

**ДОНИШГОҶИ ДАВЛАТИИ ОМУЌЗОРИИ ТОҶИКИСТОН
БА НОМИ САДРИДДИН АЙНӢ**

**ВБД: 625.7/.8(091) (575.3)
ТКБ: 39.311+63.3 (2 тоҷик)**

Бо ҳуқуқи дастнавис



АЙНУЛОЗОДА НАҲТУЛЛО АЙНУЛО

**ТАҶРИБАИ ТАЪРИХИИ ТАШАККУЛ ВА РУШДИ ХОҶАГИИ
РОҶУ НАҚЛИЁТ ДАР ТОҶИКИСТОН
(солҳои 1924–2021)**

АВТОРЕФЕРАТИ

диссертатсия барои дарёфти дараҷаи илмии доктори илмҳои таърих аз
рӯйи ихтисоси 6.1. Таърих ва бостоншиносӣ, 6.1.1. Таърихи ватан

Душанбе-2026

Диссертатсия дар кафедраи таърихи халқи тоҷики Донишгоҳи давлатии омӯзгории Тоҷикистон омода шудааст.

Мушовири илмӣ: **Абдурашитов Фозил Мамаатович** – доктори илмҳои таърих, мудири шуъбаи таърихи навтарини Институти таърих, бостоншиносӣ ва мардумшиносии ба номи А.Дониши Академияи миллии илмҳои Тоҷикистон

Муқарризи расмӣ: **Собирова Қурбонбегим Давлатқадамовна** – доктори илмҳои таърих, профессори кафедраи таърихи халқи тоҷики Донишгоҳи миллии Тоҷикистон.

Ализода Баҳриддин Пирмуҳаммад – доктори илмҳои таърих, дотсент, директори Пажуҳишгоҳи идоракунии давлатӣ ва хизмати давлатии Академияи идоракунии давлатӣ назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон.

Ҳомидзода Фурқат Муқим – доктори илмҳои таърих, профессор, муовини ректор оид ба илм ва инноватсияи Донишгоҳи давлатии ҳуқуқ, бизнес ва сиёсати Тоҷикистон.

Муассисаи

пешбар:

Донишгоҳи давлатии Бохтар ба номи Носири Хусрав

Ҳимояи диссертатсия санаи 23 июли соли 2026, соати 13⁰⁰ дар ҷаласаи шурои диссертатсионии 6D.KOA-093 барои ҳимояи диссертатсияҳо ҷиҳати дарёфти дараҷаи илмии номзади илмҳои таърих ва доктори илмҳои таърих, ки дар назди Институти таърих, бостоншиносӣ ва мардумшиносии ба номи Аҳмади Дониши Академияи миллии илмҳои Тоҷикистон (734025, ш. Душанбе, хиёбони Рӯдакӣ, 33) амал мекунад, баргузор мегардад.

Бо диссертатсия ва автореферати он дар Китобхонаи марказии илмии ба номи Индира Гандии Академияи миллии илмҳои Тоҷикистон (734025, ш. Душанбе, хиёбони Рӯдакӣ, 33) ва сомонаи расмии Институти таърих, бостоншиносӣ ва мардумшиносии ба номи Аҳмади Дониши Академияи миллии илмҳои Тоҷикистон (www.institute-history.tj) шинос шудан мумкин аст.

Автореферат санаи «___» _____ соли 2026 тавзеъ шудааст.

Котиби илмии шурои диссертатсионӣ, доктори фалсафа (Phd), доктор аз рӯи ихтисоси таърих
Email: mirzo-juma@mail.ru



Мирзоев Ш.Ч.

МУҚАДДИМА

Мубрами мавзуи таҳқиқот. Раванди ба вучуд омадан ва тараққӣ ёфтани инфрасохтори соҳаи роҳсозиву нақлиёт аз ҷумлаи заминаҳои бунёди ва муайянкунандаи рушди иқтисодӣ, иҷтимоӣ ва фарҳангии давлатҳо ба шумор меравад. Шароити Тоҷикистон, ки бо хусусиятҳои мураккаби ҷуғрофӣ, иқлимӣ ва табиати худ фарқ мекунад, аз ин лиҳоз инкишофи соҳаи нақлиёт ва сохтмони роҳҳо яке аз самтҳои аҳамиятноки сиёсати давлатӣ ва омили муҳими рушди иқтисодиёти милли маҳсуб меёбад. Масъалаи бунёди шабакаи устувори роҳҳо ҳанӯз аз замони ташаккули давлатдорӣ милли дар солҳои 20-уми асри XX, ки барои ба ҳам пайвастанӣ минтақаҳои дохилии мамлакат, робита бо ҷумҳуриҳои иттифоқӣ ва кишварҳои ҳамсоя муҳим буд, хусусияти стратегӣ пайдо намуд.

Дигаргуниҳои иҷтимоӣ иқтисодӣ ва сиёсӣ дар марҳилаҳои гуногуни таърихӣ аз давраи барқароршавии ҳокимияти шуравӣ дар Аморати Бухоро ва таъсисёбии Ҷумҳурии худмухтори шуравии сотсиалистии Тоҷикистон (1924) то давраи таҷлили 30-солагии Истиқлоли давлатии Ҷумҳурии Тоҷикистон дар соли 2021 ба ташаккули низомӣ нақлиётӣ таъсири назаррас расониданд, ки он роҳҳои автомобилгард, хатҳои роҳи оҳан, алоқаи ҳавоӣ ва ҳамчунин зерсохторҳои вобастаи онҳоро фаро мегирифт. Бунёди роҳҳои автомобилгард ва роҳи оҳан дар солҳои 1920–1940, сарфи назар аз маҳдудияти захираҳо ва мушкилоти техникаию муҳандисӣ, ҳамчун яке аз самтҳои афзалиятноки сиёсати давлатӣ арзёбӣ мешуд. Дар солҳои Ҷанги Бузурги Ватанӣ ва давраи баъдичангӣ аҳамияти сохтмони роҳ боз ҳам бештар гардид, зеро он бо вазифаҳои мудофия ва барқарорсозии иқтисодиёт робитаи мустақим дошт.

Фарқияти марҳилаи солҳои 1950–1980, пеш аз ҳама, дар суръати баланди механиконидан ва тадричан автоматикунории меҳнат дар соҳаи инфрасохтор, афзоиши ҳаҷми транзити дохилӣ ва бехтар гардидани шароити ҳамлу нақл ҳам дар дохили кишвар ва ҳам берун аз он ифода меёфт. Ба қор андохтани техникаи вазнин, баланд гардидани сифати роҳҳои автомобилгард, тавсеаи иртибототи ҳавоӣ ва бехтар намудани хизматрасонии роҳи оҳан барои марҳилаҳои минбаъдаи пешрафти нақлиётӣ заминаи устувор фароҳам оварданд ва мақоми онро ҳамчун яке аз бахшҳои муҳими истеҳсолоти милли муайян намуданд.

Дар солҳои истиқлолияти давлатӣ соҳаҳои нақлиёт ва роҳсозӣ ба тағйироти сохторӣ дучор гардиданд. Ноустувории сиёсӣ дар оғози

солҳои 90-ум боиси гусаста шудани равобити қаблии хочагидорӣ ва вобастагии ҳаракатҳои нақлиётӣ аз инфрасохтори ҷумҳуриҳои ҳаммарз гардид, ки ин зарурати аз нав ташкил намудани самтҳои амалкунандаи нақлиёт ва таъсиси хатсайрҳои навро ба миён овард. Дар чунин шароит нақлиёт ҳамчун воситаи зарурии ба ҳам пайвастании ҳудудҳои мамлакат, устувории мустақилияти давлатӣ ва ташаккули ҳамгирии дохилии иқтисодӣ мақоми хосса пайдо мекунад.

Дар давраи истиқлол, бо истифода аз сармоягузори дохилию хоричӣ ва ҳамкорӣ бо ниҳодҳои байналмилалӣ, чандин лоиҳаи муҳими инфрасохторӣ амалӣ гардиданд. Ба ин лоиҳаҳо бунёди роҳҳои стратегӣ, нақбҳо, пулҳо ва иншооти муҳандисӣ, ҳамчунин ташкили самтҳои нави парвозҳои байналмилалӣ мансуб буда, нақши онҳо дар рушди иқтисодиву иҷтимоии кишвар аҳамияти хосса доранд. Лоиҳаҳои муҳими стратегӣ, аз ҷумла, ба истифода додани нақбҳои «Истиқлол», «Шаҳристон», «Дӯстӣ», «Хатлон», «Озодӣ», «Тоҷикистон», роҳҳои автомобилгарди «Қурғонтеппа – Кӯлоб», «Душанбе – Хучанд – Бӯстон – Чанок», «Душанбе – Кӯлоб – Дарвоз – Мурғоб – Қулма», «Душанбе – Нуробод – Чиргатол – Саритош – Ош», «Душанбе – Данғара», «Душанбе – Бохтар – Данғара – Кӯлоб», «Душанбе – Бохтар – Панҷи Поён» ва ҳамакнун низ амалишавии сохтмони роҳҳои нав идома дошта, дар рафтуомади аҳолии кишвар ва ҳамлу нақли молу маҳсулот ва рушди иқтисодии кишвар шароити мусоид фароҳам оварданд.

Дар солҳои соҳибистиқлолӣ роҳи оҳани Қурғонтеппа – Кӯлоб (бо дарозии 132 км, дар ин роҳ панҷ пули калон ва 7 истгоҳу вокзал сохта шудааст), қитъаи Ваҳдат – Ёвони роҳи оҳани Душанбе – Бохтар – Кӯлоб (бо дарозии 40,7 км, шомили 3 нақб бо дарозии 3643 метр, 8 пул бо дарозии 683,2 метр) сохта ба истифода дода шудааст. Дар мачмуъ, дар як муддати кӯтоҳ 200 км роҳи оҳан бунёд гардидааст.

Дар ин давра Ҳукумати Тоҷикистон ба масъалаи роҳҳои ҳавоӣ низ диққати ҷиддӣ дода, фурудгоҳҳои кишварро таъмиру тармим кардааст. Дар айни замон, дар ҷумҳурӣ чор фурудгоҳи байналмилалӣ амал мекунад, ки онҳо ба талаботи меъёрҳои байналмилалӣ мутобиқанд. Инҳо фурудгоҳҳои байналмилалӣ дар шаҳрҳои Душанбе, Кӯлоб, Бохтар ва Хучанд воқеъ шудаанд.

Сохтмони ба истифода додани роҳҳои нав ва таъмини инфрасохтори муосир на танҳо пайвастагии дохили кишварро таҳким бахшиданд, балки барои рушди иқтисоди миллӣ ва боло бурдани

рақобатпазирии Тоҷикистон дар сатҳи байналмилалӣ замина фароҳам оварданд.

Аҳаммияти соҳаи нақлиётро Асосгузори сулҳу ваҳдати миллӣ – Пешвои миллат, Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон муҳтарам Эмомалӣ Раҳмон дар Паёмҳои ҳарсолаи худ ба Маҷлиси Олии Ҷумҳурии Тоҷикистон арзёбӣ ва рушди соҳаро барои солҳои оянда таъкид менамуданд. 21-уми декабри соли 2021 дар Паёми худ ба Маҷлиси Олии Ҷумҳурии Тоҷикистон Президенти кишвар қайд намуданд, ки: «...Барои таъмин намудани рафтуомади беамониати мусофирон ва ҳамлунақли молу маҳсулот дар тамоми фаслҳои сол байни минтақаҳои кишвар, ҳамчунин, раҳой бахшидани мамлакат аз бунбасти коммуникатсионӣ ва ба кишвари транзитӣ табдил додани он 59 лоиҳаи сармоягузори давлатӣ ба маблағи 24 млрд сомонӣ амалӣ гардида, 2400 км роҳ, 326 пул, 6 нақби мошингузар ва 219 км роҳи оҳан сохта, ба истифода дода шуд. Бо амалӣ намудани корҳои зикргардида мо соли 2017 ба яке аз ҳадафҳои стратегии худ ноил шуда, Тоҷикистони сепорчаро ба қаламрави воҳид табдил додем ва тавассути долонҳои нақлиётӣ бо кишварҳои ҳамсоя ва дигар мамлакатҳои дуру наздики хориҷӣ пайвастанӣ онро таъмин намудем» [2].

Дар солҳои истиқлоли давлатӣ бо ташаббуси Асосгузори сулҳу ваҳдати милли-Пешвои миллат, Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон муҳтарам Эмомалӣ Раҳмон, раҳой аз бунбасти коммуникатсионӣ ва ба кишвари транзитӣ табдил додани Ҷумҳурии Тоҷикистон ба яке аз ҳадафҳои стратегии кишвар қарор дода шудааст, ки аҳаммияти илмӣ мавзӯи таҳқиқи диссертатсионӣ моро боз ҳам тақвият дода, муҳим будани онро тасдиқ мекунад.

Таҳқиқоти илмӣ пешниҳодгардида, ки дар худ дорои ҷанбаи таърихӣ буда (дошта), на танҳо аз нигоҳи таърихнигорӣ, балки барои таҳияи стратегияҳои муосири рушди инфрасохтори нақлиётӣ кишвар аҳаммияти назариявӣ амалӣ дорад. Таҳқиқи ҳамҷонибаи равандҳои таърихӣ ташаккул ва тақомули нақлиёт дар Тоҷикистон имкон медиҳад, ки бо дарназардошти меъёрҳои иқтисодӣ бозорӣ дар марҳалаи муосир, самтҳои афзалиятноки рушд ва роҳу воситаҳои муассири таҳқими инфрасохтори нақлиётӣ бо асоснокии илмӣ муайян гардад.

Дар заминаи гуфтаҳои боло, метавон мубрами таҳқиқоти мазкурро бо чунин далелҳо асоснок кард:

- **якум**, то имрӯз дар илм масъалаи таърихӣ ташаккул ва рушди хоҷагии роҳу нақлиёт ва инфрасохтори нақлиётӣ дар

Тоҷикистон (солҳои 1924–2021) ва аҳаммияти он дар пешрафти хоҷагии халқи мамлакат чи дар даврони Шуравӣ ва чи то ҷашни 30-солагии истиқлолияти давлатии Ҷумҳурии Тоҷикистон дар як таҳқиқоти фарогир мавриди таҳқиқ қарор нагирифтааст. Ҳамин омил асоси мубрами мавзуи таҳқиқро муайян мекунад;

- **дуҷум**, пажӯхишҳое, ки аз ҷониби муҳаққиқони риштаҳои гуногуни илм анҷом шудаанд, ҳамеша яксон ва ҳамоҳанг набуда, дар онҳо андешаҳои пароканда ва ихтилофи назарҳо мавҷуданд, ки боиси норасоии ҳулосаҳои умумӣ мегардад;

- **сеҷум**, то ба ҳол перомуни масъалаи роҳу нақлиёт ва ташаққули инфрасохтори он таҳқиқоти байнисоҳавӣ гузаронида нашудааст. Дар мавриди инфрасохтори роҳу нақлиёт зарурати таҳқиқоти байнисоҳавӣ (таърихӣ, иқтисодӣ, муҳандисӣ ва сиёсӣ) вучуд дорад, вале то ҳол чунин таҳқиқоти ҳамгиро ва муштарак ба таври кофӣ амалӣ нашудааст;

- **чорум**, маҳдудияти истифодаи манбаъҳои бойгонӣ. Муҳаққикон дар аксари маврид ба манбаъҳои дуҷумдараҷа таъя кардаанд, дар ҳоле ки истифодаи ҳуҷҷатҳои бойгонӣ ва манбаъҳои аслии барои таҳлили таърихӣ воқеӣ хеле муҳим ва шартӣ асосӣ аст;

- **панҷум**, норасоии таҳқиқоти муқоисавии давраи гузариш аз замони Иттиҳоди Шуравӣ ба истиқлоли давлатии Ҷумҳурии Тоҷикистон. Давраи гузариши Тоҷикистон аз низоми Шуравӣ ба давлати соҳибистиқлоли миллӣ дар таҳқиқотҳои мавҷуда бо таври муназзам, муқоисавӣ ва ҳамаҷониба таҳлил нашудааст;

- **шашум**, маҳдудият ва камии арзёбии нақши Асосгузори сулҳу ваҳдати миллӣ – Пешвои миллат, Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон муҳтарам Эмомалӣ Раҳмон. Ҳарчанд осор, суҳанронию баромадҳо ва паёмҳои Пешвои миллат ба Маҷлиси Олии кишвар дорои арзиши баланди сиёсӣ амалӣ мебошанд, таҳлили илмӣ фарогири нақши ӯ дар рушди инфрасохтори нақлиётӣ то ҳол ба таври лозимӣ ва комил анҷом наёфтааст;

- **ҳафтум**, дар таҳқиқоти мавҷуда норасоии таҳлили таъсири роҳу нақлиёт ва як сохтори муназзами инфрасохтори он ба вазъи иҷтимоӣ ва амниятӣ кишвар. Дар таҳқиқоти мавҷуда тавачҷуҳи бештар ба нақши роҳу нақлиёт дар соҳаи иқтисодӣ нигаронида шуда, нақши роҳу нақлиёт ҳамчун омил ваҳдати миллӣ, амниятӣ иҷтимоӣ ва таҳкими суботи сиёсӣ аз назари муҳаққиқон дур мондааст. Аз ин рӯ, ин масъала низ аҳаммияти мавзуи таҳқиқро боз ҳам мукаммал мекунад.

Ҳамин тавр, таҳқиқоти илмӣ дар таърихи ташаккул ва рушди хоҷагии роҳу нақлиёт ва инфрасохтори он дар Тоҷикистон дорои аҳаммияти баланд, мубрам ва саривақтӣ буда, ба ҳалли чандин масъалаҳои илмию амалӣ дар самти таърихи роҳсозӣ, иқтисодӣ ва иҷтимоии кишвар мусоидат менамояд.

Дарачаи таҳқиқи мавзӯи илмӣ. Раванди ташаккул ва тақомули хоҷагии роҳу нақлиёт дар Тоҷикистон яке аз масъалаҳои муҳими таҳқиқоти таърихӣ ба шумор рафта, дар таҳкими зерсохторҳои иқтисодию иҷтимоӣ ва сиёсии кишвар ҷойгоҳи қалидӣ дорад. Ин соҳа дар таҳаввули равандҳои таърихӣ ва иқтисодиву иҷтимоии кишвар нақши ҳалқунанда дошта, дар шароити муосир низ аҳаммияти стратегияи худро нигоҳ доштааст.

Бояд гуфт, ки олимону муҳаққиқони соҳаҳои гуногун паҳлуҳои гуногуни масъалаи мавриди таҳқиқро баррасӣ намудаанд, вале то ба ҳол дар доираи як таҳқиқоти мачмӯӣ рисолаи илмӣ анҷом дода нашудааст. Осори нашршударо дар ин бора метавон ба тариқи зайл гурӯҳбандӣ кард: 1) асарҳо, суҳанрониҳо ва Паёмҳои ҳамасолаи Асосгузори сулҳу ваҳдати миллӣ – Пешвои миллат, Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон муҳтарам Эмомалӣ Раҳмон ба Маҷлиси Олии кишвар; 2) китобу монографияҳо ва мақолаҳои илмии муҳаққиқони рус ва шуравӣ; 3) китобҳо, монографияҳо ва мақолаҳои илмии муҳаққиқону муаррихони ватанӣ; 4) китобҳои ҳаммуалифӣ ва ҷашнӣ, 5) диссертатсияҳо ва авторефератҳо; 6) маводди сомонаҳо ва саҳифаҳои интернетӣ, аз ҷумла, сомонаи расмӣ Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон, АМИТ «Ховар» ва саҳифаҳои электронии дигар рӯзномаву маҷаллаҳои ҷумҳуриявӣ ва хориҷӣ.

Пешвои миллат ҳамчун ташаббускори стратегияи аз байн бурдани бунбасти коммуникатсионӣ ва вусъати шабакаи роҳу нақлиёт шинохта мешавад, ки яке аз ҳадафҳои асосии сиёсати давлатӣ ба шумор меравад. Паёмҳои солонаи Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон ба Маҷлиси Олӣ дар самти муайян сохтани авлавиятҳои сиёсати иқтисодиву иҷтимоӣ, аз ҷумла дар мавриди роҳсозӣ ва таҳкими инфрасохтори нақлиётӣ, барои омӯзиши таърихи муосир муҳим мебошанд. Дар паёмҳо масъалаи роҳсозӣ, инфрасохтори нақлиётӣ, сохтмону нақбу пулҳо на танҳо ҳамчун омили коммуникатсионӣ ва иқтисодӣ, балки ҳамчун кафолати амнияти миллӣ ва ваҳдати ҷомеа баррасӣ мешавад [2].

Ба гурӯҳи дувум бошад, китобҳо, монографияҳо, мақолаҳои илмии муҳаққиқони рус ва шуравӣ батабърасида, ки чанбаҳои мухталифи

рушди инфрасохтор ва нақлиётро инъикос намудаанд, дохил мешаванд. Аз ҷумла, таҳқиқоти Бронштейн Я.Т. [17], Буллитский Ю.В., Каримов Б.Б. [18], Василев А. П., Яковлев Ю.М., Коганзон М.С. [19], Василев П.А. [20], Дузматов Д. [25], Заманов А.Н. [26], Исмоилов А., Сутсепин. А.В. [28], Климов И.П. [33], Лебейко А.М. [34], Лорнеок А. [35] Малиновская О.В. [36], Марсаков П. [37], Свириденко А. [55], Тваровская. А.И. [56] ва дигарон, таҷрибаи сиёсати нақлиётӣ ва роҳсозии даврони шуравиро инъикос намудаанд.

Ба гурӯҳи сеюм китобҳо, монографияҳо, мақолаҳои илмӣ муҳаққикони ватанӣ, ки дар омӯзиши масъалаҳои ташаққули инфрасохтори роҳу нақлиёт ва нақши он дар рушди иқтисодиёти иҷтимоии кишвар ҳам дар замони шуравӣ ва ҳам дар солҳои истиқлол саҳми арзанда гузоштаанд, дохил мешаванд. Аз ҷумла, осори Абулхаев Р., Акрамӣ З.И., Масов Р. [1], Аҳмедов К.М., Каримов Б.Б. [8], Бобоев К.О. [11], Ғоибназаров Ғ. У. [22], Джумаев Д. [24], Зоҳиди Н., Ниятбеков В., Камолов А. [27], Каримов Б. [31], Нарзулоев С. [44], Низомзода Ф.Н. [45], Раджабов Р.К. [49], Рауфи А. [52], Ҳотамов Н.Б. [62], Шарипов С.М. [65], Шарифов А. [69], ва дигарон дорои аҳамияти баланди илмӣ мебошанд. Муаллифони номбурда ҷанбаҳои гуногуни таъсири инфрасохтори нақлиётӣ ба ҳаёти иҷтимоӣ, иқтисодӣ, сиёсӣ ва фарҳангии кишварро мавриди таҳқиқ қарор додаанд.

Ба гурӯҳи чорум китобҳои ҳаммуаллифӣ ва ҷашнӣ, ки ҳаёти иқтисодӣ, иҷтимоӣ ва фарҳангии халқи тоҷикро дар давраи таҳқиқ инъикос намудаанд [29, 30]. Дар ин китобҳо масоили асосӣ рушди тамоми соҳаҳои хоҷагии халқи Тоҷикистон, аз ҷумла соҳаи нақлиёт давра ба давра таҳқиқ шудааст.

Ба гурӯҳи панҷум автореферату диссертатсияҳо, ки дар соҳаҳои гуногуни илм, алалхусус, дар самти таърих, иқтисодиёт ва сиёсат таҳия шудаанд, масъалаҳои муҳталифи соҳамонӯ навсозӣ ва механизми ва тавсеаи инфрасохтори нақлиётро барои таҳлил ва омӯзиш қарор додаанд ва маълумотҳои арзишмандро барои таҳияи рисола фароҳам меоранд, шомил карда шудаанд. Аз ҷумла, диссертатсияҳо ва мақолаҳои илмӣ пажӯҳишгарон ба монанди Алимов Д.Х. [5], Арефев И.Н. [7], Ашуров Н.А. [9], Бобиев Р.С. [10], Бобоев К.О. [11], Ғафурова Г.А. [21], Мирзаянтс, Г. Ю. [38], Назруллоев С. [44], Расулов Т.А. [50], Рауфӣ А. [51], Саидов Х. [54], Ҳамидов Ф. [59], Ходжаев П.Д. [60], Ҳочибеков Э.Х. [61], Шарифов А. [68], Шодипур Юсуфӣ [70] ва дигарон.

Паҳлуҳои гуногуни соҳаи нақлиётро, олимони риштаҳои чуғрофиё, иқтисодиёт ва техника низ пажухиш намудаанд. Муҳаққик Саидов Х. [54] ҷанбаҳои иқтисодию чуғрофии рушди мачмаи нақлиёти Ҷумҳурии Тоҷикистонро дар рисолаи илмӣ худ мавриди таҳқиқ қарор додааст.

Перомони масоили рушди инфрасохтори нақлиётӣ ва логистикии вилояти Хатлон бошад Ашуров Н.А. таҳқиқоти мукамал анҷом додааст. Муаллиф вазъи роҳҳои автомобилгард, нақлиёти автомобилӣ ва системаҳои логистикро аз ҷиҳати иқтисодӣ таҳлил намуда, мушкилот ва имконияти рушди онҳоро ошкор намудааст. Муаллиф қайд мекунад, ки: «...роҳҳои автомобилгард ва инфрасохтори логистик ҳамчун омилҳои муҳимми рушди иқтисоди минтақавӣ нақши ҳалкунанда доранд» [9].

Манбаъҳои саҳифаҳои интернетӣ, аз ҷумла, сомонии расмӣи Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон, Вазорати нақлиёти Ҷумҳурии Тоҷикистон, АМИТ «Ховар» ва дигар саҳифаҳои электронии рӯзнамаву мачаллаҳо, дар таҳқиқу баррасии мавзӯи мазкур, истифода шудаанд.

Бо вучуди таҳқиқоти мавҷуда, то ба имрӯз масъалаи ташаккул ва рушди таърихии хоҷагии роҳу нақлиёт дар Тоҷикистон дар заминаи як таҳқиқоти мукамал ва маҷмӯӣ, ки давраҳои асосии ташаккул ва рушди соҳаро аз солҳои 20-уми асри XX то давраи соҳибистиклолӣ (то соли 2021) фаро гирад, пурра мавриди таҳлил қарор нагирифтааст. Бинобар ин, таҳияи чунин як рисолаи илмӣ фарогир ва байнисоҳавӣ, ки бо истифода аз манбаъҳои бойгонӣ, таҳлилҳои муқоисавӣ ва ҳулосаҳои ҷамъбасти омода шавад, зарур ва саривақтӣ ба назар мерасад.

Робитаи таҳқиқот бо барномаҳо (лоиҳаҳо) ва ё мавзӯҳои илмӣ

Диссертатсия дар доираи нақшаи дурнамои корҳои илмиву таҳқиқотии кафедраи таърихи халқи тоҷики факултети таърих ва ҳуқуқи Донишгоҳи давлатии омӯзгории Тоҷикистон ба номи Садриддин Айни барои солҳои 2020–2025 дар мавзӯи «Таҷрибаи таърихии ташаккул ва рушди хоҷагии роҳу нақлиёт дар Тоҷикистон (солҳои 1924–2021)» омода шудааст.

ТАВСИФИ УМУМИИ ТАҲҚИҚОТ

Мақсади таҳқиқот. Мақсади асосии таҳқиқоти мазкур таҳияи тасвири илмӣ ва мукаммали равандҳои ташаккул ва рушди

инфрасохтори роҳу нақлиёт дар Тоҷикистон дар солҳои 1924–2021, бо дарназардошти омилҳои сиёсӣ, иқтисодӣ ва иҷтимоӣ ба ин раванд таъсиргузор мебошад.

Вазифаҳои таҳқиқот. Бо дарназардошти мақсади асосии таҳқиқот, таҳлили марҳилавии ташаккул ва рушди инфрасохтори роҳу нақлиёт дар Тоҷикистон аз оғози солҳои 20-уми асри XX то ҷашни 30-солагии истиқлоли давлатии Ҷумҳурии Тоҷикистон дар диссертатсия ҳалли вазифаҳои зерин гузошта шудааст:

- омӯзиши вазъи таърихигорӣ, сарчашмашиносӣ ва назарияи методологияи таҳқиқот дар заминаи ташаккул ва рушди хоҷагии роҳ ва нақлиёт дар Тоҷикистон;

- муайян намудани заминаҳои сиёсӣ, иқтисодӣ ва иҷтимоӣ, ки ба ташаккули ибтидоии соҳаи роҳу нақлиёт дар солҳои 20–40-уми асри XX дар Тоҷикистон мусоидат намуданд;

- омӯзиши таъсири ташаккули хоҷагии роҳ ба рушди соҳаҳои иҷтимоӣ ва иқтисодии ҷумҳурӣ, махсусан дар марҳалаҳои саноатисозӣ ва сиёсати нақлиёти давлат дар солҳои 30–40-уми асри XX;

- таҳлили таҳаввули инфрасохтори роҳсозӣ ва рушди нақлиёти автомобилӣ, бо таваҷҷуҳ ба нақши он дар густариши алоқа ва тичорати дохилӣ дар солҳои 30–40-уми асри XX;

- таҳлили вазъи роҳҳо ва инфрасохтори нақлиётӣ баъди Ҷанги Бузурги Ватанӣ, ҳамчунин, арзёбии тадбирҳои андешидашуда ҷиҳати барқарорсозӣ ва таъсири онҳо ба рушди соҳа дар солҳои баъди ҷанг;

- таҳқиқи шароити иқтисодӣ ва сиёсӣ, ки ба шаклириии шабакаи роҳи оҳан дар солҳои 20–40-уми асри гузашта замина гузоштанд ва ҳамчунин арзёбии нақши роҳи оҳан дар ҳамгирии ҷумҳурӣ ба низоми нақлиёти умумииттифоқӣ;

- омӯзиши омил ва равандҳои ташаккули авиатсияи граждани дар солҳои 20–30-уми асри XX, бо таъкид ба хусусиятҳои ҷуғрофӣ ва талаботи иртиботии минтақаҳои кӯҳии Тоҷикистон;

- баррасии масоили ташкили алоқаи нақлиёти минтақаҳо ва рушди шабакаи роҳҳои мошингард дар солҳои 50–70-уми асри XX ва нақши он дар тamarкузи иқтисоди миллӣ;

- таҳлили равандҳои механикони хоҷагии роҳ ва нақлиёт, таъсири ҷорӣ намудани технологияҳои нав ба сифати сохтмон ва самаранокии ҳамлунакл дар солҳои 50–80-уми асри XX;

- арзёбии рушди авиатсияи граждони ва роҳи оҳан дар давраи баъди Ҷанги Бузурги Ватанӣ, бо мақсади таъмини ниёзҳои хоҷагии халқ ва иртибототи байниминтақавӣ;

- муайян кардани ҷанбаҳои асосии давраи гузариш ба марҳилаи нави рушди инфрасохтори нақлиётӣ аз соли 1990 бо таъкиди тағйироти сохторӣ ва густариши имкониятҳо дар бахши хизматрасонӣ;

- омӯзиши нақши сохтмон ва навсозии роҳҳо дар давраи соҳибистиклолӣ, аз ҷумла татбиқи лоиҳаҳои миллий, ки ба тавсеаи шабакаи роҳҳои мошингард равона шудаанд;

- таҳлили аҳамияти нақбсозӣ ва таъсири стратегӣ ва иқтисодии он, дар раванди таъмини пайваستшавии минтақаҳо ва беҳсозии иртибототи дохилӣ;

- баррасии вижаҳои рушди нақлиёти роҳи оҳан ва авиатсияи граждони дар давраи истиқлол, бо назардошти равандҳои ҷаҳонишавӣ ва таҳаввулоти бозорӣ;

- таҳқиқи нақши ҳамкориҳои байналмилалӣ ва лоиҳаҳои минтақавии ҳамгирӣ, дар рушди инфрасохтори нақлиётии Тоҷикистон дар охири асри XX ва ибтидои асри XXI;

- муайян кардани дурнамои рушди инфрасохтори нақлиётии кишвар, бо таъкиди омӯзиши таҷрибаи таърихӣ ва таҳлили равандҳои муносири миллий ва байналмилалӣ.

Объекти таҳқиқоти диссертатсионӣ аз таҳқиқи масъалаи раванди ташаккул ва рушди низоми хоҷагии роҳ ва инфрасохтори нақлиётӣ дар Тоҷикистон аз солҳои 20-уми асри XX то ҷашни 30-солагии истиқлоли давлатӣ (1924–2021) иборат мебошад. Соҳаи роҳ ва инфрасохтори он ҳамчун ҷузъи муҳими сиёсати иқтисодиву иҷтимоии давлат нақши муассир дар рушди соҳаҳои истеҳсолӣ, тақмили шабакаи роҳҳо ва пайвастшавии минтақаҳои кишвар дошта, бо ин васила ҳамчун объекти калидии таҳқиқоти илмӣ барои арзёбии таъсир ва самаранокии инфрасохтор шинохта мешавад.

Мавзӯи таҳқиқот омӯзиши равандҳо ва ҷанбаҳои гуногуни ташаккул, рушди техникӣ ва идории хоҷагии роҳу нақлиёт, ҳамчунин, таъсиррасонии онҳо ба сохтмон ва устувории инфрасохтори нақлиётӣ Тоҷикистонро аз соли 1924 то соли 2021 фаро мегирад. Ин равандҳо таҷрибаи таърихӣ ва механизми ташаккул ва рушди роҳсозӣ, тақомули нақлиёти автомобилӣ, роҳи оҳан ва авиатсияро бо дарназардошти тамоюлҳои нави иҷтимоӣ, иқтисодӣ ва сиёсӣ дар бар гирифта, ҳамчун объекти асосӣ ва муҳим барои таҳқиқоти илмӣ шинохта шудаанд.

Илова бар ин, таҳқиқ равандҳои барқарорсозӣ, таъмиру азнавсозӣ ва ҳамкориҳои минтақавию байналмилалиро, ки барои устувории фаъолияти хоҷагии роҳу нақлиёт нақши муҳим бозиданд, низ дар бар мегирад.

Марҳилаҳои таҳқиқот аз таъсисёбии Ҷумҳурии Мухтори Шуравии Сотсиалистии Тоҷикистон соли 1924 то соли 2021, яъне то чашни 30-солагии Истиклоли давлатии Ҷумҳурии Тоҷикистонро фаро гирифта, вобаста ба таҳлили адабиёти илмӣ мавҷуда, сарчашмаву маъхазҳо, маҷаллаву газетаҳо, сомонаҳои интернетӣ, чамъоварии мавод, нашри мақолаҳои илмӣ оид ба мавзуи таҳқиқ дар се марҳилаи ба ҳам алоқаманд гузаронида шудааст:

Марҳилаи якуми таҳқиқот (солҳои 2020–2021) давраи омодагӣ ва ташаккули заминаи назариявии тадқиқотро фаро гирифта, асосан ба омӯзиши адабиёти илмӣ, таҳлили манбаъҳои таърихӣ ва ташкили асосҳои равишшиносии қори илмӣ нигаронида шудааст. Дар ин марҳила чамъоварии манбаъҳои илмӣ ва таърихӣ дар самти ташаккул ва рушди инфрасохтори роҳу нақлиёт дар Ҷумҳурии Тоҷикистон анҷом дода шуда, назарияҳо ва амсилаҳои илмӣ марбут ба инфрасохтор, ки дар кишварҳои собиқ шуравӣ ва минтақаи Осиёи Марказӣ истифода шудаанд, мавриди таҳлил қарор гирифтанд. Ҳамзамон, осори илмӣ олимони ватанӣ ва хориҷӣ дар мавзӯҳои ба таҳқиқоти илмӣ наздикӣ доранд омӯхта шуда, ҳуччатҳо ва санадҳои расмӣ аз бойгонии марказии кишвар, бойгонии вазоратҳои марбута ва дигар манбаъҳои расмӣ дастрас ва таҳлил гардиданд. Дар ин давра самтҳои калидии таҳқиқот муайян гардида, мақсад ва вазифаҳои қори илмӣ шакл гирифтаанд. Ҳамзамон, усулҳои истифодашавандаи таҳлил, сохтори умумии рисола ва тарҳи нахустини бобҳои он омода ва тарҳрезӣ шуданд.

Марҳилаи дуюми таҳқиқот (солҳои 2021–2023) ба таҳлили фаъолони равандҳои таърихӣ ва чамъоварии маълумоти мушаххас равона гардида, давраи асосии таҳияи мундариҷаи илмӣ рисолаҳо ташкил медиҳад. Дар ин марҳила маълумоти оморӣ ва таҳлилий оид ба соҳаи роҳу нақлиёт, аз ҷумла, шумораи роҳҳои сохташуда, сатҳи таъминоти мошинии онҳо, ҳаҷми сармоягузорӣ ва рушди техникаи нақлиётӣ дар даврҳои гуногун таҳлил гардиданд. Маълумот аз сарчашмаҳои расмӣ, ба монанди Агентии омори назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон, Вазорати нақлиёт ва дигар сохторҳои дахлдор чамъоварӣ ва барои таҳияи бобҳои таърихӣ рисола, аз ҷумла даврҳои Шуравӣ, Чанги дуюми ҷаҳон, давраи пас аз ҷанг ва солҳои 50–80-уми

асри XX истифода гардиданд. Дар баробари таҳлили манбаъҳо, таҳқиқоти саҳроӣ ва мусоҳиба бо мутахассисони собиқу ҳозир соҳа низ анҷом шуда, таҷрибаи амалии онҳо дар таҳияи мавод ба назар гирифта шуд. Ҳамзамон, таҳлили муқоисавии таҷрибаи кишварҳои аз ҷиҳатҳои гуногун ба Тоҷикистон монанд – Қирғизистон ва Ўзбекистон низ дар ин марҳила татбиқ гардид, ки ба муқоисаи таърихӣ ва таҳкими натиҷаҳои илмӣ мусоидат намуд. Хулосаҳои бобҳо дар ҳамин марҳила анҷом ёфтанд, ки барои таҳлили ниҳии марҳилаи сеюм шароит зарурӣ фароҳам сохтанд.

Марҳилаи сеюми таҳқиқот (солҳои 2024–2025) давраи ҷамъбаст, таҳлили ниҳой ва пешниҳоди натиҷаҳои илмӣ диссертатсия ба ҳисоб меравад. Дар ин марҳила хулосаҳои умумӣ ва тавсияҳои илмӣ оид ба раванди ташаккул ва рушди инфрасохтори роҳу нақлиёт дар Тоҷикистон, дар заминаи таҳқиқоти қаблӣ таҳия гардида, саҳми соҳа дар рушди иҷтимоиву иқтисодии кишвар арзёбӣ мешавад. Пешгӯиҳои рушди инфрасохтори нақлиёт дар шароити муосир ва таҳлили сценарияҳои эҳтимолии рушд дар солҳои оянда низ аз самтҳои муҳими марҳилаи сеюм маҳсуб мегардад. Ҳамзамон, боби панҷуми рисола, ки таҳаввулотҳои давраи истиқлол ва дурнамои рушди инфрасохторро дар бар мегирад, бо истифода аз таҳлили сиёсати нақлиётӣ, барномаҳои давлатӣ ва муносибатҳои байналмилалӣ, таҳия ва тақмил дода шуд. Дар охири марҳила, хулосаҳо ва тавсияҳои илмӣ муаллиф таҳия гардида, натиҷаҳои асосии таҳқиқот дар шакли мақолаҳои илмӣ дар маҷаллаҳои тақризшвандаи Комиссияи олии аттестатсионии назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон, конференсияҳои ҷумҳуриявӣю байналмилалӣ ва дигар маҷаллаҳои рӯзномаҳои соҳавӣ ҷоп шуданд. Диссертатсия бо муаррифии васеъ дар конференсияҳои ҷумҳуриявӣ, байналмилалӣ ва семинарҳои илмӣ пешниҳод гардид ва тамоми ҳуҷҷатҳои зарурӣ барои дифоъ, аз ҷумла, автореферат ва маълумотномаҳо омода ва пешниҳод шуданд.

