиотеке ГОУ “Бохтарский государственный университет имени Носира Хусрава” (735700, г. Бохтар, ул. Айни, 67) и на сайте ГОУ “Бохтарский государственный университет имени Носира Хусрава” (www.bgu.tj).

Автореферат разослан « _____ » _____ 2026 г.

Учёный секретарь
диссертационного совета,
кандидат исторических наук

Джалилов М.Ш.

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность исследования. Таджикистан считается одной из горных стран и проблема организации строительства автодорог, предприятий по руководству дорожностроительных работ на разных этапах ее истории имело социально-экономическое, культурное и даже политическое значение. После восстановления Советской власти проблема дорог и дорогостроительства занимала особое место в экономике Таджикистана.

Следует отметить, что еще в начале организации Советского государства особое внимание уделялось социальному и экономическому развитию Курган-Тюбинского региона Хатлонской области, были приняты и реализованы Стратегии и программы по развитию региона, о которых в данной исследовательской работе мы приводим примеры и научные доводы.

Ценность данного вопроса, как научная, так и историографическая, выражается в контексте осуществления экономической стратегии независимого Таджикистана в наши дни, а также в активном применении современных научных и технических достижений в области ремонта и строительства транспортных магистралей.

Важность рассматриваемой темы также заключается в том, что процесс строительства и ремонта дорог на данных этапах стал основой для укрепления экономики одного из регионов страны. Подчеркнем, что, недостаток опыта в дорожном строительстве не явился помехой, в данной местности с настоятельной необходимостью были инициированы работы по созданию новых дорог.

Актуальность темы диссертации определяется тем, что:

- **во-первых**, изучение данного опыта, то есть ремонт и строительство транспортных дорог, улучшение движения грузового транспорта считается важным;

- **во-вторых**, в Республике Таджикистан в постсоветское время и приобретения суверенитета произошли огромные преобразования, которые

требовали новое ведение и решение, одним из которых была проблема развития ремонта и строительства дорог, отвечающих международным стандартам;

- **в-третьих**, эта тема важна тем, что по истечению времени и изменений в жизни общества вопрос развития дорожных хозяйств и ремонта транспортных дорог и в настоящее время остается актуальным.

Научная практика показывает, что большинство исследователей истории в своих научных работах акцентируют больше внимания на политическое развитие государств, а другие сферы остаются второстепенными или не в поле зрения. Одной из этих отраслей является ремонт и строительство дорог, развитие дорожных региональных хозяйств. Невзирая на анахронистический подход в историографии, мы становимся свидетелями синхронических исследований, в результате которых изучаются не только политическая структура государства, ее управления, но и отдельные ее отрасли.

Диссертация посвящена исследованию и анализу малоизученной темы - истории восстановления и развития дорожных хозяйств Курган-Тюбинского региона Хатлонской области Республики Таджикистан. Развитие дорожных хозяйств и качество автомобильных дорог является одной из важных задач государства и общества. Поэтому изучение опыта, принятие поэтапных решений гарантирует дальнейшее развитие дорожной отрасли. В настоящее время в Республике Таджикистан проводится реформа для улучшения строительства дорог. Решение проблем в ходе реформы способствует правильному развитию дорожной отрасли.

Кроме этого, для реализации современной реформы в государственной системе строительства дорог требуется изучение преобразований в управлении строительства дорожных хозяйств, которые связаны со многими явлениями, как восстановление Советской власти в стране и первыми масштабными изменениями послереволюционного периода.

Периодом исследования выбрано время восстановления и развития дорожных хозяйств Курган-Тюбинского региона Хатлонской области Таджикской

ССР (1924-1990 гг.) с целью привлечения населения к ремонту транспортных дорог и посредством этого улучшения уровня жизнедеятельности населения. В ходе изучения данной темы мы обратились к различным источникам, в том числе архивным документам, которые были нами использованы в работе.

Исследование показало, что опыт ремонта дорог и развитие дорожных хозяйств региона имеет положительную сторону и этот исторический опыт может быть использован в схожих ситуациях. Изучение опыта ремонта дорог и развитие дорожных хозяйств региона имеет научную и теоретически-практическую значимость.

Степень изученности научной темы. Следует отметить, что история таджикского народа всегда была связана во многом с существованием дорог. Именно с дорогами, через которые караваны могли выезжать с целью развития торговли между зарубежными странами.

Существование дорог укрепляло экономические связи между внутренними и внешними регионами страны. Существование хороших дорог считается показателем уровня развития каждого государства и улучшает внешние связи [69, С.260].

Особенно развитие транспортных дорог способствует подъему социального состояния населения государства. История доказывает, что до создания советского государства Курган-Тюбинский регион был одним из отсталых местностей республики. До того периода в этом месте не было даже грунтовых дорог [73, С.6].

Тема восстановления и развития дорожных хозяйств Курган-Тюбинского региона Хатлонской области Таджикской ССР (1924-1990 гг.) рассмотрена в отдельных статьях и монографиях, но не изучена как предмет отдельного научного исследования.

В ходе составления диссертации использованы следующие источники:

- сведения и воспоминания ветеранов сферы дорожного строительства;
- беседы с пожилыми людьми, ветеранами труда и войны в районах и

городах;

- книги и статьи об истории Вахшской долины и Курган-Тюбинского региона;

- информации от руководства учреждений транспортных автомобильных дорог районов.

Все сведения, информации по изучению истории восстановления и развития дорожных хозяйств Курган-Тюбинского региона Хатлонской области Таджикской ССР (1924-1990 гг.) условно можно разделить на четыре группы:

К первой группе относятся республиканские архивные материалы под номерами 9, 10, 11, 13, 17, 18, 19, 20, 282, 346, 689, 894, 1595 из Главного управления архива при Правительстве Республики Таджикистан [См.: 3; 4; 5; 6; 7; 8; 9; 10; 11; 12; 13; 14; 15; 16; 17; 18; 19; 20; 21; 22; 23; 24; 25; 26; 27; 28; 29; 30; 31; 32; 33; 34; 35; 36; 37; 38; 39; 40; 41], архив 2 из Государственного архива новейшей истории Республики Таджикистан (ГАНИ РТ) [2], архив 279 из Государственного архива Хатлонской области в городе Бохтар (ГАХО в г. Бохтаре), архив 20 из архива «Минтрансдорхоз» [42] и документы Министерства транспорта и эксплуатации дорог Республики Таджикистан, которые часто использовались в работе.

Ко второй группе можно соотнести научные статьи и труды советских ученых и периода независимости, которые имеют историческую, историографическую и экономическую значимость, брошюры «Бекматов М. Министерство строительства и эксплуатации автомобильных дорог Таджикской ССР. – Душанбе, 1946», «Дусматов Д. Работники автотранспорта в борьбе за новый расцвет хозяйства и культуры Таджикистана. – Сталинабад: Таджикгосиздат, 1951», [См.: 51; 57; 126;], статистические сведения [См.: 49; 78; 79; 80; 81; 83; 84; 85; 94; 95; 146], материалы СМИ [43; 44; 45; 46; 47; 48; 55; 115; 116; 117; 118; 119; 120; 121; 122; 123; 124; 125; 127; 128; 129; 130; 131; 132; 133; 134; 135; 136; 137; 138; 139; 140; 141; 142; 143; 144; 145; 147; 148; 149; 150; 151; 152; 153; 154; 155; 156; 157; 158; 159; 160; 161; 162; 163; 164; 165; 166; 167; 168;

169]. Некоторые аспекты данного вопроса исследованы в работах Бронштейна Я.Т., Бутлицкого Ю.В., Гоибова Г., Исмоилова А., Замонова А.Н., Каримова Б.Б., Каххорова А., Марсакова К., Назруллоева С., Назруллоева А., Накиба Саида, Суцепина А.В. [См.: 50; 52; 53; 54; 56; 58; 59; 60; 63; 64; 65; 68; 69; 70; 71; 72; 73; 74; 75; 76; 77; 78; 89; 90; 91; 92; 93; 96; 98; 100; 101; 102].

Вопрос ремонта и строительства дорог, а также развитие дорожных хозяйств Курган-Тюбинского региона в Советском Союзе кроме улучшения состояния дорог местности имел и другие цели.

Третья группа включает диссертации и авторефераты, непосредственно отражающие вопросы ремонта и строительства дорог, развития дорожных хозяйств региона. Это научные работы Арефьева И.Н., Гафурова Г.А., Замонова А.Н., Каримова Б.Б., Лукмонова Б., Назруллоева С., Саидова Х., Шарипова Н.А., Шарифова А., Юсупова Ш. [См.: 103; 104; 105; 106; 107; 108; 109; 110; 111; 112; 113; 114].

К четвертой группе относятся фундаментальные монографии об истории регионов страны, народного хозяйства и партии. «Из истории индустриализации Таджикской ССР». Т.1. – Душанбе, 1972», Иркаев М., Николаев Ю., Шарапов Я. «Очерки истории Советского Таджикистана (1917-1957 гг.)». – Сталинабад, 1957, «История таджикского народа. Новейшая история (1917-1941 гг.)». Т.V. – Душанбе, 2004, «История таджикского народа. Т.VI. Новейшая история (1941-2010 гг.)». – Душанбе, 2011, «Очерки истории народного хозяйства Таджикистана (1917-1965 гг.)». – Душанбе, 1967, «Очерки таърихи Тоҷикистони Советӣ». – Сталинобод, 1960, Шарипов С.М. «История транспорта и профессионального союза работников транспорта Республики Таджикистан». – Душанбе, 2008, Шарифов А. «Архитектура автомобильных дорог Республики Таджикистан (Пути совершенствования)». – Душанбе: Граф-полиграф, 2010» [См.: 61; 62; 66; 67; 86; 87; 88; 97].

Основные сведения и информации об истории данного вопроса освещены в книгах как «Таърихи халқи тоҷик» (История таджикского народа в 3-х томах –

том 3-й и в 6-ти томах – 5 и 6-е тома), об истории Курган-Тюбинского и Хатлонского областей, истории районов Курган-Тюбинской области, о народном хозяйстве, о деятельности Коммунистической партии, об истории создания колхозов и совхозов, истории культурного строительства и рабочего класса Таджикистана.

Упомянутые работы имеют подробную и точную информацию по изучаемой теме, которые могут быть использованы исследователями, руководителями отрасли для изучения и выражения своего мнения. Следует отметить, что предоставленная информация охватывает широкие и точные данные по исследованию данной темы.

Эти труды содержат и вопросы нашего исследования, так как рассматривается особенность республиканского значения строительства дорог и развитие дорожных хозяйств региона.

Стоит отметить, что в изданиях тема Курган-Тюбинской области освещается в рамках вопросов общереспубликанского значения и содержат полезную информацию, нужную для нашего исследования. Мы в ходе поиска сведений и информации по теме исследования получили интересные данные. Эту информацию использовали в необходимых и целесообразных ситуациях. Многочисленные факты, цифры и доказательства, которые мы использовали в нашей работе, утверждают это.

Архивные документы информируют, что бывшая Курган-Тюбинская область создавалась в 1937-ом году. Процесс развития одной из важных отраслей народного хозяйства – транспорт и строительство дорог определялся на основе общего развития экономики региона и народного хозяйства. Необходимо подчеркнуть, что начало строительства транспортных дорог стало стимулом дальнейшего развития всех отраслей – экономики, социального обеспечения, политики, культурной жизни.

Об истории строительства первых транспортных дорог республики написаны ряд научных статей, но о строительных работах автомобильных дорог

региона, исследуемыми нами сведений очень мало. Эта тема не изучена исследователями страны и зарубежья.

Из архивных материалов выяснилось, что история строительства дорог в регионе связано с магистралями Сталинабад-Курган-Тюбе.

Эксплуатацией дорог республиканского и местного назначения, а также установлением мостов на русле рек Вахш, Сурхоб, Пяндж, Зарафшон, Яхсу, Хингоб, Сир была налажена работа по подготовке высококвалифицированных кадров и рабочих-дорожников.

Значение и важность данного вопроса были рассмотрены на IX Сессии Верховного Совета Таджикской ССР и принято постановление « О состоянии и мерах по улучшению автомобильных дорог и обслуживанию населения республики пассажирским транспортом».

В этом документе отмечалось, что для запуска новых дорожных строительных работ, в том числе магистралей и улучшения состояния прежних дорог укрепились связи между центрами областей, районов и колхозов и совхозов. Были определены задачи по улучшению технического состояния, повышению грузоподъемности. Планировалось ежегодное благоустройство свыше 1 миллиона кубических метров городских дорог и улиц. Озеленение 700-800 гектаров площадей, газонов, выращивание саженцев и деревьев. Строительство свыше 100 пешеходных и автомобильных мостов. Внедрение подземных дорог и других работ по развитию города.

Исследование истории строительства транспортных дорог республики и регионов страны считается актуальным и важным вопросом. Следует отметить, что изучение истории начала строительства дорог Курган-Тюбинской области в 20-80-ых годах XX века является важной темой и ее рассмотрение имеет научную и практическую аспекты.

В качестве источников были использованы дополнительные сведения и книги о развитии строительства дорог и дорожных хозяйств в регионе, вклад

отдельных личностей в ремонте и строительстве региональных дорог. Эти сведения и информации явились полезными для нашего исследования.

Связь исследования с программами (проектами) и научными темами.

Диссертация выполнена в рамках исследования и реализации стратегического плана научно-исследовательской работы кафедры истории таджикского народа Бохтарского государственного университета имени Носира Хусрава «Изучение актуальных вопросов истории таджикского народа с древнейших времен до наших дней» на 2024-2029 годы (заседание № 1 от 30.08.2024 г.).

ОБЩЕЕ ОПИСАНИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

Целью исследования является изучение общей истории строительства дорожных хозяйств Курган-Тюбинского региона в 20-80-х годов XX века и рассмотрение специфических особенностей и преобразований в этой отрасли.

Задачи исследования. Исходя из поставленной цели выполнялись следующие задачи:

- изучение истории создания дорожной инфраструктуры южного Таджикистана до 20-х годов XX века.
- изучение истории создания дорожной инфраструктуры южного Таджикистана до 20-х годов XX века;
- анализ эволюции строительства дорожных объектов в Курган-Тюбинской области в 20-30-х годах XX века;
- выявление ключевых аспектов в строительстве транспортных магистралей, а также их развитие в послевоенные и 50-е годы XX века;
- исследование процесса возведения новых дорог в Курган-Тюбинской области в 1950-1960-х годах;
- последующее развитие транспортной инфраструктуры в Курган-Тюбинской области в 60-70-х годах XX века;
- оптимизация работы дорожных хозяйств и строительство дорог в 1980-1990-х годах.

В ходе научной работы диссертантом изучены материалы периодической печати. Использованные документы в диссертации впервые предложены для общего использования. Материалы о дорожных хозяйствах Курган-Тюбинской области в 20-80-годах XX века.

Фонды:

- фонд 9; (1924-1926 гг.) - Революционный комитет Таджикской АССР;
- фонд 13; (1931-1937 гг.) - Съезды Верховного совета Таджикской ССР;
- фонд 17; (1926-1929 гг.) - Совет народных комиссаров Таджикской ССР;
- фонд 19; (1925-1929 гг.) - Государственная плановая комиссия Таджикистана;
- фонд 20; (1930-1947 гг.) - Государственная плановая комиссия Советов Таджикской ССР;
- фонд 894; (1939-1952 гг.) - Министерство транспорта и дорожных хозяйств Таджикской ССР;
- фонд 1595 (1965-1973 гг.) - Дорожно-эксплуатационное управление местных дорог при Министерстве транспорта и дорожных хозяйств Таджикской ССР .

Объектом исследования является история и аспекты развития дорожных хозяйств Курган-Тюбинской области в 20-80-х годах XX века.

Предметом исследования научной диссертации является исследование зарождения и развития дорожных хозяйств и строительства дорог Курган-Тюбинской области в изучаемый период.

Этап, место и период исследования (исторический охват исследования).

Диссертационная работа проводилась в три этапа на кафедре истории таджикского народа факультета истории и права Бохтарского государственного университета имени Носира Хусрава.

Первый этап, охватывающий 2022-2023 годы, состоял из зачисления в качестве докторанта PhD по специальности 6D020301– Отечественная история

(История таджикского народа), выбора темы, научного руководителя, сбора, изучения, анализа и систематизации собранных материалов по теме исследования, написания введения, первой главы диссертации, публикации статей по теме диссертации, участия в научных конференциях различного уровня.

Второй этап охватывает 2023-2024 годы, в течение которых была завершена вторая глава диссертации, опубликованы статьи по теме исследования в различных сборниках и журналах, а также сдан кандидатский минимум по предметам «История и философские науки» и «Иностранный язык».

Третий этап охватывает 2024-2025 годы, в течение которых были написаны третья глава диссертации и ее заключение, опубликованы статьи по теме диссертации, сделаны доклады на областных, республиканских и международных конференциях. Сдан кандидатский минимум по специальности. Диссертация представлена к официальной защите.

Теоретические основы исследования. При написании диссертации, т.е. для укрепления наших теорий и идей, использовались книги, диссертации, а также методы исследования видных отечественных и зарубежных ученых, таких как Арефьев И.Н., Бронштейн Я.Т., Заманов А.Н., Назруллаев С., Бутлицкий Ю.В., Каримов Б.Б., Дусматов Д., Эркаев М., Николаев Ю., Шарапов Я., Исмоилов А., Шарипов С.М., Шарифов А., Юсупов Ш., Шарипов Н.А., Гафурова Г.А., Саидов Х., Анисимов Н., Мамадризоев М., Ёкубов Н., Хамидов З.и др. [См.: 50; 52; 53; 54; 56; 58; 59; 60; 63; 64; 65; 68; 69; 70; 71; 72; 73; 74; 75; 76; 77; 78; 89; 90; 91; 92; 93; 96; 98; 100; 101; 102].

Методологические основы исследования состоят из принципов историографических исследований, единства национальных ценностей и системного отношения к изучению исторических событий. Использование разных методов и исторического анализа позволило выявить проблемы исследования истории дорожных хозяйств Курган-Тюбинского региона и провести изучение с точностью.

Научная новизна исследования заключается в том, что впервые автор научно исследует истории ремонта и строительства дорог как одного из важных звеньев экономики.

В ходе изучения выявлены проблемы и достижения истории формирования дорожных хозяйств в регионе на разных этапах, ее значение для общества с точки зрения истории. В исследовании впервые рассматривается тема взаимосвязи ремонта и строительства дорог между районами Курган-Тюбинского региона. В диссертации проанализированы причины и последствия ремонтных работ и строительства дорог в советское время, вклад этой структуры в развитии и качества современных дорог. В процессе изучения использованы новые факты и сведения из архива бывшей Курган-Тюбинской области, воспоминания ветеранов-дорожников, статистические данные и другие источники, что важно для историографии, особенно истории строительства дорог.

Автор в диссертации в целом исследует историю организации дорожных хозяйств и строительства транспортных дорог в одном из регионов Таджикистана – Курган-Тюбинской области в 20-80-х годах XX века. Кроме этого автором определены этапы этого процесса. В целом, новизна данной темы охватывает следующие понятия:

- впервые в диссертации анализируется дореволюционное состояние дорог между районами региона. Наряду с этим показано влияние ремонта и строительства дорог на социальную и экономическую жизнь региона;

- учитывая положение 20-х годов XX века в работе впервые анализируется героизм и самоотверженность строителей дорог в борьбе с бездорожьем, их роль в улучшении состояния дорог региона;

- научно проанализировано значение процесса ремонта и строительства дорог со времен Бухарского эмирата до революции;

- анализ развития строительства дорог в советское время показывает, что в этом важную роль сыграли специалисты отрасли и поэтому в диссертации

определены вопросы подготовки специалистов и их вклад в ремонт и строительстве местных дорог Курган-Тюбинского региона;

- в работе определен вклад специалистов из числа других народов и национальностей, чьи имена вписаны в историю региона.

Основные положения, выносимые на защиту:

1. Было установлено, что создание первых дорожно-строительных хозяйств в Курган-Тюбинской области напрямую связано с установлением советской власти, история которой началась в 1924 году, первой задачей дорожно-строительных структур этого периода была борьба с ликвидацией заторов и ремонтом прежних дорог, что принесло хорошие результаты населению этого региона.

2. Было отмечено, что в 20-30-е годы XX века для населения Курган-Тюбинской области и всей страны возникли трудности с разрушением прежних дорог, а в некоторых местах и бездорожья, что создавало большие препятствия для движения лошадей, повозок и транспорта. В этот период дорожники и жители региона мобилизовали все силы для преодоления переправ.

3. Доказано, что в послевоенные 50-60-е годы XX века дорожно-строительная отрасль Курган-Тюбинской области пополнилась новыми специалистами, основной причиной приезда в регион специалистов из других областей и республик было оказание братской помощи.

4. Было отмечено, что политика правительства Таджикской ССР в период 1970-1990-х годов была направлена на модернизацию дорожного хозяйства и строительство новых дорог, а также на обеспечение дорожного хозяйства и строительство новых дорог местными специалистами и подготовку специалистов отрасли в учебных заведениях, техникумах и высших учебных заведениях Таджикистана (Политехнический институт).

Теоретическое и практическое значение исследования. Практическое значение исследования заключается в том, что диссертант впервые предлагает

новые архивные данные и материалы зарубежных исследователей, которые еще не являлись объектом научного исследования.

Практическое значение диссертации в том, что положения и научные выводы, вносят определенный вклад в систему республиканского дорожного хозяйства.

Степень достоверности результатов - изложение материала, его обоснование и апробация, научная новизна, положения, выносимые на защиту, научные выводы, публикация статей и представление научных докладов по теме исследования, рекомендации практического характера, разработанные, рассмотренные и доказанные непосредственно автором диссертации.

Соответствие диссертации паспорту научной специальности. Диссертация на тему «Восстановление и развитие дорожных хозяйств Курган-Тюбинского региона Хатлонской области Республики Таджикистан (1924-1991 гг.)», представленная на соискание ученой степени доктора философии (PhD) – доктора по специальности 6D020300 – История 6D020301- (Отечественная история) соответствует требованиям паспорта специальностей Государственного ученого совета при Президенте Республики Таджикистан по специальности 6D020301– Отечественная история (История таджикского народа). Тема диссертации утверждена на заседании Ученого совета Бохтарского государственного университета имени Носира Хусрава 30 июня 2023 года, протокол № 11.

Диссертация обсуждена на заседании кафедры истории таджикского народа и рекомендована к официальной защите как логически завершенное научное исследование, отвечающее требованиям стандартов, установленных ВАК-ом при Президенте Республики Таджикистан (заседание № 7 от 17 февраля 2026 года).

Личный вклад соискателя ученой степени. В процессе исследования, используя научные источники, архивные данные, отчеты государственных организаций и другие достоверные документы, соискатель исследует неизвестные страницы подвига строителей дорог бывшей Курган-Тюбинской области.

Диссертантом в качестве исторических фактов проведены полевые исследования, в результате которых получены новые факты от непосредственных участников этих исторических событий.

Апробация и внедрение результатов диссертации.

Основные результаты исследования отражены в опубликованных статьях и брошюрах автора. Кроме того, тема диссертации освещена в научных докладах автора на республиканских и международных научно-практических конференциях. Диссертация обсуждена и рекомендована к официальной защите на заседании кафедры истории таджикского народа факультета истории и права ГОУ «Бохтарский государственный университет имени Носира Хусрава» (заседание №7 от 17 февраля 2026 года).

Публикации по теме диссертации. Основное содержание и результаты исследования отражены в опубликованных статьях автора. Всего по теме диссертации зарегистрировано и опубликовано 7 научных статей, в том числе 4 статьи в журналах, входящих в перечень ВАК при Президенте Республики Таджикистан. Диссертант выступал с докладами и тезисами на областных, республиканских и международных научно-практических конференциях.

Структура диссертации. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения и списка источников и литературы (169 наименования). Диссертация подготовлена и представлена в объеме 179 страниц компьютерной печати, ее содержание и структура соответствуют поставленным целям и задачам.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Во введении определяются и конкретизируются актуальность темы, уровень изученности, цель и задачи исследования, объект и предмет, этапы исследования, теоретические и методологические основы исследования, хронологические и географические рамки, научная новизна исследования, вопросы, выносимые на защиту, теоретическая и практическая значимость исследования, а также степень достоверности результатов исследования, соответствие диссертации паспорту научной специальности, личный вклад

соискателя ученой степени в изучение темы, апробация, структура и объем диссертации.

Первая глава диссертации озаглавлена «Дорожные хозяйства Курган-Тюбинского региона Хатлонской области в 20-40-х годах XX века» и состоит из двух параграфов. В данной главе анализированы и отражены вопросы организации предпосылок для ремонта и строительства дорог региона и определение, выявление возможностей для строительства транспортных дорог южных районов страны.

Первый параграф первой главы называется **«История организации основ строительства дорог в регионе (1920-1929 гг.)»**, и в нем отмечается, что развитие истории дорог имела свои свойства. Например, в результате веками использования горных опасных тропинок появились уникальные методы строительства дорог. Люди у подножья гор рыли землю и научились вдоль оврагов открывать дороги. Эти дороги были очень опасными.

В Курган-Тюбе неоднократно проникали караванными путями через Тирмиз, Кабадиян, Джиликуль, Сарайкамар и Файзабадкала - Курган-Тюбе. Курган-Тюбе был соединен воротами горной дорогой Калаихумб, Нулванд, Зигар. Дороги между Курган-Тюбе и Душанбе соединяли регион с Гиссарской долиной.

В основном дороги проходили через центр районов Бухарского эмирата, через города Гиссар, Душанбе, Курган-Тюбе, а улицы городов были узкими, и дома имели разрушенные стены. Жизнь и деятельность современного общества невозможно представить без развитого транспорта.

Роль транспорта была особенно велика в республике, поскольку экономические связи с союзными республиками все больше расширялись. Несмотря на то, что союзные республики находились на расстоянии тысячи километров друг от друга, транспорт объединял их как единое целое.

Следует отметить, что при вхождении территории нашей республики в состав царской России и Бухарского эмирата более или менее существовали дороги на территории районов, на расстоянии районов и дороги в Бартанг. Одной

из особенностей горных дорог страны является то, что они соединяют пути сообщения. Во времена Бухарского эмирата участки сообщались друг с другом по грунтовым дорогам низкого качества, а временные мосты служили путями сообщения.

По сравнению с Курган-Тюбинским бекством дороги в Центральной и Южной части Таджикистана были лучше, дороги были грунтовыми, основным видом транспорта были вьючные животные: верблюды, лошади, ослы и др. Но первая мировая война нанесла серьезный ущерб, и на нужды войны были направлены десятки тысяч голов животных. На равнинных участках Восточной Бухары узкие холмы и горы на Курган-Тюбинских дорогах носили название «зубастых». До присоединения Восточной Бухары к Бухарскому эмирату здесь не было нормального транспортного движения.

Одним из основных видов местного транспорта была повозка, позже русские привезли сюда новые повозки, которые оказались более эффективными. Из-за гористой местности до конца XIX века в Бухаре не использовались тележки, здесь наиболее эффективным был грузовой транспорт. По мнению Д.Н. Логофет, в Восточной Бухаре колесницы впервые появились в Гиссарской долине. Затем отсюда в область они вошли в Курган-Тюбе, хотя в городе жили только беки. При движении по дорогам люди обычно использовали велосипедную тележку с очень высокими колесами, которая могла поднимать до 30 фунтов веса. В Восточной Бухаре для перевозки зерна, товаров и т. д. с гор использовались в основном деревянные колесницы. В Курган-Тюбинской области колесницу имел только бек, и поскольку не было ровных дорог, этот транспорт использовался чаще. Бухара также вела торговлю с Ферганской долиной. Общая протяженность торговых путей Восточной Бухары не превышала 600 км, что затрудняло прохождение всех перевалов. Это объяснялось тем, что горные районы были изолированы от внешнего мира и вели естественное или полустепенное земледелие. Открытие водных путей и строительство железных дорог, появление пароходов, барж, кораблей, поездов, локомотивов, паровозов, а позже и автомобилей улучшили

транспортную ситуацию. Еще одной особенностью стало появление почтовых путей и других видов средств связи, которые внесли большой вклад в экономическое развитие территории Таджикистана.

В конце XIX и начале XX веков возникла необходимость строительства новых грунтовых дорог. В основном в Таджикистане, как и прежде, существовали неосвоенные средневековые дороги. Их можно разделить на сухопутные и водные пути.

На древних караванных путях существовали определенные условия для отдыха и ночлега. Основным средством передвижения были верблюды, лошади и мулы. Несовершенство этого вида транспорта общеизвестно и доказывать это не нужно. Тысячи людей и множество животных были заняты перевозкой грузов. Только в перевозках между Западно-Восточной Бухарой использовалось 6 тысяч верблюдов. Скорость движения в то время была очень низкой. При этом они не только увеличивали свою стоимость, но и увеличивали ее в несколько раз. То же самое произошло и на равнинной части территории Таджикистана. В горных районах грузоперевозки стали еще дороже. В этих местах вместо дорог были только горные тропы, по которым нельзя было ездить даже на колесницах. Грузы перевозили верблюдами и лошадьми.

Жителями и солдатами Красной Армии на территории Восточной Бухары были отремонтированы грунтовые дороги, мосты и паромные переправы. Однако из-за сильного течения местных рек не все из них были пригодны для судоходства. Следовательно, водный транспорт, подобно другим видам коммуникаций, не мог в полной мере удовлетворить экономические нужды

региона. Царская Россия не проявляла особого интереса к решению этой проблемы, так как воспринимала Среднюю Азию исключительно как источник сырья. Тем не менее, развитие водных путей в Таджикистане началось ещё до революции в то время, когда велась речь о присоединении Средней Азии к России. Это было положительным результатом присоединения. Для строительства дорог чиновники эмира силой заставляли дехкан работать и мизерные средства,

выделенные для этой цели присваивали себе. Бекства упрочили свои административные силы и управляли централизованно. О данном факте говорят источники русских исследователей.

«Права и обязанности беков, - пишет Н.А. Бендерский, - в Бухаре не определял ни один закон» [90, С.21]. По его мнению, бек только администрации Бухарского эмирата предлагал налоги, на самом деле, он был полным правителем своего владения. Это доказывает и капитан генерального штаба Снесарев. «По-сути, - пишет он, - бекам со стороны эмира разрешалось полностью управлять с условием, что каждый год бек своему хожде оплачивал определенную сумму. До 1917 года население города Курган-Тюбе составляло почти 6000 человек и последний бек Курган-Тюбе был Абдукодир Исхокбек, который безотлагательно занимался сбором налога» [115, С.14].

Для строительства дорог у населения взымали “уплату за дороги” [128], но для этого из казны не выделялось денег. Не было условий развитию даже промышленности. До Октябрьской революции горная страна была бесправным уголком Бухарского эмирата. Дехкане как могли, старались решить проблему бездорожья. Они с трудом, орудиями средневековья открывали через гор тропинки [132, С.56-62].

Диссертант пишет: “Советская власть с учетом важного значения дорожного хозяйства приняла меры для механизации транспорта и грунтовых дорог. В 1920-1921 годах были сделаны первые шаги восстановления и строительства грунтовых дорог в Средней Азии, что послужило основой строительства дорог” [73, С.69]. В 1925 году на основе постановления Революционного Комитета Таджикской ССР началось строительство грунтовой автомобильной дороги Душанбе-Курган-Тюбе, Душанбе-Янгибазар (Орджиникидзеабад), Душанбе-Варзоб и Душанбе-Ленинабад [134, С.9].