Асосҳои назариявии таҳқиқот. Таҳқиқоти илмӣ мазкур, ки ба омӯзиши ҷанбаҳои таърихӣ ташаккул ва рушди хоҷагии роҳу нақлиёт дар Тоҷикистон дар солҳои 1924–2021 бахшида шудааст. Он дар асоси усулҳои муосири таҳқиқи таърихӣ, ба монанди пайвасти хронологии мантиқӣ дар баёни воқеаҳо ҳодисаҳо, системанокӣ, шаффофият ва воқеият асос ёфтааст. Усулҳои мазкур дар пайвастагӣ ба мо имикон доданд, ки масъалаҳои дар назди мо гузошташуда, пурра таҳлили амиқ ва ҳамаҷониба мавриди омӯзиш қарор дода шаванд. Асоси таҳқиқро принсипи таърихият ташкил медиҳад, ки омӯзиши равандро ва

падидаҳоро дар иртибот ба шароити мушаххаси таърихӣ ва тағйироти марҳилавии сиёсиву иқтисодӣ таъмин менамояд. Таҳаввулоти инфрасохтори нақлиётӣ дар давраи фарогири таҳқиқ – давраи Шуравӣ ва даврони истиклол, чудо ва таҳлил гардидааст.

Ҳамзамон, бо дарназардошти табиати мураккаби масъала, равиши низомнокӣ истифода шудааст. Соҳаи нақлиёт ҳамчун як системаи муназзами инфрасохтори иҷтимоӣ иқтисодӣ арзёбӣ гардида, алоқаи мутақобилаи зерсохторҳои он (нақлиёти автомобилӣ, роҳи оҳан, авиатсияи граждани ва ғайра) мавриди таҳлили илмӣ қарор дода шудааст.

Дар раванди таҳқиқот равишҳо ва тамоюлҳои таърихнигории иқтисодӣ ба назар гирифта шуда, тибқи онҳо ба рушд ва тақомули соҳаи роҳу нақлиёт ҳамчун унсурҳои асосӣ дар низомии иқтисоди миллӣ ва омили таъсиргузор ба равандҳои иҷтимоӣ арзёбӣ мегардад. Мақоми соҳаи нақлиёт дар раванди саноатсозӣ, афзоиши нақши шаҳрҳо, фарҳанги шаҳрсозӣ ва «муносибатҳои шаҳрӣ» дар рушди ҷомеа, афзудани шумораи аҳолии шаҳр нисбат ба аҳолии деҳот, ҳамгироии иқтисодӣ ва таъмини амнияти стратегӣ дар доираи ин равиш таҳлил шудааст.

Дар асоси назарияи иқтисоди инфрасохторӣ, нақлиёт ҳамчун омили муҳимми рушди иқтисодӣ, таҳкими робитаҳои минтақавӣ ва байналмилалӣ, баланд бардоштани рақобатпазирии иқтисоди миллӣ мавриди баррасӣ қарор гирифтааст. Робитаи мутақобилаи рушди нақлиёт ва дигар соҳаҳои истеҳсолӣ, хизматрасонӣ ва мудофия дар таҳқиқ нишон дода шуда, принсипи робитаи иқтисод ва инфрасохтор истифода гардидааст.

Дар доираи таҳқиқот тамоюлҳои иҷтимоӣ ба назар гирифта мешаванд, ки дар онҳо нақлиёт ҳамчун омили муҳим дар бехтарсозии сатҳи зиндагии аҳоли, тақвияти пайвастагии минтақавӣ ва тавсеаи имконоти дастрасӣ ба захираҳои иҷтимоӣ мавриди омӯзиш қарор мегирад. Дар баробари ин, истифодаи назарияи институтсионалӣ низ муҳим арзёбӣ шудааст. Зеро он робитаи сохторҳои марбута, сиёсати давлатӣ ва заминаи қонунгузорию дар ташаккули инфрасохтори нақлиёт ва роҳсозӣ дар бар мегирад.

Барои асоснок кардани хулосаҳои таҳқиқот, аз маълумоти бойгонӣ, санадҳои расмӣ давлатӣ, асноди омӯрӣ, маводди матбуоти даврӣ, асарҳои илмӣ ватанӣ ва хориҷӣ истифода шудааст. Истифодаи манбаъҳои гуногун имконият фароҳам овард, то таҳқиқот дорои асоси мустаҳками манбаъшиносӣ ва таърихнигорӣ бошад.

Методологияи таҳқиқоти мазкур бар маҷмуи принципҳо, усулҳо ва равишҳои илмие асос меёбад, ки барои омӯзиши ҳамачониба ва амиқи раванди ташаккул ва рушди соҳаи роҳу нақлиёт дар Ҷумҳурии Тоҷикистон дар давоми як қарни охир (солҳои 1924–2021) мусоидат менамоянд.

Асосҳои методологии таҳқиқот. Диссертатсия дар асоси методҳои муқоисавӣ-таърихӣ, таҳлилӣ, таърихи-қиёсӣ, таҳлилӣ-оморӣ ва ғайра навишта шудааст. Принципи таърихият ҳамчун яке аз асосҳои меҳвари методологияи таҳқиқот эътироф мешавад. Он имконият фароҳам меорад, ки равишҳо ва механизмҳои вобаста ба рушди соҳаи роҳу нақлиёт дар иртибот ба воқеиятҳои иҷтимоӣ, иқтисодӣ ва сиёсӣ, ҳамчунин, дар пайванди замони ва марҳилавӣ мавриди омӯзиш қарор гиранд. Ин равиш шароити ташаккул ва тағйироти инфрасохтори нақлиётиро дар марҳилаҳои гуногуни таърихӣ аниқ менамояд.

Бо дарназардошти он ки соҳаи нақлиёт ва роҳсозӣ як ҷузъи таркибии инфрасохтори миллии кишвар маҳсуб меёбад, дар таҳқиқ равиши низомнокӣ истифода шудааст. Дар асоси ин равиш, соҳаи нақлиёт ҳамчун низоми мураккаб, ки аз зерсохторҳои гуногун (нақлиёти автомобилӣ, роҳи оҳан, авиатсия ва ғ.) иборат аст, таҳлил мешавад. Ҳамчунин, усули таҳлили комплексӣ барои дарёфти робитаҳои дохилӣ ва берунаи ин соҳа бо дигар бахшҳои иқтисодию иҷтимоӣ истифода гардидааст.

Барои арзёбии рушди инфрасохтори нақлиёти дар марҳилаҳои мухталиф, усули муқоисавӣ-таърихӣ ба қор бурда шудааст. Ин усул имконият медиҳад, то хусусиятҳои муҳимми давраҳои гуногун (Шуравӣ, баъдичангӣ, истиқлол) бо ҳам муқоиса ва омилҳои таъсиргузори самтҳои асосии рушди давраҳои мазкур муайян карда шаванд.

Яке аз унсурҳои муҳимми методологии таҳқиқ таҳлили мустанад ва манбаъшиносӣ аст. Дар асоси ҳуҷҷатҳои бойгонии давлатӣ, маълумоти оморӣ, санадҳои расмӣ, асарҳои таърихнигорон, матбуоти даврӣ ва дигар манбаъҳои муътамад дар рисола, таҳлили воқеиятҳои таърихӣ анҷом дода шудааст.

Дар чараёни таҳқиқ равишҳои таҳлилӣ–иҷтимоӣ ва иқтисодӣ низ ба таври васеъ истифода шудаанд. Ин равишҳо имкон медиҳанд, ки таъсири соҳаи роҳу нақлиёт ба вазъи иҷтимоии аҳоли, сатҳи зиндагӣ, рушди иқтисоди миллӣ ва амнияти стратегӣ муайян карда шаванд.

Истифодаи усулҳои таҳлили микдорӣ (омӯзиши маълумоти оморӣ, ҳисобҳо, ҷадвалҳо ва нишондодҳои иқтисодӣ) ва сифатӣ (таҳлили

мундариҷаи санадҳо, арзёбии сиёсати давлатӣ ва дидгоҳҳои коршиносӣ) ба амиқтар шудани муҳтавои таҳқиқ ва дақиқтар шудани ҳулосаҳо мусоидат кардааст.

Аҳаммияти назарии таҳқиқот дар он зоҳир мешавад, ки рисола ҳамчун як таҳлили фароғи таърихӣ раванди ташаккул ва рушди соҳаи инфрасохтори роҳу нақлиёт дар Тоҷикистон барои дарки бештари заминаҳои иқтисодӣ, иҷтимоӣ ва сиёсии ин соҳа дар давраҳои гуногун мусоидат мекунад. Аз нигоҳи илмӣ, пажӯҳиши мазкур фазои нави таҳқиқотиро дар самти таърихи иқтисодӣ ва нақлиётшиносии кишвар фароҳам оварда, дар баробари таҳлилҳои мавҷуда, бинишҳои навро ба равандҳои рушди инфрасохтори роҳу нақлиёт пешниҳод менамояд.

Диссертатсия дар заминаи иттилоот ва маълумоти таърихӣ муътамад, санадҳои бойгонии расмӣ, маълумоти оморӣ ва таҷрибаи амалӣ таҳия гардида, ба ташаккули системаи назариявии фаҳмиши макроиқтисодии нақлиёт ва инфрасохтори роҳ дар Тоҷикистон саҳм мегузорад. Бо истифода аз усулҳои таҳлили таърихӣ, муқоисавӣ ва сохторӣ, тадқиқот на танҳо як тасвири пайдарпайи таърихӣ фароҳам овардааст, балки заминаи илмиро барои ташаккули назарияҳо ва моделҳои миллии рушди нақлиёт дар шароити Тоҷикистон низ таҳия намудааст.

Ҳамзамон, диссертатсияи мазкур ба тақмили илми таърихи иқтисодӣ дар кишвар хизмат намуда, дар таълифи асарҳои дарсӣ, маводди таълимӣ ва монографияҳои соҳавӣ нақши муҳим бозида метавонад. Он метавонад ҳамчун манбаи илмӣ барои муҳаққиқон, мутахассисон, донишҷӯён ва унвонҷӯён дар бахшҳои таърих, нақлиёт, банақшагири ва идоракунии инфрасохтори нақлиётӣ истифода шавад. Таҳқиқот бо омезиши донишҳои таърихӣ ва таҳлили иқтисодӣ ба рушди назарияи байнисоҳавии таҳқиқи инфрасохтори нақлиётӣ мусоидат мекунад ва барои таҳияи тадқиқотҳои минбаъдаи соҳавӣ заминаи устувор ба вуҷуд меорад.

Бо дарназардошти ин, ки масъалаи таҳқиқи инфрасохтори нақлиётӣ дар Тоҷикистон то имрӯз ба таври ноқомил ва қисман баррасӣ шудааст, диссертатсияи мазкур аввалин иқдоми ҷиддӣ дар таҳлили муқамал ва марҳилавии ин раванд махсус меёбад, ки аҳаммияти назарии он боз ҳам бештар мегардад.

Аҳаммияти амалии таҳқиқот дар он ифода меёбад, ки натиҷаҳои бадастомада метавонанд ҳамчун пойгоҳи илмӣ барои таҳияи стратегияҳои рушд, тарҳрезии барномаҳои давлатӣ ва муайян

намудани сиёсати мақсадноки соҳаи нақлиёт дар Ҷумҳурии Тоҷикистон истифода шаванд. Бо дарназардошти он ки инфрасохтори роҳу нақлиёт яке аз заминаҳои асосии рушди иқтисоди миллӣ ва таҳкими амнияти нақлиётии кишвар мебошад, таҳқиқоти мазкур ба ниҳодҳои дахлдори давлатӣ имкон медиҳад, то бо таъя ба таҷрибаи таърихӣ ва таҳлили илмӣ, қарорҳои босифат ва асоснок қабул намоянд.

Диссертатсия ҳангоми таҳияи лоиҳаҳои ҳамгирӣ, созмондиҳии шабакаҳои нақлиётӣ, банақшагирии минтақаҳои аҳолинишин, сохтмону навсозии роҳҳо ва нақбҳо, ҳамчунин, рушди ҳамкориҳои байналмилалӣ бо кишварҳои ҳамсоя, ба монанди Чин, Узбекистон, Қирғизистон ва Афғонистон, манфиати мустақим дошта метавонад. Хусусан, пешниҳодҳои илмӣ дар диссертатсия таҳиягардида, метавонанд барои идоракунии бехтари шабакаҳои нақлиётӣ, диверсификатсияи масирҳо ва баландбардории сатҳи хизматрасонии нақлиётии дохилӣ ва транзитӣ хидмат кунанд.

Аз ҷониби дигар, натиҷаҳои тадқиқот метавонанд барои баланд бардоштани самаранокии сиёсати сармоягузорӣ дар бахши инфрасохтори нақлиётӣ истифода шаванд. Таҳлилҳои таърихӣ ва омӯзиши таҷрибаҳои муваффақ ва ноқом, ҳамчунин арзёбии омилҳои мураккабкунанда дар рушди инфрасохтор, барои роҳбарон, таҳиягарони барномаҳо ва мутахассисони соҳа ҳамчун пойгоҳи амалӣ ва роҳнамо хизмат мекунад. Таҳқиқоти мазкур метавонад барои тарбияи мутахассисони соҳаи нақлиёт дар муассисаҳои таҳсилоти олии касбӣ ва омӯзишгоҳҳои техникӣ ҳамчун воситаи таълимӣ истифода гардад.

Дар маҷмӯъ, бо дарназардошти заминаи ғани таърихӣ ва таҳлили васеи омӯрӣ, рисола ҳамчун як манбаи боэътимоди амалӣ дар сатҳи миллӣ метавонад барои қабули қарорҳои таҳияи санадҳои меъёрӣ-ҳуқуқӣ ва банақшагирии дурнамои рушди инфрасохтори нақлиётӣ мавриди истифода қарор гирад.

Навгониҳои илмӣ таҳқиқ дар он зоҳир мегардад, ки бори нахуст равандҳои таърихӣ рушди инфрасохтори нақлиётӣ Ҷумҳурии Тоҷикистон дар давоми асри XX ва ибтидои асри XXI бо назари фарогир ва марҳилавӣ таҳлил ва баррасӣ гардидаанд. Истифодаи маводди таҳқиқот имкон медиҳад, ки равандҳои рушду инкишофи соҳаи роҳу нақлиёт бо дарназардошти таҳаввулоти сиёсӣ, иқтисодӣ ва иҷтимоӣ дар шакли низомнок ва таърихӣ таҳлил ва омӯзиш шаванд. Дар натиҷа, нуктаҳои зерин ҳамчун навоарӣ ва натиҷаҳои асосии таҳқиқот муайян шуданд:

- бори аввал дар таърихи таҳқиқоти илмии соҳаи нақлиёт дар Тоҷикистон таҳлили фарогир ва марҳилавии рушди инфрасохтори роҳу нақлиёт дар давраи солҳои 1924–2021, бо дарназардошти шароити иҷтимоӣ, иқтисодӣ ва сиёсӣ пешниҳод гардидааст;

- дар таҳқиқот равобитаи функционалӣ ва ҳамоҳангии сохтории навъҳои гуногуни нақлиёт (мошингард, роҳи оҳан, ҳавоӣ) ва таъсири он ба рушди иқтисоди миллӣ таҳлил гардида, нақши онҳо дар ташаккули заминаҳои иқтисодии давлати муосири Тоҷикистон асоснок шудааст;

- маҳз дар таҳқиқоти мазкур асоснокии илмӣ барои таҳия ва амалӣ сохтани стратегияҳои давлатӣ дар соҳаи роҳу нақлиёт, бо дарназардошти хусусиятҳои ҷуғрофӣ ва вазъи геополитикии кишвар, ба таври мукамал пешниҳод гардид;

- дар асоси таҳлили омори ва мисолҳои таърихӣ, зарурати ҷорӣ намудани технологияҳои муосир, бо техника таъмин шудани равандҳои сохтмон ва нақбсозӣ ҳамчун омилҳои муассир ва мусоид барои таҳкими рушди устувори инфрасохтори нақлиётӣ ба таври илмӣ исбот гардид;

- тавассути омӯзиши манбаъҳои расмӣ ва ҳуҷҷатҳои бойгонӣ, таъсири ҳамкориҳои минтақавӣ ва байналмилалӣ, хусусан бо кишварҳои дуру наздик (Ҷумҳурии Мардумии Чин, Ҷумҳурии Ислонд Эрон, Федератсияи Русия ва кишварҳои Осиеи Марказӣ), ба рушди инфрасохтори нақлиётӣ дар давраи истиқлол муайян ва баррасӣ шудааст;

- таҳқиқот масъалаи ҷалби манбаъҳои молиявӣ, аз ҷумла сармояи дохилӣ ва хориҷӣ, барои рушди самараноки соҳаи нақлиётро бо истифода аз намунаҳои мушаххаси лоиҳаҳои амалӣ ба таври илмӣ баррасӣ кардааст;

- дар доираи таҳқиқот модели таҳлили таърихӣ ташаккул ва рушди соҳаи роҳу нақлиёт таҳия гардида, самаранокии он тавассути таҳлили муқоисавӣ бо дигар кишварҳои минтақаи Осиеи Марказӣ арзёбӣ шуд;

- таърихи инфрасохтори нақлиётӣ ҳамчун манбаи таҷриба ва асос барои таҳияи сиёсати нақлиётӣ муосири миллӣ шинохта шуда, нақши омӯзиши илмӣ он дар банақшагирии стратегияи соҳа асоснок гардид;

- таҳлилҳо нишон доданд, ки иштироки фаъол ва пайвастаи роҳбарияти олии сиёсӣ дар татбиқи стратегияҳо ва барномаҳои давлатӣ, хусусан дар равандҳои баромад аз маҳдудиятҳои

коммуникатсионӣ, ҳамчун омили калидӣ ва ҳалқунанда дар рушди устувори соҳаи нақлиёт эътироф мешавад.

Нуктаҳои асосии ба ҳимоя пешниҳодшаванда. Бо дарназардошти омӯзиши манбаъҳои бойгонӣ, маълумоти оморӣ ва натиҷаҳои пажӯҳиш муҳаққиқони дохил ва хориҷ дар бораи аҳамияти хоҷагии роҳу нақлиёти Тоҷикистон, нуктаҳои зерин ҳамчун асос барои ҳимоя пешниҳод карда мешаванд:

1. *Рушди инфрасохтори нақлиётӣ ҳамчун омили муҳимми рушди иқтисодӣ ва иҷтимоии Тоҷикистон дар давраи Шуравӣ.* Дар шароити афзоиши талабот ба рушди иқтисодӣ, роҳандозии инфрасохторҳои мукаммали нақлиётӣ аз ҷониби Ҳукумати Шуравӣ ба сифати самти стратегӣ пазируфта шуда буд. Ҳадаф аз татбиқи тадбирҳои фарогири давлатӣ дар самти механиконидани шабакаҳои нақлиётӣ, ин таъмини дастрасии васеи аҳоли ба роҳҳо ва ба вучуд овардани имкониятҳои мусоид барои фаъолияти хоҷагидорӣ дар тамоми ғушаву канори ҷумҳурӣ буд. Ин раванд ба тарзи муассир ба ҳамгирии минтақавӣ, таҳкими робитаҳои дохилӣ ва беҳтар гардидани шароити зиндагии аҳоли мусоидат намуд. Тоҷикистон дар як муддати кӯтоҳ тавонист шабакаи васеъ ва муносиб барои ҳамлунакли автомобилӣ ташкил диҳад, ки ниёзҳои иқтисодию иҷтимоии давраи мавриди назарро пурра қонеъ мекард. Ин шабака, бо саҳми фаъолонаи давлат ва амалӣ намудани равандҳои ҳамоҳангшудаи роҳсозӣ, нақши калидӣ дар муттаҳид намудани марказҳои аҳолинишин ва минтақаҳои дурдаст дошта, ҳамзамон рушди соҳаҳои стратегӣ – маориф, фарҳанг, тандурустӣ ва истеҳсолотро таъмин намуд.

2. Рафъи монеаҳои табию географӣ ба ҳайси муҳимтарин ҳадафи таъмин намудани равобитаи устувори нақлиётӣ баррасӣ мегардад. Ноустувории хосиятҳои ташаккули инфрасохтори нақлиётӣ дар Тоҷикистон, қабл аз ҳама бо махсусиятҳои муҳити табиати он иртибот дорад. Релиефи мураккаби кӯҳистон, ба таври равшан ифода гардидани фаслҳои сол ва зимистонҳои тулонӣ имкониятҳои ба роҳ мондани иртиботи устувори рӯизаминиро хеле маҳдуд месохтанд. Дар ин гуна шароити душвор сиёсати давлатӣ на танҳо ба тараққӣ ва вусъати шабакаи роҳҳои мавҷуда ва навбунёд равона гардида буд, балки мақсади он аз байн бурдани омилҳои ҷудо-ҷудо фаъолият намудани фазоии иртиботии баъзе минтақаҳои қаламрави кишвар низ ба шумор мерафт.

Фаъолияти ноустувори қитъаи роҳҳои ағбагӣ, аз ҷумла ағбаҳои Анзоб, Шаҳристон ва Хобуробод, далели он буд, ки онҳо дар зери

таъсири омилҳои иқлимӣ осебпазиранд. Боришоти зиёди барф, зуҳуроти тармафуруй ва вайрон шудани қабати болоии роҳҳо мунтазам барои қатъ шудани ҳаракати воситаҳои нақлиётӣ ва ҳалалдор шудани низоми иртиботии нақлиётӣ боис мегардиданд. Бо вучуди амалӣ гардидани лоиҳаҳои сохтмонӣ ва инфрасохторӣ, ки ба бунёди роҳҳо ва пулҳо равона шуда буданд, на ҳамеша дастрасии доимии иртиботро дар давоми сол барои як қатор минтақаҳо таъмин карда метавонистанд. Дар фасли зимистон баъзе ағбаҳои зикршуда амалан низоми иртиботи устуворро гум мекарданд.

Дар ин марҳила ва дар маҷмӯъ, вазъияти баамаломатада ҷустуҷӯи роҳҳои мусоиди ҳалли мушкилотро талаб менамуд. Дар ин гуна ҳолатҳо нақлиёти ҳавоӣ иҷроӣ вазифаи нигоҳдории робитаҳои иҷтимоӣ, коммуникатсионӣ ва хоҷагидориро бар дӯши худ гирифта, танқисии инфрасохтори рӯизаминиро то ҳадди муайян ҷуброн мекард. Ҳамзамон, чунин вазъият барои рушди муносибатҳои муҳандисӣ дар бобати таҳияи роҳи ҳалли нисбатан устувортари нақлиётӣ, ки ба шароити мураккаби табиӣ ва иқлимӣ мутобиқ мебошанд, равона гардида буданд.

3. *Мушкилоти бунёди роҳҳои оҳан ва мутобиқ гардонидани авиатсия ҳамчун унсуре низоми робитаҳои минтақавӣ.* Нақлиёти Тоҷикистон ҳамеша таҳти таъсири омилҳои воқеӣ тараққӣ ёфтааст, ки ин омилҳо имкониятҳои густариши шабакаи роҳҳои оҳанро ба таври назаррас маҳдуд мекарданд. Бо вучуди он ки роҳҳои оҳан дорои самаранокии устувори иқтисодӣ буда, барои интиқоли мусофирон ва борҳо дар масофаҳои дур аҳамияти калон дошанд, релйефи кӯҳистонӣ ва набудани заминҳои ҳамвор наметавонистанд ин шабакаро ба таври пурра густариш диҳанд.

Дар баҳши иқтисодӣ, ки он асосан тамоили ба инкишофи соҳаи кишоварзӣ равона гардида буд, роҳҳои оҳан робитаи байни бахшҳои ҷудогонаи истеҳсолот, аз ҷумла соҳаи пахтакорӣ, таъмин менамуданд, вале истифодаи иқтисодӣ онҳо бештар ба таври пароканда сурат мегирифт. Қисми бештари қаламрави мамлакат ҷиҳати бунёд намудани хатҳои магистралӣ дастнорас боқӣ монда буд, ки чунин ҳолат барои ташаккули як низоми ягонаи нақлиётӣ монеа эҷод карда буд.

Дар чунин шароитҳо нақши авиатсия ҳамчун воситаи таъмини муоширати байни минтақаҳо босуръат меафзуд. Нақлиёти ҳавоӣ равобити минтақаҳои дурдастро бо марказҳои маъмурӣ таъмин намуда, вақтро сарф менамуд ва ба фаъолияти соҳаҳои иҷтимоии

дорои аҳаммияти муҳим мусоидат менамуд. Тағйироти чиддӣ дар ин чода, махсусан, дар давраи баъдичангӣ бештар ба мушоҳида мерасид, ки он барои густариши шабакаҳои авиатсионӣ ба афзоиши босуръати ҳаҷми мусофирбарӣ ва боркашонӣ мусоидат намуд.

Болоравии шиддати ҳамлу нақли ҳавоӣ ба ҳамгиरो гардидани манотиқи дар бунбаст қарордоштаи равандҳои умумимиллӣ мусоидат кардааст. Мурочиат ба хизматрасониҳои тиббӣ, дасрас будани захираҳои маъмури ва равобити иқтисодӣ таҳким ёфт, ки ин далели он аст, ки авиатсия дар шароити маҳдуд будани қори зерсохтори заминӣ аз як навъи ёрирасони нақлиёт ба яке аз унсурҳои асосии низоми коммуникатсионӣ табдил ёфта метавонад.

4. *Бехатарии ҳаракати нақлиёт ва тақмили инфрасохтори роҳҳои дар солҳои 1950–1980.* Дар даҳсолаҳои 50 то 80-уми асри ХХ, масъалаи таъмини амнияти ҳаракати нақлиёт дар қаламрави Тоҷикистон яке аз самтҳои афзалиятноки сиёсати нақлиёти давлатӣ ба ҳисоб мерафт. Дар ин давра, чорабиниҳои гуногун барои баланд бардоштани сатҳи устувории роҳҳо, риояи стандартҳои техникӣ ва тақмили инфрасохтори марбут ба роҳҳои автомобилгард роҳандозӣ гардиданд. Ҳадафи асосӣ аз ин тадбирҳо таъмини ҳаракати босуръат, бемонеа ва боэътимоди воситаҳои нақлиёт дар ҳама гуна шароити иқлимӣ ва ҷуғрофӣ буд. Дар доираи сиёсати роҳсозӣ, роҳҳо мутобиқ ба талаботи техникӣ замони худ сохта мешуданд, ки ба интиқоли сарё ва самараноки бор ва мусофирон мусоидат мекард. Робитаи муттасили марказҳои ноҳияҳо ва маҳалҳои аҳолинишин бо шабакаи умумии роҳҳои автомобилгард фазои коммуникатсионии устуворро дар саросари кишвар таъмин мекард. Бо вучуди ин, дар минтақаҳои кӯҳӣ ва ағбаҳои баландкӯҳ, махсусан дар фасли зимистон, ҳамоно мушкilotи чиддӣ ба миён меомаданд. Аз ҷумла, бинобар муваққатан баста шудани ағбаҳои Анзоб ва Шаҳристон иртиботи нақлиётӣ бо водии Зарафшон ҳалалдор мегардид. Ин ҳолат ба равандҳои иҷтимоиву иқтисодӣ ва низоми фаъолияти ҳамаҷузъаи аҳолии ин манотиқ таъсири манфӣ мерасонд.

5. *Тараққиёти технологияи соҳаи авиатсия ва табдили вазифаҳои он ҳамчун унсури ташаккулдиҳандаи низоми нақлиётӣ.*

Дар нимаи дууми асри ХХ рушди авиатсияи шаҳрвандӣ дар Тоҷикистон хусусияти сифатан нави худро пайдо намуд. Дар шароите, ки қисми муаяйни қаламрави ҷумҳурӣ ҳанӯз дастнорас боқӣ монда буд ва соҳтмони воситаҳои коммуникативии заминӣ бо хароҷоти баланд ва

маҳдудиятҳои техникӣ ниёз дошт, маҳз авиатсия робитаи амалии байни минтақаҳоро таъмин карда метавонист.

Махсусиятҳои ҷуғрофӣ кишвар – афзалият доштани релйефи кӯҳӣ, бунбасти мавсимии баъзе ноҳияҳо ва ноустувории шароити иқлимӣ – авиатсияро аз категорияи ёрирасони хизматрасонӣ ба воситаи устувори ташаккули фазои иртиботӣ мусоидат намуданд. Ҳавопаймоҳои барои парвоз дар манотиқи баландкӯҳ мутобиқшуда, ба мисли Ан-24 ва Ми-8 имконият медоданд, ки хатсайрҳои доимӣ мунтазам аз Душанбе ба Хоруғ, Кӯлоб ва дигар навоҳии дурдаст ташкил карда шаванд, ки ин барои густариш ёфтани шабакаи ҳавоӣ дар кишвар мусоидат менамуд.

Беҳтар шудани алоқаҳои авиатсионӣ ба коҳиш ёфтани бисёрпорчагии фазоӣ ва таъмин намудани ҳамкорӣҳои доимии марказ бо минтақаҳои дур мусоидат намуд. Ҳамзамон вазифаҳои авиатсия аз доираи интиқоли мусофирон ва боркашонӣ берун баромада, боз ҳам фаротар рафтааст. Бо истифода аз хатсайрҳои ҳавоӣ тақсмоти захираҳо, табодули мутахассисон ва ҳамоҳангсозии равандҳои идоракунии сурат мегирифт. Муттаҳид гардидани авиатсия ба инфрасохтори умумииттифоқӣ на танҳо ҳаракати чараёнҳоро ба танзим мебаровард, балки ҳамзамон якпорчагии марказонидашудаи низоми идоракунӣ минтақавиро низ ба вучуд меовард.

б. *Азнавсозӣҳои инфрасохторӣ дар замони соҳибистиқлолӣ ва тағйири амсилаи фазоии рушд.* Баъд аз таназзули Иттиҳоди Шуравӣ зарурати гузариш ба сиёсати мустақили давлатӣ таҷдиди назар намудани заминаҳои объектӣ ва арзёбии ҳар як ҳолати ҷудоғонаи соҳаи нақлиётро тақозо менамуд. Инфрасохтор, ки чанде қаблан танҳо ҳамчун тадбирҳои техникӣ баррасӣ мегардид, оҳиста-оҳиста ба сифати як омиле таъсиргузор чихати ташкили фазоии иқтисод эътироф карда шуд.

Концепсияи яклухти рушди ҳамаҷониба амалӣ гардид: талаботҳои гузошташуда оид ба бунёди нақби «Истиклол», навсозии хатсайрҳои магистралӣ ва таҷдиди ҷузъҳои марказии нақлиётӣ иҷро шуданд. Тарҳи робитаҳои дохилӣ дар як муддати кӯтоҳ тағйир ёфт. Омилҳои таъсиргузоре ба миён омаданд, ки барои таъмини робитаҳои солона байни минтақаҳои шимолӣ ва ҷанубӣ мусоидат карданд, ки ин боиси сарфаи вақт чихати ҳамлу нақл ва мутаносибан коҳиш ёфтани хароҷоти амалиётҳои логистикӣ гардид.

Роҳандозии дигаргунсозӣ дар шабакаи нақлиётӣ ба таври возеҳ нишон дод, ки таъсири чунин навсозӣ дар шабакаи мавҷуда

барои рушди равандҳои иқтисодӣ мувофиқат намудааст. Ин раванд ҳамгироии байни минтақаҳо қувват бахшида, ҷаҳолнокии ҷараёнҳои дохилии молиро таъмин сохт ва зудҳаракатии аҳолиро афзоиш дод. Дар чунин шароитҳои инкишофи инфрасохтори нақлиётӣ аз он вобаста буд, ки онро ба сифати асос ва унсури муҳими ҳамгироии ҳудудӣ ва тақсимои ҷаҳолиятҳои иқтисодӣ ба ҳисоб гирифтани лозим меомад.

7. *Нақши механизмҳои маблағгузорӣ дар бартараф намудани парокандагии инфрасохторӣ.* Ҳадди зиёди рушди омилҳои муайян, тараққиёти мунтазами низоми нақлиёт аз имкониятҳои ҷамъоварии маблағҳо ва ҷалби сармоягузорӣ вобаста буд. Масалан, татбиқи намудани лоиҳаҳои инфрасохторӣ, аз ҷумла сохтани нақбҳои роҳҳои автомобилӣ минтақаҳои кӯҳистон, таҷдиди хатсайрҳои байналмилалӣ ва бунёди пулу гузаргоҳҳои пулӣ, бе ширкати шарикони хориҷӣ ғайриимкон буд.

Ҷалби сармоя на фақат имкониятҳои мусоидро ҷиҳати рушди босуръати равандҳои навсозии шабакаи нақлиётӣ фароҳам овард, балки барои бартараф намудани монеаҳои дар натиҷаи омилҳои табиӣ ва иқтисодӣ баамаломада низ мусоидат намуд. Афзудани иқтидори гузарониши роҳҳо, коҳиш ёфтани давомнокии таътилҳои мавсимӣ ва ба таври устувор беҳтар шудани инфрасохтор ба таъсири офатҳои табиӣ вазро беҳтар сохта, боиси ба таври кулӣ тағйир ёфтани тарҳи фазоии нақлиёти кишвар гардид.

Дар заминаи ҳамин пешравиҳо тасаввурот доир ба ҷойгиршавии ҷуғрофии Тоҷикистон низ тағйир ёфт. Агар чанде пеш дар қаламрави мамлакат релефи кӯҳистон асосан ҳамчун омил маҳдудкунанда баррасӣ мешуд, пас дар давраи ислоҳот он ба сифати унсури мусоид барои иқтидорҳои транзитӣ тавзеҳ дода мешуд. Батадриҷ тасаввурот дар бораи Тоҷикистон ҳамчун кишвари пайваस्तкунандаи минтақаҳои Осиёи Марказӣ ва Ҷанубӣ ба вучуд омад.

8. Бо низомҳои байналмилалӣ нақлиёт пайвастан ва маҳдудиятҳои идоракунӣ. Бе ташаккули муҳити мусоиди идоракунӣ устувор рушд ва тақомули инфрасохтори моддӣ барои пурра роҳандозӣ намудани иқтидорҳои транзитӣ пурра пурра имкон намедихад. Дар ин бобат тақомули вазъи ҳуқуқӣ низ аҳамият дорад, ки он аз самаранокии интиқолҳои байналмилалӣ, ба дурустӣ ва мувофиқати аснод ба меъёрҳои амалкунанда ва мутобикати онҳо бо механизмҳои меъёрӣ вобаста мебошад.

Маҳдудиятҳои амалкунандае, ки бо ҷаҳолияти иҷозатномагирӣ, речаҳои марбут ба андозитонӣ ва тақсимои квотаҳо вобастаанд,

ханӯз ҳам таъсири худро ба шиддати ҳаракати нақлиёт мерасонанд. Мувофиқат накардани баъзе меъёрҳо ба стандартҳои байналмилалӣ барои ворид шудани мамлакат ба равандҳои ҷаҳонии нақлиётӣ ва кохиш ёфтани самаранокии ҳамкорӣ бо шарикони хориҷӣ монеа эҷод менамояд.

Умуман, дар чунин шароитҳо ҷой доштани баъзе номуайяниҳо рушди минбаъдaro дар бобати навсозии техникий инфрасохторӣ ва ислоҳоти сохторию идорро тақозо менамояд. Аз ин ҷо бармеояд, ки ҷиҳати таҳкими мавқеи кишвар дар минтақа ташкили муҳити мусоиди соҳибкорӣ ва идоракунии шаффоф зарур мебошад.

Ба вучуд овардани шароити мусоид барои рушди тичорат ва фаъолияти шаффофи мақомоти давлатӣ бо мақсади пурзӯр намудани нуфузи кишвар дар минтақа аҳамияти фавқуллода касб мекунад. Ба ҳамин тариқ, таҳаввулотии раванд аз ҷуброни парешонии табиӣ то навсозии яклухти инфрасохторӣ, низомии нақлиётӣ Тоҷикистон тадриҷан ташаккулёбии модели ҳамгирии фазоиро инъикос менамояд. Нақлиёт дар ин ҷо на ҳамчун заминаи ёрирасон, балки ҳамчун шарт сохтории устувории иқтисодӣ ва ҳамгирии берунаи давлат амал мекунад.

Дараҷаи эътимоднокии натиҷаҳои диссертатсия. Дараҷаи эътимоднокии натиҷаҳои бадастомада дар диссертатсия дар заминаи истифодаи манбаъҳои ғанӣ ва гуногунҷабҳаи таърихӣ, методҳои таҳлилий-назарӣ ва усулҳои илмӣ тадқиқотӣ асос ёфтааст. Дар доираи тадқиқот таҳлил ва омӯзиши маҷмуи санадҳои расмӣ ва ҳизбӣ, ҳуҷжатҳои бойгонӣ, маълумоти омӯрӣ, харитаҳои инфрасохторӣ ва асарҳои муҳаққиқони пешин дар асоси илми таърих анҷом ёфт. Натиҷаҳо ва хулосаҳои асосии тадқиқот дар раванди таҳқиқ ва омӯзиши ҳамаҷонибаи масоили марбут ба ташаккул ва рушди инфрасохторҳои нақлиётӣ роҳҳои мошингард, роҳи оҳан ва ҳавой дар шароити сиёсӣ-иқтисодии солҳои 1924 то 2021 ҳосил шудаанд. Дар таҳқиқот равандҳои муҳимми таърихӣ, аз қабилӣ таъсири Чанги Бузурги Ватанӣ ба роҳсозӣ, рушди инфрасохторҳои баъдичангӣ, таъсири соҳибистиқлолӣ ба соҳа ва густариши ҳамкориҳои байналмилалӣ дар бар гирифта, бо назардошти далелҳои муътамад ва таҳлилҳои муфассал асоснок карда шудааст.

Таҳқиқот ба таҳлили миқёсу суръати татбиқи лоиҳаҳои сохтмони роҳҳо, нақбҳо, хатҳои роҳи оҳан ва майдонҳои ҳавой равона гардида, ин масъалаҳо дар бобҳои 3, 4 ва 5 бо далелҳои ва маълумоти омӯрӣ бо таври систематикӣ ва муфассал асоснок шудаанд.

Мувофиқат ва ҳамоҳангии хулосаҳои тадқиқот бо воқеиятҳои таърихӣ тавассути истифодаи усулҳои муосири таҳлили таърихӣ, хронологӣ ва муқобилавӣ таъмин гардидааст. Ҳамчунин, пайгирии муназзами таҳаввулоти сиёсиву иқтисодӣ ва арзёбии таъсири онҳо ба соҳаҳои нақлиёт ва роҳсозӣ имкон дод, ки натиҷаҳои тадқиқот бо дараҷаи баланди эътимоднокӣ пешниҳод шаванд.

Дар маҷмӯъ, хулосаҳои бадастомада дар ин тадқиқот на танҳо ба далелҳои муътамад таъя доранд, балки метавонанд дар таҳия ва татбиқи барномаҳои таълимӣ, таҳқиқоти минбаъда ва барномаҳои рушди инфрасохтори кишвар ҳамчун асоси бозътимод истифода шаванд.

Мутобиқати мавзӯи диссертатсия ба шиносномаи ихтисоси илмӣ. Мавзӯ ва мундариҷаи диссертатсия ба бандҳои зерини шиносномаи ихтисосҳои илмӣ Комиссияи олии аттестатсионии назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон аз рӯйи ихтисоси 6.1. Таърих ва бостоншиносӣ (6.1.1. Таърихи ватанӣ (таърихи халқи тоҷик)), ки бо қарори Раёсати Комиссияи олии аттестатсионии назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон аз 25 сентябри 2025, №10 тасдиқ шудааст, мутобиқат менамояд:

банди 3: Рушди иҷтимоӣ-иқтисодии ҷамъият дар ҳудуди Тоҷикистон: сохти ҷома, хоҷагии кишлоқ, саноат, роҳҳои муошират ва нақлиёт, тичорат, воситаҳои алоқа, шаҳрсозӣ, ташаккул ва вазъи табақаҳо, синфҳо;

банди 4: Ташкилотҳои давлатӣ дар ҳудуди Тоҷикистон, сиёсати дохилӣ ва хориҷии онҳо, ҳукуматҳои маҳаллӣ, муборизаҳои синфӣ, ҳизбҳои сиёсӣ ва ғайрисиёсӣ, ташкилотҳо, идеологияи давлатӣ, синфӣ ва табақавӣ;

банди 9: Алоқаҳои иқтисодӣ, ҷамъиятӣ-сиёсӣ ва фарҳангии Тоҷикистон бо дигар кишварҳо.

Саҳми шахсии доктарабон дар асарҳои илмӣ дар таҳқиқоти мазкур пеш аз ҳама дар интихоби мавзӯ, муайян намудани доираи масъалаҳои таҳқиқшаванда ва таҳияи концепсияи умумии диссертатсия ифода меёбад. Муаллиф бо таъя ба омӯзиши васеи сарчашмаҳои таърихӣ, маводди бойгонӣ, санадҳои расмӣ, омори таърихӣ ва адабиёти илмӣ кӯшиш намудааст, ки раванди ташаккул ва рушди хоҷагии роҳу нақлиёт дар Тоҷикистонро дар давраи тақрибан яксадсолаи таърихӣ ба таври мукамал ва низомманд мавриди таҳлил қарор диҳад.