Данные диссертации указывают: “История строительства дорог на территории Таджикской АССР имеет несколько этапов. Первый этап строительства дорог были в 1924-1929 годы. В этот период строительства дорог

проводились в основных направлениях грунтовых дорог и реконструкции дорог для грузоподъемных транспортов на колесах” [78, С.26]. Далее: “В 1926 году дорога Саройкамар-Курган-Тюбе для автомобильного транспорта была отремонтирована и сдана в эксплуатацию. На основе плана для дальнейшего строительства дорог в 1926-1931 годах революционный комитет выделил 380311 рублей” [110, С.12].

Соискатель приводит факты: “Учитывая недостаточность полной информации о положении дорог, Революционный Комитет Таджикской АССР 13 сентября 1926 года принял постановление “О проверке почтовых перевозках (тракты): Душанбе - Курган-Тюбе - Джиликул, Сарой -Куляб [100, С.18]. Основные денежные средства были направлены строительству дорог Душанбе-Курган-Тюбе. В 1928 году сдана в эксплуатацию магистраль Душанбе - Курган-Тюбе - Сарой, учитывая развитие отдельного экономического региона. Управление «Наркомторгпром» 7 сентября 1927 года предоставил запрос СредазЭКОСО и представителю таджиков в Ташкенте, чтобы в Курган-Тюбе открыть контору. Этот запрос вышестоящему управлению доказывает, что организация предприятия в Курган-Тюбе могла способствовать усилению работ. Кстати, когда изучаем этот исторический документ, наблюдаем, что после перевода офиса в новое место уровень работ и результаты явно улучшились. В изменениях к данному принятым решениям в план строительства дорог на 1927-1928 годы кредитование составило 414073 рублей, из которых 90000 рублей было выделено для строительства дороги Саройкамар - Курган-Тюбе [52, С.24].

Диссертант отмечает, что строительство дорог на этом этапе, в основном достигли хороших результатов в южных регионах, т.е. в Курган-Тюбе. В конце года для завершения строительства дорог Душанбе-Курган-Тюбе было выделено 340000 рублей, но из-за невыделения средств согласно плану строительства дорог от задолженностей Таджикской ССР 128000 рублей строительство дороги прекратилось. Согласно списку 70000 рублей были предусмотрены для отпускных и недостачу средств должен был оплатить «САЗОМЕС» [22, Л.54]. В 1928-1929

годах Народным Комиссариатом внутренних дел (НКВД) СССР для работ дорог и мостов было выделено 1266,8 рублей, из местных бюджетных средств 110477 рублей. [6, Л.134]. Первые грузовые машины в Курган-Тюбинскую долину привезены в 1928-1929 годах. Первая машина из Душанбе в Курган-Тюбе 15 сентября 1927 года.

В диссертации приведены факты, что в 1929-ом году для Таджикистана год был успешным, потому что в этом году согласно постановлению III Съезда Советов Узбекской ССР Худжанский район передан в Таджикистан и с октября 1929 года Таджикская АССР была оглашена Таджикской ССР. 6-15 июня 1930 состоялся I Съезд КП(б) Таджикистана, который принял конкретные решения по важным вопросам нового социалистического общества. В постановлениях съезда также были рассмотрены развитие промышленности стройматериалов и строительства дорог. Был поставлен вопрос о строительстве дороги Сталинабад-Курган-Тюбе [66, С.481-482]. В 1929 году организован проектный институт «Дорпроект» («Тоҷикгипротранстрой»), который за короткий срок смог организовать свою деятельность и обеспечить все сооружения сметно-проектной документацией. В 1935 году организована экспериментальная лаборатория материалов строительства дорог [98, С.15; 104, С.15]. Эта лаборатория и учреждения, которые были созданы после организации Таджикской ССР, начали свою деятельность на территории республики, выполнив множество работ по проектированию земли и других строительных работ. Эти учреждения и в последующие годы сыграли важную роль в проектировании и строительстве административных сооружений. Строительство дорог в Курган-Тюбинском регионе было реализовано в условиях высоко политических и трудовых колхозников, рабочих МТС и совхозов. В короткий срок был выполнен большой объем работ по грунту [104, С.12]. В первой пятилетке для развития транспорта в республике было израсходовано 223,2 миллионов рублей, 185 миллионов из них выделено для строительства монтажных работ [9, Л.15].

Автор отмечает, что в этом параграфе исследована история предпосылок строительства дорог в Курган-Тюбиской области и выявлено, что первый мост был построен в местности Пули Сангин на реке Вахш на территории города Нурек. Следует отметить, что строительство дорог и мостов проводилось в трудных условиях, т.е. строителям приходилось иногда использовать орудия труда, а иногда оружие. Несмотря на все эти препятствия госплан по строительству дорог и мостов в Курган-Тюбиской области в 20-х годах XX века был выполнен качественно.

Второй параграф первой главы называется **«Условия строительства дорог в Южном Таджикистане (1930-1939 гг.)»**, и в которой исследуется в ней рассматриваются сведения об одном из дорожных хозяйств в Курган-Тюбинской области в 20-30-е годы XX века.

Автор пишет, что в строительстве транспортных дорог участвовали всего 40% технических работников. Поэтому в течении двух годов план строительства дорог был выполнен всего на 24,7 процентов [12, Л.75; 14, Л.2; 18, Л.63]. Дороги, проходящие по гористой местности были труднопроходимыми, часть прохода со стороны Курган-Тюбе из-за спуска была в виде серпантина. Май 1930 года - стартовали организационные работы по строительству участка дороги Душанбе-Курган-Тюбе, которая стала первой гравийной дорогой в республике. Возведение первой магистрали было обусловлено с совершенствованием ирригационной инфраструктуры Вахша. Эта была первой и важной работой «Тоцикглавдортранса». 16 декабря 1932 года инженерные строители дорог в отчете информировали о завершении строительства автодороги Душанбе-Курган-Тюбе [73, С.6-9; 99, С.37].

До строительства этой дороги для перевоза груза нужно было 3-4 суток. В 1933 году этой дорогой перевезено свыше 10 тысяч тонн груза. Открытие дороги позволило улучшить перевозку в четыре раза. В 1930 году в республике были организованы колхозы. В конце 1930 года в г. Курган-Тюбе начал работу первая МТС и этой станции принадлежали 25 тракторов серии «Фарзан» и «Жандир»

[104, С.20; 144]. 15 апреля 1930 года было организовано таджикское управление «Союзтранс», в которое объединились все транспортные торговые артели, станция железной дороги Сталинабада, 7 предприятий акционерного общества «Транспорт» (в Сталинабаде, Худжанде, Курган-Тюбе, Саройкамаре, Кулябе, Гарме и Джиликуле) [73, С.23; 27, Л.53].

В том числе в диссертации отмечено, что строительство дорог и ее индустрия требует высокую квалификацию. Так как ежедневно механизация в строительстве дорог развивается. Начиная со строительства дорог до управления механизмом, транспорт требует высокую специализированность. В 1932 году в Таджикистане открыт республиканский техникум транспорта. В 1937 году 247 выпускников окончили техникум. 27 из них стали мастерами строительства дорог, 25 человек помощниками мастера, 32 человека заведомо, 165 человек водителями. В 1934 году в техникуме учились 150 студентов, из них 140 таджиков обучались на курсах водителей. Бригады по строительству дорог в колхозах были созданы в Канибадаме, Шаартузе, Кулябе, Орджоникидзебаде и Яване. Во многих районах эти мероприятия не проводились и существующие бригады на дорогах колхозов работали неумеренно. Многие районы не выполнили план трудового участия населения в строительстве дорог за 1936 год. Например, Джиликульский район (ныне район Дусти) всего на 50-75%, Курган-Тюбинский, Колхозабадский (ныне район Дж. Балхи), Кабадиянский и Октябрьский районы (ныне район Кушониён) до 1 января 1937 года всего на 17-50% выполнили план. [33, Л.11].

Диссертант пишет, что в исследуемые годы в бывшей Курган-Тюбинской области действовали 1 ДСУ - дорожно-строительное управление – №3 и №15 ДЭУ в центре городов и районов и занимались ремонтом и восстановлением дорог. Транспорт должен был удовлетворять требования всех сфер народного хозяйства республики. За эти годы с помощью Советского правительства была основана широкая отрасль автодорог, появились новые виды современного транспорта [58, С.5]. Для строительства дорог местного назначения в 1929-1930

годах было предусмотрено с местного государственного бюджета 846 тысяч рублей и республиканского бюджета 1157 тысяч рублей [26, Л.8].

Автор отмечает, что «для вхождения Таджикистана другим советским хозяйственным сферам, для использования природных богатств в телеграмме приветствия 3-го чрезвычайного съезда Советов Таджикской АССР и ЦК ВКП(б) говорится, что для повышения культурного уровня рабочих республики нужно всесторонне в Таджикистане развивать дорожную связь. На ослах и верблюдах невозможно привить культуру и преобразования в селах. Если не решить проблему дорожных связей развитие Таджикистана очень расслабится» [26, Л.8]. От положения дорог зависела работа промышленности и сельского хозяйства. В 1930 году в Курган-Тюбинской области усиливающая сеть автодорог ежегодно не могла обеспечить грузооборот. Большие отставания наблюдались в низких процентах устойчивых и широких дорог в горной местности Курган-Тюбинской области [118]. В 1930 году дальние районы Курган-Тюбинского региона как и прежде, не имели ни автомобильных дорог, ни дорог для повозок. Новые дороги полностью не соответствовали требованиям и техническим показаниям. Узкие и не покрытые дороги не имели даже протоков. Вместо мостов в маловодьях временами использовали переходы, а в глубинных водах паромы. Летом автомашины из-за пыли и грунта двигались с трудом. Зимой переходить из этих мест было невозможно. [134, С.11].

В диссертации изложено, что в 1930 году дорога между Душанбе-Янгибазар была почти полностью покрыта гравием. В 1931 году закончилось строительство грунтовых дорог Душанбе-Курган-Тюбе. Но ее можно было использовать только в жаркую погоду, так как в дождливые и снежные дни грязные дороги затрудняли движение автомобиля [134, С.12]. В течении второй пятилетки (1933-1937 гг.) в республике и Курган-Тюбинском регионе в основном состояние старых дорог улучшились и движение транспорта стала умеренной. Во многих случаях ремонтные работы дорог не отличались от строительства новых, так как ряд дорог были не благоустроенными. В этот период в Курган-Тюбе были сотни машин. Все

районы республики имели связь с внешним миром [72, С.8]. В условиях гор, особенно Курган-Тюбинской области автомобильный транспорт имел большое значение. Большинство грузов народного хозяйства перевозились автомобильным транспортом. Многочисленный коллектив работников транспорта и строителей дорог Таджикской ССР, в том числе работники дорог Курган-Тюбинской области плодотворно трудились для выполнения ответственной задачи [125, С.10]. Строительство дорог в Таджикистане, в основном развивался в третьей пятилетке. Дорожники республики в этот период следовали методу скоростной работы колхозников, когда массово строился канал Ферганы. К примеру в строительстве дороги Яванского района в один день участвовали 3000 человек, в Рохати - 900 человек из местного населения. 50-километровая дорога между Яваном и Обикииком была открыта за 16 дней. В этот период были построены дороги Кабадиян-Шаартуз, Курган-Тюбе-Октябрьск-Вахшстрой с активным участием местных жителей [63, С.22].

Диссертант отмечает, что первые пять лет были периодом пересечения сети дорог Таджикистана [98, С.21]. Основные дороги тех лет на современном этапе, не потеряв своего значения, сыграли важную роль. Это доказывает, что решение проблемы транспорта в то время считались первостепенными, от которых зависели и другие. Первые годы планирования, которые известны пятилетним планом, Таджикистан не был включен в проекты строительства дорог. Еще условия не позволяли началу работ, которые требовали большие средства и поэтому процесс замедлялся. В то время проектировались общие планы и условия горного Таджикистана не способствовали ее внедрения в программы по началу строительных дорожных работ. Но эта проблема во время планирования второй пятилетки, т.е. 1933-1937 годов полностью отличалась. В этой пятилетке было спланировано создание широкой сети дорог и было выделено 13,36% спонсирования страны. Руководство государства было сконцентрировано на строительстве автомобильных дорог, особенно магистралей. В 1933 году началась реализация проектов по прокладке дорог, таких как Душанбе - Курган-Тюбе -

Джиликуль, Пяндж – Кировабад - Пархар и Куляб – Дангара – Нурек - Орджоникидзебад. [97, С.149; 100, С.19].

Следовательно, в 30-х годах XX века для Таджикской ССР были периодом созидания важных дел, так как в эти годы ликвидированы распределения эпохи эмирата и вместо них в селах и районах организованы советы. Несмотря на трудности во время строительства дорог и мостов правительство страны и население успешно выполнили государственную программу, создав условия для построек и завершив их.

В третьем параграфе первой главы **«Формирование и строительство новых дорог в 40-х годах XX века»** рассматриваются вопросы развития строительства дорог в Курган-Тюбинском регионе в 40-ых годах.

Автор отмечает, что свойственные рельеф страны и погода Таджикистана требовали создания разных видов автомобилей. Воспользование разного вида транспорта имеет важное значение. Управление «Дорпроз» в основном в республике успешно выполнял работы по проектированию дорог и руководствовал другими проектными организациями. Несмотря на это, Таджикская ССР еще отставала в системе дорожной сети. Строительство дорог, которое руководилось с Ташкента, проходило низким темпом (особенно Кургана-Тюбинская область) и невзирая на выделенные средства для этой цели были сокращены [74, С.60]. В военные годы для развития транспорта было выделено 4,8 миллионов сум, в том числе для монтажа и строительных работ 4,04 миллионов с основной суммы. В этот период (1941-1942 гг.) была построена дорога и узкоколейка из Душанбе до станции Сарбанд (123 километра), объединив этим железные дороги с основной дорогой. Этим появилась возможность обеспечить перевоз грузов районов Гиссарской и Вахшской долин. Для республики это имело особое значение для отправки грузов фронту.

В диссертации приведены факты, что строительство дорог местного назначения в особенности в третьей пятилетке (1938-1942 гг.) расширились. В этой пятилетке было запланировано строительство 4844 км дорог местного

назначения и 170 метров мостов [15, В.12]. И государственные дороги, и местные дороги были запроектированы в прежних разыскательных и подготовительных проектах. Денежные средства для строительства этих дорог в третьей пятилетке по бюджету в сумме 43856 тысяч рублей и по участию трудового населения в сумме 41151 тысяч рублей были сокращены [36, В.108]. В 1940 году грунтовые дороги Кайнак-Даханакиик (49 км) были построены колхозниками Явана и Даханакиика в течении 10 рабочих дней. В строительстве трудились ежедневно 3000 колхозников Явана и 1500 колхозников Даханакиикского района. В районе Шаартуз в течении 6 дней были построены и отремонтированы дороги Шаартуз - Айвадж (14 км) [37, В.42]. В период ВОВ (1941-1945 гг.) состояние строительства дорог ухудшилось. Война заставила уменьшить охват строительства дорог. Основная сила и возможности были направлены для поддержания минимального состояния основных дорог: Ош - Хорог, Сталинабад -Хорог, Сталинабад -Ура-Тюбе, Ордженикидзебад - Куляб, Сталинабад -Курган-Тюбе, Сталинабад - Шаартуз, в 1941-1945 годах проведен текущий ремонт [78, С.76]. Строители местных дорог достигли хороших успехов в соревновании. Активные рабочие и стахановцы Явана, Даханакиика (ныне р. Хуросон), Шаартуза, Колхозабада (ныне р. Дж. Балхи), Кабадияна всего 51 человек были награждены специальными наградами, 12 из них с медалями «Почетный дорожник » [39, Л.29-30]. До 1941 года протяженность сети автодорог местного назначения кроме некоторых 8203 км дорог и 843 км были покрыты гравием [164, С.78]. Многие районы при мобилизации населения работой строительства дорог достигли больших успехов: Сталинабад - 132,6%, Нурек - 121,8%. Часть дорог в Кабадиян – Хакак - Шаартуз - Айвадж были покрыты гравием [38, Л.32-37].