Дар раванди таҳқиқот довталаб мустақилона ба чамъоварӣ, интиҳоб ва таҳлили сарчашмаҳо машғул гардида, қисми зиёди маводди истифодашуда аз фондҳои бойгонӣ, маҷмуаҳои ҳуччатӣ, нашрияҳои даврӣ ва адабиёти махсуси илмӣ ба даст оварда шудааст. Маводди чамъовардашуда аз ҷониби муаллиф коркард ва ба таври таҳлилий истифода гардида, дар заминаи онҳо хулосаҳои илмӣ ва натиҷаҳои таҳқиқот пешниҳод шудаанд. Ҳангоми омӯзиши мавзӯ довталаб кӯшиш намудааст, ки ҷанбаҳои гуногуни масъала — аз ҷумла заминаҳои таърихӣ ташаккули роҳсозӣ, рушди инфрасохтори нақлиётӣ, нақши роҳҳои автомобилгард, роҳи оҳан ва авиатсияи граждони дар пешрафти иқтисодию иҷтимоии ҷумҳурӣ — ба таври ҳамгиро ва мукамал баррасӣ карда шаванд.

Дар доираи таҳқиқот довталаб бори аввал кӯшиш намудааст, ки таҷрибаи таърихӣ ташаккул ва рушди соҳаи роҳу нақлиёти Тоҷикистонро аз ибтидои ташаккули сохторҳои давлатӣ дар солҳои 20-уми асри XX то давраи истиқлоли давлатӣ дар як таҳқиқоти мукамал фаро гирад. Бо ин мақсад, равандҳои асосии ташаккули инфрасохтори роҳу нақлиёт дар марҳилаҳои гуногуни таърихӣ — аз давраи таъсиси Ҷумҳурии Шуравии Сотсиалистии Тоҷикистон, солҳои Ҷанги Бузурги Ватанӣ, давраи барқарорсозии баъдиҷангӣ, марҳилаи рушди иқтисодию саноатии солҳои 50–80-уми асри XX ва то давраи соҳибистиклолии ҷумҳурӣ — мавриди омӯзиши пайгири қарор дода шудаанд.

Яке аз ҷанбаҳои муҳими саҳми шахсии довталаб дар он зоҳир мегардад, ки дар таҳқиқот на танҳо раванди бунёд ва рушди роҳҳои мошингард, балки ҳамчунин ташаккули шабакаҳои роҳи оҳан, рушди авиатсияи граждони ва нақши онҳо дар ташкили алоқаи иқтисодию иҷтимоии минтақаҳои ҷумҳурӣ таҳлил гардидааст. Муаллиф нишон медиҳад, ки рушди инфрасохтори нақлиётӣ дар даврҳои гуногуни таърихӣ бо равандҳои умумии тараққиёти иқтисодию иҷтимоии кишвар иртиботи зич дошта, дар ташаккули хоҷагии халқи ҷумҳурӣ нақши муҳим бозидааст.

Ҳамзамон, дар таҳқиқот ба масъалаҳои механикунонии соҳаи роҳсозӣ, рушди техника ва таҷҳизоти роҳсозӣ, инчунин таъсири онҳо ба баланд гардидани самаранокии корҳои сохтмонӣ ва нигоҳдории роҳҳо таваччуҳи махсус зоҳир гардидааст. Довталаб бо истифода аз маводди гуногуни омӯрӣ ва таҳлили муқоисавӣ нишон медиҳад, ки ҷи гуна рушди инфрасохтори роҳу нақлиёт ба густариши робитаҳои

иктисодӣ, рушди саноат, кишоварзӣ ва дигар бахшҳои хочагии халқи ҷумҳури мусоидат намудааст.

Саҳми шахсии довталаб инчунин дар таҳлили давраи соҳибистиклолии Тоҷикистон равшан ба назар мерасад. Дар диссертатсия равандҳои навсозӣ ва рушди инфрасохтори роҳу нақлиёт дар шароити иқтисоди бозорӣ, аз ҷумла сохтмон ва таҷдиди роҳҳои мошингард, бунёди нақбҳои муҳим, рушди нақлиёти роҳи оҳан ва авиатсияи граждони, инчунин густариши ҳамкориҳои байналмилалӣ дар соҳаи нақлиёт мавриди таҳлил қарор гирифтаанд. Муаллиф нишон медиҳад, ки дар давраи истиқлолият соҳаи нақлиёт ба яке аз омилҳои муҳими рушди иқтисодии кишвар ва таҳкими робитаҳои минтақавӣ табдил ёфтааст.

Таҳия ва сохтори умумии диссертатсия, масъалагузорӣ, интиҳоби усулҳои таҳқиқ, таҳлилу ҷамъбасти маводди илмӣ, инчунин таҳияи хулосаҳо ва тавсияҳои илмӣ аз ҷониби довталаб мустақилона анҷом дода шудаанд. Ҳамаи бобҳо ва зербобҳои рисола бо иштироки бевоситаи муаллиф навишта шуда, натиҷаҳои асосии таҳқиқот дар асоси таҳлили амиқи сарчашмаҳо ва адабиёти илмӣ пешниҳод гардидаанд.

Дар маҷмӯъ, саҳми шахсии довталаб дар он ифода меёбад, ки ӯ кӯшиш намудааст таърихи ташаккул ва рушди соҳаи роҳу нақлиёти Тоҷикистонро ҳамчун як раванди мураккаби таърихӣ иқтисодӣ дар иртибот бо таҳаввулоти иҷтимоӣ ва сиёсӣ баррасӣ намояд. Бо назардошти кам будани таҳқиқоти фарогир дар ин самт, диссертатсияи мазкур метавонад ҳамчун яке аз таҳқиқоти мукамал дар самти омӯзиши таърихи рушди инфрасохтори роҳу нақлиёт дар Тоҷикистон арзёбӣ гардад.

Натиҷаҳои таҳқиқот метавонанд барои густариши таҳқиқоти минбаъда дар соҳаи таърихи иқтисодӣ ва иҷтимоии Тоҷикистон, таҳияи корҳои илмӣ, курсҳои махсуси таълимӣ ва ҳамчунин барои таҳлили таҷрибаи таърихӣ рушди инфрасохтори нақлиёти кишвар мавриди истифода қарор гиранд.

Тасвиби амалии натиҷаҳои диссертатсия. Диссертатсия дар ҷаласаи якҷояи кафедраи таърихи халқи тоҷик ва таърихи умумӣ ва муносибатҳои байналмилалӣ факултети таърих ва ҳуқуқи Донишгоҳи давлатии омӯзгории Тоҷикистон ба номи С. Айни (Сураҷаласаи №4, аз 26.11.2025) муҳокима гардида, ба Ҳимоя тавсия шудааст. Доир ба муҳтавои асосии диссертатсия ва хулосаҳои таҳқиқ муаллифдар

семинару конференсияҳои сатҳи ҷумҳуриявӣ, байналмилалӣ ва донишгоҳӣ маърузаҳо хондааст.

Наشري таълифоти илмӣ дар мавзуи диссертатсия. Натиҷаҳои асосии таҳқиқоти диссертатсионӣ дар 31 нашрияҳои батабърасондаи муаллиф, аз ҷумла, 2 монография, 29 мақолаҳои илмӣ, ки 24 номгӯй аз онҳо дар маҷаллаҳои тақризшавандаи тавсиянамудаи ҚОА-и назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон нашр гардиданд, ҳамчунин 5 мақола дар маҷмуаи маводди конференсияҳо инъикоси худро ёфтаанд.

Сохтор ва ҳаҷми диссертатсия. Диссертатсия аз бахшҳои «Муқаддима», «Тавсифи умумии таҳқиқот», панҷ боб, сенздаҳ зербоб, бахши «Хулосаҳо», «Тавсияҳо оид ба истифодаи амалии натиҷаҳо», «Рӯйхати адабиёт» ва «Феҳристи интишороти илмии довталаби дарёфти дараҷаи илмӣ» иборат мебошад. Ҳаҷми умумии диссертатсия аз 376 саҳифаи чопи компютерӣ иборат буда, 13 ҷадвалро дар бар гирифтааст. Рӯйхати адабиёти истифодашуда аз 378 номгӯй иборат аст.

МУҲТАВОИ АСОСИИ ДИССЕРТАТСИЯ

Дар муқаддимаи диссертатсия мубрам будани масъалаи таҳқиқшаванда асоснок гардида, асосҳои назариявӣ, заминаҳои меъёрӣ, методологӣ, навгонии илмӣ ва нуктаҳои илмии ба ҳимоя пешниҳодшаванда, аҳамияти назариявӣ ва амалии диссертатсия муайян карда шудааст. Дар ин радиф тасвиби натиҷаҳои масъалаи таҳқиқшаванда ва сохтори диссертатсия пешбинӣ гардидааст.

Боби якуми диссертатсия «Омузиши масъала ва заминаҳои ташаккул ва рушди хоҷагии роҳ ва нақлиёт дар Тоҷикистон» ном дошта, аз ду зербоб иборат мебошад. Дар зербоби якум «Таърихнигорӣ, сарчашмаиносӣ ва методология таҳқиқот» сатҳи омузиши таърихи ташаккул ва рушди хоҷагии роҳ ва нақлиёт дар Тоҷикистон дар таърихнигории Тоҷикистони Шуравӣ ва замони истиқлолият мавриди таҳлил қарор гирифтааст. Маълум мегардад, ки гарчанде ин масъала як қатор қорҳои илмӣ амалӣ шуда бошад ҳам, дар айни замон дар ин мавзӯ асари мукамал ва ҷамъбасти ба таъбиронарасидааст.

Масоили асосии соҳаи нақлиёт ва рушди ташаккули инфрасохтори он дар Тоҷикистон, дар асрҳо ва суханронии Асосгузори сулҳу ваҳдати миллӣ, Пешвои миллат, Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон муҳтарам Эмомалӣ Раҳмон ба Маҷлиси Олии кишвар таҷассум ёфтаанд [47]. Ҳамчунин, масъалаи мазкур дар китоби шашҷилдаи

«История таджикского народа» дар асоси хуччатҳои бойгонӣ, маводҳои матбуоти даврӣ, маълумоти пурсишҳои иҷтимоӣ васеъ инъикос шудааст. Аммо дар он муаллифон марҳилаҳои таърихи роҷудо накарда, хусусиятҳои хоси ташаккули ин соҳаҳои баён накардаанд [29].

Дар китоби «Очерки истории Коммунистической партии Таджикистана» далелҳои зиёд оид ба ташкили қори самараноки қорхонаҳои саноатӣ маълумот оварда шуда бошад ҳам, таърих ҳоҷагии роҷ ва нақлиёт дар он маълумоти мукамал вучуд надорад [46]. Вале, дар китоби муаллифон А.П. Василев, Ю.М. Яковлев, М.С. Коганзон бошад, моҳият ва зарурати таҷдиди роҷҳои автомобилӣ хеле равшан баён шудааст [19]. Дар осори Я.Т. Бронштейн бошад, масоили банақшагирӣ ва рушди инфрасохтори нақлиёти ҶШС Тоҷикистон вазъи нақлиёти автомобилӣ, роҷи оҳан ва ҳавоии Тоҷикистон таҳлил гардида, муаллиф вазифаҳо, ҳадафҳо ва нишондиҳандаҳои асосие, ки барои панҷсолаи нухум пешбинӣ шуда буданд, баррасӣ ва арзёбӣ намудааст [17]. Дар ин миён С.Назруллоев оид ба таърихи роҷсозӣ ва рушди нақлиёт дар Тоҷикистон пажӯҳишҳои бештар анҷом додааст [42; 43; 44]. Осори Б.Б. Каримов гуногунҷабҳа буда, масъалаҳои техникӣ ва идоракунии роҷсозӣ дар шароити гуногуни ҷуғрофӣ, ҳамчунин рушди нақлиёт ва роҷсозиро фаро мегиранд [31; 32].

Агар масъалаи таҷдид ва таҳлили пайдоиш ва рушди ҳоҷагии роҷ ва низоми нақлиёти Тоҷикистон мавриди таҳқиқ қарор дода шавад, муҷриба ба маводҳои бойгонӣ на танҳо ҳамчун яке аз манбаъҳои имконпазир бояд истифода бурда шавад, балки он ҳамчун шарт зарурӣ ҷиҳати омӯзиши илмии мавзӯ бояд ба эътибор гирифта шавад. Муҳтавои асосии ин мавзӯ дар фондҳои № 1, 2, 6, 9, 10, 17, 18, 19, 20, 282, 894 ва 1595-и Бойгонии давлатии марказии Ҷумҳурии Тоҷикистон маҳфуз мебошад.

Хосиятҳои асосии ин санадҳо аз маводи нашрияҳои оммавӣ ба қуллӣ фарқ мекунанд, зеро онҳо на аз маҷмуи тафсиру тафсилот, балки бо нишон додани қарорҳои идорӣ, амалҳои мушаххаси ҳоҷагидорӣ ва шаклҳои воқеии татбиқи инфрасохтори нақлиётро инъикос мекунанд. Дар натиҷа таҳқиқот ба тавсифи воқеаву рӯйдодҳо маҳдуд нашуда, он батадриҷ ба сатҳи таҳқиқи маълумоту далелҳо аз нигоҳи талаботи замони нав мебарояд, ки ин шакли қор имкон медиҳад, ки ҷи гуна муносибатҳо нисбат ба сохтмони роҷ тадриҷан тағйир ёфта, сиёсати нақлиётӣ оид ба роҳандозии қадом ислоҳқориҳо вобаста ба шароит бояд рушд дода шавад.

Аз қиёси маводи манобеъ маълум мешавад, ки арзишмандии онҳо танҳо дар баён ва зикри ҳодисаҳо маҳдуд намешавад. Онҳо имконият медиҳанд, ки робитаҳоеро бубинем, ки дар нигоришоти хаттӣ дар бештари мавридҳо пинҳон мемонанд. Аз ин нуқтаи назар, ҳамоҳангсозии таҳлили таърихӣ ва мантиқӣ на танҳо аз ҷиҳати шакл, балки аз лиҳози мазмуну мундариҷа низ бояд мувофиқат дошта бошад. Таҳқиқи мавод тавассути омезиши қарорҳои марбут ба сиёсат, маҳдудиятҳои иқтисодӣ ва махсусиятҳои минтақавӣ сурат мегирад, ки ин ҷиҳат самти таҳлилро дигаргун месозад: масъала дигар танҳо ба тавсифи пайдарпайии воқеаҳо рӯ наоварда, балки зимни он низоми робитаҳои мутақобила дар назаро дошта мешавад. Дар ин замина, равандҳои устувори рушд мушоҳида мешаванд, фарқиятҳо байни марҳилаҳо равшан мешаванд ва шароитҳои, ки дар онҳо тарҳи низоми нақлиёти ҷумҳурӣ шакл мегирифт, равшантар муайян мегарданд.

Ҳамзамон, мурочиат ба таърихнигорӣ ва муқоисаи он бо маҷмуи манбаъҳои мавҷуда барои ҳалли пурраи масъала асос ҳисобида намешавад. Баръакс, мушкилоте пайдо мешаванд, ки онҳо таҳлили иловагӣ талаб мекунанд, ки ин ба давраи шуравӣ ва марҳилаи истиқлоли давлатӣ бештар тааллуқ дорад. Сухан на дар сари аниқ намудани ҷанбаи ҳои мухталифи далелу ҳодисашо, балки дар бораи фаҳмиши нисбатан васеътар оид ба равандҳо мебошад: фазоии иқтисодӣ чӣ гуна ташаккул ёфтааст, муносибатҳо ба сиёсати инфрасохторӣ чӣ тавр дигаргун шудаанд ва тавассути кадом механизмҳо робитаҳои дохилӣ ва хориҷии нақлиётӣ ба вучуд омадаанд.

Дар ин росто, бояд зикр кард, ки таҳқиқи таърихи хоҷагии роҳ мавзуи маҳдуд ва махсусгардонидашуда, балки он аз сатҳи таҳлили қонуниятҳои умумии рушд ва ташаккули давлат бармеояд.

Дар зербоби дуюм «**Заминаҳои таърихии ташаккули роҳсозӣ ва инфрасохтори он дар Тоҷикистон**» мавриди баррасӣ қарор мегирад. Зикр мегардад, ки Ҷумҳурии Тоҷикистон ба далели мавқеи кӯҳистонӣ ва иқлими мусоид дорои аҳаммияти баланди ҷуғрофӣ мебошад. Маҳз ҳамин релефи мураккаб, сабаби зарурати сохтмони роҳҳои муосир дар тамоми ғушаҳои кишварро фароҳам овард. Роҳҳо воситаи муҳими пайванди деҳот бо шаҳр, манотиқи дурдаст бо марказ ва мардум бо якдигар мебошанд.

1) Қисми зиёди қаламрави Тоҷикистонро кӯҳҳо ташкил медиҳанд. Барои осон кардани ҳаракат ва иртибот, роҳҳо бояд тавассути нақбҳо, пулҳо ва ағбаҳо сохта шаванд. Масалан, нақбҳои «Истиклол»,

«Шахристон», «Дӯстӣ», «Хатлон», «Озодӣ», «Тоҷикистон», «Пули дӯстӣ» дар Панчи Поён ва якчанд пулҳои дигар дар ВМКБ намунаи беҳтарини тархҳои муосири муҳандисӣ дар солҳои соҳибистиклолӣ мебошанд.

2) Заминаҳои иқтисодӣ низ омили муҳими рушди роҳҳо мебошанд. Тоҷикистон кишварест, ки захираҳои зиёди табиӣ (захираҳои бузурги гидроэнергетикӣ, маъданҳои гуногун, маҳсулоти кишоварзӣ ва ғайра) дорад. Барои истихроҷ, истеҳсол ва содироти онҳо роҳҳо нақши калидӣ доранд. Сохтмони роҳҳо, ҳамчунин, имкони ҷалби сармояи хориҷӣ, таъсиси ҷойҳои нави корӣ ва рушди инфрасохтори нақлиётро фароҳам меорад.

3) Мавқеи географии Тоҷикистон дар бисёр ҷабҳаҳо хусусияти рушд ва тарзи ташаккули низоми нақлиётӣ ва иқтисодии кишварро муайян мекунад. Тоҷикистон дар сарҳади фазоҳои кишварҳои Осиёи Марказӣ ва Ҷанубӣ қарор дошта, бо кишварҳои Чин, Афғонистон, Қирғизистон ва Узбекистон ҳамсарҳад мебошад, ки чунин вазъ шароитҳои объективии воридшавиро ба низоми ҳамгирии минтақавӣ ва равобити миёни минтақаҳо фароҳам месозад.

«Номгӯии шаҳрҳои зиёди бостонии Тоҷикистон, ки тайи ҳазорсолаҳои гузашта бо қорвонсаройҳо ва бозорҳои бузурги минтақавӣ дар сарчашмаҳои муътамади таърихӣ зикрашон омадааст, аз дурустии ин иддао гувоҳӣ медиҳанд. Шаҳру шаҳристонҳои бостонии Саразм, Панҷакент, Истаравшан, Хучанд, Ҳисори Шумон, Тахти Сангин, Кубодиён, Фархор, Ҳулбук, Кӯлоб, Мунк, Дарбанд, Рашт, Дарвоз, водии Вахон ва ғайра аз ҷумлаи мавзёҳои Тоҷикистони имрӯзаанд, ки дар гузашта аз онҳо роҳҳои минтақавию байналмилалӣ тичоратӣ мегузаштанд» [67, с. 305-306]. Ин шаҳрҳо марказҳои тичоратию фарҳангии хеле муассир буданд ва робитаҳои устувор бо дигар минтақаҳои ҷаҳон, аз ҷумла Ҳиндустону Чин, Эрон ва Осиёи Марказӣ доштанд. Робитаҳо на танҳо тичорат, табодули андешаҳои нав, фарҳанг ва забонро фароҳам меовард.

«...Роҳи бузурги абрешим на танҳо барои тичорат, балки барои рушди фарҳанги минтақа низ хизмати арзандае кардааст. Маҳз бо шарофати Роҳи бузурги абрешим фарҳангҳои гуногун аз якдигар бархӯрдор шуда, донишҳои навро дар байни халқҳои гуногун паҳн мекарданд. Аз ин лиҳоз, сохтмон ва ташаккули роҳҳо бахши муҳими иқтисоди миллии ҳама кишвару халқҳо маҳсуб меёбад. Аз ҷумла, барои Тоҷикистон, ки 93%-и қаламрави онро кӯҳҳо ташкил медиҳанд» [32].

Ҳамин тавр, бо баррасиҳои матраҳ дар ин зербоб, метавон чунин хулоса баровард, ки то барпо шудани ҳукумати Шуравӣ дар худуди Тоҷикистони имрӯза ва дар як давраи муайян пас аз он ҳам нақлиёти асосии боркашонӣ хару асп, шугур ва аз омадани русҳо ба ин сарзамин аробаҳои дучарха ва чорчарха будааст. Аҳолии маҳаллӣ, маҳз аз ҳамин воситаи нақлиёт зиёд истифода мекарда. Ҳамчунин, бо арзёбӣ ва муқоисаи маводди бойгонӣ дақиқ гардид, ки дар оғози солҳои 20-уми асри XX шабакаи роҳу гузаргоҳҳо мавҷуд буд ва дарозии онҳо ба 10 000 км мерасид. Ин роҳҳо бо чандин пулҳои муваққатӣ, ки вобаста ба шароити замон сохта шуда буданд, пайваस्त мешуданд. Дар ин давра роҳҳои асосӣ Саройкамар – Чубек – Анҷироб – Зигар – Қалъаи Хумб – қалъаи Вомар бо дарозии 320 км ба ҳисоб мерафтанд. Ҳамчунин, роҳи корвонгузари Дарбанд – Бойсун – Дехнав – Регар – Ҳисор – Кофарниҳон – Фарм, ки 648 км дарозӣ дошт, барои тичорат ва амалиёти гумрукӣ бо кишварҳои ҳамсоя аҳаммияти бузург дошт.

Ташаккул ва рушди соҳаи роҳ ва таъмини инфрасохтори мусоиди роҳсозӣ аз аввалҳои барпо шудани ҳокимияти Шуравӣ ва таъсиси ҶМШС Тоҷикистон ба яке аз самтҳои муҳимми сиёсати иқтисодӣ мубаддал гардид.

Чунин натиҷаро ба таври алоҳида баррасӣ кардан мумкин нест, зеро он маҳсули даҳолати ҳадафмандонаи давлат ба ҳисоб меравад, ки ҳамчунин таъминоти пурраи захираҳо ва дастгирии сохторию идоракуниро дар соҳаи нақлиёт фаро мегирад. Дар чунин шароитҳо, инфрасохтори роҳ на фақат вазифаи иртиботиро иҷро намекард, балки: тавассути он робита бо навоҳии дурдаст таъмин мегардид, равандҳои иқтисодӣ ташвиқу тарғиб меёфтанд ва ҳамзамон тағйирот дар соҳаҳои иҷтимоӣ ва фарҳангӣ низ амалӣ мегардид.

«Ташаккул ва рушди хоҷагии роҳ ва инфрасохтори роҳсозӣ дар Тоҷикистон» унвони боби дуюми диссертатсия буда, он аз ду фасл таркиб ёфтааст. Дар фасли аввал оид ба масъалаи «Бунёди инфрасохтори роҳсозӣ ва нақлиёти автомобилӣ дар солҳои 20–30-юми асри XX ва таъсири он ба пешрафти бахшҳои иқтисодию иҷтимоии Тоҷикистон» маълумот дода шудааст ва баррасиҳо сурат гирифтааст. Таъкид карда мешавад, ки солҳои 20-уми қарни XX дар таърихи давлатдорӣ халқи тоҷик як давраи муҳим ва сарнавиштсоз маҳсуб мешавад. Маҳз дар ҳамин давра, ҶМШС Тоҷикистон ва ҶШС Тоҷикистон таъсис ёфтаанд, ки барои халқи тоҷик он як рӯйдоди бузурги таърихӣ ба шумор мерафт.

Нуқтаи марказии пайвастшавии роҳҳо ва инфрасохтори нақлиётӣ дар ин давра аз қисмати Чиликӯл (ҳоло Дӯстӣ) оғоз мегардид. Маҳз аз ҳамин нуқта роҳҳо ба самтҳои гуногуни кишвар, ба монанди Душанбе ва Кӯлоб сохта мешуданд. Дар боқимондаи қисмати роҳҳо, ки барои ҳаракати мусофирону ҳамлунакли молу маҳсулот истифода мешуд, одатан, пайроҳаҳои борику мушкилгузар ташкил меод ва сохтмону азнавсозии роҳҳо ҳам вақти зиёдро мегирифт ва ҳам хароҷоти калонро талаб мекард. Дар робита ба ин, арзиши боркашонӣ хеле баланд гардида, дар бисёр минтақаҳо, арзиши нархи хизматрасонӣ барои як пуд бор аз 7-10 то 12 рубл меафзуд, ки ин барои иқтисоди кишвар мушкилоти иловагӣ эҷод кард.

Ҳамзамон, арзиши маводди сӯхт, маҳсусан керосин, ки барои ҳаракати нақлиёт муҳим буд, хеле гарон буд. Масалан, нархи керосин дар шаҳри Душанбе 2 рубл ва дар минтақаҳои Кӯлобу Фарм то ба 14-15 рубл мерасид, ки ин ҳолат нархи дигар молу маҳсулоти ниёзи мардумро гарон мегардонид. Ин вазъ шаҳодати он аст, ки Тоҷикистон дар рушди инфрасохтори нақлиётӣ ва роҳҳо ба як мушкилоти чиддӣ рӯ ба рӯ буд.

«Дар Тоҷикистон бунёду насозии роҳҳои нақлиётӣ, асосан, аз оғози нақшаи панҷсолаи якум (солҳои 1927–1933) шуруъ гардид. Дар ин солҳо бо дарназардошти шароити ниҳоят душвори кӯҳии мамлакат бунёди шабакаи роҳҳои оҳан қариб ғайриимкон буд. Аз ин рӯ, ҷиҳати рушди минбаъдаи хоҷагии халқ ҳукумати мамлакат сохтмони роҳҳои мошингардро авлотар шуморид. Дар ин давра шабакаи амалкунандаи роҳҳои мошингард, зиёд гардидани гардиши солонаи боркашониро таъмин карда наметавонист. Илова бар ин, дарсади ками роҳҳои мумфарш ва бориқ дар минтақаҳои кӯҳӣ мушкилоти мавҷударо боз ҳам душвортар карда буд» [6].

Моҳи ноябри соли 1925 дар шаҳри Душанбе чаласаи васеи пленуми Бюрои ташкилӣ бо роҳбарии ХК болшевикҳои Узбекистон баргузор гардид. Дар чаласа, масъалаи тақвият ва барқарорсозии инфрасохтори нақлиёт, ҳамчунин, бунёд ва навсозии шабакаи роҳҳои кишвар баррасӣ ва таҳлил гардид. «...Барои амалӣ намудани лоиҳаҳои роҳсозӣ афсарону аскарони артиши сурх, ташкилотҳои кооперативӣ, иттифоқҳои касаба ва мутахассисони соҳавӣ фаъолона ҷалб шуданд» [4, с. 42-48].

Яке аз вазифаҳои иҷрои нақшаи рушди нақлиёт дар соли 1926 кушода шудани хатти ҳаракати мунтазами нақлиёт дар роҳи Саройкамар – Кӯлоб ба ҳисоб мерафт [16]. Бо дарназардошти идомаи

корҳои сохтмонӣ дар роҳи Саройкамар – Кӯлоб бо арзиши 380 000 рубл, соли 1926 кумитаҳои иҷроияи Кӯлоб ва Қўрғонтеппа вазифадор гардиданд, ки бояд иловаи андозҳои маҳаллиро ба фонди маблағҳои роҳсозии ШКХ Ҷумҳурии Тоҷикистон интиқол диҳанд [12].

Миёнаи солҳои 20-уми асри гузаштаро марҳилаи муҳими сохтмони роҳҳо дар Тоҷикистон, ки акнун хусусияти систематикӣ ва бонизомӣ пайдо карда буд, номидан мумкин аст. Солҳои қаблӣ барқарорсозии пайваستшавӣ дар миёни пойтахт ва минтақаҳои ҷанубии ҷумҳурӣ вазъияти иқтисодии пешбининашаванда ба шумор мерафт, ки он асосан ба мавсим ва фаслҳои сол таъя менамуд. Вазъ тавассути сохтмони роҳи асосии Душанбе – Термиз – Саройкамар – Кӯлоб дар солҳои 1925–1927 тағйир ёфт. Роҳи нави нақлиётӣ ба вучуд омад, ки маркази маъмуриро бо самтҳои марзӣ ва тичоратӣ пайваст мекард. «...Сохтмон дар шароити ноустувор сурат мегирифт. Маводҳои бойгонии охири солҳои 1920 на танҳо мушкилоти ташкилӣ, балки таҳдидҳои мустақим аз тарафи соҳмонҳои мусаллаҳонаро низ ёдовар мешаванд, ки ин ба раванди корҳои сохтмонӣ низ бе таъсир намонда набуд» [42, с. 12]. Барои минтақаи Кӯлоб, ки пештар бо камбудии таъминот рӯ ба рӯ буд, таъсис ёфтани пайвастшавии мунтазам бо воситаи нақлиёти автомобилӣ тағйири кулӣ дар низоми таъминотро ба вучуд овард. Кашонидани ғизо, маводҳои сохтмонӣ ва борҳои маъмури устувор гардида, муҳлати таҳвил кӯтоҳтар шуд ва талафот ҳангоми интиқол хеле кам гардид. Аз ин лиҳоз, қолабҳои амалкунандаи хоҷагии роҳ дар минтақаҳои ҷанубӣ дигаргун гардид, ки логистикаи он дигар танҳо ба омилҳои мавсимӣ таъя намекард.

Аллақай то миёнаи солҳои 20-уми қарни воқеа дар сохтмони роҳҳо аломатҳои фаъолияти планӣ пайдо шудан мегирад. Барномаи корҳои солҳои 1926–1931 аз он шаҳодат медиҳад, ки дар роҳсозӣ аз баҳри қарорҳои муваққатӣ гузашта, тавачҷуҳ бештар ба муносибати бонизом равона карда мешавад. Маблағи тасдиқшуда аз ҷониби Кумитаи инқилобӣ ба маблағи 380 311 рубл барои он замонҳо миқдори назаррас буданд [13]. Барои ҷумҳурии ҷавон ин маънои онро дошт, ки ин дарки пешакӣ аз хусусияти стратегӣ ва таъсири онҳо ба рушди минбаъдаи минтақаро нишон медиҳад.

Наметавон гуфт, ки шабакаи роҳҳо феврал ҳамаи мушкилоти ҷудои худудиро ҳал намуд. Бо вучуди ин, маҳз дар ҳамин давра асоси сиёсати нақлиётӣ гузошта шуд. Роҳ дигар ҳамчун иншооти ёрирасон ба назар гирифта намешуд ва ба унвони воситаи ҳамгирии фазоӣ ва устувории маъмури арзёбӣ мегардид.

Дар солҳои аввали таъсисёбии ҚШС Тоҷикистон дар ҳудуди чумхурӣ ҳамагӣ 138 км роҳҳои мошингард, 201 км роҳҳои хокӣ ва 1354 км роҳҳои шағалпӯш мавҷуд буд. Ин нишондиҳандаҳо далолат бар он мекарданд, ки дар он давра ҳанӯз сохтори мукаммали роҳсозӣ ва инфрасохтори қобили таъсиррасон ба рушди иҷтимоиву иқтисодӣ шакл нагирифта буд.

«То охири соли 1926 дарозии умумии роҳҳои дорой аҳамияти маҳаллӣ, ки асосан барои қонеъ намудани ниёзҳои аҳолии маҳаллӣ ва пайвастанӣ деҳот бо марказҳо хизмат мерасонданд, ба 648 километр расид. Ҳамзамон, тули роҳҳои дорой аҳамияти чумхуриявӣ, ки ҳаракати қариб ҳамаи навъҳои нақлиёт, интиқоли бор ва татбиқи тарҳҳои давлатиро таъмин менамуданд, дар маҷмӯъ 1337 километрро ташкил дод.

Ин нишондиҳандаҳо барои солҳои 1920–1930-уми асри XX, дар шароите ки Тоҷикистон марҳилаи гузариш аз иқтисоди аграрӣ ба шакли агросаноатиро тай менамуд, то андозае қонеъкунанда арзёбӣ мегардиданд. Онҳо ҳамчун қадамҳои нахустин дар самти ташаккули зерсохтори роҳу нақлиётӣ ба ҳисоб мерафтанд ва заминаи ибтидоии рушди минбаъдари фароҳам месохтанд» [15].

Дар зербоби дуюм масъалаи «**Вазъи сохтмони роҳҳо дар солҳои Чанги Бузурги Ватанӣ ва барқарорсозии баъдичангӣ**» баррасӣ ва таҳлил мегардад. Зикр мешавад, ки дар ин давра мушкilotи асосӣ дар соҳаи алоқа ва нақлиёт мушоҳида мегардид. Паркҳои мошинҳо кам гардид, ки ин ба мушкilotи алоқаи дохилӣ ва рушди иқтисодии кишвар монеа эҷод мекард. Ин мушкilot, бешак, боиси кам шудани муассисаҳои ҳамоҳангкунандаи тиҷорат ва ҳаракати бору мусофирон гардид, ки ин ҳолат иқтисоди кишварро заиф мекард.

Бо оғози Чанги Бузурги Ватанӣ инфрасохтори нақлиёти Тоҷикистон дар низомӣ афзалиятҳои дигар қарор гирифт. Аллакай соли 1941 корҳои навсозӣ дар роҳи Душанбе – Кӯлоб самте, ки робитаи байни марказ ва минтақаҳои чанубиро таъмин мекард, шуруъ шуданд. Сухан ин ҷо дар хусуси як лоиҳаи саргиреҳ намеравад: зарурати нигоҳ доштани иртибот дар шароити чангӣ талаб мекард, ки вазъи тамоми шабакаи роҳҳо мавриди таҷдиду навсозӣ қарор дода шавад. Аз ин ҷиҳат, бунёди хатсайри мазкурро фақат марҳилаи ибтидоии тағйироти нисбатан васеъ номидан мумкин аст.

Бино ба маълумоти А. Шарипов, «...то оғози чанг дар ҚШС Тоҷикистон 9203 км роҳ ба ҳисоб гирифта шуда буд, ки аз онҳо 1560 км роҳ асфалтпӯш карда шуда буд» [69]. Бо вучуди ин, мавҷудияти

расмии чунин қисматҳои роҳ маъноӣ мувофиқ будани онҳо ба талаботи ҳаракати мунтазамро нашоҳт: сифати қабат паст буд, ки ин кори нақлиёти боркашон ва мусофирбарро мушкил месохт.

«Ташкили ғабалияти роҳҳо тавассути Раёсати асосии роҳҳои автомобилӣ Тоҷикистон таъмин карда мешуд, ки он идоракунии шабака ва ҳаракати нақлиётро ҳамроҳ месохт. Тибқи қарорҳои дар сатҳи Иттиҳод қабулгардида идоракунии махсус, ки барои барои қитъаҳои алоҳидаи роҳ махсус гардонида шуда буданд, таъсис дода шуданд. Чунин, хати роҳи Сталинобод – Хоруғ, ки хизматрасонии он бар зиммаи Идораи №1 вогузор гардида буд, яке аз мушкилтаринҳо махсус меёфт. Релефи кӯҳӣ, тарқишу чарихо ва ноустувории хатти роҳ назорати домиро талаб мекард ва ҳарҷоти нигоҳдории ин хатсайр аз сатҳи миёна болотар буд.

Роҳҳои самти шимолу-шарқиро, ки ба он хати роҳи Сталинобод – Заҳматобод – Уротеппа – Ленинобод дохил мешуд, назорат ва хизматрасонии он бар дӯши Идораи №2 вогузор шуда буд, ки он робитаро бо минтақаҳои саноатӣ таъмин менамуд ва ҳамроҳии нақлиёти автомобилӣ ва роҳи оҳанро нишон меод.

Долони чанубӣ, ки ба он хати роҳи Орҷоникидзеобод – Кӯлоб–Чилликул – Қурғонтеппа – Сталинобод тааллуқ дошт, масъули хизматрасонии он ба уҳдаи Идораи №3 гузошта шуда буд, он бо интиқоли маҳсулоти кишоварзӣ ва нигоҳдории устувории дохилии кишвар дар таъминоти озуқавории мамлакат нақши муҳим дошт» [43, с. 76].

Дар солҳои ҷангӣ ҳуди дарки мафҳуми инфрасохтори роҳ низ тағйир ёфт. Онро дигар ҳамчун объекти таъмири мавсимӣ қабул намекарданд ва ҳамчун низоми доимо ғабалияткунанда, ки пайваста идоракунии маъмурӣ ва нигоҳдориро талаб мекунад, баррасӣ мешуд. Роҳу усулҳои ташкилие, ки дар ин давра роҳандозӣ мешуданд, минбаъд низ баъд аз хотимаёбии ҷанг муҳимии худро аз даст навода, барои тараққиёти шабакаҳои нақлиётӣ дар оянда ҳамчун асос пазируфта шуданд.

Боби сеюми рисола «Аҳамияти бунёди шабакаҳои роҳи оҳан ва авиатсияи граждани дар тараққиёти хоҷагии халқӣ ҶШС Тоҷикистон» аз ду зербоб иборат мебошад.

Дар зербоби нахуст масъалаи «**Вазъи шабакаҳои роҳи оҳан ва шаклгирии он дар солҳои 20-40-уми асри XX дар Тоҷикистон**» баррасӣ гардида, сохтмони роҳи оҳан дар ҳудуди Тоҷикистони имрӯза аз миёнаҳои асри XIX, аз замоне ки ҳукумати Русияи подшоҳӣ ба

мақсади таҳкими мавқеи сиёсӣ ва иқтисодии худ дар Осиёи Миёна ба бунёди инфрасохтори нав, аз ҷумла роҳи оҳан, шуруъ намуд, оғоз ёфт, Дар он замон сохтмони роҳи оҳан асосан дар ду самт шуруъ карда шуд. Самти якум, аз Красноводск (аз соли 1983 Туркменбошӣ) гузашта, шаҳрҳои Марӣ, Бухоро, Самарқанд ва Тошкандро ба ҳам пайваст мекард. Самти дуюм, Оренбургро бо Тошканд пайваст менамуд. Ин роҳҳо маркази минтақаҳои гуногун, аз ҷумла, маркази Русияро бо минтақаи ҷанубии Осиёи Миёна ба ҳам пайваст намуда, ба рушди тичорат, интиқоли молу маҳсулот ва рафту омади мусофирон мусоидат мекард.

Бояд гуфт, ки Осиёи Миёна барои Русияи подшоҳӣ манбаи арзони ашёи хом, махсусан пахта ва пилла ба шумор мерафт. Соли 1874 аз тарафи сармоязузорон ва тоҷирони Маскав, аввалин пешниҳодҳо барои бунёди роҳи оҳан дар Осиёи Миёна ва пайвасти он ба Русия карда шуд. Аммо, мақомоти давлатӣ, бахусус масъулони молиявӣ, ин сохтмонро барои иқтисоди Русия пурхарочот мешумориданд. Корбарии хатти якуми роҳи оҳан байни Урсатевская ва Андичон соли 1880 шуруъ шуда, соли 1895 ба анҷом расид ва ин як иқдоми муҳими таҳкими иртиботи иқтисодӣ ва тичоратии Осиёи Миёна бо Русия маҳсуб меёфт. Ин лоиҳа, ки бо мақсади таъмини талаботи рӯзафзуни шаҳру ноҳияҳои марказӣ, бахусус пахта ва ҳамчунин беҳтар кардани алоқаи байни водии Фарғона ва дигар минтақаҳо анҷом дода шуд, аҳаммияти стратегӣ ва иқтисодӣ дошт. Роҳи оҳани мазкур, ки 109 км он аз қаламрави шимолии Тоҷикистон мегузашт, Хучандро бо шабакаи роҳҳои оҳани Русияи подшоҳӣ пайваст менамуд. Соли 1889 сохтмони роҳи оҳан аз минтақаҳои Нов, Хучанд ва Конибодом ба самти Фарғона ба поён расида, бо роҳи оҳани Самарқанд – Андичон пайваст шуд ва ин шабака дар маҷмуъ як қисми роҳи оҳани Фароқаспий гардид.

«Қитъаи якум, қисмати роҳи оҳани Самарқанд – Андичон ба ҳисоб мерафт. Қаторҳо дар истгоҳҳои Спиридоново (ҳоло Спитамен), Драгомирово (Ҷаббор Расулов), Хучанд, Қайроққум Заводская (Гулистон), Қароқчиқум (Веревкино), Маҳрам, Ковалский (Маданият), Мелниково (Конибодом), Қурғонча ва Исфара меистоданд. Номии ин истгоҳҳоро дар «Атласи роҳи оҳан», ки соли 1948 дар шаҳри Москва омода гардидааст, пайдо намудан мумкин аст» [16.-М].

Соли 1904 Русияи подшоҳӣ тарҳрезии сохтмони роҳи оҳани Бухороро шуруъ кард, аммо бо сабаби оғози ҷанг бо Ҷопон дар ҳамон сол, ин лоиҳа муваққатан боздошта шуд. Соли 1906 роҳи оҳани Красноводск ва Оренбург пайваст шуданд. Онҳо аз ноҳияҳои шимолии

Тоҷикистон – Хучанд ва Конибодом мегузаштанд. Шимоли Тоҷикистон ба марказҳои асосии иқтисодӣ ва фарҳангии Осиёи Миёна тавассути роҳи оҳани Хучанд – Драгомирово бо дарозии 90 км роҳ ёфт.

Дар соли 1911 созишнома дар бораи сохтани ду хатти мустақил: Қаршӣ – Коркӣ – Тирмиз ва Қаршӣ – Ғузур – Тирмиз ба имзо расид.

Аз соли 1908 то 1916 роҳи оҳани Фарғона бунёд ёфт, ки бо пайвасти роҳҳои Қуқанд – Намангон – Андичон ва шоҳаҳои Бухоро – Когон – Қаршӣ – Калиф – Самсоново – Тирмиз ва Қаршӣ – Ғузур – Китоб, дарозии умумии он 585 км-ро ташкил меод [14].

26-уми августи соли 1911 муҳандиси роҳсоз А.Н. Ковалевский барои корҳои лоиҳакашӣ ва банақшагирии сохтмони роҳи оҳани Бухоро аз истгоҳи Когон то Тирмиз бо хатти Қаршӣ – Китоб иҷозат гирифт. Баҳори соли 1912 аз ҷониби ӯ лоиҳае пешниҳод шуд, ки дар он хатти роҳи оҳани Когон – Қаршӣ – Тирмиз (283 км) ва шоҳаи аз Қаршӣ то Китоб (яқоя 624 км) дар назар гирифта шуда буд.

Тибқи маълумоти М. Ҳабибов, «...дар чараёни сохтмони роҳи оҳани Бухоро – Тирмиз ҳафт ҳазор нафар коргар (аз ҷумла 500 нафар русҳо, 6 ҳазор нафар мардикорон, ки 800 нафарашон аз бекигариӣ Қаротегин буданд, ҳамчунин, асирони ҳарбӣ – чехҳо, словакҳо, олмониҳо ва лаҳистониҳо) иштирок карда буданд» [64, с. 28]

Коргарон дар сохтмони роҳи оҳан, асосан аз асбобҳои, ба монанди бел, каланд, путк, зогнул истифода мекарданд. Барои коргарони роҳи оҳан шароити мусоиди қорӣ таъмин карда намешуд. Нарасидани либоси қорӣ, хӯрокаи ва озуқаворӣ боиси авҷи бемориҳо гуногун мегардид. Садриддин Айнӣ дар асари худ «Таърихи инқилоби Бухоро», ки ба таҳқиқи рӯйдодҳои инқилоби Бухоро ва таҳаввулоти иҷтимоии он давра таъаллуқ дорад, ба мавзӯи сохтмони хатти роҳи оҳани Бухоро – Тирмиз ишора намуда, қайд менамояд ки: «...дар соли 1911, вақте ки сохтмони хатти роҳи оҳан миёни Бухоро ва Тирмиз шуруъ гардид, барои иҷрои ин кор зиёда аз ҳазор нафар мардикорон аз минтақаи Қаротегин ба қорҳои сохтмонӣ сафарбар карда шуда буданд.

Хати роҳи оҳани Бухоро – Тирмизро сармоягузори Русияи подшоҳӣ бо мақсади беҳтар кардани иртиботи байни минтақаҳои Осиёи Миёна ва таҳкими манфиатҳои иқтисодии Русия бунёд намуда буданд. Ин хатти роҳи оҳан, ки барои интиқоли бору мол ва мусофирон миёни шаҳрҳои қалони Осиёи Миёна, ба монанди Бухоро, Самарқанд, Тошканд ва Тирмиз нақши муҳим дошта, ба истифода дода шуд» [40].

Устод Айни дар романи «Ғуломон» муфассал масъалаи сохтмони роҳи оҳан ва таъсири он ба ҳаёти ҷомеаи он замонро ба қалам додааст. Вай ҳодисаҳои солҳои 20-уми асри XX-ро, ки дар Осиёи Миёна рух дода буданд, ҳамчунин ҷараёни сохтмон ва мушкилоти иҷтимоиву иқтисодии марбут ба онро ба таври мукамал тасвир намудааст. Айни сохтмони роҳи оҳанро, аз таъминот ва коҳишёбии захираҳо то иштироқи коргарон аз маҳаллаҳои гуногуни мамлакат, дар мачмуъ, вазъи воқеии кишварро ба хонанда расонидааст [3, с. 80].

Роҳи оҳан ба самти Бухорои Шарқӣ (Ҷогон – Қаршӣ – Тирмиз) соли 1913 бо дарозии 424 км сохта шуд. Ширкати Роҳи оҳани Бухоро соли 1914 банақшагирии роҳи оҳани Тирмиз – Душанберо баррасӣ намуда, нақшаи татбиқи онро мураттаб намуд, вале оғози Ҷанги якуми ҷаҳонӣ боис гашт, ки масъалаи мазкур ба вақти номуайян мавқуф гузошта шавад.

Сохтмони роҳи оҳани Тирмиз – Душанбе дар таърихи рушди нақлиёти Тоҷикистон дар оғози солҳои 20-уми асри XX хеле муҳим ва аҳаммияти назаррас дошт. Ҳукумати ҶХШ Бухоро дар солҳои 1923–1924 ба сохтмони масири роҳи оҳани Бухоро – Тирмиз таваччуҳи бештар намуд. Сохтмони роҳи мазкур дар пешрафти соҳаи нақлиёти ҳам Тоҷикистон ва ҳам минтақаи Осиёи Миёна аз пештара дида, муҳимтар буд.

Дар соли 1929, баъд аз табдили ҚМШС Тоҷикистон ба ҚШС Тоҷикистон ҳукумати Шуравӣ тадбирҳои муҳимми сохтмони роҳҳои мошингард ва роҳи оҳанро оғоз намуд. Аз ҷумла, барои рушди саноат ва кишоварзӣ, сохтмони хатти роҳи оҳани Тирмиз – Душанбе, ки барои таъмини пайвастигии мустақим миёни вилояти Суғд, ВМКБ ва маркази ҷумҳурӣ муҳиму стратегӣ буд, мақсади аслии ҳукумат гардид.

Дар замони шуравӣ, чандин масирҳои роҳи оҳан бо истифода аз навтарин таҷҳизоти техникӣ сохта шуданд ва минъд тамоми боркашонӣ ва мусофиркашонӣ бо паровозҳо ва электровозҳои ватанӣ анҷом дода мешуд. Мисоли равшани он роҳи оҳани Тирмиз – Душанбе буд, ки он дар моҳи апрели соли 1926 оғоз гардид.

Дар зербоби дуюм масъалаи раванди ташаккул ва рушди авиатсияи граждани дар ҚШС Тоҷикистон бо назардошти шароити сийёсӣ ва хоҷагидорӣ солҳои 1920-ум таҳлил карда мешаванд. Ташаккули нақлиёти ҳавоӣ, пеш аз ҳама, аз ҷудоиҳои фазаи минтақа ва маҳдудияти коммуникативии заминӣ маншаъ мегирифт. Аллақай дар моҳи июли соли 1923 гурӯҳи мутахассисон ба Тоҷикистон фиристода шуд, то хатсайри Бухоро – Душанберо омӯзанд, ки ин

далели воридшавии барвактии омили авиатсионӣ ба системаи идоракунии маъмури ва иқтисодиро нишон медиҳад.

Рӯзи 3-сентябри соли 1924 парвози ҳавопаймои «Юнкерс F-13» аз Бухоро ба Душанбе анҷом ёфт. Парвоз бо таваққуфгоҳи миёна дар Термез сурат гирифта, бештар аз як рӯз давом кард. Аз нуктаи назари ташкилӣ ин марҳилаи озмоишӣ ҳисоб мешуд, вале аҳамияти он аз ҳудуди як рӯйдоди техникӣ берун мерафт. Мавзӯи ташаккули шакли нави иртиботи ҳудудӣ буд, ки он як навъ алтернатива ба имкониятҳои мавҷудаи нақлиётӣ ҳисоб меёфт.

Муҳим аст, ки авиатсия дар ҷумҳури қабл аз он истифода шуда буд, ки системаи пурраи интиқоли автомобилӣ ва роҳи оҳан ба роҳ монда мешуд [40]. Дар шароити релефи кӯҳӣ иртиботи ҳавоӣ ҳамчун воситаи амалӣ барои таъмини идорашавӣ ва коммуникатсия байни марказҳои маъмури ва минтақаҳои канорӣ баррасӣ мешуд.

Хатсайри Бухоро – Душанбе ба шумори хатсайрҳои мушкул дохил мешуд, ки ин аз омилҳои иқлимӣ ва ҷуғрофӣ маншаъ мегирифт. Кушодани он ҳамзамон бо ташкили ҚШС Тоҷикистон сурат гирифт, ки контексти институционалии рӯйдодро таъвият мебахшад. Хати ҳавоӣ на танҳо функсияи нақлиётӣ дошт, балки ҳамроҳангсозии сохторҳои маъмури ва робитаҳои хоҷагидориро низ таъмин мекард.

Аввалин экипаж, ки аз Рашидбек Ахриев ва Пётр Комаров иборат буд, минбаъд дар ташкилоти парвозҳои мунтазам дар дохили ҷумҳури иштирок дошт. Аллақай дар марҳилаи аввали рушди авиатсия барои интиқоли аъзои ҳукумат истифода мешуд, ки нишон медиҳад он ба низоми идораи давлатӣ ворид гардида буд.

Ташаккули шабакаи авиатсионӣ дар солҳои 1920-ум бояд ҳамчун ҷузъи равандҳои васеи институтсионалии ташкили зерсохтори нақлиётӣ ҷумҳури баррасӣ шавад. Дар ин маврид иртиботи ҳавоӣ на ҳамчун унсурӣ ёрирасон, балки ҳамчун механизми мустақили ҳамгирории фазоӣ ҳисоб мешуд.

22-юми декабри соли 1924 Идораи авиатсияи граждании ИЧШС дар хусуси таъсиси истгоҳи ҳавоии Душанбе фармон ба тасвир расонд ва баъд аз он роҳи ҳавоии Душанбе – Тошканд ба фаъолияти худ шуруъ намуд. Бояд қайд намуд, ки аввалин фурудгоҳ дар шаҳри Душанбе дар ҷойи бинои собиқи телевизиони Сафина ташкил шуда буд. Хатти ҳавоии Бухоро – Тирмиз – Душанбе 730 км дарозӣ дошта, аз 15-уми март то 1-уми майи соли 1925 дар як ҳафта 2 маротиба ва аз 1-уми майи соли 1925 дар як ҳафта 3 маротиба парвоз анҷом меёфт [65, с. 21-22].

Дар соли 1925 роҳҳои ҳавоии Бухоро – Душанбе то Кӯлоб идома ёфта, бо қарори Шурои иқтисодии Осиеи Миёна аз соли 1927 алоқаи мунтазами ҳавоӣ дар ҳатсайри Тошканд – Самарканд – Тирмиз – Душанбе кушода гардид. Ҳатти ҳавоӣ бо масофаи 1083 км, ягона роҳи мусофиркашонии ҳавоӣ буд, ки марказҳои асосии Тоҷикистон ва минтақаҳои дигари Осиеи Миёнаро бо ҳам мепайвастанд. Соли 1929 дар Душанбе як қисми ҳатти ҳавоӣ таъсис ёфт ва авиатсияи граждании ҷумҳурии аввалин қадамҳояшро барои рушди инфрасохтори ҳавоӣ гузошт. Акнун, ҳавопаймоҳо дар майдони хурди фурудгоҳ, ки дар байни хонаи матбуот ва Вазорати адлия ҷойгир буд, парвоз мекарданд. Аввалин ҳавопаймоҳо дар Тоҷикистон асосан барои мусофиркашонӣ ва ташкили алоқаҳои ҳавоии байни шаҳрҳо ва минтақаҳои гуногуни Осиеи Миёна истифода мешуданд.

Маҳз дар ҳамин давра, бо кумак ва маблағгузори коргарони Тоҷикистон, аввалин ҳавопаймо, ки «Тоҷикистони Сурх» номгузори шуда буд, харидорӣ карда шуд.

Бо рушди босуръати хоҷагии халқи мамлакат ва афзоиши талабот ба хизматрасонии авиатсионӣ, соли 1929 фурудгоҳ ба қанори шаҳри Душанбе, ки имрӯз бо номи «фурудгоҳи кӯҳна» маълум мебошад, кӯчонида шуд. Тадбирҳои мазкур кумак намуданд, ки ҳар чӣ бештар парвозҳо ва хизматрасониҳои ҳавоӣ муташаққилон ва осонтар анҷом ёбанд ва ҳамин тавр, ба тараққиёти авиатсия ва нақлиёти ҳавоӣ дар Тоҷикистон заминаи устувор гузошта шаванд.

Бояд қайд намуд, ки дар солҳои 20-уми асри XX ҳатсайрҳои ҳавопаймоии Тошканд – Самарканд – Тирмиз – Душанбе ягона ҳатҳои мусофиркашонии ҳавоӣ ба ҳисоб мерафтанд. Оҳиста - оҳиста авиатсияи граждании дар кишвар рушд намуда, соли 1929 ҳатти ҳавоии Сталинобод – Рашт кушода шуд.

Соли 1929 дар назди роҳбарияти шуъбаи Осиеи Миёнаи ширкати авиатсионии «Добролёт», масъалаи стратегӣ ва муҳим, яъне ташкили ҳатҳои ҳавоии дохилии Тоҷикистон ба миён гузошта шуд. Мақсади асосии ташкили чунин ҳатҳо таъмини алоқаи бештар байни шаҳрҳои ҷумҳурии ва кумак ба рушди иқтисодӣ ва иҷтимоии минтақаҳо буд. Ҳатҳои ҳавоии Душанбе – Фарм, Кӯлоб, Панҷ, Қӯрғонтеппа – Қубодиён ва Уротеппа – Хучанд нақши муҳим дар алоқаи ҳарбӣ, иқтисодӣ ва мусофиркашонӣ доштанд.

Боби чорум «Механикунии хоҷагии роҳ ва сохтмони роҳҳои нав дар солҳои 50 – 80-уми асри XX» ном дошта, аз ду зербоб иборат мебошад.

Дар зербоби нахуст «Масоили ташкили алоқаи нақлиётӣ минтақаҳо дар ҶШС Тоҷикистон ва рушди роҳҳои мошингард» баррасӣ мешавад. Муаллиф ибраз медорад, ки самтҳои афзалиятноки сийёсати роҳсозӣ дар ин давра, аз таъмини бехатарии ҳаракат барои ҳама гуна воситаҳои нақлиёт, нигоҳдории роҳҳо, баланд бардоштани сатҳу сифат ва истифодабарии бештари иншооти нақлиётӣ дар бар мегирифт. Ҳамзамон, барои бехтар гардонидани ҳаракат дар роҳҳо ва таъмини амнияти мусофирон ва ронандагон шароити муносиб муҳайё карда мешуд. Яке аз вазифаҳои муҳимми нақшаҳои рушди баъдичангӣ, эҳёи зерсохтор ва роҳандозии саноати вазнин буд, ки пояи рушди соҳаҳои дигари иқтисод ва иқтидори мудофиавии мамлакат ба шумор мерафт. Истеҳсоли маҳсулоти саноатӣ дар соли 1950 бояд 48% бештар аз сатҳи солҳои 1940-ум маҳсулоти кишоварзӣ 27%-ро бояд ташкил медод, ки истифодабарии роҳҳо ва сифати онҳо барои болоравии истеҳсоли маҳсулот мусоидат менамуд.

Барқарорсозии баъдичангӣ дар ҶШС Тоҷикистон ногузир инфрасохтори нақлиётӣ ба меҳвари дигаргунсозӣҳои иқтисодӣ мубаддал сохт, агарчи он ба таври расмӣ танҳо ҳамчун яке аз унсурҳои низоми умумии хоҷагидорӣ баррасӣ мегардид. Нарасидани захираҳо — ҳам моддӣ ва ҳам кадрӣ — имконияти ба даст овардани натиҷаҳои дилхоҳро маҳдуд менамуд, вале маҳз дар чунин шароит моҳияти дарки ҳуди вазифаҳои соҳа тадриҷан дигар гашт. Афзоиши дарозии умумии роҳҳои автомобилгард — аз 13,5 ҳазор км дар соли 1940 то 13,8 ҳазор км дар соли 1950 — бо вучуди хоксорона ба назар расидани нишондиҳандаҳо, дар мавриди ба эътибор гирифтани шароит ва маҳалли иҷрои корҳо ба тафсири дигар ниёз дошанд.

Гап танҳо дар сари ин рақамҳо намеравад, балки дар онҳо хусусияти роҳҳои маҳал инъикос мегардад. Қисми зиёди корҳои сохтмонӣ ба роҳҳои минтақаҳои кӯҳӣ мувофиқ меомад, ки дар он ҷо пешравӣ ҳатто дар доираи чанд километр маъноӣ на танҳо кашидани хатти роҳ, балки рафъи воқеии маҳдудиятҳои табиӣро низ ифода менамуд. Дар чунин шароит қабули қарорҳои муҳандисӣ аз қолабҳои маъмулии амалкунанда берун мерафтанд: нишебиҳо мустаҳкам карда мешуданд, унсурҳои зиддилағзӣшӣ ҷорӣ мегардиданд, талабот нисбат ба устувории танаи роҳ бозбинӣ мешуд. Дар натиҷа ҳар як қитъаи нави роҳ сохтори дастрасии ҳудудро тағйир медод. Аз ин рӯ, афзоиши шабака бояд на ҳамчун иловаи миқдорӣ, балки ҳамчун раванди тадриҷии ворид намудани минтақаҳои қаблан ҷудошуда ба низоми робитаҳои хоҷагидорӣ бояд арзёбӣ гардад. Вазъияти монанд дар

мавриди роҳҳои дорой рӯйпӯши саҳт низ ба назар мерасад: афзоиш аз 0,9 то 1,1 ҳазор км на танҳо миқёс, балки тағйироти сифатии муҳити нақлиётро инъикос мекунад, маҳз чунин роҳҳо ҳаракати нисбатан устуворро новобаста аз мавсим таъмин менамуданд.

Бо вучуди ин, истифодаи ҳуди шабака ноустувор боқӣ мондан мегирад. Омилҳои табиӣ, тармафарой, лағжиши замин, шушта шудани роҳҳо, ҷунбишҳои сейсмикӣ, пайваста ба ҳаракати мунтазами нақлиёт ҳалал ворид мекарданд ва ин ҳолатро нодида гирифтани имконнопазир буд. Рафта-рафта самти тавачҷуҳои роҳсозон тағйир меёбад: акнун ба ҷои зиёд намудани дарозии роҳҳо, диққатро бештар ба ҳифзи инфрасохтори мавҷуда равона мекардагӣ шуданд. Таквияти пояи роҳ, такмили низомҳои обпартоӣ, мутобик намудани рӯйпӯш ба борбардориҳои афзоианда, ҳамаи ин ба корҳои амалии ҳаррӯза мубадала меёбад.

Ба ин маънӣ, нақлиёт дигар ҳамчун соҳаи ёрирасон қабул намешавад, он ба шартӣ асосии фаъолияти тамоми низоми иқтисодӣ табдил меёбад.

Дар анҷумани VIII оид ба рушди роҳсозӣ ва инфрасохтори нақлиётӣ, танзими лоиҳа, банақшагири ва маблағгузори бештар ба соҳаи мазкур, диққати махсус дода шуд. Тибқи нақшаҳои тарҳрезӣшуда, истеҳсоли масолеҳи сохтмонӣ бояд дар ҳаҷм ва сифати баланд афзоиш дода мешуд, ҳамчунин беҳтар намудани таъминоти масолеҳи сохтмонӣ дар сатҳи миллӣ ва маҳаллӣ мақсади муҳими нақшаи панҷсола гардида буд. Ин иқдом бо мақсади беҳтар намудани шароити зисти коргарон ва омода намудани мутахассисони соҳа ба анҷом расонида шуданд.

Анҷумани IX-уми ҶК Тоҷикистон 18-уми январӣ соли 1954 баргузор гардид. Дар он масъалаи дастовардҳои соҳаи роҳу нақлиёт мавриди баррасӣ қарор дода шуд. Таъкид гардид, ки вазифаҳоеро, ки дар анҷумани VIII гузошта буданд, махсусан дар хоҷагии қишлоқ, иқтисод ва фарҳанг иҷро гардиданд. Ба хусус, дар ин давра талабот ба беҳтар намудани роҳҳои мошингард ва иншоотҳои инфрасохторӣ зиёд гардид. Дар ин муддат 3451 км шоҳроҳҳо навозӣ ва таъмир карда шуданд, ки аз ин 690 км роҳҳои ҳокӣ ба сатҳи болояш саҳт иваз шуда буданд, аз ҷумла 553 км бо нафт коркард карда шуд.

«Дар соли 1955 аввалин хатти троллейбус дар шаҳри Душанбе бо дарозии 11 км кушода шуд, ки то соли 1956 зиёда аз 12 млн нафар мусофиронро интиқол дод. Бештари мусофирон аз автобусҳои ҷамъиятӣ истифода менамуданд. Ҳамарӯза теъдоди мусофироне, ки ба

воситаи автобусҳо интиқол мешуданд, ба таври назаррас афзоиш меёфт. Дар соли 1958 тавассути автобусҳои шахрӣ зиёда аз 15,4 млн нафар мусофиронро интиқол доданд, ки нишондиҳандаи хеле баланд буд» [54, с. 45].

«Дар давраи мазкур дарозии умумии шоҳроҳҳои мошингард ба андозаи 1,5 маротиба ва интиқоли молу маҳсулот ба воситаи нақлиёти автомобилӣ қариб 3,2 маротиба афзоиш ёфт. Дар солҳои 50-ум шабакаи роҳҳои бо битум пӯшонидашуда рӯ ба бехбудӣ ниҳоданд. Дар соли 1956 ин шабака нисбат ба соли 1948 қариб 22 маротиба афзоиш ёфта, дар маҷмуъ дар давоми панҷ сол то 11,7 маротиба зиёд гардид» [4.-М].

«Дар давоми панҷсолаи шашум (солҳои 1956–1960), раванди сохтмони роҳҳои маҳаллӣ ва дохилии кишвар ба таври васеъ ба роҳ монда шуд. Мутахассисон барои иҷрои нақшаи навбатии панҷсола тадбирҳо андешида, зиёда аз 600 км роҳҳои дорои аҳамияти ҷумҳуриявӣ ва минтақавӣ, аз ҷумла шоҳроҳи Душанбе–Кӯлобро мавриди сохтмон ва таҷдид қарор доданд. Ҳамзамон, дар масофаи 400 км қорҳои таъмири капиталӣ гузаронида шуда, бо истифода аз маводди нафтӣ хом бо рӯйпӯшҳои асфалтӣ пӯшонида гардиданд» [7, с. 34].

Бо дарназардошти тағйирот дар сохтори Вазорати нақлиёти автомобилӣ ва роҳҳои автомобилгарди ҶШС Тоҷикистон, Раёсати асосии пешинаи роҳҳои автомобилгард (Главдорупр) ба Дирексияи роҳҳои автомобилгард иваз карда шуд. Дар ҳаҷми умумии қорҳои роҳсозӣ ҷойгоҳи асосиро таҷдиди роҳҳои мавҷуда бо ҳиссаи ниҳоят ночизи сохтмон ва бунёди роҳҳо дар самтҳои нав ишғол кард.

Дар зербоби дувум бошад «Механикунонии соҳаи роҳу нақлиёт ва нақши онҳо дар тараққиёти хоҷагии халқи ҷумҳурӣ» таъкид мешавад, ки дар ин давра як шакли навсозӣ дар сохтори роҳҳои мошингард сурат гирифт. Бо татбиқи лоиҳаҳои давлатӣ, ба хусус дар шоҳроҳҳои байналмилалӣ ва байниминтақавӣ, роҳҳои наву бехтар ва босифат сохта шуданд. Масалан, шоҳроҳҳои Душанбе – Хучанд, Душанбе – Кӯлоб, Душанбе – Бохтар ва дигар роҳҳо таҷдиду навсозӣ карда шуданд. Навсозии роҳҳои кӯҳӣ, ки ба қитъаҳои душворгузар рафта мерасиданд, ба таври нобаробар анҷом меёфт, вале маҳз ҳамин қисматҳо тадричан симои дастрасии нақлиётҳои худудро дигаргун месохтанд. Иҷрои қорҳои таҷдиду навсозӣ бозсозӣ ва таъмири роҳҳо дар шароити манотиқи баландкӯҳ имкон дод, ки на танҳо қитъаҳои заифи шабака муайян ва нуқсонҳо рафъ карда шаванд, балки раванди боркашонӣ низ то андозае ба эътидол оварда шавад, зеро дар ҳамин

давра талабот ба ҳамлу накл ба таври назаррас афзоиш меёфт. Билохира, низоми ботартиби иртибот дар байни марказҳои шаҳрӣ ва минтақаҳои канорӣ тадричан ба низоми дароварда мешуд, гарчанде ки сатҳи эътимоднокии он ҳанӯз ҳам аз омилҳои табиӣ саҳт вобастагӣ дошт. Ҳамчунин роҳандозӣ шудани техника на ҳамеша ба фаъолияти пурраи инфрасохтор ҳамоханг шуда метавонист, зеро ки чунин вазъият миёни имкониятҳои техникий таҷҳизот ва шароити воқеии истифодаи он як навъ вазъи пуршиддатро ба вуҷуд меовард.

Дар солҳои 50–80-уми асри ХХ нақлиёт ҳамчун воситаи муҳими таъмини талаботи хоҷагии халқи мамлакат, аз қабилӣ кишоварзӣ, саноат ва таъминоти хидматрасонии иҷтимоӣ гардид. Нақлиёти боркаш, автобусҳо ва вагонҳои мусофиркашон барои интиқоли шахравандон, кашонидани бор ва дигар соҳаҳои иқтисодӣ истифода мешуданд. Дар ҳамин замон, дар шаҳрҳои калон, монанди Душанбе ва Хучанд, низоми нақлиётӣ бо ёрии автобусҳо ва троллейбусҳо ба мардум хизматрасонӣ мекард.

Дар солҳои 60–70-и асри ХХ, низоми нақлиёти Тоҷикистон, асосан, барои таъмини иртибот бо ҷумҳуриҳои дигари Иттиҳоди Шуравӣ тарҳрезӣ шуда буд ва иртибот бо кишварҳои ҳамсоя, ба монанди Чин ва Афғонистон, то дараҷае маҳдуд буд [8, с. 92]. Масъалаи рушди инноватсионии нақлиёти Тоҷикистонро муҳаққиқи соҳаи иқтисод А. Рауфӣ мавриди таҳлил қарор дода, қайд менамояд, ки: «...Рушди инноватсионии хизматрасонии нақлиётӣ дар Тоҷикистон боиси васеъ шудани фаъолият ва инкишофи ҳамаи намудҳои нақлиёт дар минтақаҳои мамлакат ва баромадан ба мамлакатҳои хориҷӣ оварда расонид. Аз ин рӯ, барои тақмили минбаъдаи фаъолият бо мақсади ба истеъмолкунандагон расонидани хизмати нақлиётӣ, инкишоф додани тадбирҳои самаранок, истифода бурдани комёбиҳои навобаронаро дар фаъолияти ҳамаи намудҳои нақлиёт талаб менамояд» [52, с. 78].

Хусусияти корҳои роҳсозӣ дар ин марҳала фақат барои иҷрои расмии нишондиҳандаҳои нақшавӣ маҳдуд намегардид. Дар пасоманзари низоми зоҳиран танзимшудаи барномаҳо ва супоришҳо, батадрич муносибатҳои нав нисбат ба ҳуди инфрасохтор ба вуҷуд меомад. Таъмир ва азнавсозии роҳҳои автомобилгард, дарвоқеъ, дар доираи чорабиниҳои мақсадноки давлатӣ амалӣ мегардиданд, ки мутамарказ намудани захираҳо ва тақсимоти идорашавандаи корҳои сохтмониро пешбинӣ ва матраҳ месохтанд. Бо вуҷуди ин, татбиқи амалии ин ҳадафҳо на танҳо аз қарорҳои маъмурӣ, балки аз имкониятҳои воҳидҳои муҳандисӣ ва ташкилотҳои роҳсоз, ки дар

шароити маҳдудияти захираҳо ва релйефи мураккаб фаъолият доштанд, вобастагӣ дошт. Дар чунин ҳолатҳо тағйири афзалиятҳо ба мушоҳида мерасид: бартарафсозии осебҳои чузъӣ тадричан ҷойи худро ба кӯшишҳо ҷиҳати таъмини устувории дарозмуддати истифодабарии рӯйпӯшкунии роҳ медиҳад.

Дигаргуниҳои техникӣ, ба хусус роҳандозии воситаҳои техникӣ сермаҳсул ва пуриктидор, такомули усулҳои роҳсозӣ, ҳамчун шартӣ зарурии афзун гардонидани сифати корҳо арзёбӣ мешуданд. Аммо таъсири он фақат ба доираи навсозии технологӣ маҳдуд намегардид. Роҳҳои нисбатан бозътимод имконият фароҳам меоварданд, ки суръати интиқоли борҳо мутавозин гардонидани шавад, вобастагии ҳаракат аз ҳалалдоркуносиҳои тасодуфӣ коҳиш биебад ва то андозае ҳароҷоти нақлиёт низ камтар карда шавад.

Дар солҳои 1971–1975 муносибатҳо дар ҷодаи банақшагириҳои дақиқтар ва беҳтар гардида, назорат аз болои истифодаи самараноки шабака пурзӯр мешавад ва таҷрибаҳои устувори ташкилии фаъолият ташаккул меёбад. Чунин дигаргунӣ хусусияти якборагӣ надошта бошанд ҳам, маҳз онҳо барои дар оянда тараққӣ кардани соҳаи роҳсозӣ замина гардиданд.

То солҳои 80-ум асри XX васеъшавии шабакаи роҳҳо ва афзоиши қобилияти гузарониши онҳо мушоҳида карда мешуд. Дастгирии давлат имконият фароҳам овард, ки бунёди роҳҳои ба талаботи замони мувофиқ шуруъ шавад, ки ин ба инкишофи босуръати соҳаҳои кишоварзӣ, саноат ва хизматрасонӣ мусоидат намуд. Ҳамзамон, баъзе ихтилофҳо миёни сатҳи бадастомадаи инфрасохтор ва талаботи рӯзафзуни ҷомеа боқӣ мондан мегирад. Дар баъзе ҳолатҳо барои ба марказҳои маъмурӣ ва шахрҳои калон рафтуромад кардани аҳоли ханӯз ҳам душвориҳо мавҷуд буданд, ки онҳо корҳои марбут ба таъминотро маҳдуд ва робитаҳои хоҷагидориро то андозае душвор мегардониданд.

Дар чунин шароит, нақлиёти автомобилӣ, ҳақиқатан ҳам ба воситаи асосии алоқаи дохилӣ мубаддал мегардад. Қисми назарраси ҳамлу нақли мусофирон - тақрибан аз се як ҳиссаи боркашонӣ мусофирбарӣ, маҳз ба ин навъи нақлиёт рост меомад. Тараққиёти босуръати соҳа, то ҷое, бо он марбут доништа мешавад, ки масъалаҳои тақмили роҳсозӣ ҳамеша дар маркази диққати роҳбарияти ҳизбӣ ва ҳокимияти давлатӣ қарор доштанд. Болоравии сатҳи хизматрасониҳо дар ин ҷода дар нишондиҳандаҳои омӯри дарҷ шудааст: дар солҳои

аввали панчсолаи даҳум ҳачми мусофирбарӣ аз меъёри нақшаи муқарраршуда майли афзоиш намуда, тақрибан 1,8 фоиз зиёд шудааст.

Афзудани ҳачми маблағгузорӣ низ мақоми афзалиятнок доштани соҳаи нақлиётро собит месозад. Дар солҳои 1976–1980 барои рушди роҳҳои автомобилгард ва нақлиёт зиёда аз 122 миллион рубл хароҷот карда шудааст, ки ин ба беҳтар гардидани ҳолати техникийи шабака ва афзоиши қобилияти гузарониши он мусоидат намудааст. Бо вучуди ин, татбиқи нақшаҳои пешбинишуда бо як қатор мушкилот рӯ ба рӯ мегардид ва иҷрои баъзе ҳадафу вазифаҳои муҳим нопурра сурат мегирифт. Ин гуна фарқият дар миёни талаботҳои нақшавӣ ва натиҷаҳои воқеӣ хусусияти фаъолияти соҳаро дар шароити маҳдуд будани захираҳо ва муҳити мураккаби табиӣ ифода мекунад.

Боби панҷуми рисола «Идомаи барқарорсозии инфрасохтори нақлиёти ҳавой ва роҳи охани ҶШС Тоҷикистон дар нимаи дуҷуми асри XX» ном дошта, аз ду зербоб иборат мебошад.

Дар зербоби аввал «Барқарорсозӣ ва рушди авиатсияи граждани дар солҳои 50–80-ум» баррасӣ мешавад. Дар солҳои баъдичангӣ вазъи иқтисодию иҷтимоии кишвар беҳтар гардида, парки ҳавой-нақлиётӣ аз ҳисоби ҳавопаймоҳои мусофирбарии ИЛ-2, ИЛ-12 ва ИЛ-14 зиёд карда шуд. Ҳамин тавр, бори аввал дар соли 1945 Тоҷикистон алоқаи мустақими ҳавоиро бо Маскав, соли 1949 бо Боку, соли 1954 ва соли 1957 бо Адлер ба роҳ монд [58, с. 146-151].

Дар соли 1949 Хадамоти идораи ҳаракати ҳавоии Ширкати давлатии ҳавопаймоии «Тоҷикистон» номгузорӣ шуд, ки ҳоло он бо номи «ТоҷикЭйр» фаъолият дорад. Ташкили низоми муқаммалӣ авиатсионӣ имкон дод, ки Тоҷикистон ба як кишвари бо иқтисодии баланд дар соҳаи авиатсия табдил ёбад, ки на танҳо дар дохили ИҶШС, балки дар сатҳи байналмилалӣ ҳамкориҳои пурсамар бо дигар кишварҳо дошта бошад. Ин тамоил дар рушди авиатсияи граждании Тоҷикистон таъсири калон расонида, дар таҳкими пояҳои иқтисодӣ ва иҷтимоии ҷумҳури нақши ҳалқунанда бозид.

Парки авиатсияи граждании Тоҷикистон бо ҳавопаймоҳои АН-2, АХР, ИЛ-14, ИЛ-18, Ан-6 ва чархболи МИ-4 мучаҳҳаз гардида, ҳавопаймои ИЛ-12 соли 1954 аввалин маротиба дар хатсайри Сталинобод – Сочӣ парвоз кард. Ҳуди ҳамон сол муассисаи ҳавопаймоии Ленинобод (ҳозира Суғд) таъсис ёфта, ҳавонавард Воробев бори аввал бо ҳавопаймои АН-6 дар болои яхҳои кӯли Сарез фуруд омад [63, с. 235-239].

Идораи авиатсияи граждании Тоҷикистон аз лиҳози самаранокии истифодаи ҳавопаймоҳои Як-40 ва Ан-28, дар миёни Аэрофлоти Иттиҳоди Шуравӣ мақоми аввалро соҳиб шуда, сохтори Идораи авиатсияи граждании Тоҷикистон тадриҷан васеъ ва рушд меёфт. Ҳаҷми интиқоли бор ва мусофирон тавассути ҳавопаймоҳо ба таври назаррас афзоиш ёфта, корҳои авиатсионӣ-кимиёвӣ бист маротиба афзуд.

Дар таърихи авиатсияи граждани 8-уми феврالی соли 1960 саҳифаи нави таърихӣ кушода шуда, аввалин маротиба ҳавопаймои турбовинтии ИЛ-18 ба фурудгоҳи Душанбе оварда шуд ва аз моҳи мартӣ ҳамон сол парвозҳои мунтазам ба самти Маскав оғоз ёфт. Аз ҳамин сол, алақай ҳавопаймои ИЛ-18 парвозҳои худро дар самти Сталинобод – Маскав ва Сталинобод – Фрунзе – Алмаато – Новосибирск ба роҳ монд. Ҳамзамон, дар соли 1960 фурудгоҳи Кӯлоб ба фаъолият шуруъ намуд.

Дар солҳои 1950–1960 ба Тоҷикистон ҳавопаймоҳои ИЛ-18 ворид гардид, ҳамчунин фурудгоҳҳо бо таҷҳизоти нав таъмин гардидан, шумораи мутахассисони касбӣ омода гардиданд, ки ин ба афзоиши мусофиркашонӣ, таъсиси хатсайрҳои нави ҳавоӣ мусоидат намуд. Дар ин замина, Идораи авиатсияи граждании Тоҷикистон тавонист, ки парвозҳои мунтазамро ба ҷумҳуриҳои умумииттифоқӣ тибқи чадвали хатсайрҳои марказӣ роҳандозӣ кунад. Ҳавопаймоҳои тамғаи ИЛ-18, ки василаи асосии интиқоли мусофирон буд, имкон меод, ки парвозҳои мустақим аз Душанбе ба шаҳрҳои муҳимми Иттиҳоди Шуравӣ, мисли Маскав, Тошканд, Симферопол, Ашқобод, Ленинград (ҳоло Санкт-Петербург), Киев, Алма-Ато, Новосибирск, Свердловск (ҳоло Екатеринбург), Бишкек, Боку, Сочи ва дигар шаҳрҳо анҷом дода шаванд.

Дар ин давра, ҳадамоти мусофиркашонӣ тавассути нақлиёти ҳавоӣ сол то сол афзоиш ёфт. Агар дар соли 1958 шумораи мусофирон, ки аз хизматрасониҳои нақлиёти ҳавоӣ истифода намудаанд 161,5 ҳазор нафарро ташкил меод, пас дар соли 1963 ин рақам ба 573,4 ҳазор нафар расид ва дар соли 1965 ба 742,7 ҳазор нафар баробар гардид. Ба ин тартиб, дар тули ҳафт сол ҳаҷми мусофиркашонӣ тавассути нақлиёти ҳавоӣ 4,6 маротиба афзуд.

«Дар солҳои 1970–1980 авиатсияи санитарӣ як воситаи муҳим барои ёрии тиббӣ дар минтақаҳои кӯҳии кишвар табдил ёфт. Дар ин солҳо, дар ВМКБ, ки дар баландии 3000 то 4500 метр аз сатҳи баҳр қарор дорад, барои расонидани ёрии тиббӣ, интиқоли беморон ва

маводи зарурӣ авиатсияи санитарӣ бо истифодаи ҳавопаймо ва чархболҳо ҷорӣ карда шуд. Масалан, соли 1977 як гурӯҳ олимон ва кӯҳнавардони Шуравӣ ба куллаи Исмоили Сомонӣ, ки қаблан онро куллаи Коммунизм меномиданд, дар баландии 6100 метр аз сатҳи баҳр ҷойгир аст, баромаданд. Бо сабаби аз ҳад зиёди сардии ҳаво, яке аз аъзоёни гурӯҳ ба садама дучор шуда, ба ҳалокат расид. Ин омил боиси қатъ гардидани сафари гурӯҳ гардида, онҳо дар як ҳамвори хурд маскан гирифтанд. Яке аз аъзоёни гурӯҳ Р. В. Хохлов ба илтиҳоби шуш гирифтанд шуд ва барои наҷоти ӯ ба авиатсияи санитарӣ муроҷиат намуданд. Барои интиқоли ӯ сарнишинони чархболи МИ-4, таҳти фармондеҳии И. Иванов ва бортмеханик М. Шагаров сафарбар гардида, ӯро ба беморхонаи Душанбе интиқол доданд» [35, с. 309].