Диссертант пишет, что в годы Великой Отечественной Войны (1941-1945) строительством дорог руководил Главдоруправление при Совете народных комиссаров Таджикской ССР. Основная производственная деятельность Главного Управления строительства дорог было реализовано на основе исторического декрета СНК СССР и Совета Министров от 28 февраля 1940 года. Несмотря на

проблемы, существующие в стране, военное время с фашисткой Германией работы по строительству и благоустройству в тылу продолжались. В 1943 году СНК Таджикистана под номером 79 принял решение по развитию сельскохозяйственных единиц в Яване. На основе этого решения должны были сданы в эксплуатации 20 километров основной дороги т.е. Сталинабад-Курган-Тюбе с центра района. Эта дорога соединяла с магистралью и способствовала повышению уровня жизни народа и состояния экономики страны. Началось строительство дороги Орджоникидзебад - Курган-Тюбе – Кировобод – Джиликул - Курган-Тюбе - Сталинабад протяженностью 516 километров и дороги Курган-Тюбе – Дангара - Кангурт, Туккавул – Дангара - Сомончи. Главдоруправление Таджикистана в течении января 1940 года закончили проектные работы дорог, подготовку и выбора кадров. Рабочие Вахшской долины в 1941-ом завершили ремонт автодороги Сталинабад - Вахдат - Нурек - Куляб - Джиликул [76, С.86-88]. В 1940 году завершились работы по строительству автодороги Душанбе - Курган-Тюбе и Саройкамар - Пархар [98, С.23]. Но нельзя констатировать, что в этом периоде все работы проводились налаженно, иногда не выполнялись планы, затягивались работы. Например, в 1940 году в регионе Курган-Тюбе только 85 % работ по строительству дорог были завершены [98, С.49; 143; 153].

Соискатель утверждает: “Одним из важных задач пересмотра структуры было направление трудовых ресурсов, обеспечение колхозов кадрами механизаторов и специалистов. До начала войны свыше 40 км дороги региона Курган-Тюбе возобновлены, проектирован трудный переход Фахрабадского перевала” [66, С.53]. Как отмечают источники: “В 1941 году началось преобразование автодороги Душанбе - Курган-Тюбе. До ВОВ (1941-1945гг.) в республике насчитывалось 9203 км автодорог, из которых 1560 км были гравийными, т.е. дороги были покрыты мелким камнем [59, С.15]. С целью своевременного завершения строительства дорог Сталинабад - Куляб - Джиликуль-Курган-Тюбе - Сталинабад (южный круг) управляющий

Главдоруправ с поручением №331 от 1 октября 1941г. руководителю строительству дорог Сталинабад - Курган-Тюбе Умарову А.А. приказал на протяжении тракта с Орджоникидзеабада до Куляба организовать еще один участок строительства дорог” [73, С.14; 41, С.133]. Строительство транспортных дорог между районами и махаллы, развивая, соединяло их. В свою очередь, предприятия строительства дорог обеспечены современной техникой. Нужно отметить, что строительство и ремонт транспортных дорог, после ВОВ, до конца 40-х годов XX века намного улучшились и протяженность транспортных дорог республики достигло 8203 км, 1650 км из них были покрыты гравием [94, С.170]. После окончания ВОВ в СССР начались преобразования в экономике, выполнялась программа по восстановлению и одобрен план V пятилетки (1946-1950 гг.), в которой рассматривались вопросы экономического развития страны. Одной из задач пятилетки были восстановление и ремонт транспортных дорог, улучшение состояния старых дорог и других проблем строительства. Но в послевоенные годы в сети транспортных дорог республики не было изменений. Так как дороги и магистрали, построенные до войны могли удовлетворить потребность того времени и надобности в строительстве дорог не было. Несмотря на это нужно было принять меры для улучшения снабжения транспортных дорог, их состояния, выполнения трудных участков дорог.

Итак, научно исследуя вопросы формирования и строительство новых дорог в 40-х годах XX века, определено, что в эти годы продолжалась война, появились проблемы строительства дорог, но в некоторых районах проведены работы по открытию дорог в непроходимых местах.

Вторая глава диссертации называется «Модернизация дорожных хозяйств и строительство новых дорог в Курган-Тюбинском регионе и Хатлонской области в 50-70-ые года XX века» и состоит из двух параграфов, в которых представлена информация об ускоренном развитии строительства и ремонта дорог в 50-х годах XX века и улучшения состояния деятельности

дорожных хозяйств и ремонта новых дорог во второй половине 60-70-х годов XX века

В первом параграфе второй главы под названием **«Интенсивное развитие строительства транспортных дорог в 1950-1964 гг.»** в первую очередь рассматриваются вопросы ускоренного строительства и ремонта дорог в регионе.

Автор подчеркивает: “Главдоруправление при СНК Таджикистана под руководством А. Анисимова было озадачено обеспечить нужными механизмами транспортные и автомобильные дороги и конного транспорта на участках дорог Орджоникидзебад, Куляб, Курган-Тюбе и Кировабад для очистки дорог от снега, доставки гравера по типу дорог транспортом Главдоруправление с 5 марта до 5 апреля 1945 года, улучшить 61500 км труднопроходимых дорог” [134, С.22]. Далее: “В течении V пятилетки увеличились машинно-строительные станции дорог на пять раз, объем выполненных работ повысился в первые годы пятидесятых на 21%, а в 1955-ом на 80%. В этот период тракторные парки увеличились вдвое, бульдозера 3,5 раза, скреперы свыше 2-х и экскаваторы в 5 раз” [133]. Надо отметить, что на основании приказа Командующего САВО (Военный округ Средней Азии – К.Л.) (телеграмма №УЦ/715 от 26 декабря 1944 г.) автоколоннам САВО было поручено перевозить по автомагистрали Орджоникидзебад-Кировабад (Пяндж) грузовиками до 300 м³ щебня (гравия), план строительства и ремонта транспортных путей был выполнен на 89 процентов [81, С.248-249; 70, С.114-115; 100, С.24].

Верховный Совет Таджикской ССР утвердил послевоенный пятилетний план восстановления и развития народного хозяйства республики на 1946-1950 годы. Этого требовал стремительный рост автопарка, который к 1950 году уже достиг довоенного уровня. Однако в первые послевоенные годы эта работа была отложена из-за нехватки механизмов, материальных ресурсов и дорожных специалистов. Только в 1948 году благодаря постановлению правительства СССР создание автомобильных и дорожно-строительных станций в республике началось внедрение новой техники, улучшилось материально-техническое

обеспечение дорожно-строительных организаций. Вскоре в городах Курган-Тюбе и Ленинабаде были созданы дорожно-строительные автостанции, которые были вооружены необходимыми механизмами и могли служить для прокладки 150 км автомобильных дорог в год [134, С.22]. Масштабная гонка проводилась не только среди работников сферы Министерства автомобильного транспорта, но и в других автомобильных хозяйствах республики. В частности, впечатляющих результатов добились десятки водителей офиса «Союззаготтранс», включенных в гонку за досрочное выполнение передачи зерна.

В.Г. Пивнев и Я.И. Глибин проехали на автомобиле марки «ЗИС-5», который также проехал 100 тысяч километров без капитального ремонта. Т. Слюнко и С.М. Ключников, которые проехали 100 тысяч километров на автомобилях собственной марки «ЗИС-150», обязались проехать до 200 тысяч километров без капитального ремонта. В 1950 году 15 водителей офиса "Союззаготтранс" преодолели на своих машинах 100 тысяч километров и более и сэкономили на ремонте более 60 тысяч рублей. За годы пятой пятилетки количество автомобильно-дорожных станций увеличилось в пять раз, сопоставимый вес выполняемых ими работ в 1951 году увеличился на 21,4%, а в 1955 году - на 79,3%. За это время парк тракторов увеличился в 2,5 раза, бульдозеров - в 3,7 раза, скребков - в 2,2 раза, экскаваторов - в 5 раз.

“Согласно планам пятой пятилетки (1951-1955 гг.) для развития строительства транспортных дорог и развития народного хозяйства планировалось гравировать 2744 км дорог и ремонт 732 км старых дорог и мостов [157]. В 1948 году, благодаря созданию на основании постановления правительства СССР автомобильно-дорожных станций в республике начала поступать новая техника, улучшилось материально-техническое обеспечение дорожно-строительных организаций. Вскоре в городах Курган-Тюбе и Ленинабаде были созданы дорожно-строительные автостанции, которые были вооружены необходимыми механизмами и могли служить для ремонта 150 км автомобильных дорог в год [134, С.22].

Автомобильные дороги являются основными транспортными путями республики, так как в Таджикистане трудно расширить железнодорожную сеть из-за горных условий. В настоящее время до 90 процентов грузов народного хозяйства и пассажиров перевозятся по автомобильным дорогам общего пользования. Их общая дальность составляет 12,7 тысячи километров. Стоит отметить, что в 1951-1955 годах строительство транспортных путей с твердым покрытием планировалось на 50% чаще, чем в 1946-1950 годах. За это время реконструирован и капитально отремонтирован 3451 км автомобильных дорог, из которых 690 км грунтовых дорог покрыты твердыми материалами, в том числе 553 км переработаны тяжелой нефтью. Силами колхозников в селе было построено 139 км дорог. Со строительством дорог расширилось строительство крупных мостов через крупные реки и магистральных оросительных каналов. Начиная с 1956-1960 годов одним из основных видов грузоперевозок в колхозах и совхозах считался основной вид транспорта, как грузовые автомобили марки «ЗИС-150» и «ЗИС-5». В местных органах власти не хватало техники, ее не предоставляли специалисты. Дальнейший подъем дорожного строительства в республике начался после принятия постановления Верховного Совета СССР от 26 октября 1958 года об участии всех видов предприятий и организаций в дорожном строительстве страны и постановления Совета Министров СССР от 26 ноября 1958 года №1281 «О мерах по улучшению строительства и ремонта местных автомобильных дорог» [78, С.101]. Нарком путей сообщения (НКПС) с двумя участками дорожного строительства № 6 и №13 (1927 г.) был образован, позже "Дортранс" Таджикской ССР (1929 г.). В 1929 г. создан «Главдортранс» Таджикской ССР. Были организованы самостоятельные проектно-изыскательские работы, которые осуществляли «Трансстрой» и «Трансземстрой», [78, С.104]. В годы, последовавшие за войной, строительство моста процветало. Это привело к необходимости создания специальной организации. В 1954 году Мостопоезд №408 Министерства путей и транспорта СССР был переведен в Таджикистан. Он имел большой опыт строительства мостов и за 1954-1967 годы построил в

республике ряд крупных железобетонных мостов, в том числе в Сырдарье, Вахше, Кафарнихане, Кызылсу. Кроме мостопоезда строительными работами занималось Управление дорожного строительства "Таджикдорстройтрест".

В распоряжении управления дорог Орджоникидзебад - Куляб - Джиликуль - Сталинабад в это время находились 7 участков эксплуатации дорог» [112, С.98; 157].

Одним из них был ДЭУ №9 в центре области - г.Курган-Тюбе. Этот участок обслуживал дороги Орджоникидзебад - Куляб - Джиликуль - 90 км, из них 33,8 км были гравийными.

В диссертации говорится: "Строительством дорог и больших мостов на широких реках расширились и ирригационные магистрали. Начиная со второй половины 50-ых годов грузовой транспорт в колхозах и совхозов считался основным. В местном управлении дорог не хватало техники, специалистов. Ускорение роста строительства дорог в республике началось после принятия Постановления Верховного Совета СССР от 26 октября 1958 года об участии всех предприятий и учреждений в строительстве страны и Постановления Совета министров СССР от 26 ноября 1958г. №1281 «О мероприятиях по улучшению строительства и ремонта автомобильных местных дорог»" [78, С.101].

Следует отметить, что в пятилетке трест «Таджикдорстрой» не выполнил подрядные работы, что негативно повлияло на строительство дорог в регионе Курган-Тюбе. Главной причиной этого было слабое внедрение бригадного подряда, не использование моральных и материальных поощрений, недостаточное внимание кадрам, особенно молодым специалистам. Институт «Таджикгипротрансстрой» не всегда подготавливал проектные и сметные документы. Следует отметить, что состояние дорог, в особенности, в кишлаках Курган-Тюбинской области было худшим, мероприятия по благоустройству дорог автомобильного транспорта выполнялись неудовлетворительно. В результате постоянной помощи Правительством Таджикской ССР работники хозяйства дорог, начиная с 1959 года, начали реконструкцию существующих

дорог и строительство новых, достигли успехов в этой отрасли [133]. Министерство транспорта и дорожных хозяйств имел в своем подразделении трест “Строительство дорог”, который был снабжен новой современной техникой. Также было организовано Управление эксплуатации местных дорог. С целью усовершенствования предприятий дорог МСРД - машинные станции ремонта дорог, организованных в 1958-ом, были преобразованы в 1962-ом в региональные. Передача техники регионам позволило повысить качество ремонта и эксплуатации дорог и выполнения задач в срок [78, С.25].

Диссертант пишет, что в 1962 году был организован Таджикдорстройтрест. Трест в том же году начал строительство дорог Кизил-калла-Шаартуз. Открытие проектного института «Таджикдорпроект» создал базу для дальнейшего проектирования строительства дорог. Анализ состояния дорог в тот период показывает, что техническое состояние и качество эксплуатации местных дорог сравнительно республиканским магистралям намного ниже. Например, из 3,5 тысяч магистралей республиканского назначения 2 тысячи км или 70% имеют твердое покрытие. От 8 тысяч км местных дорог всего 1 тысяча км или 12% покрыты твердым материалом.

Автор отмечает: “Постановлением ЦК КП Таджикистана и Совета Министров Таджикской ССР, Министерства транспорта и дорожных хозяйств Таджикистана” от 25 ноября 1961 г. №341 был учрежден трест специального строительства дорог «Таджикдорстройтрест», который объединял ДЭУ-1, ДЭУ-2, ДЭУ-4, механизированные карьеры и межрайонные станции машиностроения №12 и №13. Деятельность треста способствовало увеличению механизации дорожных работ, развитию подрядных работ и требовал финансирования организаций. В будущем с расширением объема работ по строительству дорог увеличилась промышленная база треста. ДЭУ-2, ДЭУ-8, ДЭУ-11, ДЭУ-12 были организованы в г. Хорог, поселке Шаартуз, Ховалинг и Ленинабадской области” [78, С.114]. В 1962 году «Таджикдорстройтрест» с программой на 5,5 миллионов рублей начал строительство дороги Кизилкала - Шаартуз. Для улучшения

состояния местных дорог способствовало Постановление Совета министров Таджикской ССР от 8 февраля 1964 №51 «О мероприятиях по улучшению технического состояния автомобильных дорог республиканского и местного назначения». В свете этого постановления с 1 апреля 1964 года при исполнительных комитетах районов были организованы ДЭУ [78, С.115].

Итак, можно сделать вывод, что перед работниками дорожных хозяйств была поставлена задача не только благоустройство разрушенных дорог региона, но и реконструировать сеть основных дорог, в первую очередь, покрыть их гравером и нефтью. Строители транспортных дорог с доблестью выполнили эту задачу.

Во втором параграфе второй главы рассмотрено **«Улучшение деятельности дорожных хозяйств и строительство новых дорог в Курган-Тюбинском регионе Хатлонской области в 1965-1979 годах»**. Одним из актуальных вопросов историографии является история развития предприятий строительства дорог и ремонта дорог в Курган-Тюбинском регионе во второй половине 60-70-х годов XX века.