Дар зербоби дуҷум фаъолияти ташкилӣ ва иқтисодии нақлиёти роҳи оҳан дар низоми хоҷагии халқии ҷумҳурӣ мавриди таҳлил қарор мегирад. Дар давраи мавриди назар сохтори нақлиёти Тоҷикистон аз се ҷузъи ҳамбасташуда – роҳи оҳан, нақлиёти автомобилӣ ва ҳавоӣ – ташаққул меёфт. Фаъолияти онҳо на танҳо ҳаракати мусофирон ва борҳоро таъмин мекард, балки устувори алоқаҳои истеҳсолиро дар замони ислоҳоти баъдичангӣ нигоҳ медошт. Дар ҷунин шароит нақлиёт дигар ба сифати соҳаи ёрирасон набуд, балки ҳамчун унсури ташкили хоҷагии фазоӣ нақши муҳим мебозид.

Фаъолияти шабакаи роҳи оҳан дар ин давра бештар ба хизматрасонии манотиқи кишоварзӣ ва коркарди маҳсулоти хоҷагии қишлоқ, ки асосан дар қисматҳои марказӣ ва ҷанубии ҷумҳурӣ ҷойгир буданд, иртиботи зич дошт.

Ин шабака дар атрофи ҷанд самти меҳварӣ тараққӣ менамуд. Аз ҷумла, хатти роҳи оҳани Ҳаваст – Ленинобод бо дарозии 42,6 километр, хатти Ленинобод – Қуқанд бо дарозии 68,7 километр, хатти Қонибодом – Шӯроб бо дарозии 52,9 километр ва роҳи пайвастандандаи Ленинобод бо дарозии 8,7 километр амал мекарданд. Ин хатҳо марказҳои саноатиро бо минтақаҳои кишоварзӣ мепайвастанд. Аҳамияти онҳо на танҳо бо дарозии хатҳо, балки бо нақши муҳим доштанишон дар низоми таъминот ва мубодилаи минтақавӣ муайян карда мешуд, ки дар он устувори интиқол бештар аҳамият дошт.

Роҳҳои самти ҷанубӣ бошанд, дигар вазифаро ба зимма доштанд. Қитъаи Тирмиз – Душанбе бо дарозии 71,5 километр дар якҷоягӣ бо хатти Душанбе – Янгибозор бо дарозии 20,9 километр маркази маъмуриро бо ноҳияҳои истеҳсолкунандаи маҳсулоти кишоварзӣ

мепаиваст. Дар айни замон, шабака дар ҳолати рушд қарор дошт. Илова гардидани 208,6 километр роҳи оҳан дар минтақаи ҷанубӣ тадричан тарзи фаъолияти шабакаро тағйир меод, самтҳои интиқоли борҳо таҷдиди назар мешуданд, сарборӣ ба баъзе қитъаҳо коҳиш меёфт ва таъхир дар транзит кам мегардид.

Дар натиҷа, модели нисбатан мукаммали инфрасохтори нақлиётӣ ташаккул меёфт, ки дар он хатҳои алоҳида ҳамчун унсурҳои як низоми ягона баррасӣ мешуданд.

Рушди шабакаи роҳи оҳан дар солҳои баъдичангӣ равиши устувор нигоҳ доштани алоқаҳои иқтисодиро инъикос мекард ва ҳамзамон ба густариши бозори дохилӣ мусоидат менамуд. Дар шароити географияи мураккаб ва тақсими нобаробарии нерӯҳои истеҳсолӣ, роҳи оҳан ҳамчун қасби фазоии иқтисод амал мекард, ки ноҳияҳои истеҳсолиро бо марказҳои коркарду тақсими мепаивандонд.

Дар ин давра дар Тоҷикистон ва дигар ҷумҳуриҳои Осиёи Миёна диққати асосӣ ба эҳёи соҳаҳои саноатӣ нигаронида шудабуд. Дар солҳои ҷанг бештари корхонаҳои саноатӣ ё аз кор монда буданд ва ё ба миқдори зарурӣ маҳсулот истеҳсол намекарданд.

ҶШС Тоҷикистон кӯшиш мекард, то маҳз ба воситаи роҳи оҳан воридот ва содироти молу маҳсулотро бо дигар ҷумҳуриҳои умумииттифоқӣ роҳандозӣ намояд. Дар солҳои 1951–1958 ҳаҷми интиқоли молу маҳсулот тавассути роҳи оҳани Тоҷикистон тақрибан ду маротиба зиёдтар нисбат ба солҳои аввали баъдичангӣ буд.

«Агар дар соли 1955 ҳаҷми умумии интиқоли бор тавассути роҳи оҳан 2953 ҳазор тоннаро ташкил меод, пас дар соли 1958 ин рақам ба 3009 ҳазор тонна расид. Ин пешравӣ, асосан дар содироти бештари ангишт, маҳсулоти сохтмонӣ ва пахта мушоҳида мешуд. Масалан, дар ин солҳо интиқоли ангишт 61,9 маротиба, маҳсулоти сохтмонӣ 1,4 маротиба ва пахта 62,1 маротиба зиёд гардид» [43, с. 95].

Афзоиши назарраси воридоти маҳсулоти саноатӣ ва кишоварзӣ ба ҷумҳурӣ таъсири мусбӣ дар рушди босуръати иқтисодӣ Тоҷикистон гузошт. Бо афзоиши содирот ва воридоти маҳсулот, дар иқтисодӣ Тоҷикистон ҷандин тағйироти сифатӣ ба амал омад. Солҳои 1981–1985 дар панҷсолаи XI суръати ҳамлунакли бор, махсусан дар роҳҳои оҳан, афзоиш ёфта, гардиши бор то 15% зиёд гардид, ки ин пеш аз ҳама ба рушди саноат ва иқтисоди кишвар вобаста буд. Ҳамзамон, барои тақмили инфрасохтори нақлиётӣ, соли 1970 Тоҷикистон сохтмони хатти роҳи оҳани Гирмиз – Қўрғонтеппа – Ёвонро бо дарозии 264 км оғоз намуд, ки барои рушди иқтисод ва

равобити минтақаҳои чанубӣ кишвар бо дигар кишварҳои ҳамсоя, аҳаммияти бузург дошт. Ба истифода додани роҳи оҳани Тирмиз - Қурғонтеппа - Ёвон сохтори чараёнҳои нақлиётиро дар чануби чумхурӣ на ба таври фаврӣ набошад ҳам, вале ба шакли назаррас дигаргун сохт. Дар ин маврид сухан танҳо дар бобати афзоиши шабака набуда, балки дар таъсири амиқи интиқоли борҳо ба равандҳои иқтисодӣ бештар мушоҳида карда мешуд. Кашонидани маҳсулоти саноатӣ ва ашёи хоми кишоварзӣ якчанд баробар осон гардид ва афзоиш ёфт, ҳуди роҳи оҳан ҳам, тадричан ба яке аз василаҳои асосии ҳамкориҳои хоҷагидорӣ дар байни минтақаҳо табдил ёфт.

Дар амал ин дигаргунӣ ба шакли нави тақсимоти интиқоли бор оварда расонд. Дар навоҳии чанубӣ, ки дар он чойҳо вобастагӣ аз ҳолати мавсимии роҳҳои автомобилгард бештар мушоҳида мегардид, роҳи оҳан имкон дод, ки раванди таъминот муназзаму фаъолтар гардад ва зухуроти қатъшавии интиқоли бор пешгирӣ карда шавад. Интиқоли мавод барои саноат, содироти маҳсулоти кишоварзӣ ва таъмин намудани аҳоли бо молҳои зарурӣ ба падидаи нисбатан устувор мубаддал гардид, агарчи таъсири омилҳои беруна ханӯз ҳам дида мешавад.

Бунёди хатти Термез – Қурғонтеппа – Ёвонро бояд дар заминаи васеътари таҳкими инфрасохтори нақлиётӣ баррасӣ намуд. Дар давоми қариб панҷ сол натиҷаҳои ба назар намоён ба даст омаданд, ки онҳо на танҳо дар нишондиҳандаҳои алоҳида, балки бештар дар комплекси дигаргунсозихои низоми инъикос меёфтанд. Тули роҳҳои асосӣ то истгоҳи Қурғонтеппа ба 218 километр мерасид, ки ин амалан ба ташаккули пояи нави нақлиётӣ дар қисми чанубии чумхурӣ бунёд гузошт.

Инфрасохтори ёрирасон ҳам ба таври мутавозӣ ташаккул меёфт, ки бе он кори босамари хати мазкур имконнопазир буд. Мавриди қарор гирифтани ҳафт истгоҳи роҳи оҳан, ки ҳар кадоми онҳо ҳамчун гиреҳи муҳими иртиботи байниниҳиявӣ хизмат мекард, дар ин раванд нақши назаррас дошт. Бунёди бештар аз 40 пул бо тули умумии қариб 2 ҳазор метр ва сохтани 128 гузаргоҳи роҳи оҳан имконият дод, ки пайвастагии ҳаракат таъмин ва сатҳи бехатарии интиқол баланд бардошта шавад.

Рушди соҳа фақат бо сохтани хатҳои асосии роҳи оҳан маҳдуд намешуд, ҳамзамон, инфрасохтори хизматрасонӣ ҳам ташаккул ва рушд меёфт: депоҳои локомотивӣ, комплексҳои истгоҳӣ ва инчунин иншооти иҷтимоӣ, аз ҷумла биноҳои истиқоматӣ ва муассисаҳои

кӯдакона барои кормандони соҳа сохта мешуданд. Чунин вазъ аз он дарак медиҳад, ки сохтмони роҳи оҳан ҳамчун лоиҳаи алоҳида набуда, балки он ба сифати ҷузъи ҷудонопазири низоми фарогири азхудкунии иқтисодии минтақа баҳодихӣ мегардид.

Муҳимтарин рӯйдоди ин давра, ворид шудани аввалин қатора аз Тирмиз ба истгоҳи Қурғонтеппа моҳи декабри соли 1974 буд ва ин оғози ҳаракати доимии қатораҳо дар қитъаи Тирмиз – Қурғонтеппаро таъмин намуд. Ба истифода додани роҳи оҳани мазкур барои Хатлонзамин, дар маҷмуъ, барои Тоҷикистон аҳаммияти бузурги стратегӣ дошт. Дар ин замина, дар минтақаи Хатлон чандин корхонаҳои муҳимми саноатӣ, аз ҷумла корхонаи нафтубитум ва трансформатори Колхозобод (ҳоло Ҷ. Балхӣ), корхонаи азотии Вахш ва коргоҳи электрокимиёвии Ёвон сохта, ба истифода дода шуданд, ки дар рушди корхонаҳои саноатӣ, таъмини соҳаи кишоварзӣ бо минералҳои кимиёвӣ ва рушди соҳаи энергетикӣ кишвар сахмгузор буданд.

Дар давраи таҳқиқшаванда, садҳо ҳазор га заминҳои бекорхобида обёрӣ шуданд, ки ин имкон дод, пахтакорӣ, боғпарварӣ ва чорводорӣ ба маротиб зиёд карда шаванд. Саҳми роҳи оҳанро дар ташаккули инфрасохтори иқтисодии кишвар метавон хуб арзёбӣ намуд. Корхонаи алюминийи тоҷик (ҳоло ТАЛКО), ки маҳсулоти гуногуни саноатӣ ва хоҷагидорӣ истеҳсол мекунад, нақлиёти роҳи оҳанро воситаи асосии интиқоли маҳсулоти худ истифода менамояд. Ба воситаи хатти роҳи оҳан, маҳсулоти истеҳсоли ин завод ва дигар корхонаҳои саноатӣ ба дигар минтақаҳо интиқол дода мешаванд.

Боби шашуми рисола «Раванди таҳаввул ва рушди соҳаи нақлиёти Тоҷикистон дар солҳои соҳибистиклолӣ» ном дошта, аз чор зербоб иборат аст.

Дар зербоби аввал «Сохтмону навсозии роҳҳои мошингард ва аҳаммияти нақбсозӣ дар замони истиқлоли давлатӣ» баррасӣ ва таҳлил мешавад. Таҳлилҳо нишон медиҳанд, ки дар давраи Шуравӣ аксари роҳҳои нақлиётӣ ва инфрасохторҳо сохта шуда буданд, аммо сатҳ ва сифати онҳо ба талаботи замони муосир набуданд. Масалан, мусофирон барои рафтуомад ба вилояти Суғд ва ВМКБ маҷбур буданд, аз роҳҳои хатарноки Анзобу Шахристон ё Хобурободу Девдара истифода баранд, ки дар фаслҳои тирамоҳу зимистон хеле душворгузар буд. Дар ин фаслҳо ҳаракати нақлиёт дар баъзе масири роҳҳо ғайриимкон гардида, то 5-6 моҳ баста мешуданд. Ҳаракати нақлиёт ба ВМКБ тавассути шаҳри Уши Ҷумҳурии Қирғизистон анҷом

дода мешуд. Акнун, кушодани роҳҳои ҳавоӣ ва пайвасти Тоҷикистон ба ҷаҳон, махсусан ба Аврупову Амрико ва дигар манотиқи ҷаҳон ба миён омад.

Дар солҳои соҳибистиклолӣ, соҳаҳои нақлиёт ва дигар бахшҳои хоҷагии халқ барои мутобиқ шудан ба талаботи муосир омода набуданд. Пешвои миллат муҳтарам Эмомалӣ Раҳмон вазъи соҳаи нақлиётро бо ин гуна рақамҳо шарҳ дода буданд: «То соли 1997 танҳо 42 дарсади роҳҳои дорои аҳаммияти ҷумҳуриявӣ ва 20 дарсади роҳҳои маҳаллӣ мумфарш буданд. Аз онҳо 73 дарсад дар ҳолати камсифат, 26 фоиз дар ҳолати миёна ва танҳо 1 дарсад дар ҳолати хуби техникӣ қарор дошт» [53, с. 78].

Ҷанги шаҳрвандӣ вазъи мушкили кишварро боз ҳам мураккабтар сохт. Робитаи нақлиёти Тоҷикистон бо кишварҳои ҳамсоя ва дуру наздик, ҳам аз ҷиҳати масофа ва ҳам бо бӯҳрони сиёсӣ, мушкил ва ғайриимкон мегардид. Вазъияти баамаломата боиси коҳиши соҳаҳои иқтисодӣ ва иҷтимоии кишвар гардид. Тоҷикистон, ки минтақаи кӯҳӣ аст, ба мушкилоти ҷиддии ҳаракати одамон ва воридоту содироти молу маҳсулот дучор шуда, дар як муддати муайян дар бунбасти коммуникатсионӣ қарор дошт.

Гузариш ба иқтисоди бозоргонӣ низ ба фаъолияти соҳаи нақлиёт таъсири ҷиддӣ расонда, ҳаҷми боркашонӣ дар ин давра коҳиш ёфт. Масалан, дар солҳои 1991–1996 ҳаҷми ҳамлунақии боркашонӣ тавассути тамоми воситаҳои нақлиёт ба андозаи 2,7 маротиба кам гардид. Дар натиҷа, дар низоми нақлиёти кишвар тағйиротҳо ба вучуд омада, санадҳои меъёрию ҳуқуқии танзимкунандаи соҳа қабул гардиданд [41, с. 80-84].

Бо дарназардошти нақши муҳими соҳаи нақлиёт дар пешрафти иқтисоди кишвар, Ҳукумати Ҷумҳурии Тоҷикистон тахти роҳбарии бевоситаи Эмомалӣ Раҳмон ба рушди ин соҳа аҳаммияти ҷиддӣ дод. Новобаста аз мушкилоти иқтисодӣ, дар солҳои 1993–1999 барои соҳаи нақлиёт 652,7 млн сомонӣ ҷудо гардид. Бо истифода аз ин маблағҳо 479,12 км роҳҳои асосӣ ва 67 пул бо дарозии умумии 2167,9 метр сохта, ба истифода дода шудааст [62, с. 115].

Дар замони соҳибистиклолӣ бо ибтикори Пешвои миллат, дар мамлакат ҳаҷми маблағгузорӣ ба соҳаҳои гуногуни кишварзӣ, бахусус, ба бунёди роҳҳо ба таври назаррас рӯ ба афзоиш овард. Қайд кардан муҳим аст, ки соҳаи нақлиёт ҷузъи муҳими маблағгузориҳои асосии сохтмониро дар мамлакат ишғол менамояд.

Муҳаққиқ О.В. Малиновская иброз менамояд, ки «... барои рушди устувори инфрасохтори нақлиётӣ, махсусан, соҳаи роҳсозӣ, мавҷудияти механизми самараноки сармоягузорӣ зарур мебошад, ки он ҳамкориҳои давлатро бо бахши хусусӣ дар мароҳили мухталифи тараққиёти иқтисодӣ бояд таъмин менамояд.

Дар шароити кунунӣ, равобит дар миёни фаъолияти сармоягузорӣ ва ҳамгирии минтақавӣ ба таври равшан ҳис карда мешавад, агарчи назорати муассирии он на ҳамеша кори сахл аст. Дар адабиёти илмӣ зикр шудааст, ки сармоягузорӣ ба инфрасохтор заминаи устувори ҳамкориҳои иқтисодӣ буда, ба муносибати байни минтақаҳо заминаи мусоид фароҳам меорад» [36, с. 134-138].

Рушди соҳаи нақлиёт дар Ҷумҳурии Тоҷикистон ба таъмини устувори иқтисодӣ ва беҳтар гардидани шароити зисту зиндагии мардуми кишвар мусоидат кардааст. Ҳиссаи соҳаи нақлиёт дар маҷмуи маҳсулоти дохилӣ (ММД) дар Тоҷикистон имрӯзҳо ба зиёда аз 10,9 млрд сомонӣ ё 8,4% дар ММД мерасад.

Ҳаҷми боркашонӣ яке аз нишондиҳандаҳои калидии самаранокии фаъолияти нақлиёт ба ҳисоб меравад, ки миқдори он аз ҳаҷми умумии истеҳсоли маҳсулот вобастагии зич дорад. Дар Ҷумҳурии Тоҷикистон боркашонӣ асосан, тавассути нақлиёти автомобилӣ анҷом меёбад

Ҳиссаи роҳҳои автомобилӣ бо рӯйпӯши устувор дар вилояти Суғд – 96%, вилояти Хатлон – 91%, ВМКБ – 79% ва шаҳри Душанбе – 98% буда, дар самти роҳҳои маҳаллӣ, роҳҳои бо рӯйпӯш таъминшуда дар шаҳри Душанбе – 98%, ВМКБ – 55%, вилояти Хатлон – 91%, вилояти Суғд – 91% ва ноҳияҳои тобеи ҷумҳурӣ расонида шудааст [57, с. 38-42]. Дар ин муддат дарозии умумии шабакаи роҳҳои автомобилӣ умумии истифодашаванда 14803 км ташкил дода, 3138 км-ро роҳҳои дорои аҳаммияти байналмилалӣ дошта ташкил медиҳанд. Ҳамзамон, 1740 км роҳҳо ба зумраи аҳаммияти ҷумҳуриявӣ дошта дохил шуда, 8925 км роҳҳои боқимонда аҳаммияти маҳаллӣ доранд [66, с. 192-203].

Дар зербоби дувум масъалаи «Вижагиҳои нақлиёти роҳи оҳан дар шароити гузариш ба иқтисоди бозорӣ» баррасӣ мегардад. Зикр мешавад, ки нақлиёт ҳамчун яке аз бахшҳои калидии иқтисоди миллӣ арзёбӣ мешавад ва рушди соҳаҳои дигари иқтисодӣ то ҳаде ба фаъолияти самаранокии он таъя мекунад. Ҳар як навъи нақлиёт хусусиятҳои хоси худро дорад, ки бо таъя ба онҳо мавқеи муайянро дар низоми умумии нақлиёт ишғол мекунад. Дар миёни онҳо нақлиёти роҳи оҳан бо афзалиятҳои худ мавқеи махсус дорад. Ин соҳа тавассути роҳҳои асосӣ ва иншооти сунъӣ ҳамлунақли молу маҳсулот ва

мусофиронро анҷом дода, имкони интиқол ба масофаҳои дур, арзиши нисбатан пасти хизматрасонӣ, мутобиқати экологӣ, эътимоднокии ва маҳсулнокии баланд фарқ мекунад. Фаъолияти мунтазам дар тамоми фаслҳои сол, ҳамчунин имконияти ҳамлунакли борҳои махсус бо истифода аз таркиби ҳаракаткунандаи махсусгардонидашуда, бартариҳои дигари он мебошанд. Аз ин рӯ, наклиёти роҳи оҳан нисбат ба дигар намудҳои наклиёт бо иқтисодии баланди борбардорӣ фарқ намуда, вобастагӣ ба шароити обу ҳаво надорад ва фаъолияти устувори худро дар ҳама фаслҳо таъмин месозад [45, с. 64-71].

Роҳи оҳан ҳамчун унсуре муҳимми низоми наклиётӣ дар кишварҳои дар марҳилаи рушд қарордошта нақши муассир дорад. Тоҷикистон ҳамчун давлати кӯҳистон бо захираҳои табиӣи фаровон ба рушди роҳи оҳан эҳтиёҷи зиёде дорад, ки ин масъала аз лиҳози сиёсӣ ва иқтисодӣ аҳаммияти бештар дорад.

Зимни интиқоли ҳаҷмҳои калони борҳо миёни минтақаҳо як қатор душвориҳо ба миён меоянд, ба ин мураккабии вазъи роҳҳо ва ноустувории бозори наклиёт намуна шуда метавонад. Барои муваффақ гардидан ба рушди устувори иқтисодӣ ва бештар намудани инфрасохтори наклиётӣ Ҳукумати Тоҷикистон ба бунёди роҳи оҳани Қурғонтеппа – Кӯлоб шуруъ намуд.

Лоихаи мазкур ҳанӯз дар нақшаҳои панҷсолаи замони шуравӣ тарҳрезӣ шуда буд, аммо бо сабаби монеаҳои гуногуни сиёсӣ ва иқтисодӣ он татбиқ нашуда монд.

Қорҳо дар сохтмони роҳи оҳани мазкур соли 1990 оғоз гардиданд. Маблағгузорӣ ва идоракунии лоиха аз шаҳри Маскав амалӣ мешуд. Маводи зарурӣ барои сохтмони роҳҳо аз тарафи корхонаҳои дахлдори Иттиҳоди Шуравӣ дастрас мешуд. Вале бо пошхӯрии ИҶШС ин лоиха муваққатан фаъолияти худро қатъ намуд. Дар кишвар давраи бӯҳрони шадиди сиёсӣ ва иқтисодӣ оғоз гардид, ҳамзамон мушкилоти марбут ба идоракунии низ афзоиш ёфтанд.

Ман ин падидаро на ҳамчун як қоҳиши кӯтоҳмуддат, балки ҳамчун нишондиҳандаи мушкилоти амиқ дар ҳуди модели фаъолияти соҳа мефаҳмам.

Бӯҳрони молиявӣ ва иқтисодии соли 2008 бе шак, ба вазъият таъсири назаррас дошт. Ҳаҷмҳои тиҷорати хоричӣ кам шуда, чараёнҳои молҳо қоҳиш ёфтанд ва ин ба таври мустақим ба интиқоли бор таъсир расонд. Аммо таҳлили динамикаи нишондиҳандаҳо гувоҳӣ медиҳад, ки бӯҳрон бештар ҳамчун омиле амалӣ кард, ки вобастагии

роҳи оҳан ба шароити транзитӣ ва шумораи маҳдуди хатсайрхоро ошкор намуд.

Вобастагии низоми роҳи оҳан аз хатсайрҳои беруна, бахусус дар ҳолати набудани баромади мустақим ба роҳҳои баҳрӣ равшан зоҳир мегардад. Ҳама гуна дигаргунӣ берун аз шабакаи миллии нақлиёти маҳдудиятҳои транзитӣ, тағйири сиёсати тарифӣ ё схемаҳои логистикӣ бевосита ба ҳаҷми интиқоли бор таъсир мерасонанд. Дар натиҷа, устувории фаъолияти соҳа бештар на ба имкониятҳои дохилӣ, балки ба муҳити нақлиёти беруна побанд шуда менамояд. Зимни нокифоя будани гуногунии хатсайрҳо ин вобастагӣ хусусияти низомногӣ мегирад.

Дигаргунии гардиши бор дар чунин мавридҳо ба сифати намуна сурат мегирад. Коҳиши нишондиҳандаҳо аз 1,3 млрд т/км дар соли 2007 то 0,4 млрд т/км дар соли 2013 гувоҳи он аст, ки танҳо сармоягузориҳои инфрасохторӣ худ аз худ афзоиши устуворро таъмин карда наметавонанд. Навсозию таҷдиди хоҷагии роҳ ва таркиби ҳаракаткунанда, албатта, ба ҳолати техникаи соҳа бетаъсир наменонад, вале бе ислоҳи механизмҳои идоракунии ва кам кардани вобастагӣ аз омилҳои беруна чунин тадбирҳо таъсири зиёд надоранд.

Бояд таъки намуд, ки навосии қитъаҳои алоҳида, хусусан, самтҳои Роҳатӣ – Ваҳдат – Элок ва Ёвон-1 – Ёвон-2 бо дарозии умумии 24 км, метавонанд ҳамчун қадами устувор барои баланд бардоштани сатҳи бехатарӣ ва ҳаракати бозьтимод арзёбӣ гардад. Ин ҷиҳат бештар ба хатҳое тааллуқ дорад, ки онҳо ба шаҳрҳои Душанбе ва Қўрғонтеппа наздиктаранд, ки дар онҳо сарбории шабакаи нақлиёти баланд мебошад. Ба ин нигоҳ накарда, чунин тадбирҳо хусусияти маҳаллӣ дошта, тарҳи умумии низомро дигар намесозанд.

Аз ин лиҳоз, тараққиёти ояндаи нақлиёти роҳи оҳан бештар густариш меҷӯяд, ки он аз доираи навосии техникаи берунқарор дорад. Мушкilotи марбут бо банақшагирии стратегӣ, идоракунии равандҳо ва кам кардани сатҳи вобастагӣ аз шароити транзитии беруна аҳамияти камтареро аз таҷдиди худӣ инфрасохтор надоранд.

Дар қисмати сеюми сохтмон, 40 км роҳи оҳан дар қитъаи Элок – Ёвон 2 сохта шуд. Ин қисм аз мавзёҳои вазнини кўҳу пушта мегузашт, ки барои сохтмон ва навосӣ дар онҳо зарур буд. Бо вучуди шароити ҷуғрофӣи душвор, қорҳои сохтмонӣ ва навосӣ бо истифода аз технологияҳои муосир ва техникаи вазнин ба таври самаранок анҷом ёфтанд.

Дар доираи ин лоиҳа, нақби дарозиаш 2340 метр бунёд шуд, ки барои убури кӯҳҳо ва тақсмоти қисматҳои роҳ нақши муҳим дошт ва ҳамчунин, барои осон кардани ҳаракати қатораҳо дар ин минтақа мусоидат кард. Ғайр аз он, 12 пули нақлиётӣ ва дигар иншооти зарурӣ сохта шуданд, ки барои таъмини амният ва ҳаракати беҳатари қатораҳо ва чорӣ намудани инфрасохтори муосир дар роҳи оҳан нақши муассирдоранд. Бо ба итмом расидани ин корҳо, дар соли 2013 дарозии умумии хатти роҳи оҳан дар Тоҷикистон ба 957,7 км расид. Ин дастовардҳо нишон медиҳанд, ки инфрасохтори роҳи оҳан дар кишвар ба таври назаррас рушд ёфта, имкониятҳои иқтисодӣ ва тичоратиро хеле беҳтар кардааст [67, с. 305-306].

Сарвари давлат ҳангоми вохӯрӣ бо сокинон ва роҳсозон чунин иброз доштанд: «Соҳтмони роҳи оҳан дар шароити кӯҳистон хеле мушкил аст. Азбаски тасмими Ҳукумати Ҷумҳурии Тоҷикистон барои бунёди ин роҳ қатъӣ буд, аз ин хотир ҳамаи душворихо паси сар шуданд. Ин роҳ идомаи татбиқи яке аз ҳадафҳои стратегӣ – раҳиҳои кишвар аз бунбасти коммуникатсионӣ мебошад» [23, с. 76].

Бо вучуди таҷрибаи азбаршуда ва мутахассиси маҳаллӣ дар соҳтмони инфрасохтори роҳи оҳан, қарор карда шуд, ки соҳтмони ин қитъаи махсус ба ширкатҳои соҳтмони Ҷумҳурии Мардумии Чин вогузор карда шавад. Ин тасмим дар асоси Созишномаи дӯҷонибаи байниҳукумати миёни Ҷумҳурии Тоҷикистон ва Ҷумҳурии мардумии Чин дар бораи сармоягузорӣ ва маблағгузориҳои лоиҳа гирифта шуд. Ширкати соҳтмони «China ROE» ба ҳаққи иҷрокунандаи асосии ин лоиҳа интихоб карда шуд.

Албатта, бунёди роҳи оҳани Душанбе – Қӯрғонтеппа – Кӯлоб ҳамчун яке аз лоиҳаҳои муҳимму стратегӣ дар рушду таҳкими инфрасохтори нақлиёти Тоҷикистон ба ҳисоб меравад. Дар ин шохроҳ, дар се мавзеъ, роҳи оҳан ба воситаи нақбҳо аз зери замин мегузарад, ки барои осон кардани ҳаракати поездҳо дар мавзеъҳои душворгузар ниҳоят зарур буданд. Пулу нақбҳоро дар ин масир дар давоми як сол Ширкати идораи 19-уми роҳи оҳани Чин ва ҚДММ «Муомилот» бунёд намуданд.

Дар зербоби сеюм масъалаи «Таҳаввули авиатсияи граждани дар Ҷумҳурии Тоҷикистон: марҳалаҳо ва равандҳо» таҳлил мегардад. Иброз мегардад, ки авиатсияи граждани яке аз унсурҳои муҳими низомии нақлиёти Тоҷикистон ба шумор меравад ва барои аз байн бурдани маҳдудиятҳои коммуникатсионӣ дар кишвар нақши асосӣ дорад. Бо пошхӯрии Иттиҳоди Шуравӣ ва қатъ гардидани

маблағгузории марказӣ, ин бахш дар кишварҳои пасошуравӣ, аз ҷумла Тоҷикистон, ба мушкилоти ҷиддӣ рӯбарӯ шуд. Пас аз қатъ шудани дастгирии молиявӣ ва кумақҳои давлатӣ аз марказ, шумораи зиёди ширкатҳои ҳавопаймой бо мушкилоти ҷиддии молиявӣ ва норасоии қисмҳои эҳтиётӣ рӯбарӯ гаштанд, ки ин боиси маҳдуд гардидани фаъолияти роҳҳои ҳавой гардид. Дар баробари ин, ҷанги шаҳрвандӣ ва нооромиҳои сиёсӣ дар солҳои аввали соҳибистиклолӣ ба иқтисод ва инфрасохтори нақлиётӣ таъсири манфӣ расонида, равобити байналмилалиро то ҷое суфт ва пешрафти авиатсияи дохилро боздошт.

Бисёре аз мутахассисони соҳа ва коршиносон Тоҷикистонро тарк намуданд. Техника, хусусан сӯзишворӣ, таҷҳизот ва қисмҳои эҳтиётӣ ҳавопаймоҳо гарон шуд [62, с. 127]. Дар аввали давраи истиклолият шумораи мусофирон дар парвозҳои ҳавой ба таври ҷиддӣ коҳиш ёфт. Парвозҳои дохилӣ ба шумори Душанбе – Хучанд ва қисман Душанбе – Хоруғ пурра қатъ шуданд. Масалан, агар дар солҳои 1980 тавассути ҳавопаймоҳо тақрибан 2,5 млн нафар мусофир интиқол ёфта бошад, соли 1998 ин шумора то 200 ҳазор нафар коҳиш ёфт.

Парки ҳавопаймоҳо ба таври назаррас заиф ва ба ҷумҳурӣ шумораи ками ҳавопаймову чархболҳо ворид гардиданд. Ба зами ҷаммаи мушкилиҳо, соҳаи авиатсияи граждани оҳиста-оҳиста аз нав эҳё мегардид. Дар натиҷа, дар як муддати кӯтоҳ даҳҳо ва садҳо мутахассиси соҳаи авиатсия, аз ҷумла ҳавонавардон, штурманҳо, муҳандисони парвоз, агентҳои ҳадамоти ташкили нақлиёт, мутахассисони таъминоти радиотехникӣ ва таҷҳизоти авиатсионӣ, бодуҳавошиносон, стюардессаҳо ва дигар коршиносони соҳа омода карда шуданд.

Дар ҳамин ҳол, барои таъмини амнияти авиатсионӣ ва мубориза бо хатарҳои эҳтимоли дар фурудоғҳои шаҳри Душанбе дастгоҳҳои муосири хоричии рентгенӣ-телевизионии навӣ «Хейнеман» ва «Ропискап», детектори металии статсионарии «Метор-250» ва детектори металии дастӣ (таҳвилшаванда) барои сканеркунӣ ва ташхиси бағоч ва мусофирон ворид карда шуда, дар фурудоғҳо, махсусан дар фурудоғҳои байналмилали Душанбе, насб карда шуданд.

Аз соли 1991 то соли 1994 барои ширкати ҳавопаймоии «Тоҷикистон» давраи хеле мураккаб ва пурмасъул маҳсуб меёфт. Новобаста аз он, ки мамлакат дар солҳои ҷанги шаҳрвандӣ ба бӯхрони сиёсӣ иқтисодӣ дучор гардида буд, ин ширкат тавонист ҳатсайрҳои нави ҳавоиро дар манотиқи Осиёи Марказӣ, Африқо ва Аврупо ташкил

намояд. Ин раванд бо дастгирии молиявии Ҳукумати Ҷумҳурии Тоҷикистон, Бонки аврупоии таҷдид ва рушд, ширкати сохтмони хиндии «Тани Констракшн Компани», ки навсозии инфрасохтори фурудгоҳҳо, аз ҷумла фурудгоҳи Душанбе маблағгузори намуданд, татбиқ карда мешуд.

Дар давраи соҳибистиклолӣ ширкати ҳавопаймоии «Тоҷикистон» ба ҳайати Ҷамъияти байналмилалӣ алоқаи барқии авиатсионӣ (SITA) қабул гардид, ки ин барои беҳтар гардидани ҳамкориҳои байналмилалӣ ширкат мусоидат намуда, робитаҳо бо шабакаи ҷаҳонӣ авиатсионӣ ба сатҳи баландтар бароварда шаванд. Новобаста аз шароити вазнини иқтисодиву сиёсии малакат, ба даст овардани чунин муваффақиятҳо аз кӯшишҳо барои ҳифзи ва рушди соҳаи авиатсия дар кишвар шаҳодат медиҳанд [58, с. 146-157].

Дар ҳамин давра Ҷумҳурии Тоҷикистон ба ҳайати Ташкилоти байналмилалӣ авиатсияи граждани (ИКАО) шомил шуда, бо Ассотсиатсияи байналмилалӣ нақлиёти ҳавоӣ (ИАТА) шартнома дар бораи расонидани кумак оид ба назорати пардохт барои истифодаи фазои ҳавоиро ба имзо расонид. Ҳамчунин, Созишнома бо Ҷамъияти байналмилалӣ алоқаи барқии авиатсионӣ (SITA) низ ба тасвиб расонида шуд. Дар давраи кӯтоҳи фаъолият ширкат тавонист равобити ҳавоиро бо чандин кишварҳои хориҷӣ ба роҳ монад, аз ҷумла Эрон, Арабистони Саудӣ, Ҳиндустон, АМА, Покистон, Туркия, Олмон, ҳамчунин бори аввал парвозҳо бо ИМА, Чопон ва кишварҳои Осиёи Ҷанубу Шарқӣ ташкил карда шуданд. Дар ҳудуди ҷумҳурӣ парвози ҳавопаймоӣ ба самти Душанбе – Хучанд – Душанбе, Душанбе – Панҷакент – Душанбе, Душанбе – Хоруғ – Душанбе анҷом дода мешаванд. Илова бар ин, аз рӯи талаботи мусофирон, парвозҳо ба Душанбе – Ванҷ – Душанбе, Душанбе – Қалъаи Хумб – Душанбе, Душанбе – Фарм – Душанбе, Душанбе – Ҷирғатол (ҳоло Лахш) – Душанбе анҷом дода мешуданд. Айни замон, дар Ҷумҳурии Тоҷикистон 18 ширкати ҳавопаймоии хориҷӣ ба 36 хатсайр дар як ҳафта 92 парвоз анҷом медиҳанд.

Дар хатсайрҳои ҳавопаймоӣ, ба ҷуз тарифҳои «Бизнес-класс», «Оила», «Ҷавонон», «Сайёҳӣ», ҳамчунин «Донишҷӯ», ки бо тасдиқи Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон ҳангоми вохӯрӣ бо тоҷикони муқими Русия изҳор карда шуда буд, ҷорӣ карда шуданд.

Ҳамин тариқ, дар соли 2012 ширкатҳои ҳавопаймоии ватанӣ ва хориҷӣ ба 2,2 млн нафар мусофирон хизмат расонидаанд, ки ин нишондод нисбат ба соли 2006 беш аз 2,6 маротиба афзоиш ёфтааст.

Ҳиссаи ширкатҳои миллии Тоҷикистон дар интиқоли мусофирон ва боркашонӣ низ дар ин муддат аз 33 то 44 дарсад зиёд шуда, авиатсияи мамлакат рушд кардааст. Бо таъсиси хатсайрҳои нав дар дохил ва хориҷи кишвар, аз ҷумла роҳандозии хатсайрҳои нави байналмилалӣ ба кишварҳои ҷаҳон, ҳамчунин бо имзои созишномаҳои ҳамкорӣ бо 17 кишвари хориҷӣ, имкониятҳои транзити ҳавоӣ ва хизматрасонии мусофиронашонӣ дар Тоҷикистон васеъ гардид.

Соҳаи авиатсия дар кишвар ҳамона, ба мушкилиҳои ҷиддӣ рӯбарӯ буда, шумори мусофирони байналмилалӣ солона ҳудуди 500 ҳазор ва дохили тақрибан 200 ҳазор нафарро ташкил медиҳад. Ҳамлунакли бор тавассути роҳи ҳавоӣ хеле паст аст. Дар баробари ин, тадбирҳои ҷиддӣ барои беҳбудии инфрасохтори фурудгоҳҳо ва баланд бардоштани сатҳи хизматрасонӣ амалӣ карда шуданд. Масалан, таҷдиди тирминалҳои мусофирбарӣ ва бунёди иншооти нав дар фурудгоҳҳои Хоруғ, Ҳучанд ва Душанбе, ки бо иштироки ширкатҳои байналмилалӣ ба анҷом расид, ба афзоиши иқтисодии фурудгоҳҳо ва беҳтаршавии хизматрасонии мусофирон мусоидат намуд. Ин равандҳо на танҳо сатҳи хизматрасонию беҳтар намуда, балки Тоҷикистонро ҳамчун кишвари транзитӣ дар минтақа муаррифӣ мекунад.

Дар зербоби чорум «**Ҳамкории байналмилалӣ ва рушди инфрасохтори нақлиётҳои Ҷумҳурии Тоҷикистон дар охири асри XX ва аввали асри XXI**» ман сиёсати нақлиётро на ҳамчун ҷузъи алоҳида, балки ҳамчун бахши умумии хатти берунаи иқтисодии давлат баррасӣ гардид. Таҳлили маводҳо нишон медиҳанд, ки роҳбарияти кишвар пайваستا ба рушди низомии нақлиёт, ҳам дар дохили ҷумҳурӣ ва ҳам дар арсаи байналмилалӣ тавачҷуҳ мекард. Афзоиши тамосҳои мустақим бо дигар давлатҳо бо таҷдиди роҳҳо ва ташкили хатсайрҳои устувор мустақиман робита дошт.

Соҳтмон ва таҷдиди роҳҳо имкониятҳои транзитии кишварро тақвият дод ва нақши онро дар нақлиёти минтақавӣ афзоиш дод. Аммо, ба назари ман, масъала танҳо дар шумораи лоиҳаҳои амалишуда нест. Муҳимтар фаҳмиши мавқеи стратегияи Тоҷикистон буд. Ҷойгиршавии марказӣ дар Осиё имкониятҳоро барои ҳамроҳии миёни Осиёи Ҷанубу-Шарқӣ, Ховари Миёна ва Аврупо фароҳам меорад [11]. Аммо география танҳо он вақт самаранок аст, ки паси он сиёсати пайгиронаи нақлиётӣ истода бошад.

Рушди роҳҳои автомобилгарди робитаҳоро байни Осиёи Марказӣ ва Ҷанубӣ тақвият мебахшад ва заминаи густариши транзит ва тичоратро фароҳам меорад. Бо ин вучуд, бе ҳамроҳии чорабиниҳои

давлатҳои минтақа ва дастгирии созмонҳои байналмилалӣ, ин иқтидор пурра истифода намешавад. Сухан на танҳо дар сохтмони хатсайрҳои нав, балки дар таҷдиди инфрасохтори мавҷуда ва содасозии тартиботи нақлиёт низ мебошад.

Масоили таҷдиду дигаргунсозии технологияи инфрасохтори терминалӣ батадриҷ аз доираи мушкилоти танҳо техникӣ берун баромада, дар заминаи боз ҳам васеътар, яъне ташкили чараҳои ҳамлу накл бештар мавриди баррасӣ қарор мегирад. Мушоҳидаҳо гувоҳи онанд, ки таҷдиди қарорҳои автоматишуда дар рафти иҷрои амалиётҳои бор кардан ва фароравдани бор, инчунин рақамгардонии назорати ҳаракати нақлиёт боиси дигаргун шудан ва кушода шудани гиреҳҳои логистикӣ мешаванд. Ин амал барои беҳтар гаштани шароитҳои хизматрасонӣ, коҳиши талафоти вақт ва баланд гардидани пешгӯишавандагии интиқолҳо мусоидат карда, на фақат натиҷаи таҷдиди таҷҳизот, балки инчунин самараи дигаргунсозии тартиботи идоракунӣ мебошад. Чунин баррасиҳо дар қорҳои Р.С. Бобиев муфассал таҳқиқ шудааст, ки дар онҳо тағйироти технологӣ аз нуқтаи назари самаранокии амалӣ бештар таваҷҷуҳ зоҳир шудааст [10].

Ҳамзамон, тағйирёбии низоми нақлиётро фақат ба сатҳи қори терминалҳо маҳдуд намуд намудан зарурат надорад. Тавсеаи иқтидорҳои истехсолӣ, тараққии соҳаи саноат ва устувории пайвастии шабакаи роҳҳо тарҳи мураккабтареро рӯи қор меорад, ки дар доираи он нақлиёт ҳамчун унсури ташкили фазоии иқтисодӣ фаҳмида мешавад. Дар чунин маврид вазифаи бартараф намудани маҳдудияти иртиботӣ аҳамияти стратегӣ пайдо кардааст. Гузариш аз ҳолати роавобити доираи танг маҳдуд ба ҳамгироӣ ба равандҳои транзитӣ на ба воситаи қарорҳои ҷудоғонаи инфрасохторӣ, балки дар натиҷаи таъсири комплекси онҳо ба фазои иқтисодии мамлакат сурат мегирад.

Дар ин раванд нақши Пешвои миллат муҳтарам Эмомалӣ Раҳмон ҳалқунанда буда, иқдомҳои созандагии роҳбарият рушди иқтисод ва нақлиётро таъмин менамоянд. Самаранокии хизматрасониҳои нақлиётӣ ва логистикӣ калиди қонеъсозии талаботи бозор дар оянда ба шумор меравад [45, с. 64-71]. Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон дар Паёми соли 2018 таъкид намуданд, ки: «...барои беҳбудии инфрасохтори нақлиёт ва логистика, аз ҷумла бунёди терминалҳои сарҳаддӣ, таъмини дастрасӣ ба бандарҳои баҳрӣ ва навсозии техникаи нақлиётӣ, тадбирҳои зарурӣ бояд амалӣ гарданд» [47]. Роҳбари давлат дастур доданд, ки барои амалӣ кардани ин ҳадафҳо, бояд дар бунёди терминалҳои наздисарҳаддӣ ва марказҳои логистик қорҳо дуруст ба

роҳ монда шаванд, то ба беҳтар шудани ҳамлунакли маҳсулот ва афзоиши тичорати кишвар мусоидат намоянд.

Рушди иқтисодӣ ва иҷтимоии мамлакат, таъмини низоми логистика, гузариши иқтисодиёт ба сатҳи сифатан нав, рушди робитаҳои байналмилалии нақлиётӣ тичоратии кишвар, таъмини сатҳи сифати зарурии инфрасохтори нақлиётӣ логистик яке аз ҳадафҳои асосии давлату ҳукумати ҷумҳурӣ мебошад. Чи тавре ки дар боло қайд намудем, бо дарназардошти мавқеи ҷуғрофии худ, Тоҷикистон метавонад ҳамчун як пайванди муҳими иртиботӣ байни халқҳо ва тамаддунҳои гуногун хидмат намояд. Ин ба Тоҷикистон имкон медиҳад, ки ҳамчун пайвандгари муошираву ҳамкориҳо миёни давлатҳои Осиёи Ҷанубу Шарқӣ, Шарқи Наздик ва қитъаи Аврупо баромад намояд [48, с. 97-110].

Нақши инфрасохтори нақлиётӣ ва логистикӣ то андозае ба рушди иқтисоди минтақа вобаста аст, зеро маҳз тавассути онҳо қисми зиёди молу маҳсулоти истеҳсолшуда ба бозорҳои хориҷӣ содирот мегардад. Самаранок истифода бурдани захираҳои транзитии кишвар на танҳо ба рушди инфрасохтори нақлиётӣ минтақа аҳаммияти зиёд дорад, ҳамзамон, яке аз омилҳои асосии таҳкими фаъолияти иқтисодӣ дар сатҳи миллии низ ба ҳисоб меравад [9]. Таъмиру таҷдиди роҳҳои аҳаммияти транзитии байналмилалӣ дошта дар таҳкими иқтисодиёти кишвар нақши назаррас доранд. Аз даврони қадим нақлиёт воситаи муттаҳидсозии халқҳо ва кишварҳо дар рушди иқтисодиёт, иҷтимоиёт, тичорат, фарҳанг ба шумор мерафт. Кишварҳои Осиёи Марказӣ бо ҷойгиршавии мавқеи стратегӣ дар ҷорҳои Авруосиё нақши калидӣ дар ташаккули долонҳои байналмилалии нақлиётӣ доранд. Рушди инфрасохтори нақлиётӣ дар шароити ҷаҳонишавӣ, на танҳо ба тичорати дохилӣ, балки ба ҳамгирии минтақавӣ ва воридшавӣ ба занҷирҳои ҷаҳонӣ таъминот мусоидат мекунад, ки дар доираи ташаббуси Чин «Як камарбанд як роҳ» аҳаммияти махсус касб намудааст [39, с. 114-121].

Бояд қайд намуд, ки барои амалӣ намудани ҳадафи стратегии раҳӣ аз бунбасти коммуникатсионӣ, ки ба рушди иқтисодӣ равона шудааст, ду самти асосии фаъолияти нақлиётӣ муайян гардидааст:

1. Тақвияти инфрасохтори дохилии нақлиёт ва пайвасти он ба роҳҳои байналмилалӣ. Албатта, ташкили шабакаи мукаммали инфрасохтори нақлиётӣ мамлакат ва пайвасти он ба дигар шабақаҳои глобалии нақлиётӣ хориҷӣ аҳаммияти муҳим дорад ва он барои

ташаккули ҳамлунакли молу маҳсулот ва ҳаракати мусофирон шароиту имкониятҳои навро бунёд хоҳад кард.

2. Ҳамроҳ шудани ҷумҳурӣ ба конвенсияву муоҳида ва созишномаҳои байналмилалӣ, ки ҳадафи онҳо тавсеаи ҳамкориҳо дар ҷодаи нақлиёт маҳсуб меёфтанд, аз ҷумлаи самтҳои афзалиятноку муҳими сиёсати давлатӣ маҳсуб меёбанд. Ба узвияти созмону ташкилотҳои байналмилалӣ қабул гардидани Тоҷикистон барои вусъат ёфтани ҳамкориҳо бо давлатҳои мухталифи олам ва мутобиқ сохтани асноду қонунгузори миллий ба меъёрҳои байналмилалӣ ва стандартҳои техникӣ дар ҷодаи нақлиёт ва интиқоли бор равона гардидааст. Чунин муносибат ҷиҳати беҳтар гардидани равобити тиҷоратӣ ва нақлиётӣ дар миёни давлатҳо ба таври мусбат мусоидат хоҳад намуд.

Амалӣ гардидани самтҳои стратегияи афзалиятноке, ки онҳо як бахши муҳими Стратегияи рушди иқтисодӣ ва нақлиёти Тоҷикистон ба шумор мераванд, таҷдиду навсозии роҳҳои асосӣ ва бартарофт намудани монеаҳои коммуникатсиониро фаро мегиранд. Андешидани чунин тадбирҳои имконият медиҳанд, то ки инфрасохтори нақлиёти мамлакат хубтар гашта, ҳамкориҳои ҷумҳурӣ дар сатҳи байналмилалӣ тавсеа ёбанд ва Тоҷикистон ба як шарикӣ бозътимод дар низомии транзитии байналмилалӣ ва ҳамкориҳои минтақавӣ мубаддал гардад.

Ҷиҳати муваффақ шудан ба иҷрои мақсаду вазифаҳои гузошташуда Ҳукумати Ҷумҳурии Тоҷикистон 23 лоиҳаи сармоягузорию дар ҳаҷми 3,2 миллиард сомонӣ роҳандозӣ намудааст, ки дар он ҳам аз ҳисоби сарчашмаҳои дохилӣ ва ҳам манбаъҳои хориҷӣ ҷалб гардидааст. Нашъунамои инфрасохтори нақлиётӣ, албатта, аз раванди маблағгузорӣ вобастагӣ дорад, ки он шароиту имкониятҳои заруриро барои ҳамроҳ гардидани Тоҷикистон ба шабакаи ҷаҳонии нақлиёт ба вучуд овард.

ХУЛОСА

НАТИҶАҲОИ АСОСИИ ИЛМИИ БАДАСТОМАДАИ ТАҲҚИҚОТ

Дар рисолаи мазкур яке аз масоили мубрами таърихи халқи тоҷик - равандҳои ташаккул ва рушди соҳаи роҳу нақлиёт ва инфрасохтори он дар Тоҷикистон, аз таъсисёбии ҚМШС Тоҷикистон то ҷашни 30-юмин солгарди Истиқлоли давлатӣ дар асоси таҳлили манбаъҳои бойгонӣ, матбуоти даврӣ ва таҳқиқоти илмӣ олимону мутахассисон таҳқиқ ва баррасӣ шудааст. Мақсади асосии таҳияи рисолаи мазкур

омӯзиши ташаккул ва рушди соҳаи нақлиёт, инфрасохтори зарурии он дар давраи таҳқиқшаванда мебошад.

Таҳқиқи мавзӯи нишон дод, ки соҳаи нақлиёт, аз соҳаҳои калидии кишоварзии Тоҷикистон буда, давра ба давра ташаккул ва рушд ёфтааст. Агар дар даврони Шуравӣ ба соҳаи нақлиёт ва инфрасохтори он замина гузошта шуд, пас таҳаввулоти ҷиддӣ дар солҳои Истиқлоли давлатӣ ба миён омадааст. То барпошавии ҳокимияти Шуравӣ дар Осиёи Марказӣ ва таъсисёбии ҶМШС Тоҷикистон ва баъдан ҶШС Тоҷикистон, агар воситаи асосии нақлиёт ҳайвонот (хар, асп, шутур) буда ва мардум аз роҳҳои корвонӣ ва пайроҳаҳои касногузару душворгузар истифода мекарданд, бо таъсисёбии ҶШС Тоҷикистон охиста-охиста ин мушкилот бартараф шуданд. Дар даврони Шуравӣ шароити мусоид барои ташкили инфрасохтори нақлиёт ва роҳсозӣ гузошта шуд. Дар аввал роҳҳои нақлиётӣ дар Тоҷикистон хеле маҳдуд буданд ва дар асоси якчанд хатсайрҳо амал мекарданд. Шуруъ аз солҳои 20-уми асри XX техникаҳои муосир ба Тоҷикистон ворид карда мешуданд. Дар давоми солҳои 20-30-юми асри XX бо сабаби вазъи иқтисодии кишвар ва мушкилоти зиёде, ки боиси норасоии маблағ барои инфрасохтори нақлиётӣ мегардид, роҳсозӣ дар кишвар дар сатҳи ба талабот мувофиқ рушд карда натавонист. Мунтазам зиёд шудани тавачҷуҳи мақомоти давлатӣ ба бунёди роҳҳо фақат бо изҳороти расмӣ маҳдуд нашуда, балки саҳми он дар таавсеаи самтҳои гуногун ва устувори рушди нақлиёт мунъакис ёфтааст. Чунин равандҳо, агарчи дар оғоз хусусияти пурра ташаккулёфта надоштанд ҳам, бо дигаргун шудани шароит ва тарақиёти хоҷагидорӣ ва пешрафти соҳаҳои иҷтимоӣ мусоидат карда тавонистанд. Илова бар ин, дар натиҷаи инкишофи алоқаҳои автомобилӣ, тавсеаи шабакаҳои роҳи оҳан ва ҳавоӣ барои беҳтар гардидани сатҳи хизматрасонӣ дар ҷодаи интиқоли молу маҳсулот ва мусофирбарӣ мушоҳида карда шуд. Истифодаи техника ва таҷҳизоти муосири сохтмони роҳҳо, ки чанде пеш дастнарас буданд, барои татбиқи лоиҳаҳои нави инфрасохторӣ ва ба таври кулӣ тағйир ёфтани сифати корҳои имконият фароҳам оварда, барои пешгирӣ аз корҳои пароканда ба шаклҳои муназзамтари ташкили роҳсозӣ мусоидат намуд.

Дар нимаи дувуми садаи XX низоми нақлиётӣ дар кишвари мо куллан тағйир ёфт. Ва он марҳалаест, ки саноат ва технология босуръат тараққӣ мекарданд. Ба бунёди роҳҳои зиёд ва тақомули фаъолияти низоми нақлиётӣ тавачҷуҳи бештар равона мегардад. Ин на танҳо барои сифатан беҳтар шудани фаъолияти нақлиёт мусоидат

намуд, балки тараққиёти иқтисодиётро ҳам тақон бахшид. Дар натиҷаи ба истифода дода шудани роҳҳои нав ва беҳтар гардидани робитаҳои дар миёни мавзёҳои гуногуни мамлакат, корхонаҳои саноати навоҳии дурдаст ва хоҷагиҳои деҳқонӣ барои фаъолияти хубтар ва ташкили тижорати даромаднок имкониятҳои мусоид комёб шуданд.

Пас аз муддате, дар замони соҳибистиклолӣ муносибат ба роҳ ва роҳсозӣ, низоми нақлиётӣ дар мамлакатамон ба таври кулӣ дигаргун шуд. Дарки масъалаи муҳим будани рушди нақлиёт, ки он на танҳо барои тараққӣ додани соҳаҳои дигар зарур аст, акнун моҳияти тоза касб намуда, он ба сифати як ҷузъи ногусастани рушди иқтисодиёт ба эътибор гирифта мешавад. Ҷалби сармояи кишварҳои хориҷӣ ҷиҳати хуб шудани сифати роҳҳо ва низоми нақлиётӣ нақши намоён бозидааст. Он имконият фароҳам овард, ки низоми нақлиётӣ чумхурӣ ба як баҳши ҷудонопазири равандҳои бузурги иқтисодие мубаддал гардад, ки акнун доираву нуфузи он аз ҳудуди миллий дуртар меравад.

Бунёди роҳҳои мошингард ва нақбҳо, ки дар шароити кӯҳистонии Тоҷикистон сохта шуданд, ба муҳимтарин муваффақиятҳо дар ин соҳа таъдил ёфт. Истиклол барои Тоҷикистон имконият дод, то сармоягузори дар соҳаи роҳсозӣ афзоиш ва сифату ҳолати роҳҳо беҳтар карда шавад.

Маҳз, дар солҳои истиқлоли давлатӣ бо ташаббуси Асосгузори сулҳу ваҳдати миллий – Пешвои миллат, Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон муҳтарам Эмомалӣ Раҳмон, раҳой аз бунбасти коммуникатсионӣ ва ба кишвари транзитӣ дар минтақа таъдил додани Ҷумҳурии Тоҷикистон ба яке аз ҳадафҳои стратегияи кишвар қарор дода шуд, ки дар ташаккул ва пайвасти роҳҳои дохиливу байналмиллалӣ нақши калидӣ гузошт.

Дар маҷмӯъ, дар асоси таҳлили маводҳои зиёди илмӣ ва таҳқиқоти муҳаққиқони ватаниву хориҷӣ, масъалаи роҳу роҳсозӣ ва ташаккули инфрасохтор онро таҳлилу баррасӣ намуда, ба ҳулосаҳои зерин расидем:

1. Таҳлили заминаҳои таърихӣ нишон медиҳад, ки то солҳои 20-уми асри XX роҳсозӣ дар ҳудуди Тоҷикистон хусусияти суннатӣ ва маҳаллӣ дошта, ба сабаби шароити мураккаби ҷуғрофӣ ва набудани сиёсати марказонидашуда, суст рушд ёфта буд. Кӯҳҳо, водӣҳо ва монеаҳои табиӣ пешрафти инфрасохторро ба мушкилот рӯбарӯ мекарданд. Ғайр аз ин, сиёсати маҳаллӣ ва аз марказ дур будани идоракунии роҳсозӣ дар давраҳои гузашта, таъсири манфӣ ба рушди соҳа дошт [2.-М, 6.-М, 15.-М, 17.-М, 23.-М].

2. Бо таъсиси Ҷумҳурии Мухтори Тоҷикистон ва баъдан ҶШС Тоҷикистон (1924–1929) заминаҳои ташаккули бахши роҳ ҳамчун бахши муҳимми хоҷагии халқ фароҳам омада, идоракунии давлатӣ ва банақшагирии соҳа оғоз гардид. Дар ин давра идоракунии давлатӣ ва банақшагирии соҳа оғоз ёфт, ки ин амалҳо барои рушди инфрасохтор ва беҳбудии роҳсозӣ дар кишвар зарурӣ буданд. Ҳукумати кишвар бо барномаҳои махсуси марказӣ, ки таҳти сиёсати Ҳукумати Шуравӣ роҳандозӣ мешуданд, кӯшиш мекард, то роҳҳо ва хатҳои нақлиётро дар тамоми ҷумҳурӣ ташаккул ва имконияҳои иқтисодиву иҷтимоии мардуми маҳаллиро беҳтар созад [2.-М, 6.-М, 15.-М, 17.-М, 23.-М].

3. Дар солҳои 20–30-уми асри ХХ рушди инфрасохтори роҳҳо нақши назаррас дар тезонидани равандҳои иқтисодӣ ва тақвияти робитаҳои иҷтимоӣ бозид. Густариши шабакаи роҳҳо ва беҳтар шудани шароити нақлиёт дастрасии минтақаҳои дурдаст ва қӯҳӣ ро осонтар сохт. Ин мустақиман ба фаъолиятҳои хоҷагӣ ва рӯзгории аҳоли таъсир гузошт. Дастрасӣ ба ҳудудҳои, ки қаблан душворгузар буданд, рушди тичорат, таъминот ва фаъолиятҳои истехсолиро суръат бахшид. Ҳамзамон, дастрасии нақлиёт ба соҳаи иҷтимоӣ низ таъсир кард: имкониятҳо барои таҳсил ва хизматрасонии тиббӣ васеъ гардиданд. Аз ин рӯ, инфрасохтори роҳҳо на танҳо унсурҳои техникаӣ дар хоҷагӣ, балки омилҳои муҳими тағйиротҳои иҷтимоӣю иқтисодӣ ба шумор меравад [2.-М, 6.-М, 15.-М, 17.-М, 23.-М].

4. Сохтмони роҳҳо дар ин давра на танҳо аҳамияти иқтисодӣ дошт, балки аҳамияти иҷтимоӣю сиёсӣ дошт, ки ба тақвияти ҳокимияти давлат ва муттаҳид сохтани ҷумҳурӣ мусоидат мекард. Бо пайдоиши роҳҳои нави автомобилгарди муносибат байни минтақаҳои гуногуни кишвар беҳтар шуд, ки ин ба тақвияти идоракунии давлатӣ ва сиёсати ҳокимияти марказӣ кӯмак расонд. Ин раванд, ба навбати худ, ба рушди робитаҳои иҷтимоӣ ва муттаҳидии миллии низ замина фароҳам овард [1.-М, 3.-М, 11.-М, 21.-М].

5. Дар солҳои Ҷанги Бузурги Ватанӣ шабакаи роҳу нақлиёт ба унсурҳои муҳимми таъмини низомӣ ва иқтисодӣ табдил ёфт, ки имконият фароҳам овард роҳҳои дар шароити маҳдудияти захираҳо нигоҳ доштан ва самаранок истифода бурдан. Фурӯдгоҳҳо ва хатҳои нави ҳавоӣ, ҳамчунин таҷдиди роҳи оҳан, зарбаи ҷиддӣ ба рушди равандҳои иҷтимоӣю иқтисодӣ заданд [1.-М, 2.-М, 6.-М].

6. Марҳалаи пасазчангиро зинаи гузариш аз замони барқарорсозӣ ба сатҳи ботадричи дигаргунсозӣ дар низомии нақлиёт тавсиф намудан мумкин аст. Нашъунамои роҳҳои автомобилгард,

бунёди хатҳои нави роҳи оҳан ва рушди соҳаи авиатсия боиси мураккабтар гардидани сохтори интиқолдиҳӣ ва тақвият ёфтани равобити тарафайни равандҳои иқтисодӣ ва иҷтимоӣ мегардад [3.-М, 11.-М, 13.-М, 15.-М].

7. Пайдоиш ва тараққиӣ шабакаи роҳи оҳан боиси ҳамгиро шудани ҷумҳурӣ ба муҳити нисбатан васеътари иқтисодӣ дар доираи минтақа ва берун аз он мусоидат карда, барои таҳким ёфтани муносибату ҳамкориҳои устувор бо минтақаҳои саноатӣ ва кишоварзӣ имконият фароҳам оварда, ба таҳрики нашъунамои соҳаҳои коркардро роҳ кушод [3.-М, 11.-М, 13.-М, 15.-М].

8. Таҳаввулоти авиатсияи граждани дар шароити релйефи кӯҳӣ барои таъмини доимии иртибот бо он минтақаҳо, ки алоқаҳои рӯйизаминӣ дар он мавзӯҳо маҳдуд аст, ҳамчун воситаи муҳим боқӣ мондан мегардад. Ин раванд ба табиати робитаҳои дохилии кишвар таъсири ҷиддӣ расонд: сатҳи ҷудоии ноҳияҳои дурдаст коҳиш ёфт, таъминоти моддӣ осонтар гардид ва муносибатҳои иҷтимоиву фарҳангӣ густариш пайдо карданд. Ба ин тартиб, авиатсия дар ҳамгироии Тоҷикистон ба фазои умумии Иттиҳоди Шуравӣ нақши муҳим бозид [8.-М, 9.-М].

9. Дар солҳои 50–80-уми асри ХХ ташаккули низоми ягонаи коммуникатсионии нақлиётӣ миёни минтақаҳо имкон фароҳам овард, ки ҷудоҳои иқтисодӣ тадричан бартараф карда шаванд. Пешрафти роҳҳои автомобилгард ва оҳан, инчунин тавсеаи шабакаи парвозҳо, сатҳи пайвастигии ҳудудҳоро ҳам дар дохили ҷумҳурӣ ва ҳам дар доираи Иттиҳоди Шуравӣ боло бурд. Кам гардидани хароҷоти нақлиётӣ ва осон шудани интиқоли захираҳо истифодаи имкониятҳои истеҳсолиро самараноктар гардонд. Ин омилҳо ба афзоиши ҳаҷми истеҳсол ва гардиши мол бевосита таъсир расонида, фаъолияти соҳаҳои саноат ва кишоварзиро фаъолтар намуданд [3.-М, 6.-М, 8.-М, 9.-М, 11.-М, 15.-М].

10. Баланс бардоштани сатҳи таҷҳизоти техникаи соҳаи роҳу нақлиёт ва ҷорӣ намудани техникаи нав суръати корҳои сохтмонӣ ва таҷдиди роҳҳоро ба таври назаррас афзоиш дод. Истифодаи технологияҳои муосири ҳамон давра сифати иҷрои корҳоро беҳтар намуда, имкони густариши шабакаи роҳҳоро бидуни хароҷоти аз ҳад зиёдеи вақт ва захираҳо фароҳам сохт. Механиконидани равандҳои истеҳсоли муҳлати сохтмон ва таъмирро кӯтоҳ намуда, устувории низоми нақлиёти кишварро тақвият бахшид. Дар натиҷа, рушди

инфрасохтор хусусияти муназзамтар ва дурнамодортар касб кард [1.-М, 2.-М, 3.-М, 6.-М, 13.-М, 15.-М, 23.-М].

11. Давраи мазкурро ҳамчун куллаи кулминатсионию чамъбастии раванди таърихии нимаи дуюми асри XX баррасӣ кардан мумкин аст, ки он барои пешрафти босубот, тараққиёти босуръати роҳсозӣ ва нашъунамои шабакаи муосири роҳҳо пойгоҳи мустаҳкам гардид. Мухимии ин раванд на фақат дар фароҳам овардани имкониятҳои нави иқтисодию иҷтимоиро мушоҳида мешавад, балки ҳамчун иқдоми зарурӣ дар таҳкими нақлиёти ҳавоӣ, ки ба сифати як ҷузъи меҳвари низоми ягонаи нақлиётии кишвар эътироф шудааст, низ ба назар мерасад. Бо беҳтар гардидани вазъи инфрасохтори авиатсионӣ ва мавриди истифодабарӣ қарор гирифтани хатсайрҳои нави ҳавоӣ, Тоҷикистон ба имкониятҳои васеъ ва босамари робита бо минтақаҳои гуногуни дохилӣ ва ҷумҳуриҳои собиқ Иттиҳоди Шуравиро пайдо кард, ки ин ба болоравии суръати ҳаҷми интиқоли молу маҳсулот ва фаъолияти мусофирбарӣ кумаки амалӣ расонид. Бояд зикр намуд, ки нашъунамои авиатсия ҷиҳати тақомули минбаъдаи инфрасохтори нақлиётии мамлакат ва мустаҳкам шудани робитаҳои дохилӣ, байни минтақаҳои ҷумҳурӣ ва давлатҳои узви Иттиҳод шароитҳои мусоид фароҳам овард [8.-М, 9.-М, 13.-М, 14.-М, 20.-М, 28.-М].

12. Дар давраи соҳибистиклолӣ мамлакатии мо бо истифода аз шабакаи роҳҳои автомобилгард, сохтмони нақбҳо ва бунёди долонҳои нақлиётӣ мавқеи муҳими ҷуғрофӣ ва иқтисодӣ доштани худро ба таври назаррас собит намуд. Ин раванд ба устувории алоқаҳои дохилӣ ва беруна мусоидат намуда, имкониятҳои нави тараққиёти иқтисодиро ба вучуд овард. Сохтмони роҳҳои автомобилгард ва нақбҳо дар беҳтар шудани сифати қору низоми нақлиёти автомобилӣ ва роҳи оҳан мусоидат намудаанд, дар таҳкими иқтисодии гӯшаву қанорҳои кишвар ҳам саҳми намоён гузошта, барои беҳтар шудани сатҳи бехатарии ҳаракат, тақвияти ҳамгирии иҷтимоию иқтисодӣ ва пайдории мақоми умумии давлатамон дар низоми минтақавӣ ва сатҳи байналхалқӣ мусоидат кардааст [4.-М; 5.-М, 7.-М, 17.-М, 19.-М, 22.-М, 23.-М, 24.-М].

13. Дар замони соҳибистиклолӣ дигаргунсозии инфрасохтори нақлиётӣ барои боз ҳам беҳтар гардидани равобити дохилӣ дар мамлакат, тараққиӣ минтақаҳои дурдаст ва устувории босубот, ягонагии иқтисодии ҷумҳурӣ созгор омад. Бо бунёд ва таҷдиди роҳҳо, нақбҳо ва шабакаи роҳи оҳан, имкониятҳои алоқаи байни минтақаҳои гуногуни кишвар беҳтар гардид, ки ин барои рушди

иктисодии ҳар як минтақа ва амалишавии барномаҳои сиёсӣ ва иҷтимоӣ хеле муҳим буд. Роҳҳои нав ва инфрасохтори муосир, ки барои ҳаракати осон ва беҳатар тавассути кишвар зарур буданд, ба беҳбудии шароити зиндагии мардум ва тақвияти робитаҳои иқтисодӣ байни минтақаҳо мусоидат карданд, ки дар натиҷа ба таҳкими ваҳдати иқтисодӣ ва иҷтимоии кишвар ва ба расидан ба истиқлолияти коммуникатсионии Тоҷикистон кумак расонид [14.-М, 19.-М, 23.-М, 24.-М, 25.-М, 26.-М].

14. Бо гузариш ба иқтисоди бозаргонӣ, соҳаҳои роҳи оҳан ва авиатсияи граждони ба шароити куллан нав рӯ ба рӯ шуданд. Низоми қаблии идоракунии, ки бар асоси модели банақшагирии марказонидашуда ташаккул ёфта буд, дигар наметавонист мутобиқшавӣ ба талаботи тағйирёбандаи бозор ва таъмини суботи молиявиро қарорат диҳад. Аз ин рӯ, зарурати гузаронидани ислоҳоти сохторӣ, ҷалби сармоягузориҳо ва мутобиқ сохтани фаъолияти соҳа ба меъёрҳои иқтисоди рақобатпазир ба миён омад. Масъала танҳо ба навсозии техникаи инфрасохтор маҳдуд набуда, бознигирии принсипҳои асосии фаъолияти низомро низ дар бар мегирифт. Таҳлилҳо нишон медиҳанд, ки маҳз тағйироти институтсионалӣ ба беҳтар гардидани сатҳи хизматрасонӣ ва ҳифзи қобилияти рақобатпазирии низоми нақлиётӣ дар самти байналмилалӣ мусоидат намуданд [9.-М, 13.-М, 14.-М, 20.-М, 24.-М, 25.-М, 26.-М].

15. Дар даҳсолаҳои охири асри XX ва ибтидои асри XXI ҳамкориҳои байналмилалӣ ба яке аз омилҳои муҳими рушди инфрасохтори нақлиёти Тоҷикистон табдил ёфт. Тавсеаи ҳамкориҳои тарафайн бо мамонаҳои ҳамҷавор ва ширкати кишвар дар лоиҳаҳои минтақавӣ имконият додааст, ки на фақат бахшҳои алоҳидаи шабакаҳои нақлиётӣ дигаргун сохта шаванд, балки низоми нақлиёти кишвар ба роҳҳои нисбатан васеътари минтақавӣ ворид шавад. Чунин раванд ҳосиятҳои робитаҳои иқтисодиро бо мамлакатҳои хориҷӣ дигар карда, нақлиёт аз вазифаи воситаи ёрирасон будан ба вазифаю мақоми баланди стратегӣ соҳиб гардид. Дар гузариш ёфтани имкониятҳои молиявӣ дар самти маблағгузориҳои навсозии инфрасохтори роҳу нақлиёт ҷалб гардидани сармоягузориҳои берунӣ нақши намоён бозида, дар пойдор шудани мақоми геоиқтисодии ҷумҳурӣ саҳми мусбат гирифтааст. Дар ин давра тамоили гузариш аз ҳолати нисбатан ҷудову парокандаи тараққиёт ба сатҳи боз ҳам баландтари рушдбӣ ва ҳамгиросавӣ бармало мушоҳида карда мешавад [7.-М, 10.-М, 12.-М, 16.-М, 18.-М, 24.-М].

Аз таҳлилу мукоисаҳои суратгирифта аён мегардад, ки таҳқиқоти диссертатсионии мазкур дар ҳалли масоили муҳими таҳқиқи таърихи ташаккул ва нашъунамои соҳаи роҳсозӣ ва инфрасохтори нақлиётӣ дар Тоҷикистон дар давраи солҳои 1924 то 2021 гувоҳӣ медиҳад, ки ин баррасии он ба аҳамияти назариявӣ амалӣ молик буда, соҳаи мазкур, воқеан, яке аз пойгоҳҳои асосӣ ва муҳаррики суръатбахши рушди иқтисодиёт, ҷомеа, суботу осоиши иҷтимоӣ ва ҳамгирии байналмилалӣ маҳсуб ёфта, он як ҷузъи муҳими болоравӣ ва тараққиёти стратегӣ, иқтисодӣ ва геополитикии кишвар гардидааст. Дар давраи Шуравӣ ва солҳои истиқлолият, соҳаи нақлиёт нақши калидӣ дар таҳкими ҳокимияти давлатӣ, беҳбудии шароити зиндагӣ ва рушди иқтисодӣ бозид. Ҳамкориҳои байналмилалӣ ва сармоягузориҳои хоричӣ ба ҳамгирии Тоҷикистон бо шабакаҳои минтақавӣ байналмилалӣ мусоидат карданд, ки ин боиси тақвияти мавқеи геополитикии Тоҷикистон гардид.

ТАВСИЯҲО ОИД БА ИСТИФОДАИ АМАЛИИ НАТИҶАҲОИ ТАҲҚИҚОТ

1. Натиҷаҳои таҳқиқи заминаҳои таърихии ташаккули хочагии роҳ ва инфрасохтори роҳсозӣ дар Тоҷикистон, мумкин аст, ҳангоми таҳияи концепсияҳо, стратегияҳо ва барномаҳои давлатии рушди инфрасохтори нақлиётӣ бо дарназардошти хусусиятҳои таърихӣ ҷуғрофӣ ҷумхурӣ истифода карда шаванд.

2. Хулосаҳои илмӣ оид ба рушди инфрасохтори роҳсозӣ ва нақлиёти автомобилӣ дар солҳои 20–30-юми асри XX мумкин аст дар асосноккунии нақши роҳҳо дар рушди иҷтимоӣ-иқтисодии минтақаҳо ва тақмили сиёсати минтақавӣ давлат мавриди истифода қарор гиранд.

3. Натиҷаҳои таҳлилӣ вобаста ба вазъи сохтмон ва нигоҳдории роҳҳо дар солҳои Ҷанги Бузурги Ватанӣ мумкин аст дар таҳияи механизмҳои идоракунии инфрасохтори нақлиётӣ дар шароити фавқулода ва маҳдудияти захираҳо истифода шаванд.

4. Аз таҷрибаи пасазчангии барқарор намудани хочагии халқи мамлакат бармеояд, ки ҳатто дар ҳолати мавҷуд будани имкониятҳои маҳдуд ҳам барои таъмини фаъолияти бонизом ва пайдарпай барои дигаргунсозии инфрасохтор кӯшиш ба харҷ дода шудааст. Муҳимтарин хусусияти давраи мазкур он аст, ки зимни муайян намудани афзалиятҳо на фақат ба маълумоти расмӣ, балки бештар ба вазъи ҳақиқии роҳҳо ва аҳамияти онҳо ҷиҳати таъмини робитаи

байни минтақаҳои гуногун ба эътибор гирифта мешуд. Чунин шакли муносибат дар бобати тархрезӣ то замони мо ҳам қимати худро гум накардааст.

5. Маълумотҳои таҳлилий оид ба тараққиёти шабакаи роҳи оҳан дар солҳои 1920-1940 аз он гувоҳӣ медиҳад, ки нақши соҳаи нақлиёт дар рушди робитаҳои иқтисодии мамлакат таъсири назаррас доштааст. Тавассути роҳи оҳан кӯшиши раҳой аз бунбасти иқтисодии дохилӣ ва парокандагии робитаҳои байни баъзе ҳудудҳо натиҷаи хуб дода тавонист, кашонидани моли маҳсулот суръати тоза касб намуд, инчунин самти маҷрои боркашонӣ ҳам дигаргун шудан мегирад. Чунин пешравиҳо барои устувор гардидани мавқеи инфрасохтори нақлиётӣ дар иқтисодиёти кишвар хеле муҳим буданд.

6. Таҳқиқи таърихи ташаккул ва рушди авиатсияи граждани собит намуд, ки дар мавзӯҳои кӯҳӣ он ҷиҳати таъмини иртиботи доимии байни марказ ва вилояту навоҳии дурдаст саҳми бағоят калон доштааст. Ин навъи нақлиёт ба аҳоли имконият фароҳам овард, ки ба ҷойҳои рафтуомад наоянд, ки сохтмони роҳҳо ва фаъолияти дигар воситаҳои алоқа дар он мавзӯҳо басо мушкул будт. Истифодаи чунин таҷриба барои таҳияи нақшаҳои рушди нақлиёти ҳавой, махсусан дар минтақаҳои дурдасти кӯҳӣ, муҳим арзёбӣ гардад.

7. Агар ба равандҳои марбут ба вазъи инфрасохтори нақлиёт дар солҳои 1950-1980 назар афканем, ба чунин натиҷа расидан мумкин аст, ки инкишофи шабакаи роҳҳо барои коҳиш ёфтани ҷудоии парокандагии мавзӯҳои гуногун нисбат ба якдигар мусоидат намудааст. Чунин таҷрибаҳои судмандро зимни матраҳ сохтани барномаҳои муосири ҳамгироии минтақавӣ ва ҳамоҳангии рушди иҷтимоӣ иқтисодӣ ба таври самаранок истифода бурдан мумкин аст.

8. Нишондодҳои, ки бо равандҳои механиконии соҳаи мазкур иртибот доранд, аз ҷаҳорҷӯбаи таҳлили таърихӣ берун мебароянд. Таҳқиқи онҳо имконият фароҳам меорад, ки зарурати таҷдиду навсозии технологияи сохтмони роҳҳо, болоравии ҳосилнокӣ ва корбурди оқилонаи захираҳо асоснок гарданд.

9. Вазъи инкишофи авиатсияи гражданиро дар нимаи дуоми асри XX мушоҳида намуда, қайд кардан муҳим аст, ки онро на танҳо ҳамчун унсурӣ таъсиррасон дар соҳаи таъмини алоқаҳои нақлиётӣ номидан мумкин аст, балки соҳаи мазкурро ҳамчун омилӣ болоравии сифати хизматрасонии инфрасохторӣ ҳам арзёбӣ кардан мумкин аст. Ин ҳолат барои корбурди хулосаҳои бадастомада зимни таҷдиди

шабакаи фурудгоҳҳо ва беҳтар шудани сатҳи меъёрҳои хизматрасонӣ имкониятҳои мусоид фароҳам меорад.

10. Хулосаҳои илмӣ оид ба фаъолияти ташкилӣ ва иқтисодии роҳи оҳан дар таъмини соҳаҳои асосии хоҷагии халқ мумкин аст дар такмили низоми идоракунии соҳа, ҳамоҳангсозии фаъолияти он бо дигар бахшҳои иқтисод ва баланд бардоштани самаранокии истифодаи иқтидорҳои мавриди истифода қарор гирад.

11. Мавод ва натиҷаҳои асосии рисола мумкин аст дар раванди таълимӣ ва илмӣ-таҳқиқотӣ, аз ҷумла ҳангоми таҳияи курсҳои махсус, дастурҳои таълимӣ ва барномаҳои фаннӣ оид ба таърихи иқтисод, нақлиёт ва идоракунии инфрасохтор истифода карда шаванд.

12. Натиҷаҳои таҳқиқи соҳтмон ва навсозии роҳҳои мошингард ва нақбҳо дар солҳои истиқлол мумкин аст ҳангоми таҳияи стратегияҳои таъмини амнияти нақлиётӣ ва истиқлолияти коммуникатсионии Ҷумҳурии Тоҷикистон истифода шаванд.

13. Хулосаҳои илмӣ оид ба фаъолияти нақлиёти роҳи оҳан дар шароити гузариш ба иқтисоди бозорӣ мумкин аст дар раванди ислоҳоти институтсионалӣ, такмили механизмҳои идоракунии ва ҷалби сармоягузориҳои дохилию хориҷӣ ба кор бурда шаванд.

14. Натиҷаҳои таҳқиқи таҳаввули авиатсияи граждани дар Ҷумҳурии Тоҷикистон дар давраи истиқлолро метавон ҷиҳати муайян намудани самтҳои афзалиятноки рушди соҳа, мутобиксозии он ба стандартҳои байналмилалӣ ва баланд бардоштани рақобатпазирӣ истифода кард.

15. Таҷрибаи ҳамкориҳои байналмилалӣ дар рушди инфрасохтори нақлиёти Ҷумҳурии Тоҷикистон дар охири асри XX ва аввали асри XXI мумкин аст ҳангоми таҳияи сиёсати ҳамгирии минтақавӣ, ҷалби захираҳои молиявӣ ва иштироки кишвар дар долонҳои байналмилалӣ нақлиётӣ мавриди истифода қарор гирад.