Автор отмечает, что к 1 января 1965 года в республике уже функционировали 17 управлений по вводу в эксплуатацию местных дорог (ДЭУ) и 5 отделов по строительству дорог при районных исполнительных комитетах. Приказом Совета Министров Таджикской ССР от 8 февраля 1965 года №79-Р «В составе Министерства транспорта и дорожного хозяйства республики было создано Главное управление по строительству, ремонту и техническому обслуживанию автомобильных дорог республиканского и местного значения (ГУШОСДОР)». Так, в 1960-1965 годах была создана руководящая структура дорожного хозяйства республики, которая действует и по сей день. К концу 1965 года в транспортной системе республики насчитывалось 30 транспортных хозяйств, в распоряжении которых находились тысячи автомобилей. В частности, пассажирский автопарк насчитывал 1210 автобусов и 631 легковое такси. Введен в эксплуатацию авторемонтный завод № 1, обслуживающий автомобили марки

«ЗИЛ-150». В республике за год полностью отремонтировано до 3800 автомобилей [88, С.190]. На 1 января 1966 года протяженность автомагистралей достигла 11 585 км, в том числе с твердым покрытием 5 100 км, из которых более 3000 км были переработаны нефтью.

Доблестным трудом дорожников в первые годы восьмой пятилетки участки дорог длиной 70 км были покрыты асфальтобетоном. Они использовались при строительстве автомобильных дорог, дорог с высокой скоростью движения более 1200-1500 машин в сутки, но нефтяные покрытия в этих случаях быстро становились непригодными. Постановление Верховного Совета Таджикской ССР, принятого в 1967 году, стало стимулом для местных организаций и предприятий республики активизировать финансирование строительства и ремонта дорог с использованием собственных средств. Характерной чертой этой пятилетки стало улучшение снабжения как новыми, так и реконструированными автомобильными дорогами и мостами. Для своевременной доставки строительной техники, стройматериалов в Нурекскую ГЭС были сданы в эксплуатацию 67,5 км новых дорог в направлении Чормагзак - Нурек, прохода в Нурек через переход

Шар-Шар, автодорога Нурек - Байпази, села Сардор - Карахонов - Яван, Курган-Тюбе - Калининабад и др. [78, С.119].

В диссертации отмечено: “В результате последующего развития индустриализации страны организации дорог республики имели возможность выполнить объем работ по механизированному строительству автодорог на 100%. Предприятия строительства дорог и эксплуатации, Министерство транспорта и дорожных хозяйств Таджикистана были оснащены новейшей техникой и имели мощный парк нужных машин” [78, С.120].

В частности, отмечается, что в результате улучшения состояния дороги увеличения количества автомобилей перевозка грузов в 1966-1970 г. составило 40%, оборот перевозок на 78 процентов. Эффективность автомобильного транспорта способствовало дальнейшему развитию всех отраслей народного хозяйства, а также благосостояния населения республики [134, С.26]. Итак, в

регионе была создана развитая сеть автодорог, которые соединяли города, центры районов и поселков. Предприятия строительства дорог и эксплуатации снабжены механизмами строительных работ, внедрение комплексной механизации дали возможность строительству дорог. Они из года в год в строительстве автодорог использовали новые виды покрытия.

Диссертант пишет, что в хлопководческих районах все пункты населения соединены с центрами районов и городов. До революции Таджикистан не имел хороших дорог. Только некоторые пункты населения между собой имели узкие и грязные дороги, по которой могли пройти только повозки (арба). Сегодня в каждом горном кишлаке построены широкие дороги, главный транспорт республики - тысячи автомашин, ежегодно перевозятся миллионы тонн грузов народного хозяйства.

В будущем автомобильные дороги будут расширяться и увеличиваться в скорости. В 1970 году протяженность асфальтированных дорог увеличилась еще на тысячу километров. Помогали строительные организации. Кадры организаций были сокращены. Несмотря на это, был решен вопрос об открытии при Политехническом институте Таджикистана факультета дорожного строительства, который готовил бы инженеров дорожного строительства [131]. Комитеты районных, сельских, поселковых советов непосредственно руководили дорожно-строительными работами и совместно решали вопросы проектирования, текущие и перспективные планы дорожно-строительных работ, технические нормы и правила контроля качества работ по рекомендации Министерства транспорта и дорожно-строительного хозяйства [134, С.40]. При создании и расширении сети дорог в республике были приняты необходимые меры для их эффективного использования, ремонта и обслуживания. Если же он будет выполнен, то результат будет значительным. В 1963-1965 годах во всей республике было создано 33 зоны строительства дорог, именуемых ДЭУ, то есть объекты эксплуатации и ремонта дорог [134, С.41]. С 1965 года работы по эксплуатации дорог ведутся союзными, республиканскими и местными управлениями.

Линейно-эксплуатационные управления объединяют 16 дорожно-эксплуатационных зон, в состав которых входят 28 ремонтных пунктов. Они также технически руководят 37 дорожно-строительными, эксплуатационными зонами при комиссиях районных советов. Управление создает условия для обеспечения нормального движения автомобилей, поддержания чистоты дорог, проведения капитального ремонта. В течение пятилетки – (1971-1975 гг.) было введено в эксплуатацию 5510 км новых участков автомобильных дорог с цементно-бетонным и асфальтобетонным покрытием или нефтяной смесью. В частности, дорога между Орехзаком и Нураком стала короткой на 10 км и избавилась от тупиков и стала очень прямой. Это позволило беспрепятственно доставлять на Нурекскую ГЭС негабаритные грузы грузоподъемностью 100-300 тонн. В 1972 году автомобили начали движение по новой дорожной зоне в Вахшскую долину. Почти 30 км автодороги Душанбе-Курган-Тюбе реконструировано и покрыто цементом, бетоном, асфальтобетоном [134, С.34]. Дорожная сеть Таджикистана достаточно расширилась, связав столицу республики со всеми городами, районами и крупными населенными пунктами, с центром колхозов и совхозов. Дороги полностью вымощены асфальтом, бетоном и нефтью. Строительство дорог внутри колхозов и совхозов шло успешно. Строительство дорог, особенно в хозяйствах Регарского, Шахритузского, Колхозабадского и Худжандского районов, шло быстрыми темпами. В последние годы особое внимание уделялось архитектурному совершенствованию дорог. Так, построены удобные для пассажиров павильоны, тенистые навесы для отдыха водителей и пешеходов. Террасы путепровода и станции украшают красочные очертания линий автомобильного движения, сигнальные знаки и предупреждающие плакаты [134, С.37]. На дорогах значительно повысился уровень обслуживания безопасности дорожного движения. На перевалах организованы пункты профилактического осмотра автотранспортных средств, аварийные дорожки и запас песка для защиты дороги от обледенения. Государственный автомобильный контроль обеспечен вертолетами патрульной

службы. За 1971-1972 годы сельские асфальтобетонные и нефтеносные дороги протянулись на 270 км. Тысячи километров дорог между слоями были покрыты смесью каменной крошки и нефти [132, С.56-62]. Для обеспечения продовольствием строительно-эксплуатационных зон ОРС Министерства транспорта и дорожного хозяйства Таджикской ССР оказывает большую помощь. В особо опасных зонах устанавливались дополнительные предупреждающие знаки. Только в 1971 году на республиканских дорогах было построено и сдано в эксплуатацию 64 автопавильона, 1789 дорожных знаков, 37 предупреждающих знаков, 24 автостоянки и др.

В Курган-Тюбинском регионе действовало 15 управлений дорожных хозяйств и ремонта дорог. Хозяйства строительства дорог, в том числе пункты ремонта дорог были обеспечены техникой, современными механизмами. Механизация предприятия строительства дорог Таджикистан только в течении пятой пятилетки выросла по количеству и новых единиц на 150%, по мощности на 200%. Количество механизмов строительства дорог и транспортных средств в пятой пятилетке намного увеличился. На 1-ое января 1973 года хозяйства строительства дорог республики имели 323 трактора, 210 бульдозера, 76 экскаваторов, 440 грузовых автомашин [134, С.42]. Предприятия строительства дорог и эксплуатации для защиты дорог перевала Чормагзак - Нурек от снега по двум сторонам дороги посадили 6-8 рядов саженцев. На поворотах перевала для защиты от обледенения дорог организованы амбары песка и грунта.

Автор отмечает, что правительство уделяло большое внимание развитию строительства и улучшению автомобильных дорог. Согласно поручению ЦК КП Таджикистана и Совета министров республики генплан развития дорог республики на 1971-1980 годы был разработан, что наряду со строительством дорог республики, уделялось внимание и на устойчивость дорожных материалов - асфальту и бетону [117]. Основные автодороги до 1975 имели твердые покрытия и в 1980-ом были открыты круглый год. В последующие годы поэтапно строительство дорог с прочными покрытиями увеличилось. Доля дорог

общегосударственного и республиканского значения составило 20-25%. [134, С.50].

В диссертации отмечено, что в конце 70-х XX века в Таджикистане 13500 км дорог имели улучшенные покрытия. Высокая скорость предусматривало увеличения автомобильных дорог с твердым покрытием до 8,5 тысяч км и в 1980-ом до 9 тысяч км [78, С.132]. Годовой план перевоза груза народного хозяйства был выполнен в министерстве в 1978 г. 102,6 % и в Курган-Тюбинской области 101,3 % [125, С.10]. В 1979 году работники автомобильного транспорта и дорожных хозяйств республики Курган-Тюбинской области взяли большие обязательства. Достаточно подчеркнуть, что по плану надо было увеличить на 1,4 % перевоз грузов и на 4,5% перевоз пассажиров. Пришлось выполнить огромный объем работ по строительству дорог, ремонта дорог [125, С.12].

Итак, вопрос улучшения деятельности дорожных хозяйств и строительства новых дорог в регионе Курган-Тюбе Хатлонской области в 1965-1979 годах предусматривал новые трудовые задачи. Определено, что в регионах строительство дорог и их эксплуатация оснащены механизмами, выполняли конкретные задачи своевременно выполняли поручения по строительству дорог.

Третья глава диссертации озаглавлена «Историческое значение строительства дорог в Курган-Тюбинском регионе Хатлонской области» и состоит из двух параграфов.

Первый параграф третьей главы посвящен исследованию **«Механизации хозяйств и расширение дорожных связей в 1980-1990 гг.»**.

В диссертации достоверно изложено: “Исследуемый период Курган-Тюбинской области по вопросам строительства дорог начался с самых первых дней руководства Советского правительства. Строительство дорог в условиях горной местности было кропотливым, изнурительным и средства, выделенные для народного хозяйства, были моментально израсходованы (в 1982 году всего 10 %)” [148, С.38-39].

Автор утверждает, что строительство дорог в регионе Курган-Тюбе имело свои особенности. Одним из свойств было переход Таджикистана с формации полуфеодального общества к социализму без капитализма. Другая особенность была связана с географическим аспектом, в том числе горным рельефом страны. Следует отметить, что важной особенностью организации транспортных дорог Таджикистана была помощь народов СССР во всех сферах, в том числе в ремонте и строительстве дорог республики. Уместно отметить, что в строительстве и ремонте транспортных дорог республики первыми были специалисты России, Украины, Белоруссии и других союзных республик, а также научные центры. Надо помнить, что именно с помощью союзных республик развивалось и укрепилось строительство транспортных дорог в Таджикистане. Потому что финансирование строительства дорог страны проводилось за счет бюджета республик, а бюджет Таджикистана имел недостатки.

Одной из причин обеспечения необходимыми кадрами инженерно-технических работников и высококвалифицированных рабочих для строительства автомобильных дорог Республики было то, что союзные республики направили в Таджикистан лучшие кадры в области дорожного строительства. Эти высококвалифицированные дорожные кадры, в свою очередь, подготовили местные дорожные кадры. В частности, местные таджикские кадры направлялись в другие союзные страны для получения опыта работы. В частности, благодаря огромной материальной и моральной поддержке и помощи всех народов бывших советских республик таджикскому народу, Таджикистан добился уникальных экономических успехов. Следует отметить, что если в капиталистическую эпоху дорожное строительство велось с целью привлечения капитала в регионы с богатыми природными ресурсами и дешевой рабочей силой, то в эпоху социализма дорожное строительство велось с целью развития экономической, политической и культурной сфер страны.

Так, история строительства и транспортных путей Таджикистана соответствует этой цели. Стремительное развитие ремонта и строительства дорог

страны привело к тому, что она достигла самых отдаленных мест и труднодоступных горных районов экономически развитой республики. Целью строительства и ремонта дорог в этом районе является вовлечение этих районов в общее течение политической и культурной жизни. Конечно, это сильно зависело от природных условий и местного климата. Одной из особенностей транспорта Таджикистана, характерной прежде всего для его высокогорных районов, является длительное сочетание современных транспортных средств (самолетов, автомобилей) с очень отсталыми средствами (вьюки, лошади и т. д.). В этот период все институты страны выполняли одну и ту же функцию, что и экономика, пострадавшая от войны, восстановить повреждения. Промышленная продукция в 1950 году должна была превысить уровень 1940 года на 48 процентов, а сельскохозяйственная продукция - на 27 процентов выше уровня 1940 года [94, С.170; 69, С.125]. Мы хорошо знаем, что во время Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.) направили всю экономику страны на оборону и помощь фронту, и теперь нужно было проложить маршрут.

И на этом пути, начиная с 1946 года, обновлялись все необходимые меры на уровне республики и сверхдержавы СССР. В восточных странах есть хороший, древний и традиционный обычай, который называется «хашар», и многие дела таджики выполняли таким образом с древних времен, то есть коллективно и бесплатно. Например, в послевоенные годы в Курган-Тюбинской области с помощью колхозников колхозов Ворошилобад, Айвадж и Мехнатобод было отремонтировано 400 км автомобильных дорог.

Только в десятой пятилетке парк автомобилей общего использования увеличился на 12 %, на 16% общий объем грузоподъемности грузовых автомашин [130, С.6-9].

Диссертант пишет, что ремонт и строительство дорог страны способствовал тому, что дальние места и горные труднопроходимые регионы республики смогли связаться с экономически развитыми районами страны. Целью ремонта и строительства дорог региона было привлечение этих районов к общему потоку

политической и культурной жизни. Развитие строительства и ремонта дорог в Курган-Тюбе послужило улучшению экономического уровня, образа жизни населения. Это зависело и от природы и климата местности. Все эти аспекты претворили в жизнь новые виды дорог и этим улучшили политический, социальный, культурный и экологический уровни региона.

Итак, механизация хозяйств и расширение дорожных связей в 80-ые годы XX века послужило экономическому развитию страны.

Во втором параграфе третьей главы рассматривается **«Социальное и экономическое значение перестроек новых дорог в регионе»**. В ней говорится, что для социального и экономического положения региона новые дороги имели важную роль.

Автор пишет, что гипотеза этапов развития транспорта и для экономического и для достоверного прогноза имеет особое значение. Работники транспорта Курган-Тюбинской области были передовиками в перевозке груза народного хозяйства в горные районы республики в срок. Следует отметить, что ежегодное выполнение этого показателя стала хорошей эстафетой. В 1981 году автомобильный транспорт перевез в горные местности свыше десяти тысяч тонн груза и разных товаров, что превышало поручений.

В диссертации изложено, что уделить должное внимание качеству строительства, ремонту и контроля дорог приводит к повышению уровня безопасности движения [168, С.11-14]. Автодороги являются основным транспортом республики, так как в Таджикистане из-за горной местности трудно расширить сеть железнодорожных путей. Ныне 90% грузов народного хозяйства и пассажиры перевозятся автомобильными дорогами. Их общая протяженность 12 тысяч км. Развитие сельского хозяйства, освоение земель, повышение производства, строительство производственных предприятий юга республика активизирует движение транспорта.