Дар умум, рисолаи докторӣ таҷрибаи таърихии ташаккул ва рушди хоҷагии роҳу нақлиёти Тоҷикистонро аз солҳои аввали ташкили ҶМШС Тоҷикистон то давраи истиқлол ба таври ҳамачониба таҳлил менамояд. Дар он равандҳои бунёд ва такмили роҳҳои мошингард, роҳи оҳан ва авиатсияи граждани дар марҳалаҳои гуногуни сиёсату иқтисодӣ, инчунин нақши онҳо дар рушди хоҷагии халқ ва ҳамгирии минтақавӣ баррасӣ шудаанд. Таҳқиқ нишон медиҳад, ки инфрасохтори нақлиётӣ ҳамчун омилҳои калидии рушди иқтисодию иҷтимоӣ ва таҳкими робитаҳои дохилию байналмилалӣ амал кардааст. Натиҷаҳои бадастомада имкон медиҳанд, ки таҷрибаи таърихии соҳа барои

муайян намудани самтҳои афзалиятноки сиёсати муосири нақлиётӣ ва рушди устувори кишвар истифода гардад.

ФЕҲРИСТИ ИНТИШОРОТИ ИЛМИИ ДОВТАЛАБИ ДАРЁФТИ ДАРАЧАИ ИЛМӢ

1. МОНОГРАФИЯҲО

[1.-М]. Айнулозода, Н.А. Аз таърихи рушди роҳсозӣ дар вилояти Кӯлоби ҶШС Тоҷикистон (солҳои 20-80-уми асри XX) [Матн] / Н.А. Айнулозода. – Душанбе, 2022. – 144 с.

[2.-М]. Айнулозода, Н.А. Таърихи рушди роҳсозӣ ва инфрасохтори нақлиётӣ дар Тоҷикистон дар замони шуравӣ [Матн] / Н.А. Айнулозода. – Душанбе, 2025. – 307 с.

2. МАҚОЛАҲОИ ИЛМИЕ, КИ ДАР МАҶАЛЛАҲОИ ТАҚРИЗШАВАНДАИ КОМИССИЯИ ОЛИИ АТТЕСТАТСИОНИИ НАЗДИ ПРЕЗИДЕНТИ ҶУМҲУРИИ ТОҶИКИСТОН ЧОП ШУДААНД

[3.-М]. Шарипов, Н. Из истории дорожного строительства на юге Таджикистана (1920-1941 гг.) (на примере Кулябского региона) [Текст] / Н. Шарипов // Вестник Педагогического университета. – Душанбе, 2013. – №4-2 (53). – С.201-205. – EDN SAUCQD.

[4.-М]. Шарипов, Н. Развитие дорожного строительства в Кулябском регионе (1946-1960 гг.) [Текст] / Н. Шарипов // Вестник Педагогического университета. – Душанбе, 2014. – №1 (56). – С.72-76. – EDN SABYOH.

[5.-М]. Шарипов, Н. История дорожного строительства в Кулябском регионе (1960-1976 гг.) [Текст] / Н. Шарипов // Вестник Педагогического университета. – Душанбе, 2014. – №1 (56-2). – С.73-79. – EDN SACIMT.

[6.-М]. Шарипов, Н. Из истории дорожного строительства Кулябского региона в годы Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.) [Текст] / Н. Шарипов, Ш. Шарифов // Вестник Таджикского национального университета. – 2017. – №3-1. – С.72-75. – EDN XOITPN.

[7.-М]. Шарипов, Н.А. Интенсивное дорожное строительство и развитие транспорта в первой половине XX в. [Текст] / Н.А. Шарипов // Историк. – 2018. – №3 (15). – С.35-39. – EDN BVJXLI.

[8.-М]. Шарипов, Н.А. Вазъи сохтмони роҳҳо дар ноҳияи Восеъ дар солҳои 60–80-уми асри XX [Текст] / Н.А. Шарипов, Р. Рисолати //

Вестник Педагогического университета. – 2018. – №5-1 (77). – P.246-248. – EDN SHMQCA.

[9.-М]. Айнулозода, Н. Аз таърихи сохтмони нақбҳо дар Тоҷикистон [Матн] / Н. Айнулозода // Вестник Педагогического университета. – 2020. – №1 (84). – P.234-238. – EDN GYZDUK.

[10.-М]. Айнулозода, Н. Первые шаги Таджикистана по выходу из внутренней и внешней коммуникационной изоляции в годы независимости [Текст] / Н. Айнулозода // Вестник Педагогического университета. – 2022. – №6-1 (101). – С.286-289. – EDN CGJPUO.

[11.-М]. Айнулозода, Н.А. Аз таърихи пайдоиш ва рушди роҳсозӣ [Матн] / Н.А. Айнулозода // Вестник Педагогического университета. – 2023. – №1 (102). – P.208-211. – EDN BXPEGZ.

[12.-М]. Айнулозода, Н.А. Политика транспортного сектора Таджикистана и его развитие в годы независимости [Текст] / Н.А. Айнулозода // Вестник Педагогического университета. – 2023. – №2 (103). – С.213-216. – EDN VRSJCX.

[13.-М]. Айнулозода, Н.А. Хусусиятҳои ташаққул ва рушди авиатсияи граждони дар ҚШС Тоҷикистон [Матн] / Н.А. Айнулозода // Вестник Педагогического университета. – 2023. – №5 (106). – P.227-232. – EDN КРВІК.

[14.-М]. Айнулозода, Н.А. Рушди авиатсияи граждони дар шароити гузариш ба иқтисоди бозорӣ [Матн] / Н.А. Айнулозода // Вестник Педагогического университета. – 2023. – №5 (106). – P.245-254. – EDN TQEVNY

[15.-М]. Айнулозода, Н.А. Рушди робитаҳои берунаи Тоҷикистон дар соҳаи нақлиёт [Матн] / Н.А. Айнулозода // Вестник Педагогического университета. – 2023. – №6 (107). – P.200-209. – EDN EMBBSQ.

[16.-М]. Айнулозода, Н.А. Назаре ба таърихи пайдоиш ва рушди роҳи оҳан дар Тоҷикистон [Матн] / Н.А. Айнулозода // Паёми Донишгоҳи миллии Тоҷикистон. – 2023. – №9. – P.68-75. – EDN AGDTSV.

[17.-М]. Айнулозода, Н.А. Нақши долонҳои байналмилалӣ нақлиётӣ дар Тоҷикистон: ҳолат, дурнамо ва рушд [Матн] / Н.А. Айнулозода // Паёми Донишгоҳи миллии Тоҷикистон. – 2024. – №1. – P.49-57. – EDN CYQOWE.

[18.-М]. Айнулозода, Н.А. Марҳилаи муҳим дар самти сохтмон ва навсозии роҳҳои мошингарди Тоҷикистон [Матн] / Н.А. Айнулозода

// Вестник Педагогического университета. – 2024. – №1 (108). – P.202-207. – EDN BTYOAW.

[19.-М]. Айнулозода, Н.А. Инъикоси сохтмону навсозии роҳу пул ва нақбҳо дар паёмҳои Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон ба Маҷлиси олии (аз соли 2006 то соли 2023) [Матн] / Н.А. Айнулозода // Вестник Педагогического университета. – 2024. – №2 (109). – P.205-210. – EDN FTFIJC.

[20.-М]. Айнулозода, Н.А. Из истории развития дорожного хозяйства Таджикской ССР [Текст] / Н.А. Айнулозода // Вестник Педагогического университета. – 2024. – №4 (111). – С.192-198. – EDN SGNHKO.

[21.-М]. Айнулозода, Н.А. Таъсири лоиҳаҳои стратегӣ ва ҳамаҷонибаи байналмилалӣ ба рушди инфрасохтори нақлиётӣ дар Тоҷикистон [Матн] / Н.А. Айнулозода // Вестник Педагогического университета. – 2024. – №5–6 (112-113). – P.182-187. – EDN KСYZYA.

[22.-М]. Айнулозода, Н.А. Дорожное хозяйство Таджикистана в период первой и второй пятилетки (1929-1937 гг.) [Текст] / Н.А. Айнулозода // Вестник Таджикского национального университета. – 2025. – №1. – С.74-79. – EDN STHFBL.

[23.-М]. Айнулозода, Н.А. Стратегияҳои нақлиёти Тоҷикистон ва таъсири онҳо ба рушди ҳамаҷонибаи иқтисодӣ дар Осиёи Марказӣ [Матн] / Н.А. Айнулозода // Вестник Педагогического университета. – 2025. – №2 (115). – P.236-242. – EDN PEPHGP.

[24.-М]. Айнулозода, Н.А. Таҳлили рушд ва хусусиятҳои асосии соҳаи нақлиёти Тоҷикистон дар солҳои истиқлолият [Матн] / Н.А. Айнулозода, Ф.М. Абдурашитов // Вестник Педагогического университета. – 2025. – №3 (116). – P.260-266. – EDN YXABUQ.

[25.-М]. Айнулозода, Н.А. Историческая эволюция транспорта и логистики в Таджикистане: проблемы, возможности и цифровые перспективы [Текст] / Н.А. Айнулозода, Ф.М. Абдурашитов // Вестник Педагогического университета. – 2025. – №4 (117). – С.304-311. – EDN MDTZIA.

[26.-М]. Айнулозода, Н.А. Аҳамияти таърихӣ-иқтисодии сохтмони роҳи оҳани Қўрғонтеппа – Қўлоб дар таҳкими инфрасохтори нақлиёти Тоҷикистон [Матн] / Н.А. Айнулозода // Номаи донишгоҳ. Силсилаи илмҳои гуманитарӣ ва ҷомеашиносӣ. – 2025. – №4. (850). – С.14-20 (ISSN 2077-4990)

3. МАҚОЛАҲОИ ДАР ДИГАР НАШРИЯҲО БА ТАБЪРАСИДА

[27.-М]. Айнулозода, А.Н. Қадамҳои нахустини Тоҷикистон барои баромадан аз бумбасти коммуникатсионӣ дар солҳои истиқлолият [Матн] / А.Н. Айнулозода // Истиқлоли давлатӣ: марҳилаи тақдирсоз дар

сарнавишти халқи тоҷик (ба муносибати 30-солагии истиқлолияти ҶТ). Маводи конференсияи илмӣ-назариявӣ ҷумҳуриявӣ (шаҳри Душанбе, 4 сентябри соли 2021. – Душанбе, 2021. – С.388-396.

[28.-М]. Айнулозода, А.Н. Роҳсозӣ ва нақлиёти Тоҷикистон: Таърих ва марҳилаҳои асосии рушд [Матн] / А.Н. Айнулозода // Маводи конференсияи илмӣ-амалии ҳайати профессорону омӯзгорон, докторантону магистрон ва донишҷуёни Донишгоҳи давлатии омӯзгории Тоҷикистон ба номи Садриддин Айни баҳшида ба Рӯзи илми тоҷик, эълон гардидани «Солҳои рушди иқтисоди рақамӣ ва инноватсия (солҳои 2025-2030) ва «700-солагии шоири ғазалсарои тоҷику форс Ҳофизӣ Шерозӣ» 14-19 апрели соли 2025. – Душанбе, 2025. – С. 26-30.

[29.-М]. Айнулозода, А.Н. Саҳми Пешвои миллат дар рушди соҳаи роҳу нақлиёт ва ҳалли масъалаи аз бунбасти коммуникатсионӣ баровардани Ҷумҳурии Тоҷикистон [Матн] / А.Н. Айнулозода // Маводи конференсияи байналмилалӣ илмӣ-амалии ҳайати профессорону омӯзгорон дар партави суҳанронии Пешвои муаззами миллат, Асосгузори сулҳу ваҳдаи миллӣ, мухтарам Эмомалӣ Раҳмон баҳшида ба «Рӯзи дониш» таҳти унвони «Нақш ва масъулияти омӯзгор дар замони истиқлол» 12 декабри соли 2024. – Душанбе, 2024. – Ҷ.2. – С.80-86.

[30.-М]. Айнулозода, А.Н. Таъсири инфрасохтор ва нақлиёт ба рушди иқтисоди Тоҷикистон. Ҷанбаҳои ҳамкорӣ байналмилалӣ [Матн] / А.Н. Айнулозода // Конференсияи илмӣ-назариявӣ байналмилалӣ дар мавзӯи «Масъалаҳои экологӣ ва роҳҳои иқтисоди сабз дар замони муосир» (Маҷмуи мақолаҳои конференсияи илмӣ-назариявӣ байналмилалӣ). – Душанбе, 2025. – С.260-265.

[31.-М]. Айнулозода, А.Н. Саҳми пешвои миллат мухтарам Эмомалӣ Раҳмон дар бунёди роҳи оҳани Қӯрғонтеппа – Кӯлоб [Матн] / А.Н. Айнулозода // Маводи конференсияи илмӣ-назариявӣ ҷумҳуриявӣ дар мавзӯи «Нақши Асосгузори сулҳу ваҳдати миллӣ – Пешвои миллат, Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон, мухтарам Эмомалӣ Раҳмон дар таҳқиқи таърихи халқи тоҷик» (ДДОТ ба номи С. Айни, 29 апрели соли 2025). – Душанбе, 2025. – С.43-49.

**ТАДЖИКСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПЕДАГОГИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ САДРИДДИНА АЙНИ**

**УДК: 625.7/.8(091) (575.3)
ТКБ: 39.311+63.3 (2 точик)**

На правах рукописи



АЙНУЛОЗОДА НАХТУЛЛО АЙНУЛО

**ИСТОРИЧЕСКИЙ ОПЫТ СТАНОВЛЕНИЯ И РАЗВИТИЯ
ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ХОЗЯЙСТВА В
ТАДЖИКИСТАНЕ (1924–2021)**

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени доктора исторических наук
по специальности 6.1 – История и археология,
6.1.1 - Отечественная история

Душанбе-2026

Диссертация подготовлена на кафедре истории таджикского народа Таджикского государственного педагогического университета им. С. Айни

Научный консультант: **Абдурашитов Фозил Маматович** – доктор исторических наук, заведующий отделом новейшей истории Института истории, археологии и этнографии имени А. Дониша Национальной академии наук Таджикистана.

Официальные опоненты: **Собирова Курбонбегим Давлаткадамовна** – доктор исторических наук, профессор кафедры истории таджикского народа Таджикского национального университета.

Ализода Бахриддин Пирмухаммад – доктори исторических наук, доцент, директор Института государственного управления и государственной службы Академии государственного управления при Президенте Республики Таджикистан.

Хомидзода Фуркат Муким - доктор исторических наук, профессор, профессор по науке и инновациям Таджикского государственного университета права, бизнеса и политики.

Ведущая организация Бохтарский государственный университет имени Носира Хусрава.

Защита состоится 23 июля 2026 года в 13⁰⁰ часов на заседании диссертационного совета БД.КООА – 093 по защите диссертаций на соискание ученой степени кандидат исторических наук и доктора исторических наук при Институте истории, археологии и этнографии имени Ахмада Дониша Национальной академии наук Таджикистана, по адресу: 734025, г. Душанбе, пр. Рудаки, 33.

С диссертацией можно ознакомиться в Центральной научной библиотеке имени Индиры Ганды Национальной академии наук Таджикистана (734025, г. Душанбе, пр. Рудаки, 33) и на официальном сайте Института истории, археологии и этнографии имени Ахмада Дониша Национальной академии наук Таджикистана (www.institute-history.tj)

Автореферат разослан «___» _____ 2026 года

Ученый секретарь
диссертационного совета,
доктор философии (PhD) по
специальности история



Мирзоев Ш.ДЖ.

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования. Процесс формирования и развития дорожно-транспортной инфраструктуры относится к числу базовых предпосылок экономического, социального и культурного развития государств. В условиях Таджикистана, характеризующегося сложными географическими, климатическими и природными особенностями, транспорт и дорожное строительство выступают как значимое направление государственной политики и важный фактор развития национальной экономики. С периода становления национальной государственности в 20-е годы XX века проблема создания устойчивой сети дорог, связывающей регионы страны между собой, с союзными республиками и соседними государствами, приобрела стратегический характер.

Социально-экономические и политические преобразования различных исторических этапов от установления советской власти в Бухарском Эмирате и образования Таджикской Автономной советской социалистической республики (1924) до периода 30-летия государственной независимости Республики Таджикистан в 2021 году оказали существенное влияние на формирование транспортной системы, включающей автомобильные, железнодорожные и воздушные коммуникации, а также соответствующую инфраструктуру. Строительство автомобильных и железных дорог в 1920–1940-е годы, несмотря на ограниченность ресурсов и инженерно-технические сложности, рассматривалось как приоритетное направление государственной политики. В годы Великой Отечественной войны и в послевоенный период значение дорожного строительства увеличилось, поскольку это имело непосредственное отношение с задачами обороны и восстановления экономики.

Разница между 50-ми и 80-ми годами отмечается, прежде всего, в стремительной механизации и постепенной автоматизацией трудозатрат в инфраструктурной отрасли, ростом внутреннего транзита и прогрессом в логистике, как внутри страны, так и за ее пределами. Использование тяжёлых машин, улучшение качества автодорог, расширение воздушных коммуникаций, улучшение железнодорожного обслуживания стали надёжной опорой для дальнейшего развития транспортной сферы и определили его место как наиболее важным сектором национального производства.

В годы государственной независимости транспортный и дорожно-строительный секторы подверглись структурным изменениям. Политическая нестабильность начала 90-х годов, разрушившая прежние хозяйственные связи и зависимость транспортных маршрутов от инфраструктуры смежных стран, требовали реорганизации существующих и создания новых транспортных направлений. В таких условиях транспорт стал рассматриваться как средство территориальной связанности, государственной самостоятельности и формирование внутренней экономической интеграции.

В период независимости, с использованием внутренних и внешних инвестиций и в сотрудничестве с международными организациями, был реализован ряд важных инфраструктурных проектов. К этим проектам относятся строительство стратегических дорог, тоннелей, мостов и инженерных сооружений, а также открытие новых международных авиасообщений, имеющих важное значение для экономического и социального развития страны. Важные стратегические проекты, включая ввод в эксплуатацию тоннелей «Истиклол», «Шахристон», «Дусти», «Хатлон», «Озоди», «Таджикистан», автомагистралей «Курган-Тюбе – Куляб», «Душанбе – Худжанд – Бустон – Чанок», «Душанбе – Куляб – Дарваз – Мургаб – Кульма», «Душанбе – Нурабад – Джиргаталь – Сары-Таш – Ош», «Душанбе – Дангара» «Душанбе – Бохтар – Дангара – Куляб», «Душанбе – Бохтар – Нижний Пяндж» и продолжение строительства новых дорог создали благоприятные условия для передвижения населения страны, транспортировки товаров и продукции, а также экономического развития страны.

За годы независимости построены и введены в эксплуатацию железная дорога Курган-Тюбе – Куляб (132 км, пять больших мостов и 7 станций), участок Вахдат – Яван железной дороги Душанбе – Бохтар – Куляб (40,7 км, включая 3 тоннеля длиной 3643 метра, 8 мостов длиной 683,2 метра). В целом, за небольшой промежуток времени было построено и введено в эксплуатацию 200 км железных дорог.

В данный период Правительство Таджикистана уделяло серьёзное внимание проблемам воздушных сообщений и выделяло средства на реконструкцию и модернизацию аэропортов страны. В настоящее время в республике действуют четыре международных аэропорта, соответствующих международным стандартам. Эти международные аэропорты находятся в городах Душанбе, Куляб, Бохтар и Худжанд.

Строительство и ввод в эксплуатацию новых дорог и создание современной инфраструктуры, не только укрепили внутреннюю транспортную сеть страны, но и создали основу для развития национальной экономики и повышения конкурентоспособности Таджикистана на международном уровне.

Основатель мира и национального единства – Лидер нации, Президент Республики Таджикистан, уважаемый Эмомали Рахмоном в ежегодных посланиях к Маджлиси Оли Республики Таджикистан всегда подчеркивает значимость транспортной сферы и необходимость её развития в ближайшие годы. 21 декабря 2021 года в своем послании к Маджлиси Оли Республики Таджикистан Президент страны отмечал: «...Для обеспечения беспрепятственного передвижения пассажиров и грузоперевозок во все времена года между регионами страны, а также для вывода республики из коммуникационного тупика и превращения ее в транзитную страну осуществлены 59 государственных инвестиционных проектов на сумму 24 млрд. сомони, построены и сданы в эксплуатацию 2400 км дорог, 326 мостов, 6 автомобильных тоннелей и 219 км железной дороги. С осуществлением упомянутых работ в 2017 году мы достигли одной из своих стратегических целей, то есть Таджикистан, разделенный на три части, превратили в целостную территорию и посредством транспортных коридоров обеспечили его присоединение к соседним странам, ближним и дальним зарубежным государствам» [2].

В годы государственной независимости по инициативе Основателя мира и национального единства – Лидера нации, Президента Республики Таджикистан, уважаемого Эмомали Рахмона, вывод из коммуникационного тупика и превращение Республики Таджикистан в транзитную страну стало одной из стратегических задач страны, что еще больше повышает научную значимость темы нашего диссертационного исследования и подтверждает ее актуальность.

Предлагаемое научное исследование, имеет исторический аспект, не только с точки зрения историографии, но и для разработки современных стратегий развития транспортной инфраструктуры страны имеет теоретическое и практическое значение. Комплексное исследование исторических аспектов становления и развития транспорта в Таджикистане, с учетом критериев рыночной экономики на современном этапе, позволяет определить и научно обосновать

приоритетные направления развития и эффективные пути и средства укрепления транспортной инфраструктуры.

Исходя из вышеизложенного, актуальность данного исследования может быть обосновано следующими аргументами:

во-первых, до настоящего времени проблема истории становления и развития дорожно-транспортного хозяйства и транспортной инфраструктуры в Таджикистане (1924–2021 гг.) и её значения для развития национальной экономики страны не стала предметом комплексного научного исследования ни в советскую эпоху, ни до 30-летия государственной независимости Республики Таджикистан. Этот фактор свидетельствует об актуальности темы исследования;

во-вторых, исследования, проводимые учеными разных областей науки, не всегда единообразны и последовательны, и содержат разрозненные и противоречивые взгляды, что препятствуют выработке общих выводов;

в-третьих, до сегодняшнего дня по проблемам дорог и транспорта, развития их инфраструктуры отсутствуют смежные исследования. По проблемам дорожной и транспортной инфраструктуры существует потребность в междисциплинарных исследованиях (исторических, экономических, политических и инженерных), в силу того, что все еще недостаточно проведены комплексные и совместные исследования;

в-четвертых, недостаточное использование архивных материалов. Исследователи в большей степени опирались на второстепенные источники, в то время как использование архивных материалов и первоисточников имеет большое значение и является необходимым условием проведения достоверного исторического анализа;

в-пятых, недостаток сравнительных исследований переходного периода от советской эпохи к периоду независимости Республики Таджикистан. Период перехода Таджикистана от советской системы к независимому национальному государству не стал предметом систематического, сравнительного и всестороннего анализа в проведенных исследованиях;

в-шестых, ограниченная характеристика и недостаточная оценка роли Основателя мира и национального единства – Лидера нации, Президента Республики Таджикистан, уважаемого Эмомали Рахмона. При этом необходимо принимать во внимание то, что труды, речи и

выступления, обращения и послания Лидера нации к Маджлиси Оли страны имеют огромную политическую и практическую значимость, но комплексный научный анализ его роли в развитии транспортной инфраструктуры не был проведен должным образом и в полной мере;

В-седьмых, отсутствие в проведенных исследованиях анализа влияния дорожно-транспортной инфраструктуры и ее налаженной инфраструктуры на социальную ситуацию и безопасность в стране. В существующих исследованиях большое внимания уделялось роли дорожной и транспортной сферы в экономической жизни, а их роль как фактора национального единства, обеспечения и укрепления социальной и политической стабильности оставалась вне поля зрения исследователей. По этой причине, данный аспект еще больше повышает значимость темы исследования.

Таким образом, научное исследование по истории становления и развития дорожно-транспортной сферы и его инфраструктуры в Таджикистане имеет большое значение, является актуальным и своевременным, способствует решению ряда научно-практических вопросов в области истории дорожного строительства, экономической и социальной жизни страны.

Степень научной разработанности темы. Процесс становления и развития дорожно-транспортной сферы Таджикистана является одним из важнейших вопросов исторического исследования и играет ключевую роль в укреплении экономической, социальной и политической инфраструктуры страны. Эта сфера сыграла решающую роль в эволюции процессов исторического, экономического и социального развития страны и в современных условиях сохранила свою стратегическую значимость.

Следует отметить, что ученые и исследователи различных областей рассматривали различные аспекты изучаемой проблемы, но до сих пор не проведено комплексное диссертационное исследование. Опубликованные работы по этой теме можно условно классифицировать следующим образом: 1) труды, речи и ежегодные послания Основателя мира и национального единства – Лидера нации, Президента Республики Таджикистан, уважаемого Эмомали Рахмона Маджлиси Оли страны; 2) работы, монографии и научные статьи советских и российских исследователей; 3) труды, монографии и научные статьи отечественных историков и исследователей; 4) коллективные работы и памятные издания; 5) диссертации и авторефераты диссертаций. 6) материалы веб-сайтов и интернет-

ресурсов, в том числе официального сайта Президента Республики Таджикистан, НИАТ «Ховар», электронные сайты республиканских и зарубежных газет и журналов.

Лидер нации выступает инициатором претворения стратегии выхода из коммуникационного тупика, развития и расширения дорожно-транспортной сети, являющейся одной из главных целей государственной политики. Ежегодные послания Президента Республики Таджикистан Маджлиси Оли в целях определения приоритетных направлений экономической и социальной политики, в том числе, в дорожном строительстве и укреплении транспортной инфраструктуры, актуальны для исследования современной истории. В посланиях рассматриваются вопросы дорожного строительства, транспортной инфраструктуры, строительства тоннелей и мостов, рассматриваются не только как факторы коммуникационного и экономического характера, но и как гарантия национальной безопасности и единства общества [2].

Вторая группа включены книги, монографии, научные статьи советских и российских исследователей, отражающих различные аспекты развития транспортной инфраструктуры. В частности, исследования Бронштейна [17], Ю.В. Бутлицкий., Б.Б. Каримова [18], А.П. Васильева, Ю.М. Яковлева, М.С. Коганзона [19], П.А. Васильева [20], Д. Дустматова [25], Я.Т. А.Н. Заманова [26], А. Исмоилова, А.В. Суцелина [28], И.П. Климова [33], А.М. Лебейко [34], А. Лорнеок [35], О.В. Малиновской [36], П. Марсакова [37], А. Свириденко [55], А.И. Тваровской [56] и др., отражающие опыт транспортной политики и дорожного строительства советской эпохи.

В третью группу включены книги, монографии, научные статьи отечественных исследователей, внесших посильный вклад в изучении проблем становления дорожно-транспортной инфраструктуры и ее роли в социально-экономическом развитии страны в советскую эпоху и годы независимости. В частности, большую научную ценность имеют работы Р. Абулхаева, З.И. Акрами, Р. Масова [1], К.М. Ахмедова, Б.Б. Каримова [8], К.О. Бобоева [11], Г.У. Гойбназарова [22], Д. Джумаева [24], Н. Зохида, В. Ниятбекова, А. Камолова [27], Б. Каримова [31], С. Нарзулоева [44], Ф.Н. Низомзода [45], Р.К. Раджабова [49], А. Рауфи [52], Н.Б. Хотамова [62], С.М. Шарипова [65], А. Шарифова [69] и других. Авторы исследовали различные аспекты влияния транспортной инфраструктуры на социально-экономическую, политическую и культурную жизнь страны.

Четвертая группа включает коллективные и памятные издания, отражающие экономическую, социальную и культурную жизнь таджикского народа в исследуемый период [29, 30]. В этих работах поэтапно исследованы основные проблемы развития всех сфер национальной экономики Таджикистана, включая транспортный сектор.

Пятая группа включает диссертации и авторефераты диссертаций, подготовленные в различных областях науки, в частности, истории, экономики и политологии, в которых предметом анализа и исследованы различные проблемы строительства и модернизации, механизма и расширения транспортной инфраструктуры, предоставляющих ценные сведения для подготовки диссертации. В частности, в работе использованы диссертации и научные статьи таких исследователей, как Д.Х. Алимова [5], И.Н. Арефьева [7], Н.А. Ашурова [9], Р.С. Бобиева [10], К.О. Бобоева [11], Г.А. Гафуровой [21], Г.Ю. Мирзаянца [38], С. Назруллоева [44], Т.А. Расулова [50], А. Рауфи [51], Х. Саидова [54], Ф. Хамидова [59], П.Д. Ходжаева [60], Э.Х. Ходжибекова [61], А. Шарифова [68], Ю. Шодипур [70] и др.

Различные аспекты транспортной сферы также исследовали ученые в области географии, экономики и технических наук. Исследователь Саидов Х. [54] в диссертационной работе исследовал экономико-географические аспекты развития транспортного комплекса Республики Таджикистан.

Развитие транспортно-логистической инфраструктуры Хатлонской области стали предметом комплексного исследования Н.А. Ашурова. Автор с экономической точки зрения анализировал состояние автомобильных дорог, автомобильного транспорта и логистической системы, определил проблемы и потенциал их развития. Автор отмечает, что: «...автомобильные дороги и их дорожно-логистическая инфраструктура имеют решающую роль как важный фактор развития региональной экономики»[9].

В исследовании и разработке исследуемой темы были использованы материалы интернет-сайтов, в том числе, материалы официальных сайтов Президента Республики Таджикистан, Министерства транспорта Республики Таджикистан, НИАТ «Ховар» и электронные страницы других газет и журналов.

Несмотря на проведенные исследования, до настоящего времени проблема истории становления и развития дорожно-транспортного сектора в Таджикистане не стал предметом комплексного и полного

исследования, охватывающего основные этапы становления и развития дорожно-транспортной сферы с 1920-х годов и до периода независимости (до 2021 года). Таким образом, разработка комплексного и междисциплинарной диссертационного исследования, с использованием архивных источников, методов сравнительного анализа и обобщающего является необходимой и своевременной.

Связь исследования с программами (проектами) или научными темами.

Диссертация подготовлена в рамках перспективного плана научно-исследовательских работ кафедры истории таджикского народа, историко-юридического факультета Таджикского государственного педагогического университета имени Садриддина Айни на 2020–2025 годы по теме «Исторический опыт становления и развития дорожно-транспортного сектора в Таджикистане (1924–2021 гг.)».

ОБЩЕЕ ОПИСАНИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

Цель исследования. Основная цель настоящего исследования заключается в научной и комплексной разработке процессов становления и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Таджикистана в 1924–2021 годах, с учетом политических, экономических и социальных факторов, оказывающих влияние на этот процесс.

Задачи исследования. Для достижения основной цели исследования, поэтапного анализа истории становления и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Таджикистана с начала 20-х годов XX века до празднования 30-летия государственной независимости Республики Таджикистан, в диссертации поставлены следующие задачи:

- изучение состояния историографии, источниковедения и теории методологии исследовании в контексте формирования и развития дорожно – транспортного сектора в Таджикистане;

- выявить политические, экономические и социальные предпосылки, способствовавшие первоначальному становлению дорожно-транспортного сектора в 20-40-х годах XX века в Таджикистане;

- изучить влияние процесса становления дорожной экономики на развитие социально-экономических сфер республики, особенно на

этапах осуществления индустриализации и государственной политики в области транспорта в 30-40-х годах XX века;

- анализировать процесс эволюции дорожной инфраструктуры и развития автомобильного транспорта, с акцентом на его роль в развитии связей и внутренней торговли в 1930-1940-х годах;

- анализировать состояние дорог и транспортной инфраструктуры после Великой Отечественной войны, а также дать оценку мер, принятых для их восстановления экономики, и их влияния на развитие сектора в послевоенные годы;

- исследовать экономико-политические условия, заложивших основу для становления железнодорожной сети в 1920-1940-х годах, а также дать оценку роли железных дорог в интеграции республики во общесоюзную транспортную систему;

- изучить факторы и процесс становления гражданской авиации в 1920-1930-х годах, с акцентом на географические особенности и коммуникационные потребности горных районов Таджикистана;

- рассмотреть вопросы организации региональных транспортных магистралей и развития сети дорог в 1950-1970-х годах и их роли в централизации национальной экономики;

- анализировать процессы механизации дорожно-транспортной сферы, влияние новых технологий на качество строительства и эффективность перевозок в 50-80-е годы XX века;

- характеризовать развитие гражданской авиации и железнодорожного транспорта в послевоенный период, в целях удовлетворения потребностей народного хозяйства и межрегиональных связей;

- определить основные аспекты переходного периода к новому этапу развития транспортной инфраструктуры с 1990 года, с акцентом на структурные изменения и развитие потенциала в сфере услуг;

- изучить роль дорожного строительства и его модернизацию в период независимости, включая реализацию национальных проектов, направленных на расширение дорожной сети;

- анализировать значимость строительства тоннелей, их стратегического и экономического влияния на процесс интеграции регионов и улучшения внутренних коммуникаций;

- рассмотреть особенности развития железнодорожного транспорта и гражданской авиации в период независимости с учетом процессов глобализации и развития рыночных отношений;

- изучить роль международного сотрудничества и проектов региональной интеграции в развитии транспортной инфраструктуры Таджикистана в конце XX и начале XXI веков;

- определить перспективы развития транспортной инфраструктуры страны, с акцентом на изучение исторического опыта и анализ современных национальных и международных процессов.

Объектом диссертационного исследования является изучение процесса становления и развития дорожного хозяйства и транспортной инфраструктуры Таджикистана с 20-х годов XX века до 30-летия независимости государства (1924–2021 гг.). Дорожный сектор и его инфраструктура, как важная составляющая социально-экономической политики государства, играют определяющую роль в развитии производственных секторов, реконструкции дорожной сети и интеграции регионов страны, и поэтому, стали ключевым объектом научного исследования в целях оценки влияния и эффективности инфраструктуры.

Предмет исследования заключается в изучении различных аспектов процессов становления, развития и совершенствования техники и управления дорожно-транспортной сферой, а также их влияния на строительство и устойчивость транспортной инфраструктуры Таджикистана в 1924–2021 годах. Эти процессы охватывают исторический опыт, механизмы становления и развития дорожного строительства, развития автомобильного транспорта, железнодорожного транспорта и авиации, с учетом новых социально-экономических и политических тенденций, ставшие главным и важным объектом научного исследования. Кроме того, исследование охватывает процессы восстановления, ремонта и реконструкции, а также региональное и международное сотрудничество, сыгравшие важную роль в обеспечении устойчивой работы дорожно-транспортного сектора.

Этапы исследования охватывают период с момента образования Таджикской Автономной Советской Социалистической Республики в 1924 году до 2021 года, празднования 30-летия государственной независимости Республики Таджикистан, и в зависимости от анализа существующей научной литературы, источников, материалов, журналов и газет, веб-сайтов, сбора материалов и публикации научных статей по теме исследования проводились в три взаимосвязанных этапа:

Первый этап исследования (2020–2021 гг.) охватывал период подготовки и определения теоретической базы исследования и в основном был направлен на изучение научной литературы, анализе исторических источников и формировании методических основ научной работы. На этом этапе были собраны научные источники по истории становления и развития дорожно-транспортной инфраструктуры в Республике Таджикистан, проанализированы научные теории и модели, относящиеся к инфраструктуре, используемой в странах бывших советских республик и Центральной Азии. Одновременно были изучены научные работы отечественных и зарубежных ученых по теме исследования, получены и проанализированы официальные документы и акты из центрального архива страны, архивов соответствующих министерств и других официальных источников. В этом этапе были определены ключевые направления исследований, сформированы цель и задачи научной работы. Одновременно были определены и разработаны методы анализа, общая структура диссертации и предварительные рамки ее глав.

Во втором этапе исследования (2021–2023 гг.) был сделан активный анализ исторических процессов и сбор конкретных данных и составлен основные этапы разработки содержания научной диссертации. На этом этапе были собраны статистические и аналитические материалы по дорожно-транспортному сектору, в том числе, объем построенных дорог, уровень их технической оснащенности, объемы инвестиций и развития дорожной техники в разные периоды. Сведения были собраны из официальных источников, таких как Агентство по статистике при Президенте Республики Таджикистан, Министерство транспорта и другие соответствующие структуры, использованных для разработки исторических аспектов диссертации, охватывающих советский период, Вторую мировую войну, послевоенный период и 50–80-е годы XX века. Наряду с проведением анализа источников, проводились полевые исследования и интервью с бывшими и нынешними специалистами данной сферы, их практический опыт был учтен при разработке материала. Одновременно на этом этапе был использован сравнительный анализ опыта стран, схожих с Таджикистаном в различных аспектах – Кыргызстана и Узбекистана, что способствовало историческому сопоставлению и укреплению результатов научного исследования. На этом этапе были сформулированы выводы глав, что создало

необходимые условия для разработке заключительного анализа на третьем этапе.

Третий этап исследования (2024–2025 гг.) был периодом подведения итогов, заключительного анализа и представления научных результатов диссертации. На данном этапе были подготовлены общие выводы и научные рекомендации по процессу становления и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Таджикистана на основе проведенных исследований, был оценен вклад сектора в социально-экономическом развитии страны. Прогнозирование развития транспортной инфраструктуры в современных условиях и анализ перспективных сценариев развития на ближайшие годы стали важными направлениями исследования третьего этапа работы. Одновременно, на основе проведенного анализа политики в сфере транспорта, осуществления государственных программ и развития международных связей, была разработана и усовершенствована пятая глава диссертации, охватывающая преобразования периода независимости и перспективы развития инфраструктуры. В конце этапа, были сформулированы научные выводы и рекомендации автора, а основные результаты исследования опубликованы в виде научных статей в рецензируемых журналах Высшей аттестационной комиссии при Президенте Республики Таджикистан, республиканских и международных конференциях, а также в других отраслевых научных журналах и газетах. Диссертация была широко представлена на республиканских, международных конференциях и научных семинарах, были подготовлены и представлены необходимые документы для защиты, в том числе, автореферат диссертации и справки.

Теоретические основы исследования. Настоящее научное исследование посвящено изучению исторических аспектов становления и развития дорожно-транспортного сектора в Таджикистане в 1924–2021 годах. Исследование опирается на современные методы исторического исследования, таких как хронологическая последовательность и логическая связь при описании событий и явлений, системность, прозрачность и реализм. Эти методы в совокупности позволили изучить всесторонне, углубленно и комплексно поставленные перед исследованием вопросы. Основу исследования составил принцип историзма, предусматривающий изучение процессов и явлений в контексте конкретных исторических условий и поэтапной политико-экономической эволюцией. Эволюция

транспортной инфраструктуры в рассматриваемый период проанализирована обособленно – советский период и период независимости.

При этом, с учетом комплексного характера исследования темы, использован системный подход. Транспортный сектор рассматривается как целостная социально-экономическая система инфраструктур, а взаимосвязь её структур (автомобильный транспорт, железные дороги, гражданская авиация и др.) подвергнуть научному анализу.

В процессе исследования учитываются подходы и тенденции экономической истории, и на их основе осуществлена оценка развития и совершенствования дорожно-транспортного сектора как ключевого элемента системы национальной экономики и фактор, оказывающей влияние на социальные процессы. В рамках данного подхода сделан анализ место транспортного сектора в процессе индустриализации, возрастания роли урбанизации, культуры градостроительства и «городских связей» в развитии общества, роста численности городского в сравнении с сельским населением, экономической интеграции и обеспечения стратегической безопасности.

На основе теории экономической инфраструктуры транспорт рассматривается как важный фактор экономического развития, укрепления региональных и международных связей и повышения конкурентоспособности национальной экономики. В исследовании показана взаимосвязь развития транспорта с другими производственными сферами, оказанием услуг и оборонной сферой на основе принцип взаимосвязи экономики и инфраструктур.

В рамках исследования приняты во внимание социальные тенденции, в которых транспорт рассматривается как важный фактор повышения уровня благосостояния населения, укрепления региональной интеграции и расширения доступа к социальным ресурсам. Одновременно с этим, использование инструментов институциональной теории в исследовании имело важное значение, поскольку она подразумевает взаимосвязь соответствующих структур, государственной политики и законодательной базы в становлении транспортной и дорожной инфраструктуры.

Для сформулирования и научного обоснования выводов исследования были использованы архивные материалы, официальные государственные акты, статистические материалы, материалы периодических изданий, научные исследования отечественных и

зарубежных ученых. Использование широкого круга источников позволило иметь прочную источниковую и историографическую основу исследования.

Методология настоящего исследования основана на совокупности принципов, методов и научных подходов, способствующих комплексному и углубленному изучению процесса становления и развития дорожно-транспортного сектора в Республике Таджикистан за прошедшее столетие (1924–2021 гг.).