Автор приводит данные, что многие коллективы рабочих транспорта в третьем году (1983) X пятилетки (1981-1985гг.) достигли хороших результатов. К

примеру, автобазы №21 г. Курган-Тюбе и №7 г. Душанбе и многие другие коллективы. План годового перевоза груза народного хозяйства был выполнен на уровне министерства на 102,6 процентов, сдача плана по перевозке пассажиров на 2,2 процента [168, С.11-14]. В 1983 году рабочие автомобильного транспорта и дорожных хозяйств республики обязались выполнить больше работ. По плану предусмотрено повышение 1,4 % перевозки грузов и 4,5 % повышение перевозок пассажиров. Требовался большой объем работ по строительству и ремонту дорог [168, С.11].

Было отмечено, что для развития дорожных хозяйств в республике имеются многие ресурсы и возможности. Это не только сдача в эксплуатацию новых мощностей производства, но и предприятий по ремонту и технике строительства дорог, асфальтобетонного предприятия района Колхозабада (ныне р. Дж. Балхи) и др. Главным ресурсом дальнейшего улучшения строительства дорог республики состоит из повышения эффективности производства и качества работы всего коллектива, каждого участка, каждого работника.

Итак, анализ вопроса исторического значения строительства дорог Курган-Тюбинского региона Хатлонской области и других регионов страны выявил, что развитие дорог республики было проведено за короткий срок, что имелись проблемы, связанные с техническими нормами. Тем не менее, строительство магистралей в Курган-Тюбе регулярно показывало выдающиеся достижения благодаря нелёгкому труду организаторам и членам дорожного хозяйства.

Заключение

До победы Октябрьской революции Таджикистан был одним из отсталых краев Советского Союза. Его северные районы входили в состав Туркестанского генерал-губернаторства, а большая часть восточных, центральных и южных районов, так называемая Восточная Бухара, входила в состав Бухарского эмирата. В интересах эмира и его чиновников с населения ежегодно взимались миллионы

рублей, но на строительство дорог, просвещение и здравоохранение не тратилось ни копейки.

Присоединение Средней Азии к Российской империи, в том числе северных районов Таджикистана, способствовало изменениям в политической и экономической жизни региона. Однако русский капитализм проводил колониальную политику, рассматривая Среднюю Азию как источник сырья для развивающейся промышленности региона. Поэтому царизм только способствовал развитию отраслей промышленности, которые были вспомогательными для Российской промышленности, и, с целью сохранения феодальных отношений в Туркестанской и Бухарской регионах, тормозил развитие других отраслей производства.

“Классическим государством без дорог”, не считая северной части, так как в ней был малый участок железной дороги, считался до Октябрьской революции Таджикистан. Были только дороги, широта которых зависела от рельефа региона. В некоторых местах, где дорога выходила из узкого ущелья в предгорье, она была каменистой и кое-где даже лошадь проходила с трудом. Многие горные переходы были доступны только летом и осенью. Через горные быстрые реки, которые встречались на маршруте дорог, во многих случаях переходились с использованием машкоб, т.е. бурдюков. Для переплыва использовалась лодка, образованная из нескольких машкобов, на поверхности которых из легких бревен строился мост. Эти мосты в горных реках имели начальную форму.

В горных тропинках, по которым можно было пройти пешком, но лошади и ослы с грузом не могли пройти, человеку приходилось перевозить груз на спине. В некоторых местах, где рельеф и ровное место позволяют для верблюдов передвигаться как транспортное животное, эти дороги Душанбе-Пенджикент, Самарканд-Ура-Тюбе, Душанбе-Курган-Тюбе, Душанбе-Гарм, Гарм-Фергана, Дарвоз-Куляб и другие были приспособлены как линия движения.

Она связывала западную часть Восточной Бухары с Термезом и Амударьей. Север Таджикистана посредством железной дороги был связан с экономическими и культурными центрами Средней Азии.

Все транспортно-экономические магистрали республики делятся на две основные дороги: магистраль Душанбе-Гузор и через Амударью лодками из Термеза до Саройкамара и Джиликуля.

Единственной соответствующей в Восточной Бухаре для колесного транспорта и почтовой дороги была дорога Душанбе-Гузор. Без организации хороших дорог укрепление советского правительства в Восточной Бухаре было трудным. Поэтому с первых дней уделялось особое внимание реформе горных дорог, переправы через реки.

В начале 1925 года, когда только начиналось строительство транспортной инфраструктуры Таджикистана, XIII корпус стрелковых войск Красной Армии проложил дороги для колесного транспорта, соединяющие Термез и Душанбе. В период с 1925 по 1927 годы были созданы автомобильные маршруты Душанбе-Термез и Сарой-Куляб. Осенью 1929 года завершилось строительство железнодорожной линии Термез-Душанбе. В 1927 году в республике насчитывалось всего несколько грузовых автомобилей, тогда как автобусы отсутствовали полностью. К концу 1929 года были завершены две дороги, соединяющие Сталинабад с Кулябом, одна из которых проходила через Курган-Тюбе. Проблема транспортного обеспечения областей Гиссар, Курган-Тюбе и Куляб была частично решена благодаря строительству этих дорог.

В 1930 году началось возведение новых транспортных маршрутов между Сталинабадом и Курган-Тюбе. В Таджикистане впервые использованы некоторые машины и механизмы строительства. Строительство дороги закончилось в декабре 1932 года.

Во второй пятилетке (1933-1937 гг.) в Таджикской ССР строительство новых дорог продолжалось.

В начале третьей пятилетки (1938-1942 гг.) все районы республики, за исключением некоторых районов Памира, уже имели более подходящие дороги.

Достижения дали возможность началу строительства дорог в горных регионах. В феврале 1940 г. СНК СССР и ЦК КП ВКП(б) приняли постановление о строительстве дорог. Дороги Сталинабад-Ура-Тюбе, Сталинабад-Куляб-Джиликул были улучшены.

В годы третьей пятилетки (1938-1942 гг.) в республике началось строительство дорог местного назначения с участием населения. Центры колхозов, совхозов и МТС соединились с магистральными и центральными дорогами республики.

В годы пятилеток перед войной (1928-1941 гг.) жители горной местности построили магистрали: Сталинабад-Куляб, Сталинабад-Курган-Тюбе-Джиликуль и ряд местных дорог.

В экономической жизни республики большую роль играют магистрали, протяженность которых была до 13 тысяч км, как Душанбе-Курган-Тюбе, Душанбе-Куляб, соединяющие многие районы.

Средняя протяженность перевоза груза посредством автомобильного транспорта в республике в последние годы увеличилась сравнительно по всей стране на 18 км, для горных регионов Таджикистана автомобильный транспорт считался единственным видом транспорта для перевозки общих грузов.

В период с 1961 по 1990 годы в республике были построены и отремонтированы 1831 км автомобильных дорог республиканского и местного назначения. Объем финансирования для этой цели составил 160 миллион рублей.

Связи Таджикистана было налажено и с другими республиками СССР. Многим регионам Советского Союза экспортировалась сельскохозяйственная продукция. В свою очередь в республику импортировали машины, оборудование, тракторы, лесоматериалы и другие виды сырья из соседних республик и дальних промышленных центров.

1. Основные научные результаты диссертации:

Анализируя историю восстановления и развития дорожных хозяйств Курган-Тюбинского региона Хатлонской области Таджикской ССР (1924-1990гг.) мы пришли к выводу:

- развитие дорог республики прошло в короткие сроки, что повлекло за собой проблемы по своевременному ремонту и строительства дорог, и это было связано с техническими нормами. Несмотря на это строительство дорог в республике постепенно достигло успехов [1-А], [5-А];

- для строительства современных дорог инженеры, дорожники, ведущие специалисты братских республик внесли большой вклад для развития строительства дорог [2-А], [6-А], [7-А];

- в коллективах работников автомобильного транспорта все больше внедрялся бригадный подряд и этот метод позволил развитию творческого интузиазма каждого, поиска запасов производства, а также бригады водителей и строителей перешли на уровень ударного труда [3-А], [6-А];

- одной из основных задач, выполняемых ежегодно работниками министерства транспорта было выполнение досрочного перевоза грузов народного хозяйства [4-А];

- исследование определило, что в условиях горной местности автомобильный транспорт имеет важное значение. Большая часть грузов народного хозяйства перевозилось автомобильным транспортом. Многочисленный отряд работников транспортной дороги Таджикистана, выполнив ответственные задачи, старался работать усерднее и это послужило улучшению состояния дорог Курган-Тюбинского региона и продвижения экономического и социального уровня региона [1-А], [4-А];

- активные строители дорог, ударники соцсоревнований не только трудились доблестно и творчески, но и участвовали в организации трудового соревнования агитации передового опыта и политического воспитания своих коллективов [1-А], [3-А], [5-А], [7-А].

2. Рекомендации по использованию результатов:

Изучив материалы о развитии ремонта и строительства дорог, а также о перспективах дальнейшего исследования в данной области, мы предоставляем следующие рекомендации:

11. Курган-Тюбинский регион, учитывая его климатические и природные условия, долгое время оставался одним из территорий с плохо устроенными дорогами. В связи с этим правительство страны предприняло необходимые меры для ремонта и строительства новых дорожных объектов, что является своевременной инициативой.

12. Работники дорожных хозяйств, строители дорог этого региона должны последовать опыту советских дорожников, знать об истории героев дорожников 20-80-х годов XX века, которые трудились и боролись с бездорожьем. Сегодняшние дорогостроители должны всей силой трудиться для улучшения дорог региона.

13. Всем работникам дорожных хозяйств области рекомендуется продолжить опыт по подготовке высококвалифицированных кадров советского периода.

14. Для развития отрасли строительства дорог продолжить научные исследования о дорожных хозяйствах Курган-Тюбинского региона с использованием практики в прошлом и достижениями современной науки.

15. Для качественного ремонта дорог региона Курган-Тюбе наладить сотрудничество с другими работниками дорог республики.

16. Привлечение инвестиций для развития строительства современных дорог и подписание соглашений, на этой базе пересмотр политики строительства дорог республики.

17. Сеть управления сферы строительства дорог при анализе опасных ситуаций должны иметь прозрачное объективное отношение.

18. Управлениям дорожных хозяйств необходимо в ремонте и строительстве местных дорог сотрудничать с государственными и негосударственными организациями.

19. В дорогостроительстве специалистам необходимо изучить богатый опыт зарубежных стран, республики и использовать их в работе.

20. Результаты исследования показали, что несмотря на усердие Правительства Таджикистана в деле ремонта и строительства дорог страны до сих пор не хватает в регионах специалистов строительства дорог. Для этого необходимо подготовить специалистов дорожников и между вузами страны координировать деятельность по этому вопросу.

ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ И ВЫВОДЫ ДИССЕРТАЦИИ НАШЛИ ОТРАЖЕНИЕ В СЛЕДУЮЩИХ ПУБЛИКАЦИЯХ АВТОРА

1. Статьи в рецензируемых научных журналах ВАК при Президенте Республики Таджикистан:

[1-А]. Алиева Л.Ш. История сооружение грунтовых колесных дорог в Таджикистане [Текст] / Л.Ш. Алиева, Д.Х. Алимов // Вестник Таджикского национального университета. Ч.1. – 2023. – №12.– С.42-48. (0,4 п.л.). ISSN: 2074-1847.

[2-А]. Алиева Л.Ш. Таърихнигории сохтмони роҳҳо дар ҷануби Тоҷикистон (с. 1924-1950) [Матн] / Л.Ш. Алиева, Д.Х. Алимов // Паёми Донишгоҳи миллии Тоҷикистон. – 2024. – №7. – С.71-77. (0,4 ҷ.ч.). ISSN: 2074-1847.

[3-А]. Алиева Л.Ш. Аз таърихи сохтмони роҳҳои хокӣ дар Ҷумҳурии Мухтори Шуравии Сотсиалистии Тоҷикистон [Матн] / Л.Ш. Алиева // Паёми Донишгоҳи миллии Тоҷикистон. – 2024. – №9. – С.97-102. (0,35 ҷ.ч.). ISSN: 2074-1847.

[4-А]. Алиева Л.Ш. Закономерная необходимость дорожного строительства в южных районах Таджикистана (1930-1960 гг.) [Текст] / Л.Ш. Алиева // Вестник университета (ТГПУ им. С. Айни). – 2023. – №12. – С.21-26. (0,35 п.л.). ISSN: 2219-5408.

2. Статьи, опубликованные в других изданиях:

[5-А]. Алиева Л.Ш. Зарурияти омӯзиши таърихи сохтмони роҳҳо дар ноҳияҳои ҷануби Тоҷикистон (с. 1930-1950) [Матн] / Л.Ш. Алиева // Маводи Анҷумани илмӣ-амалии байналмиллалии “Хонишҳои VI – ӯми Артуҷ” бахшида ба “Масоили мубрами илмҳои педагогӣ, иҷтимоӣ-гуманитарӣ ва фанҳои дақиқ дар замони муосир”, 4-6 июли соли 2024 дар Донишқадаи омӯзгории Тоҷикистон дар шаҳри Панҷакент. Ҷилди I. – С.109-116. (0,5 п.л.). **УДК 1 МАҶ4, ББК-87.889.7**

[6-А]. Алиева Л.Ш. Вклад специалистов Российской Федерации в сооружение грунтовых колесных дорог в Таджикистане [Текст] / Л.Ш. Алиева // Материалы VIII Международной научно-практической конференции «Россия, Сибирь и Центральная Азия: взаимодействие народов и культур» и круглого стола с международным участием «Страны Центральной Азии в системе региональных и международных отношений в XIX и XXI вв.». – Барнаул: АлтГПУ, 2024. – С.19-28. (0,6 п.л.). **ББК 63.3+63.529(253)+63.3(5), УДК 94+94(571)+94(51)**

[7-А]. Алиева Л.Ш. Сохтмони пуршиддати роҳҳо ва рушди нақлиёт дар солҳои 30-40-ӯми асри XX [Матн] / Л.Ш. Алиева // Маводҳои конференсияи илмӣ-амалии байналмилалӣ дар мавзӯи «Нақши шаҳрвандони Тоҷикистон дар таъмини Ғалаба дар солҳои Ҷанги Бузурги Ватанӣ (1941-1945)». – Бохтар, 2025. – С.562-573. (0,7 п.л.). **ISBN 978-99985-27-28-7.**

РҶҲАТИ МАНБАҶҲО ВА АДАБИЁТИ ИСТИФОДАШУДА

Маводҳои бойгонӣ

1. Саридораи Бойгонии Назди Ҳукумати Ҷумҳурии Тоҷикистон (СБНҲ ҚТ). – Ҳазинаи 1. – Рӯйхати 1. – Парвандаи 3. – Варақи 7.
2. Бойгонии давлатии таърихи навини Ҷумҳурии Тоҷикистон (БДТН ҚТ). – Х.1. – Р.1. – П.725. – В.2.
3. Саридораи Бойгонии Назди Ҳукумати Ҷумҳурии Тоҷикистон (СБНҲ ҚТ). – Ҳазинаи 1. – Рӯйхати 1. – Парвандаи 921. – Варақи 2.

4. СБНХ ҮТ. – X.9. – P.1. – П.33. – В.18.
5. СБНХ ҮТ. – X.9. – P.1. – П.33. – В.291-292.
6. СБНХ ҮТ. – X.9. – P.1. – П.195. – В.134.
7. СБНХ ҮТ. – X.9. – P.1. – П.519. – В.99.
8. СБНХ ҮТ. – X.10. – P.1. – П.173. – В.247.
9. СБНХ ҮТ. – X.10. – P.1. – П.234. – В.15.
10. СБНХ ҮТ. – X.10. – P.1. – П.234. – В.5.
11. СБНХ ҮТ. – X.11. – P.3. – П.1265. – В.26, 34.
12. СБНХ ҮТ. – X.13. – P.1. – П.2. – В.75.
13. СБНХ ҮТ. – X.17. – P.2. – П.660. – В.59.
14. СБНХ ҮТ. – X.18. – P.1. – П.54. – В.63.
15. СБНХ ҮТ. – X.18. – P.1. – П.201. – В.12.
16. СБНХ ҮТ. – X.19. – P.1. – П.1. – В.99.
17. СБНХ ҮТ. – X.19. – P.1. – П.511. – В.10.
18. СБНХ ҮТ. – X.19. – P.1. – П.518. – В.48.
19. СБНХ ҮТ. – X.19. – P.1. – П.518. – В.61-62.
20. СБНХ ҮТ. – X.19. – P.1. – П.519. – В.357.
21. СБНХ ҮТ. – X.19. – P.1. – П.519. – В.202.
22. СБНХ ҮТ. – X.19. – P.1. – П.540. – В.54.
23. СБНХ ҮТ. – X.19. – P.1. – П.545. – В.11.
24. СБНХ ҮТ. – X.19. – P.1. – П.551. – В.2.
25. СБНХ ҮТ. – X.20. – P.1. – П.14. – В.2.
26. СБНХ ҮТ. – X.20. – P.1. – П.14. – В.8.
27. СБНХ ҮТ. – X.20. – P.2. – П.807. – В.53.
28. СБНХ ҮТ. – X.20. – P.2. – П.2122. – В.25
29. БМД ҮТ. – X.20. – P.2. – П.2126. – В.61.
30. БМД ҮТ. – X.282. – P.8. – П.215. – В.123, 1236.
31. СБНХ ҮТ. – X.282. – P.8. – П.215. – В.129.
32. СБНХ ҮТ. – X.346. – P.1. – П.394. – В.108.

33. СБНХ ҚТ. – Х.346. – Р.1. – П.394. – В.11.
34. СБНХ ҚТ. – Х.346. – Р.1. – П.394. – В.62.
35. БМД ҚТ. – Х.605. – Р.1. – П.4. – В.37.
36. СБНХ ҚТ. – Х.346. – Р.4. – П.14. – В.15-17.
37. СБНХ ҚТ. – Х.689. – Р.1. – П.10. – В.42.
38. СБНХ ҚТ. – Х.689. – Р.1. – П.15. – В.32, 37.
39. СБНХ ҚТ. – Х.689. – Р.1. – П.5. – В.29-30.
40. СБНХ ҚТ. – Х.894. – Р.3. – П.53. – В.130-131.
41. СБНХ ҚТ. – Х.1595. – Р.1. – П.1. – В.1-15.
42. Бойгонии “Минтрансдорхоз”. – Х.20. – Р.4. – П.812. – В.3.

Санадҳои меъёрӣ-ҳуқуқӣ:

43. Қарори Совети Олии РСС Тоҷикистон дар бораи ҳолат ва ҷораҳои беҳтар кардани роҳҳои автомобилгард ва хизмати нақлиёти пассажиркашонӣ ба аҳолии республика // Комсомол Тоҷикистон. - 1978. - 21 июл.

44. Қарори ШКХ ҚШС Тоҷикистон аз 2 июли с.1927 “Оиди эълони қор дар сохтмони роҳҳо дар қаламрави ҚШС Тоҷикистон”.

45. Қарори ШКХ ҚШС Тоҷикистон аз 19 феввали с.1932 “Оиди нақшаи сохтмони роҳҳо дар соли 1932”.

46. Қарори ШКХ ҚШС Тоҷикистон аз 19 феввали с.1932 “Оиди нақшаи сохтмони роҳҳо дар соли 1932”.

47. Қарори съезди XIX ПК Тоҷикистон дар бораи лоиҳаи КМ ҲКИШ ба съезди XXVI партия “Роҳҳои асосии тараққиёти иқтисодӣ ва сотсиалистии СССР дар солҳои 1981-1985 ва дар давраи то соли 1990”.

48. Постановление Совнаркома Таджикской ССР и ЦК КП(б) Таджикистана от 5 августа 1931 г. “О дорожном строительстве и местном транспорте”.

49. XVI съезд ВКП (б). Стенограф. отчет. – М., 1930. – С.129-130.

Монография, дастурҳо ва васоити таълимӣ:

50. Антоненко Б., Шарипов Я. Компартия Таджикистана в период наступления социализма по всему фронту. – Душанбе, 1963. – С.34.
51. Бекматов М. Министерство строительства и эксплуатации автомобильных дорог Таджикской ССР. – Душанбе, 1946.
52. Бронштейн Я.Т., Заманов А.Н. Развитие транспорта Таджикистана в девятой пятилетке. – Душанбе, 1972. – С.10-24.
53. Бронштейн Я.Т., Заманов А.Н. Тараққиёти нақлиёти Тоҷикистон дар солҳои Ҳокимияти Шуравӣ. – Душанбе, 1969. – 36 с.
54. Бутлицкий Ю.В., Каримов Б.Б. Автомобильные дороги Таджикистана. – Душанбе: Ирфон, 1989. – 229 с.
55. Гусейнов Д. О дорожном строительстве и местном транспорте. Постановление Совнаркома Таджикской ССР и ЦК КП(б) Таджикистана от 5 августа 1931 г. // Коммунист Таджикистана. – 1931 г. – 15 авг.
56. Гоибов Ғ. Таърихи Хатлон аз оғоз то имрӯз. (Таърихи сиёсӣ ва ҷуғрофияи таърихӣ). – Душанбе, 1996. – 907 с.
57. Дусматов Д. Работники автотранспорта в борьбе за новый расцвет хозяйства и культуры Таджикистана. – Сталинабад: Таджикгосиздат, 1951. – 26 с.
58. Заманов А. Транспорт Таджикистана. – Душанбе: Ирфон, 1964. – 107 с.
59. Заманов А.Н. Транспорт Таджикистана и его развитие в девятой пятилетке. – Душанбе, 1972.
60. Заманов А.Н. Вопросы эксплуатации и строительства автомобильных дорог в Таджикистане. – Душанбе, 1971. – 27 с.
61. Из истории индустриализации Таджикской ССР. Т. 1. – Душанбе, 1972, С. 49.
62. Иркаев М., Николаев Ю., Шарапов Я. Очерки истории Советского Таджикистана (1917-1957). – Сталинабад, 1957. – 503 с.
63. Исмоилов А. Нақлиёт ва роҳҳои кишвари кӯҳӣ. – Душанбе, 1974.
64. Исмоилов А. Нақлиёти Тоҷикистон. – Душанбе, 1962.

65. Исмоилов А., Суцепин. А.В. Наклиёт ва роҳҳои кишвари кӯҳӣ. – Душанбе, 1974. – 53 с.
66. История таджикского народа. Новейшая история (1917-1941 гг.). Т.V. – Душанбе, 2004. – 752 с.
67. История таджикского народа. (Новейшая история). Т.VI. – Душанбе: [История транспорта и профессионального союза работников транспорта Республики Таджикистан. – Душанбе, 2008. – С.17.
68. Каримов Б. Дороги: связь времен. – М., 1998. – 268 с.
69. Каримов Б.Б. Дорожное хозяйство Таджикистана. Пути совершенствования. – М., 1993. – 327 с.
70. Кахоров А. Таджикская ССР. – М., 1961. – С.14.
71. Марсаков К. Тараққиёти хоҷагии халқи Тоҷикистон дар солҳои панҷсолаи дуюм // Маҷмӯи мақолаҳо “Материалҳо доир ба таърихи халқи тоҷик дар давраи советӣ”. – Сталинобод: Нашрдавтоҷик, 1957. – С.281.
72. Назруллаев С. Дорожное строительство и развитие транспорта в Таджикистане в 1917-1941 гг. – Душанбе: Дониш, 1979. – 167 с.
73. Назруллаев С. Из истории транспорта и дорожного хозяйства Таджикистана (1917-2013 гг.). – Душанбе, 2013. – 107 с.
74. Назруллаев С. Таджикистан: выход из коммуникационной изоляции. – Душанбе, 2011.
75. Назруллоев С. Аз таърихи сохтмони роҳҳои Қӯрғонтеппа // Маҷмӯи мақолаҳо. – Душанбе, 2006. – С.86-88.
76. Назруллаев С. Дорожное строительства и транспорт Таджикистана в годы III пятилетки. – Душанбе, 1972.
77. Назруллоев С., Назруллоев А. Из истории транспорта и дорожного хозяйства Таджикистана (1917-2013 гг.). – Душанбе: Олами дониш, 2014. -184 с.
78. Нақиб Саид. Ворисони роҳи мурод. – Душанбе: Ирфон, 1987. – 112 с.
79. Народное хозяйство Таджикской ССР в 1960 г. Ст. сборник. – Душанбе, 1961.

80. Народное хозяйство Таджикской ССР в 1962 г.// Стат. ежегодник. – Душанбе, 1963. – 345 с.
81. Народное хозяйство Таджикской ССР в 1964 г. Ст. ежегодник. – Душанбе, 1965.
82. Народное хозяйство Таджикской ССР в 1965 г. Ст. ежегодник. – Душанбе, 1966.
83. Народное хозяйство Таджикской ССР в 1968 г. Ст. ежегодник. – Душанбе, 1969.
84. Народное хозяйство Таджикской ССР в 1989 году (Статистический сборник). – Душанбе, 1991. – 328 с.
85. 29. Народное хозяйство Таджикской ССР в 1990 году (Статистический сборник). – Душанбе, 1991. – 312 с.
86. Очерки истории Коммунистической партии Таджикистана. – Душанбе, 1964. – С.13.
87. Очерки истории народного хозяйства Таджикистана (1917-1965 гг.). – Душанбе, 1967.
88. Очерки таърихи Тоҷикистони Советӣ. – Сталинобод, 1960. – С.89.
89. Пирумшоев Х. Город Куляб в конце XIX- начале XX вв. // Маҷмӯи мақолаҳо. – Душанбе, 2006. – С.21.
90. Рахмонов, Э. Таджикистан: Десять лет независимости, национального единства и созидания / Э. Рахмонов. - Душанбе, 2001.
91. 71. Рахмонов, Э. Независимость Таджикистана и возрождение нации. / Э. Рахмонов. - Душанбе: Ирфон, 2006. - Т.1. - 480 с.
92. 72. Рахмонов, Э. Независимость Таджикистана и возрождение нации. / Э. Рахмонов. - Душанбе: Ирфон, 2006. - Т.2. - 442 с.
93. Рахматуллоев А., Мухторов С. Очеркҳои таърихи Тоҷикистони советӣ. – Душанбе, 1980. – С.170.
94. Таджикистан за годы Советской власти. Сб. статей и материалов. – Душанбе, 1967. – С.114.

95. Таджикская ССР за 20 лет. – Сталинабад, 1949. – С.82.
96. Хайдаров Г.Х. История таджикского народа: XX век. – Худжанд, 2001. – С.149.
97. Шарипов С.М. История транспорта и профессионального союза работников транспорта Респубанки Таджикистан. – Душанбе, 2008. – 96 с.
98. Шарипов Я. Из истории построения фундамента социализма в Таджикистане (1929-1932 гг.). – Душанбе, 1962. – С.37.
99. Шарифов А. Архитектура автомобильных дорог Республики Таджикистан (Пути совершенствования). – Душанбе: Граф-полиграф, 2010. – 244 с.
100. Шарифов А. Реконструктуризация дорожного хозяйства Республики Таджикистан. – Душанбе: Наклиёт, 2003.
101. Эркаев М. Таърихи ҷанги шаҳрвандӣ дар Тоҷикистон. – Душанбе, 1963. – С.270.
102. Юсупов Ш. Очерки истории Куляба в конце XIX - начале XX вв. – Душанбе, 1964.

Диссертатсия ва авторефератҳо:

103. Арефьев И.Н. Деятельность Компартии Таджикистана по развитию транспорта в период развертывания строительства коммунизма (1956-1965 гг.). Дисс... на соиск. учен. степ. канд. ист. наук. – Душанбе, 1970.
104. Гафурова Г.А. Развитие дорожного строительства и транспорта в Таджикистане в годы независимости: 1991 - 2016 гг.: дисс. ... на соиск. учен. степ. канд. ист. наук. - Худжанд, 2019. - 188 с.
105. Заманов А.Н. Развитие грузового автомобильного транспорта Таджикской ССР и пути улучшения технико-экономических показателей его работы. Дисс... на соиск. учен. степ. канд экон. наук. – Душанбе, 1965.
106. Каримов, Б.Б. Пути совершенствования дорожного хозяйства Таджикистана: автореферат дисс. ... на соиск. учен. степ. док-ра техн. наук. – М., 1994. - 47 с.

107. Лугманов Б. Повышение культурно-технического уровня и трудовой активности рабочих в промышленности Таджикистана (1928-1941 гг.). Дисс. на соиск. учен. степ. канд. ист. наук. – Душанбе, 1967. – С.34.

108. Назруллаев С. Из истории дорожного и развитие транспорта в Таджикистане в (1917-1941 гг.) Дисс... на соиск. учен. степ. канд. ист. наук. – Душанбе, 1972.

109. Назруллаев С. Из истории дорожного строительства и развития транспорта в Таджикистане (1917-1941) Автореф. дис. ... канд. ист. наук. – Душанбе, 1973. – С.19.

110. Саидов, Х. Экономико - географические особенности развития транспортного комплекса Республики Таджикистан : дис. ... канд. геог. наук. - Душанбе, 2010. - 171 с.

111. Шарипов Н.А. История развития дорожного хозяйства Кулябской области Таджикской ССР (20- 80-е гг. XX в.). Дисс.... на соиск. учен. степ. канд. ист. наук. – 167 с.

112. Шарифов, А. Реструктуризация дорожной отрасли транспортного комплекса Республики Таджикистан : автореф. дис. ... канд. экон. наук. - Душанбе, 2003. - 24 с.

113. Юсупов Ш. История путей сообщения и транспорта Таджикистана во второй половине XIX века - начале XX века. Дисс ... на соиск. учен. степ. канд. ист. наук. – Душанбе, 1992.

114. Юсуфи Ш. История путей сообщения и транспорта Таджикистана во второй половине XIX века - начале XX века. Автореф. дис. ... канд. ист. наук. – Душанбе. 1992. – 26 с.

Мақола ва маърузаҳо:

115. Айналов Р. Аз ғайрати роҳсозони мо // Коммунисти Ёвон. - 1971. - 7 апр.

116. Анисимов Н., Мамадризов М. Роҳҳо, роҳҳои бахту саодат // Тоҷикистон Советӣ. - 1969. - 24 май.

117. Анисимов У. Хочагии роҳҳои Тоҷикистон // Коммунисти Тоҷикистон. – 1946. – 29 нояб.
118. Аз Анчуман то анчуман // Тоҷикистони Совети. -1990 - 5 июня.
119. “Автомобильные дороги” барои солҳои 1938-1971.
120. “Автомобильный транспорт” барои солҳои 1931-1953.
121. “Блокнот агитатор” барои солҳои 1950-1958.
122. Барои нақлиёти сотсиалистӣ. – 1935. – 7 нояб.
123. Бедории тоҷик. – 1926. – 25 июл.
124. Беяев А., Ёқубов Н. Панҷсолаи самаранокӣ ва сифат // Агитатори Тоҷикистон. – 1979. – №9. – С.10.
125. Бронштейн Я.Т. Опыт ликвидации бездорожья и современная стратегия развития транспорта Таджикистана // Известия Академии наук Таджикской ССР. Серия: философия, экономика, правоведение. – 1987. – №3 (7). – С.43-49.
126. Бронштейн Я.Т., Замонов А.Н. Тараққиёти нақлиёти Тоҷикистон дар солҳои Ҳокимияти Советӣ. – С.7.
127. Валиев М. Аз таърихи Қўрғонтеппа // Ҳақиқати Қўрғонтеппа. – 1981. – 1 март.
128. Дорога и автомобиль. – 1933. – № 1. – С.31.
129. Ёқубов Н. Комёбию пешомадҳои нақлиёти автомобилҳои республика // Агитатори Тоҷикистон. – 1982. – №22 (ноябр). – С.6-9.
130. Исмоилов А. Роҳҳои асосии қишлоқ // Тоҷикистон Советӣ. - 1968. - 14 нояб.
131. Исмоилов А. Роҳҳои ҳаёт // Коммунисти Тоҷикистон. – 1974. – №10. – С.56-62.
132. Исмоилов А. Тафовути роҳ аз кучост то ба кучо! // Комсомоли Тоҷикистон. - 1964. - 16 сент.
133. Исмоилов А.И., Суцепин А.В. Нақлиёт ва роҳҳои кишвари кӯҳӣ. – Душанбе: Ирфон, 1974. – С.12.
134. Коммунист Таджикистана. – 1933. – 18 янв.

135. Коммунист Таджикистана. – 1933. – 3 сент.
136. Коммунист Таджикистана. – 1934. – 2 окт.
137. Коммунист Таджикистана. – 1935. – 1 мая.
138. Коммунист Таджикистана. – 1935. – 27 окт.
139. Коммунист Таджикистана. – 1937. – 8 сент.
140. Коммунист Таджикистана. – 1964. – 16 дек.
141. Коммунист Таджикистана. – 1967. – 9 июля.
142. Мирзоев Х. Ба сохтмони роҳи Кӯлоб - Даҳана диққати ҷиддӣ дода шавад./ Ҳақиқати Кӯлоб, 1941 30 март
143. Муродов А. Вараке аз таърихи Кӯлоб //Роҳи Ленинӣ. 1981. 1 март.
144. Назруллоев С. Мавзуи нав ва муҳими машғулияти факултативӣ // Мактаби Советӣ. – 1970. – С.29.
145. Наимов М. Как строилась «Дорога жизни» // Мероси ниёгон (Наследие предков). – 2009. – №12. – С.69
146. Народное хозяйство Таджикской ССР в 1960 г. – Душанбе, 1961. – С.172.
147. Нурназаров М., Рауфов А. Нақлиёти Тоҷикистон дар панҷсолаи ёздаҳум // Мактаби советӣ. - 1982. - №5. - С.38-39.
148. Народное хозяйство- Средней Азии. – 1926. – №3. – С.202.
149. Общегородской митинг трудящихся Сталинабада // Коммунист Таджикистана. – 1941. – 4 июль.
150. Передовики дорожного строительства // Коммунист Таджикистана. 7 мая 1941 г.
151. Постановление ЦК КП (б) Таджикистана от 15 января 1931 года //Коммунист Таджикистана: 13 апреля
152. Пулодов Ҷ. Нақшаи роҳсозӣ 171 % иҷро шуд //Ҳақиқати Кӯлоб. 1941. 13 январ.
153. Правда Востока. – 1925. – 3 мая.

154. Пятилетний нақша дорожногo строительства в Таджикистане // Дорога и автомобиль. – 1930. – №8-11. – С.10.
155. Раҳимов Ҳ., Шарифов А. Оё ба таъсиси Управления зарурат буд? // Тоҷикистони Советӣ. - 1989. - 27 июн.
156. Садулаев М. Пятилетний нақша восстановления народного хозяйства Таджикской ССР на 1946-1950 гг. // Коммунист Таджикистана. – 1946. – 9 авг.
157. Сайдуллоев Т. Як рӯзи роҳсозон // Ҳақиқати Қӯрғонтеппа. - 1982. - 30 июл.
158. Свириденко А. Вопросы дорожногo дела в Средней Азии // Народное хозяйство Средней Азии. – 1926. – №6-7. – С.89-90.
159. Сидулаев М. Пятилетний нақша восстановления народного хозяйства Таджикской ССР на 1946-1950 гг. // Коммунист Таджикистана. – 1946. – 9 авг.
160. Строительство дорог. – М., 1940. – №10. – С.30-31.
161. Советский Таджикистан. – 1930. – 7 февр.
162. Советский Таджикистан. – 1930. – 8 мая.
163. Таджикская ССР за 30 лет. – С.78.
164. Тоҷикистони советӣ. – 1966. – 18 авг.
165. Тоҷикистони советӣ. – 1974. – 26 окт.
166. Ударник Вахшстроя. – 1934. – 19 янв.
167. Усмонов И. Роҳҳои нақлиёти республика // Агитатор Таджикистана. – 1983. – №13. – С.11-14.
168. Хамидов З. Автомобильный транспорт Таджикской ССР за 40 лет // Автомобильный транспорт. – М., 1957. – №10. – С.29.
169. Ҳаракати эстафета // Агитатори Тоҷикистон. – 1975. – №1. – С.9.

Аннотатсия

ба автореферати диссертатсияи Қосимзода Лутфия Шералӣ дар мавзуи «Барқароршавӣ ва рушди хоҷагии роҳҳои минтақаи Қўрғонтеппаи вилояти Хатлони Ҷумҳурии Тоҷикистон (солҳои 1924-1990)» барои дарёфти дараҷаи илмӣ доктори фалсафа (PhD) – доктор аз рӯйи ихтисоси 6D020300 – Таърих (6D020301- Таърихи ватанӣ) пешниҳод гардидааст

Диссертатсия ба таҳқиқи омӯзиши таърихи барқароршавӣ ва рушди хоҷагии роҳҳои минтақаи Қўрғонтеппаи вилояти Хатлони Ҷумҳурии Тоҷикистон (солҳои 1924-1990) бахшида шудааст. Мавзуи рисолаи диссертатсионӣ амалан нахустин таҳқиқоти алоҳида, комплексӣ дар таърихшиносии ватанӣ ба ҳисоб меравад, ки дар пояи сарчашмаҳои таърихӣ, адабӣ, суҳбатҳо бо иштирокчиёни ин давра, таҳқиқоти муҳаққиқони шуравӣ, ватанӣ ва хориҷӣ таълиф шудааст. Тадқиқоти мазкур кӯшиши аввалинест, ки дар доираи диссертатсияи номзадӣ таърихи барқароршавӣ ва рушди хоҷагии роҳҳои минтақаи Қўрғонтеппаи вилояти Хатлони Ҷумҳурии Тоҷикистон дар солҳои шуравӣ мавриди таҳқиқи омӯзиш қарор дода шудааст.

Мақсади асосии таҳқиқоти илмӣ мазкур дар пояи ахбори сарчашмаҳо, тадқиқотҳои илмӣ, осори муҳаққиқон, таҳлилу баррасии таърихи барқароршавӣ ва рушди хоҷагии роҳҳои минтақаи Қўрғонтеппаи вилояти Хатлони Ҷумҳурии Тоҷикистон, тавсифи муҳимтарин рӯйдодҳои сиёсии он давра, муайян намудани нақшу мақоми сохторҳои давлатӣ, дар мисоли роҳсозони шуравӣ дар ҳаёти сиёсӣ, иҷтимоӣ, иқтисодӣ ва фарҳангии ин кишвар ба ҳисоб меравад.

Мавзуи таърихи барқароршавӣ ва рушди хоҷагии роҳҳои минтақаи Қўрғонтеппаи вилояти Хатлони Ҷумҳурии Тоҷикистон, қисми муҳими таърихи соҳаи роҳсозии Ҷумҳурии Тоҷикистонро ташкил медиҳад ва аз ин лиҳоз таҳқиқи ин мавзӯ на танҳо дар пешрафти таърихи халқи тоҷик, балки барои ғанӣ гардонидани таърихи Тоҷикистон мусоидат мекунад. Таҳқиқоти таърихи барқароршавӣ ва рушди хоҷагии роҳҳои минтақаи Қўрғонтеппаи вилояти Хатлони Ҷумҳурии Тоҷикистон аз соли 1924 оғоз гардида то соли 1990– ро дар бар мегирад. Ба характери байнифаннӣ доштани худ нигоҳ накарда, мавзуи мазкур барои таҳқиқи илмӣ таърих ва соҳаи роҳсозӣ аҳамияти калон дорад.

Дар диссертатсия ба инъикоси таърихи барқароршавӣ ва рушди хоҷагии роҳҳои минтақаи Қўрғонтеппаи вилояти Хатлони Ҷумҳурии Тоҷикистон дар солҳои шуравӣ ва сохтмону таъмири роҳҳо бо дастовардҳои прогресси илму техника тавачҷуҳи муҳим зоҳир карда мешавад. Дар ҷараёни таҳқиқот баробари маълумоти сарчашмаҳои таърихӣ, маводҳои бойгонӣ, адабиёти илмӣ, монографияҳо, маводҳои ВАО, диссертатсияҳо ва авторефератҳо дар самти

омӯзиши таърихи хоҷагиҳои роҳҳои собиқ вилояти Қўрғонтеппа, истифода шудаанд.

Таҳлилу омӯзиши маводи сарчашмаҳо, адабиёти илмӣ, андешаҳои концептуалии муҳаққиқони таърихи барқароршавӣ ва рушди хоҷагии роҳҳои минтақаи Қўрғонтеппаи вилояти Хатлони Ҷумҳурии Тоҷикистон собит месозад, ки ин вилоят яке аз вилоятҳои муҳими Тоҷикистон ба ҳисоб рафта, таърих ва рушди иқтисодии он як ҷузъи таркибӣ ва ҷудонашавандаи таърих ва рушди иқтисодии Тоҷикистон ба ҳисоб меравад.

Дар таҳқиқот барои боз ҳам амиқтар, ҳамаҷониба омӯхтан ва идомаи пажӯҳишҳои минбаъдаи мавзӯи мазкур, истифодаи амалии натиҷаҳои таҳқиқот, тавсияҳо ва пешниҳоди мушаххас манзур мегардад.

Вожаҳои калидӣ: Тоҷикистон, хоҷагиҳои роҳҳо, соҳаи роҳсозӣ, роҳсозон, сохтмони иншоотҳои роҳсозӣ, роҳҳои хокӣ, роҳҳои сангпӯш, роҳҳои асфалтпӯш, тайёр кардани роҳсозони маҳаллӣ, таъсиси мақомоти роҳсозии минтақа, сангу шағал, битум, сангрёза, пулҳо, нақлиёти автомобилӣ, .

Аннотация

на автореферат кандидатской диссертации Косимзода Лутфия Шерали по теме «Восстановление и развитие дорожных хозяйств Курган-Тюбинского региона Хатлонской области Республики Таджикистан (1924-1990 гг.)», на соискание ученой степени доктора философии (PhD) – доктора по специальности 6D020300 – История (6D020301- Отечественная история)

Диссертация посвящена исследованию истории восстановления и развития дорожных хозяйств в Курган-Тюбинском регионе Хатлонской области Таджикской ССР (1924-1990 гг.). Тема диссертации считается практически первым отдельным, комплексным исследованием отечественной историографии, созданным на основе исторических источников, литературы, бесед с участниками этого периода, исследований советских, отечественных и зарубежных ученых. Данное исследование является первой попыткой в рамках кандидатской диссертации изучить историю становления и развития дорожных хозяйств в Курган-Тюбинском регионе Хатлонской области в советские годы.

Основной целью данного научного исследования на основе сведений источников, научных исследований, работ исследователей является анализ истории становления и развития дорожных хозяйств в Курган-Тюбинском регионе Хатлонской области, описание важнейших политических событий того периода, определение роли и статуса государственных структур на примере советских дорожных строителей в политической, социальной, экономической и культурной жизни этой страны.

Тема истории становление и развитие дорожных хозяйств в Курган-Тюбинском регионе Хатлонской области составляет важную часть истории дорожного строительства Республики Таджикистан, и поэтому изучение этой темы способствует не только развитию истории таджикского народа, но и обогащению истории Таджикистана. Исследования охватывают историю становление и развитие дорожных хозяйств в Курган-Тюбинском регионе, начиная с 1924 года и заканчивая 1990 годом. Несмотря на свой междисциплинарный характер, данная тема имеет большое значение для изучения исторической науки и области дорожного строительства.

В диссертации особое внимание уделяется отражению истории становление и развитие дорожных хозяйств в Курган-Тюбинском регионе Хатлонской области в советские годы и строительству автомобильных дорог с достижениями научно-технического прогресса. В ходе исследования наряду с данными исторических источников использовались архивные материалы, научная литература, монографии, материалы СМИ, диссертации и авторефераты в направлении изучения истории дорожного хозяйства.

Анализ и изучение материалов источников, научной литературы, концептуальных мнений исследователей истории дорожных хозяйств доказывает, что эта область является одной из важных областей Таджикистана, ее история и развитие являются неотъемлемой частью истории Таджикистана.

Для того, чтобы еще глубже, всесторонне изучить и продолжить дальнейшие исследования по данной теме, предлагается практическое применение результатов исследований, рекомендаций и конкретных предложений.

Ключевые слова: Таджикистан, дорожные хозяйства, отрасль строительства дорог, дорожные строители, строительство дорожных объектов, грунтовые дороги, каменные дороги, асфальтные дороги, подготовка местных кадров дорожных строителей, организации органов дорожных строителей региона, камень и щебень, битум, гравий, мосты, автомобильный транспорт.

Abstract

for the abstract of the PhD thesis of Kosimzod Lutfiy Sherali on the topic "The formation and development of road facilities in the Kurgan-Tyubinsky region of the Khatlon region of the Republic of Tajikistan (1924-1990)", for the degree of Doctor of Philosophy (PhD) – doctor in the specialty 6D020300 – History (6D020301- National history)

The dissertation is devoted to the study of the history of the formation and development of road facilities in the Kurgan-Tyubinsk region of the Khatlon region of

the Tajik SSR (1924-1990). The topic of the dissertation is considered to be almost the first separate, comprehensive study of Russian historiography, created on the basis of historical sources, literature, conversations with participants of this period, research by Soviet, domestic and foreign scientists. This study is the first attempt within the framework of a PhD thesis to study the history of the formation and development of road facilities in the Kurgan-Tyuba region of the Khatlon region during the Soviet years.

The main purpose of this scientific research, based on information from sources, scientific research, and research papers, is to analyze the history of the formation and development of road facilities in the Kurgan-Tyubinsk region of the Khatlon region, describe the most important political events of that period, and determine the role and status of government structures using the example of Soviet road builders in the political, social, economic, and cultural life of this country..

The formation and development of road facilities in the Kurgan-Tyubinsk region of the Khatlon region is an important part of the history of road construction in the Republic of Tajikistan, and therefore the study of this topic contributes not only to the development of the history of the Tajik people, but also to the enrichment of the history of Tajikistan. The research covers the history of the formation and development of road facilities in the Kurgan-Tyubinsk region, starting in 1924 and ending in 1990. Despite its interdisciplinary nature, this topic is of great importance for the study of historical science and the field of road construction.

In the dissertation, special attention is paid to reflecting the history of the formation and development of road facilities in the Kurgan-Tyubinsk region of the Khatlon region during the Soviet years and the construction of highways with achievements of scientific and technological progress. In the course of the research, along with data from historical sources, archival materials, scientific literature, monographs, media materials, dissertations and abstracts in the field of studying the history of the road industry were used.

The analysis and study of the materials of sources, scientific literature, conceptual opinions of researchers of the history of road facilities proves that this area is one of the important areas of Tajikistan, its history and development are an integral part of the history of Tajikistan.

In order to further, comprehensively study and continue further research on this topic, practical application of research results, recommendations and specific proposals is proposed.

Keywords: Tajikistan, road facilities, road construction industry, road builders, construction of road facilities, dirt roads, stone roads, asphalt roads, training of local

personnel of road builders, organizations of bodies of road builders of the region, stone and crushed stone, bitumen, gravel, bridges, road transport.

Сдано в печать 25.05. 2025 г.
Подписано в печать 25.05. 2025 г.
Формат 60x84 1/16. Бумага офсетная.
Печать офсетная. Тираж 100 экз.

Отпечатано в типографии
Министерства образования и науки РТ
г. Душанбе, ул. Лахути 6, 1 проезд