Методологические основы исследования. Диссертация подготовлена на основе использованием сравнительно-исторического, аналитического, историко-сопоставительного, аналитико-статистического и др. методов исследования. Принцип историзма является одним из ключевых методов исследования. Он предусматривает изучение подходы и механизмы, связанные с развитием дорожно-транспортного сектора в социально-экономическом и политическом, а также во временном и эпохальном контексте. Такой подход конкретизирует условия становления и эволюции транспортной инфраструктуры на разных этапах истории.

Учитывая, что дорожно-транспортный сектор является неотъемлемой частью национальной инфраструктуры страны, в исследовании использован системный подход. На основе этого подхода транспортный сектор анализируется как сложная система, состоящая из различных подсекторов (автомобильный транспорт, железные дороги, авиация и т. д.). Кроме того, используется комплексный метод анализа для выявления внутренних и внешних связей этого сектора с другими экономическими и социальными секторами.

Для оценки развития транспортной инфраструктуры на разных этапах был использован сравнительно-исторический метод. Этот метод позволяет сопоставить важные особенности разных периодов (советский, послевоенный, период независимости) и выявить факторы, влияющие на основные направления развития этих периодов.

Одним из важных методологических элементов исследования является анализ и изучение исторических актов и источников. На основе государственных архивных документов, статистических данных, официальных документов, трудов историков, периодических изданий и других надежных источников в работе анализируются исторические реалии.

В исследовании также широко использовались аналитико-социальные и экономические подходы. Эти подходы позволяют определить влияние дорожно-транспортной сферы на социальное положение населения, уровень жизни, развитие народного хозяйства и стратегическую безопасность.

Использование методов количественного анализа (изучение статистических данных, расчетов, таблиц и экономические показатели) и качественного анализа (анализ содержания документов, оценка государственной политики и экспертных заключений) способствовало углублению содержания исследования и точности выводов.

Теоретическая значимость исследования заключается в том, что диссертация, как комплексный исторический анализ процесса становления и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Таджикистана, способствует более глубокому пониманию сущности экономических, социальных и политических основ сектора в различные периоды истории. С научной точки зрения, данное исследование создает новые предпосылки для исследования экономической теории и истории транспортной сферы страны и, наряду с проведенными исследованиями, выдвигает новые подходы к исследованию процессов развития дорожно-транспортной инфраструктуры.

Диссертация подготовлена с использованием достоверных исторических сведений, широкого круга архивных материалов, статистических данных и практического опыта и способствует формированию теоретической системы макроэкономического понимания транспортной и дорожной инфраструктуры в Таджикистане. На основе использования методов исторического, сравнительного и структурного анализа, исследование предоставляет не только последовательную историческую картину, но и научную основу для формирования национальных теорий и моделей развития транспорта в условиях Таджикистана.

В то же время, данная диссертация служит совершенствованию науки экономической истории страны и может сыграть важную роль в создании учебников, учебных материалов и специализированных монографий. Данная работа может служить научным ресурсом для исследователей, специалистов, студентов и докторантов в области истории, транспорта, планирования и управления транспортной инфраструктурой. Исследование, сочетающее исторические знания и

экономический анализ, способствует развитию междисциплинарной теории исследования транспортной инфраструктуры и создает прочную основу для дальнейшего развития отраслевых исследований.

Принимая во внимание, что вопрос исследования транспортной инфраструктуры в Таджикистане до настоящего времени рассматривался неполно и частично, настоящая диссертация является первым серьезным шагом в комплексном и поэтапном анализе этого процесса, что больше повышает ее теоретическую значимость.

Практическая значимость исследования заключается в том, что полученные результаты могут использоваться в качестве научной основы для разработки стратегий развития, разработки государственных программ и определения целевой транспортной политики в Республике Таджикистан. Учитывая, что дорожно-транспортная инфраструктура является одной из главных основ развития национальной экономики и упрочения транспортной безопасности страны, настоящее исследование создает условия соответствующим государственным учреждениям, опираясь на исторический опыт и научный анализ, принимать качественные и обоснованные решения.

Диссертация может принести практическую пользу при разработке интеграционных проектов, организации транспортных сетей, планировании населенных пунктов, строительстве и реконструкции дорог и тоннелей, а также развитии международного сотрудничества с соседними странами, такими как Китай, Узбекистан, Кыргызстан и Афганистан. Более того, разработанные в диссертации научные рекомендации могут способствовать более эффективному управлению транспортными сетями, диверсификации маршрутов и повышения уровня внутренних и транзитных транспортных услуг.

С другой стороны, результаты исследования могут использоваться для повышения эффективности инвестиционной политики в сферах транспортной инфраструктуры. Исторический анализ и изучение положительного и отрицательного опыта, а также оценка трудностей в развитии инфраструктуры, служат практической базой и руководством для руководителей, разработчиков программ и специалистов в данной сфере. Данное исследование может служить в качестве учебного пособия для подготовки специалистов в области транспорта в высших профессиональных учебных заведениях и технических училищах.

В целом, с учетом богатого исторического фундамента и обширного статистического анализа, диссертационное исследование

на национальном уровне может служить надежным практическим источником для принятия решений, разработки нормативно-правовых актов и планирования развития транспортной инфраструктуры.

Научная новизна исследования заключается в том, что исторические процессы развития транспортной инфраструктуры Республики Таджикистан в XX и начале XXI веков впервые анализированы и исследованы на основе комплексного и поэтапного анализа. Использование материалов исследования позволяет проводить систематический и исторический анализ и изучение процессов развития дорожно-транспортного сектора с учетом политических, экономических и социальных преобразований. Таким образом, научная новизна и основные результаты исследования определяются следующими положениями:

- впервые в истории научных исследований по транспортному сектору Таджикистана представлен комплексный и поэтапный анализ развития дорожно-транспортной инфраструктуры в период 1924–2021 годов с учетом социально-экономических и политических условий;

- в исследовании проанализированы функциональные взаимосвязи и структурная координация различных видов транспорта (автомобильного, железнодорожного, воздушного) и их влияния на становление экономических основ, а также обоснована их роль в формировании экономических основ современной государственности Таджикистана;

- в настоящем исследовании комплексно представлено научное обоснование разработки и реализации государственных стратегий в сфере дорожного и транспортного строительства с учетом географических особенностей и геополитической ситуации в стране;

- на основе статистического анализа и исторических примеров научно доказана необходимость внедрения современных технологий, технического оснащения процессов строительства дорог и тоннелей, как эффективного и необходимого фактора обеспечения устойчивого развития транспортной инфраструктуры;

- на основе изучения официальных документов и архивных источников выявлено и исследовано влияние регионального и международного сотрудничества, особенно со странами ближнего и дальнего зарубежья (Китайская Народная Республика, Исламская Республика Иран, Российская Федерация и страны Центральной Азии), в период независимости на развитие транспортной инфраструктуры;

- в исследовании научно рассмотрен вопрос привлечения финансовых средств, в том числе отечественного и зарубежного капитала, для эффективного развития транспортного сектора на конкретных примерах осуществляемых проектов;

- в рамках исследования разработана модель исторического анализа становления и развития дорожно-транспортного сектора, а ее эффективность оценена на основе сравнительного анализа с другими странами Центральноазиатского региона;

- история транспортной инфраструктуры признана источником опыта и фундаментом разработки современной национальной транспортной политики, а роль ее научного исследования обоснована в стратегическом планировании сектора;

- анализы показывают, что активное и последовательное участие высшего политического руководства в реализации государственных стратегий и программ, особенно в выходе из коммуникационного тупика, признано ключевым и решающим фактором обеспечения устойчивого развития транспортного сектора.

Основные положения, выносимые на защиту. С учетом изучения архивных источников, статистических материалов и результатов исследований отечественных и зарубежных ученых о значимости дорожно-транспортного сектора Таджикистана, на защиту выносятся следующие основные положения:

1. Развитие транспортной инфраструктуры важный фактор экономического и социального развития Таджикистана в советский период. В условиях растущего экономического развития создание комплексной транспортной инфраструктуры было признано Советским правительством стратегическим направлением. Цель реализации комплексных государственных мер по механизации транспортных сетей заключалась в обеспечении широкого доступа населения к дорогам и создание благоприятных возможностей для хозяйственной деятельности во всех уголках республики. Этот процесс способствовал эффективной региональной интеграции, укреплению внутренних связей и улучшению благосостояния населения. Таджикистан в короткие сроки создал разветвленную и функциональную дорожно-транспортную сеть, полностью отвечающую экономическим и социальным потребностям рассматриваемого периода. Эта сеть, при активном участии государства и осуществлении скоординированных процессов дорожного строительства, сыграла ключевую роль в сплачивании населенных пунктов и отдаленных регионов,

одновременно обеспечивала развитие стратегических отраслей – образования, культуры, здравоохранения и производства.

2. Природно-географические преграды преодолеваются - как важнейшая цель обеспечения устойчивой транспортной связности. Нестабильный характер формирования транспортной инфраструктуры в Таджикистане вызван спецификой его природной среды. Сложный горный рельеф, ярко выраженная сезонность, долгие зимы сильно сужали возможности на существование стабильного наземного сообщения. В столь непростых условиях государственная политика была направлена не только на развитие сети дорог, уже существующих и вновь строящихся, но и на устранение факторов пространственной изоляции частей территории.

Работа перевальных участков, в числе которых находились Анзоб, Шахристон и Хобуробод, показывала, что они уязвимы к влиянию климата. Снегопад, лавинообразные процессы и разрушения дорожного покрытия периодически обрывали движение, нарушая транспортное сообщение. Строительно-инфраструктурные проекты, имеющие целью возвести дороги и мосты, тем не менее не гарантировали круглогодичной доступности ряда регионов. В зимний период некоторые из вышеуказанных перевалов фактически теряли устойчивую систему коммуникаций.

На данном этапе, да и по большому счету, вся сложившаяся ситуация требует поиска альтернативных путей ее разрешения - воздушный транспорт стал выполнять функцию поддержания хозяйственных и социальных связей, компенсируя таким образом нехватку наземной инфраструктуры. Одновременно это способствует развитию инженерных подходов, ориентированных на создание более устойчивых транспортных решений, адаптированных к сложным природно-климатическим условиям.

3. Проблемы в строительстве железных дорог и трансформация авиации как элемента системы региональных связей. Транспорт Таджикистана развивался под воздействием объективных влияющих факторов, которые значительно сужали возможности расширения железнодорожной сети. Несмотря на стабильную экономическую эффективность железных дорог и их значимость для перевозок на дальние расстояния, горный рельеф и нехватка равнинных пространств не позволили им распространиться в полной мере.

В аграрно ориентированной секторе экономики железные дороги обеспечивали всюду связность отдельных производственных отраслей, включая хлопководческие отрасли, но их потенциал использовался разрозненно. Значительная часть территории оставалась труднодоступной для магистралей, что препятствовало созданию единой транспортной системы.

В вышеуказанных условиях усилилось значение авиации как альтернативного средства пространственной интеграции. Воздушное сообщение связывало отдаленные районы с административными центрами, сокращая временные затраты и поддерживая функционирование социально значимых сфер. Особенно заметные изменения произошли в послевоенный период, когда расширение авиационной сети сопровождалось резким увеличением объемов пассажирских и грузовых перевозок.

Рост интенсивности авиаперевозок способствовал включению ранее изолированных территорий в общенациональные процессы. Доступ к медицинским услугам, административным ресурсам и экономическим связям стал более устойчивым, что свидетельствует о трансформации авиации из вспомогательного вида транспорта в один из ключевых элементов системы коммуникаций в условиях ограниченного развития наземной инфраструктуры.

4. Безопасность дорожного движения и совершенствование дорожной инфраструктуры в 1950–1980-х годах. В 50–80-х десятилетиях XX века проблема обеспечения безопасного дорожного движения в Таджикистане был одним из приоритетных направлений государственной транспортной политики. В этот период были предприняты меры по повышению уровня устойчивости дорог, соблюдению технических стандартов и реконструкции дорожной инфраструктуры. Главная цель этих мер заключалась в обеспечении быстрого, беспрепятственного и устойчивого движения транспортных средств в любых климатических и географических условиях. В рамках осуществления политики дорожного строительства дороги строились в соответствии с техническими требованиями своего времени, способствовавших быстрой и эффективной перевозке грузов и пассажиров. Обеспечение непрерывных связей между районными центрами и населенными пунктами в рамках общей сети автомобильных магистралей обеспечивало устойчивого коммуникационного пространства в стране. Тем не менее в горных районах и на высокогорных перевалах, в особенности в зимний

период, продолжали возникать значительные сложности. Так, из-за временного закрытия перевалов Анзоб и Шахристон нарушалось транспортное сообщение с Зарафшанской долиной, что отрицательно сказывалось на социально-экономических процессах и повседневной жизнедеятельности данных территорий.

5. Технологическое развитие авиации и её трансформация в системообразующий элемент транспортной структуры. Во второй половине XX века развитие гражданской авиации в Таджикистане приобрело качественно иной характер. В условиях, когда значительная часть территории оставалась труднодоступной, а строительство наземных коммуникаций сталкивалось с высокими затратами и техническими ограничениями, именно авиация обеспечивала практическую связанность пространства.

Географическая специфика страны - преобладание горного рельефа, сезонная изоляция отдельных районов и нестабильность климатических условий - предопределила переход авиации из вспомогательной категории в разряд устойчивых инструментов территориальной организации. Адаптированные для работы на высоте воздушные суда, такие как Ан-24 и Ми-8, разрешали организовать регулярные рейсы с Душанбе в Хорог, Куляб и удалённые сёла, что расширяло воздушную сеть.

Улучшение авиационных связей обратным образом способствовало уменьшению пространственной фрагментации и обеспечивало непрерывность взаимодействия центра и дальние регионы. При этом функций авиации вышли за рамки перевозки. Через воздушные линии происходило распределение ресурсов, перемещение кадров, координация управленческого процесса. Интеграция авиации в союзную инфраструктуру обеспечивала не только движение потоков, но и институциональную целостность региональной системы.

6. Инфраструктурные преобразования периода независимости и изменение пространственной модели развития. Необходимость перехода к независимой государственной политике после распада СССР требовала пересмотра оснований объектного типа как отдельного состояния транспортной сферы. Инфраструктура, которая перестала восприниматься только как техническая мера, начала осознаваться как влияющий фактор пространственной организации экономики.

Целостная концепция была реализована - выполнены требования по строительству тоннеля «Истиклол», реконструкция

магистральных направлений, обновление транспортных узлов. Динамически изменилась конфигурация внутренних связей. Образовались влияющие факторы для круглогодичного сообщения северных и южных регионов и сокращения временных затрат на перевозки и, соответственно, снижения издержек логистических операций.

Преобразованием транспортной сети явилось осуществленное трансформация влияния сложившейся на тот момент транспортной сети на экономические процессы. И усилило взаимодействие регионов между собой, активизировало внутренние товарные потоки и повысило мобильность населения. В этих обстоятельствах транспортная инфраструктура зависит от того, что ее стали рассматривать как основа и основополагающий элемент территориальной консолидации и перераспределения экономической активности.

7. Роль инвестиционных механизмов в преодолении инфраструктурной разобщённости. В значительной степени каких-то определенных факторов, динамическое развитие транспортной системы задавалось возможностями сбора и притока инвестиционных ресурсов. Так, осуществление инфраструктурных проектов (включая такие затраты как строительство тоннелей в горных районах, модернизацию трасс международного значения, а также возведение мостов и мостовых переходов) без участия внешнего партнера было бы невозможно.

Вовлечение капитала сделало возможным не просто существенно ускорить процессы обновления транспортной сети, а также устранить барьеры, обусловленные природными и экономическими факторами. Возросшая пропускная способность дорог, уменьшившаяся продолжительность сезонных перерывов в движении, повысившаяся устойчивость инфраструктуры к природным катаклизмам сделали свое дело: изменили конфигурацию транспортного пространства страны.

На данном фоне подверглось трансформации восприятие географического положения Таджикистана. Если ранее горный характер территории рассматривался более чем условно как ограничивающий фактор, то в условиях модернизации он стал интерпретироваться как замечательный элемент транзитного потенциала. Постепенно возникло представление о стране как средстве связывания регионов Центральной и Южной Азии.

8. *Интеграция в международные транспортные системы и институциональные ограничения.* Без складывающейся институциональной среды развитие материальной инфраструктуры также не позволит полностью раскрыть транзитный потенциал. Важно и состояние правового поля, то есть эффективность международных перевозок во многом зависит от санкционированности существующих норм и согласованности нормативных механизмов.

Действующие на данный момент ограничения, связанные с лицензиями, режимами налоговыми и распределением квот, продолжают оказывать свое влияние на интенсивность трансграничного перемещения. Несоответствие некоторых норм международным стандартам продолжает создавать препятствие для включенности страны в мировые транспортные процессы и снижает эффективность взаимодействия с зарубежными партнерами.

В общем, при таких условиях и при учете неопределенности можно понимать дальнейшее развитие как техническую модернизацию с институциональной корректировкой. Отсюда следует, что процесс развития дальше можно описать как техническую модернизацию с институциональной корректировкой. Чрезвычайно важно создать благоприятные условия для бизнеса и прозрачные правительственные органы, для того чтобы усилить влияние страны в регионе. Итак, как эволюция процесса от компенсации природной разобщённости до комплексной инфраструктурной модернизации, транспортная система Таджикистана отражает постепенное формирование модели пространственной интеграции. Транспорт здесь выступает не второстепенным фоном, а структурным условием экономической устойчивости и внешней включённости государства.

Степень достоверности результатов диссертации. Степень достоверности результатов, полученных в диссертации, основана на использовании широкого спектра достоверных исторических источников, использования аналитико-теоретических методов научного исследования. В рамках исследования был осуществлен изучение и анализ комплекса государственных и партийных документов, архивных материалов, статистических данных, инфраструктурных карт и работ предшествующих исследователей на основе методов исторической науки. Основные результаты и выводы исследования были получены в процессе всестороннего исследования проблем, связанных со становлением и развитием наземных дорог,

железнодорожной и воздушной транспортной инфраструктуры в политико-экономических условиях 1924–2021 годов. В исследовании охватывались важнейшие исторические процессы, как влияние Великой Отечественной войны на дорожное строительство, развитие послевоенных инфраструктур, влияние независимости на транспортную сферу и расширение международного сотрудничества, которые обосновываются с учетом достоверных аргументов и тщательного анализа.

В исследовании осуществлен анализ масштабов и темпов реализации проектов строительства дорог, тоннелей, железных дорог и аэропортов, и эти проблемы систематически и подробно обосновываются в главах 3, 4 и 5 научными аргументами и статистическими материалами.

Последовательность и согласованность выводов исследования с историческими реалиями обеспечиваются использованием современных методов исторического, хронологического и сравнительного анализа. Одновременно, систематический мониторинг политико-экономических эволюций и оценка их влияния на транспортный и дорожно-строительный сферы позволили с высокой степенью достоверности представить результаты исследования. В целом, выводы, полученные в настоящем исследовании, не только основаны на достоверных аргументах, но и могут быть использованы при разработке и реализации образовательных программ, дальнейших исследований и проектов развития инфраструктуры в стране в качестве надежной основы.

Соответствие темы диссертации паспорту научной специальности. Тема и содержание диссертации соответствуют следующим параграфам паспорта научных специальностей Высшей аттестационной комиссии при Президенте Республики Таджикистан, утвержденным решением Президиума Высшей аттестационной комиссии при Президенте Республики Таджикистан от 25 сентября 2025 г., №10 по специальности 6.1. – История и археология (6.1.1 – Отечественная история (история таджикского народа))

Пункт 3. Социально-экономическое развитие общества на территории Таджикистан: структура общества, сельское хозяйство, промышленность, пути сообщения и транспорт, торговля, средства связи, градостроительство, формирование и состояние слоёв и классов.

Пункт 4. Государственные образования на территории Таджикистан, их внутренняя и внешняя политика, местное управление, классовая борьба, политические и иные партии, организации, государственная, классовая и сословная идеология.

Пункт 9. Экономические, общественно-политические и культурные связи Таджикистана с другими странами.

Личный вклад соискателя ученой степени в проведенное исследование прежде всего проявляется в выборе темы, определении круга исследуемых проблем и разработке общей концепции диссертационной работы. Опираясь на широкое изучение исторических источников, архивных материалов, официальных документов, статистических данных и научной литературы, автор предпринял попытку всесторонне и системно проанализировать процесс формирования и развития дорожного и транспортного хозяйства Таджикистана на протяжении почти столетнего исторического периода.

В ходе исследования соискатель самостоятельно занимался поиском, отбором и анализом источников. Значительная часть использованных материалов была выявлена в архивных фондах, документальных сборниках, периодических изданиях и специализированной научной литературе. Собранные данные были обработаны автором и использованы в аналитическом ключе, что позволило сформулировать обоснованные научные выводы и представить основные результаты исследования. При изучении темы особое внимание уделялось комплексному рассмотрению различных аспектов проблемы, включая исторические предпосылки развития дорожного строительства, становление транспортной инфраструктуры, а также роль автомобильных дорог, железнодорожного транспорта и гражданской авиации в социально-экономическом развитии республики.

В рамках данной работы соискатель предпринял попытку комплексно рассмотреть исторический опыт становления и развития транспортно-дорожной системы Таджикистана начиная с периода формирования государственных институтов в 1920-е годы и до этапа государственной независимости. С этой целью были последовательно исследованы ключевые этапы развития транспортной инфраструктуры: период становления Таджикской ССР, годы Великой Отечественной войны, послевоенное восстановление, этап индустриального и

экономического развития 1950–1980-х годов, а также процессы преобразований в условиях независимого государства.

Одним из существенных элементов личного вклада автора является то, что в диссертации рассмотрено не только развитие автомобильных дорог, но и формирование железнодорожной сети, становление и развитие гражданской авиации, а также их значение для укрепления экономических и социальных связей между регионами страны. В работе показано, что развитие транспортной инфраструктуры на разных этапах истории находилось в тесной взаимосвязи с общими процессами экономического и социального развития республики и играло важную роль в функционировании народного хозяйства.

В исследовании также уделено значительное внимание вопросам механизации дорожного хозяйства, внедрению техники и специализированного оборудования, а также их влиянию на повышение эффективности строительства и содержания автомобильных дорог. Используя статистические данные и сравнительный анализ, соискатель раскрывает значение развития транспортной инфраструктуры для расширения хозяйственных связей, развития промышленности, сельского хозяйства и других отраслей экономики.

Личный вклад автора отчётливо проявляется и в анализе периода государственной независимости Республики Таджикистан. В диссертации рассматриваются процессы модернизации транспортной инфраструктуры в условиях рыночной экономики, включая строительство и реконструкцию автомобильных дорог, возведение стратегически важных тоннелей, развитие железнодорожного транспорта и гражданской авиации, а также расширение международного сотрудничества в сфере транспорта. Показано, что в годы независимости транспортная отрасль постепенно превратилась в один из значимых факторов экономического развития страны и укрепления межрегиональных связей.

Разработка структуры диссертации, постановка исследовательских задач, выбор методологических подходов, анализ и обобщение научных материалов, а также формулирование выводов и научных рекомендаций осуществлены соискателем самостоятельно. Все главы и разделы диссертации подготовлены при непосредственном участии автора, а полученные результаты основаны на всестороннем анализе источников и научной литературы.

В целом личный вклад соискателя заключается в стремлении рассмотреть историю формирования и развития дорожного и транспортного хозяйства Таджикистана как сложный историко-экономический процесс, тесно связанный с социальными и политическими преобразованиями страны. Учитывая ограниченность комплексных исследований по данной тематике, представленная диссертационная работа может рассматриваться как одно из системных исследований, посвящённых изучению истории развития транспортной инфраструктуры Таджикистана.

Полученные результаты исследования могут быть использованы при дальнейшем изучении социально-экономической истории Таджикистана, подготовке научных работ, разработке специальных учебных курсов, а также при анализе исторического опыта развития транспортной инфраструктуры страны.

Практическое одобрение результатов диссертации.

Диссертация обсуждена на совместном заседании кафедр истории таджикского народа и всеобщей истории и международных отношений факультета истории и права Таджикского государственного педагогического университета имени С. Айни (протокол №4 от 26.11.2025) и рекомендована к защите. Основные положения диссертации и выводы исследования представлены автором на семинарах и конференциях университетского, республиканского и международного уровней.

Публикация научных работ по теме диссертации. Основные результаты диссертационного исследования нашли отражение в 31 публикациях автора, включая 2 монографии, 29 научных статей, 24 из которых опубликованы в рецензируемых журналах, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Президенте Республики Таджикистан, а также 5 статей в сборниках материалов конференций.

Структура и объем диссертации. Диссертация состоит из разделов «Введение», «Общая характеристика исследования», пяти глав, тринадцати подразделов, раздела «Выводы», «Рекомендации по практическому использованию результатов», «Список литературы» и «Перечень научных публикаций соискателя учёной степени». Общий объём диссертации составляет 376 страниц, компьютерного набора, включает 13 таблиц. Список использованной литературы насчитывает 378 наименований.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Во Введении диссертации обосновывается актуальность темы исследования, определены теоретические основы, нормативные и методологические основы, научная новизна, научные положения, выносимые на защиту, а также определены теоретическое и практическое значение диссертации. В этом разделе разработаны результаты исследованной темы и структура диссертации.

Первая глава диссертации под названием «Изучение проблемы и предпосылки формирования и развития дорожного хозяйства и транспорта в Таджикистане» состоит из двух подразделов. В первом подразделе - «Историография, источниковедение и методология исследования» - проанализирована степень изученности истории становления и развития дорожного хозяйства и транспортной системы Таджикистана в советской таджикской историографии и в период государственной независимости. Установлено, что, несмотря на наличие ряда научных работ по данной проблематике, до настоящего времени отсутствует комплексное и обобщающее исследование, всесторонне освещающее данный вопрос.

Ключевые аспекты развития транспортной отрасли и формирования её инфраструктуры в Таджикистане нашли отражение в посланиях к Маджлиси Оли и выступлениях Основателя мира и национального единства - Лидера нации, Президента Республики Таджикистан Эмомали Рахмон [47]. Отдельные вопросы рассматриваемой темы получили освещение и в шеститомном издании История таджикского народа, подготовленном на основе архивных документов, материалов периодической печати и данных социологических исследований. Вместе с тем в данном труде отсутствует чёткая периодизация исторических этапов, а также недостаточно раскрыта специфика формирования и развития данной отрасли [29].

В издании «Очерки истории Коммунистической партии Таджикистана» приведён значительный фактический материал, касающийся организации эффективной деятельности промышленных предприятий, однако история дорожного хозяйства и транспорта не получила в нём всестороннего и систематизированного освещения [46]. В работах А.П. Васильева, Ю.М. Яковлева и М.С. Коганзона обстоятельно раскрываются сущность и объективная необходимость модернизации автомобильных дорог [19]. В исследованиях Я.Т. Бронштейна проанализированы вопросы планирования и развития

транспортной инфраструктуры Таджикской ССР, состояние автомобильного, железнодорожного и воздушного транспорта республики, а также рассмотрены задачи, цели и основные показатели, намеченные на девятую пятилетку [17]. Среди исследователей следует особо отметить С. Назруллоева, который посвятил значительное число работ изучению истории дорожного строительства и развития транспорта в Таджикистане [42, 43, 44]. Труды Б.Б. Каримова отличаются многоплановостью: в них рассматриваются технические и управленческие аспекты дорожного строительства в различных географических условиях, а также проблемы развития транспортной системы и дорожной инфраструктуры в целом [31, 32].

Если рассматривать проблему реконструкции становления дорожного хозяйства и транспортной системы Таджикистана, то обращение к архивным материалам оказывается не просто одним из возможных источников, а фактически необходимым условием исследования. Наиболее содержательные данные сосредоточены в фондах № 1, 2, 6, 9, 10, 17, 18, 19, 20, 282, 894 и 1595 Центрального государственного архива Республики Таджикистан. Характер этих документов принципиально отличается от обобщающих публикаций: они фиксируют не интерпретации, а управленческие решения, конкретные хозяйственные действия и реальные формы функционирования транспортной инфраструктуры. В результате исследование перестаёт ограничиваться описанием и постепенно смещается к реконструкции - с возможностью проследить, как именно менялись подходы к дорожному строительству, какие корректировки претерпевала транспортная политика и в каких условиях развивалась отрасль.

При более внимательном сопоставлении источников становится заметно, что их ценность не исчерпывается фиксацией событий. Они позволяют увидеть связи, которые в линейном изложении обычно остаются скрытыми. В этом отношении сочетание исторического и логического анализа оправдано не столько формально, сколько содержательно. Рассмотрение материала через пересечение политических решений, экономических ограничений и территориальной специфики меняет сам ракурс анализа: речь идёт уже не о последовательности фактов, а о системе взаимозависимостей. В такой перспективе различимы устойчивые направления развития, проявляются различия между этапами и яснее очерчиваются условия, в

которых складывалась конфигурация транспортной системы республики.

Вместе с тем обращение к историографии и сопоставление её с привлечённым источниковым корпусом не дают оснований считать данную проблематику исчерпанной. Напротив, выявляются участки, требующие дополнительного осмысления, причём это касается как советского периода, так и этапа государственной независимости. Речь идёт не только об уточнении фактической стороны, но и о более широком понимании процессов: каким образом формировалась пространственная организация экономики, как трансформировались подходы к инфраструктурной политике, за счёт каких механизмов складывались внутренние и внешние транспортные связи. В этом контексте история дорожного хозяйства перестаёт быть узкоспециализированной темой и выходит на уровень анализа общих закономерностей развития государства.

Во втором подразделе рассматриваются **«Исторические основы формирования дорожного строительства и его инфраструктуры в Таджикистане»**. Отмечается, что благодаря горному рельефу и благоприятному климату Республика Таджикистан имеет большое географическое значение. Именно сложный рельеф обусловил необходимость строительства современных дорог во всех уголках страны. Дороги являются важнейшим средством связи между сельскими районами и городами, отдалёнными районами с центром и людей.

Во-первых, большую часть территории Таджикистана занимают горы. Для облегчения передвижения и связи дороги необходимо строить с туннелями, мостами и через перевалы. К примеру, туннели «Истиклол», «Шахристон», «Дусти», «Хатлон», «Озоди», «Тоҷикистон», «Пули дусти» в Пянджи Поён и несколько других мостов в ГБАО, построенные в годы независимости, являются лучшими образцами современных инженерных проектов и технологий.

Во-вторых, экономические предпосылки также являются важным фактором развития дорожной сети. Таджикистан обладает богатыми природными ресурсами (крупные запасы гидроэнергетики, различные полезные ископаемые, сельскохозяйственная продукция и т. д.). Ключевую роль в их добыче, производстве и экспорте играют дороги. Строительство дорог создает возможность для привлечения иностранных инвестиций, создания новых рабочих мест и развития транспортной инфраструктуры.

В-третьих, географическое положение Таджикистана во многом определяет характер его транспортного и экономического развития. Страна находится на стыке пространств Центральной и Южной Азии и граничит с Китаем, Афганистаном, Кыргызстаном и Узбекистаном, что формирует объективные предпосылки для включения в систему межрегиональных коммуникаций.

«Названия большинства древних городов Таджикистана, которые на протяжении прошлых тысячелетий упоминаются в достоверных исторических источниках с караван-сараями и крупными рынками в регионе, свидетельствуют о правдивости этого утверждения. Древние города и поселения Саразм, Пенджикент, Истаравшан, Худжанд, Хисори Шумон, Тахти Сангин, Кубодиен, Фархор, Хулбук, Куляб, Мунк, Дарбанд, Рашт, Дарваз, Ваханская долина и другие относятся к местам современного Таджикистана, через которые в прошлом проходили региональные и международные торговые пути» [67, с. 305-306]. Эти города были самыми важными центрами торговли и культуры и поддерживали устойчивые связи с другими регионами мира, в том числе, Индией и Китаем, Ираном и Центральной Азией. Связи создавали предпосылки не только для торговли, но и для обмена новых идей, культурой и языкового сближения.

«...Великий шёлковый путь внес огромный вклад не только для развития торговли, но и развития культуры региона. Именно благодаря Великому шёлковому пути различные культуры сблизились, способствуя распространению новых знаний среди различных народов. В этом контексте, строительство и развитие дорог является важной частью национальной экономики всех стран и народов, в частности, для Таджикистана, 93% территории которого занимают горы» [32].

Таким образом, на основании представленных в настоящем подразделе выводов можно заключить, что до установления Советской власти на территории современного Таджикистана, и в течение определенного периода после этого, основными средствами передвижения были ослы, лошади, верблюды, а после прихода русских – двухколесные и четырехколесные повозки. Местное население активно использовало эти виды транспорта. Более того, изучение и сравнение архивных материалов позволило установить, что в начале 1920-х годов существовала сеть дорог и переправ протяженностью 10 000 км. Эти дороги были соединены многочисленными временными мостами, строящейся в зависимости от условий эпохи. В этот период

основными дорогами были Саройкамар – Чубек – Анджироб – Зигар – Калаи Хумб – крепость Вомар, протяженностью 320 км. Караванный путь Дарбанд – Бойсун – Дехнав – Регар – Хисор – Кофарнихан – Гарм, протяженностью 648 км имел большое значение для торговли с соседними странами и таможенных поступлений.

Становление и развитие дорожного сектора, и создание необходимой дорожной инфраструктуры стали одним из важных направлений экономической политики с начала установления Советской власти и образования Таджикской АССР.

Этот результат нельзя рассматривать изолированно - он стал следствием целенаправленного вмешательства государства, включая мобилизацию ресурсов и институциональную поддержку отрасли. Дорожная инфраструктура в этих условиях перестала выполнять исключительно коммуникационную функцию: через неё обеспечивалась связь с удалёнными территориями, одновременно стимулировались экономические процессы, а также происходили изменения в социальной и культурной сферах.

Вторая глава диссертационного исследования называется «Формирование и развитие дорожного хозяйства и дорожной инфраструктуры в Таджикистане» и включает два подраздела. В первом подразделе исследуется вопрос «Создание дорожной инфраструктуры и автомобильного транспорта в 1920-1930-е годы и их влияние на развитие социально-экономических сфер Таджикистана». Подчеркивается, что 1920-е годы XX века занимают особое, во многом определяющее место в истории государственности таджикского народа. Именно в этот период были образованы Таджикская АССР и Таджикская ССР, что стало принципиально новым историческим этапом для страны.

Центр соединения дорог и транспортной инфраструктуры в этот период начинался с Джиликуля (ныне Дусти). Именно отсюда начиналось строительство дорог в различные направления страны, в том числе в направлении Душанбе и Куляб. Большая часть дорог, предназначенный для движения людей и перевозки товаров и грузов, как правило, состояли из узких и труднопроходимых тропинок, их строительство и реконструкция требовало много времени и огромных затрат. По этой причине, стоимость перевозок возрастало, и составляло на один пуд от 7–10 и до 12 рублей, что создавало дополнительные трудности для экономики страны.

Одновременно, возрастало стоимость горючих материалов, особенность керосина, необходимого для движения транспорта. К примеру, стоимость керосина в Душанбе составляла 2 рубля, а в Кулябе и гарме доходила до 14–15 рублей, и такая ситуация способствовало росту стоимости других товаров массового потребления населения. Сложившаяся ситуация свидетельствовала о том, что Таджикистан в развитии транспортной инфраструктуры и дорог сталкивался с серьезной проблемой.

«Строительство и реконструкция транспортных дорог в Таджикистане, в основном, начались с начала первого пятилетнего плана (1927-1933 гг.). В эти годы, учитывая крайне сложные горные условия страны, строительство железнодорожной сети практически было невозможно. Поэтому в целях дальнейшего развития национальной экономики правительство страны строительство автомобильных дорог стало приоритетным направлением. В этот период действующая сеть автомобильных дорог не могла обеспечить рустующий объем годового грузооборота. Кроме того, незначительный размер асфальтированных дорог и наличие узких троп в горных районах еще больше усугубляли существующие трудности» [6].

В ноябре 1925 года в Душанбе состоялся расширенный пленум Организационного бюро КП (большевиков) Узбекистана. На заседании были обсуждены и анализированы вопросы укрепления и восстановления транспортной инфраструктуры, а также строительства и модернизации сети дорог страны. «...Для реализации проектов дорожного строительства активно привлекались офицеры и солдаты Красной Армии, профсоюзные организации и специалисты отрасли» [4, с. 42-48].

Одной из задач плана развития транспорта на 1926 год было открытие регулярного транспортного движения по дороге Саройкамар–Куляб [16]. С учетом продолжения строительных работ на дороге Саройкамар–Куляб стоимостью 380 000 рублей, в 1926 году исполнительные комитеты Куляба и Курган-Тюбе должны были перечислять собранные сверх плана местные налоги в фонд дорожного строительства СНК Республики Таджикистан [12].

Середине 20-х годов прошлого века стала периодом, когда дорожное строительство в Таджикистане приобрело системный характер. Ранее же осуществление контактов между столицей и югом территории Республики представляло собой непредсказуемую экономическую обстановку, опирающуюся главным образом на

сезонность. Прокладкой магистрали Душанбе–Термез–Саройкамар–Куляб в 1925–1927 годах было изменено положение. Зарождалась иная транспортная линия, соединяющая административный центр с пограничными и торговыми направлениями. «...Строительство осуществлялось в обстановке, далёкой от стабильной. Архивные материалы конца 1920-х годов фиксируют не только организационные трудности, но и прямые угрозы со стороны вооружённых формирований, что периодически сказывалось на ходе работ». [42, с. 12].

Для Кулябского региона, ранее испытывавшего перебои в снабжении, регулярное автомобильное сообщение означало изменение всей системы обеспечения. Поставки продовольствия, строительных материалов и административных грузов приобрели устойчивый характер, сократились сроки доставки, снизились потери при перевозке. В результате трансформировалась сама модель хозяйственного функционирования южных районов, где логистика перестала зависеть исключительно от сезонных факторов.

Уже к середине 1920-х годов дорожное строительство начало приобретать признаки плановой деятельности. Программа работ на 1926–1931 годы свидетельствует о переходе от ситуативных решений к более системному подходу. Утверждённые Революционным комитетом ассигнования в размере 380 311 рублей по тем временам представляли собой значительный ресурс [13]. Для молодой республики это означало осознанное перераспределение средств в пользу инфраструктурных задач, что указывает на раннее понимание их стратегического характера и их влияния на дальнейшее развитие территории.

Нельзя утверждать, что дорожная сеть сразу решила все проблемы территориальной разобщённости. Однако именно в этот период был заложен фундамент транспортной политики. Дорога перестала восприниматься как вспомогательное сооружение и стала рассматриваться как средство пространственной интеграции и административной стабилизации.

В первые годы образования Таджикской ССР, в стране насчитывалось 138 км автомагистралей, 201 км грунтовых дорог и 1354 км гравийных дорог. Это свидетельствовало о том, что еще не существовала полноценная структура дорожного строительства и инфраструктуры, способная оказать влияние на экономическое и социальное развитие страны. Несмотря на это, при поддержке

советского правительства в последующие годы были приняты меры по улучшению состояния дорог и инфраструктуры страны.

«К концу 1926 года общая протяженность дорог местного значения, служивших главным образом для нужд местного населения и соединения сельских районов с центрами, достигла 648 км. Дороги республиканского значения, обеспечивавшие движение практически всех видов транспорта, грузоперевозок и реализацию государственных проектов, составляли в целом 1337 км.

Эти показатели были в некоторой степени удовлетворительными для 1920 – 1930-х годов XX века, в условиях, когда Таджикистан находился в переходном периоде от аграрной к агропромышленной экономике, в определенной мере были удовлетворительными, и рассматривались как первые шаги в строительстве транспортной и дорожной инфраструктуры» [15].

Во втором подразделе рассматривается и анализируется вопрос **«Состояние строительства дорог в период Великой Отечественной войны и послевоенного восстановления»**. Отмечается, что в этот период наблюдались серьезные трудности в сфере связи и транспорта. Парк транспортных средств сократился, что создавал трудности во внутренних коммуникациях и экономическому развитию страны. Эти трудности, вне сомнения, привели к сокращению учреждений, координирующих сферу торговли, перевозки грузов и пассажиров, и такая ситуация ослабляло экономику страны.

С началом Великой Отечественной войны транспортная инфраструктура Таджикистана оказалась в иной системе приоритетов. Уже в 1941 году начались работы по реконструкции дороги Душанбе–Куляб - направления, обеспечивавшего связь центра с южными районами. Речь шла не об изолированном проекте: необходимость поддержания коммуникаций в условиях военного времени требовала пересмотра состояния всей дорожной сети. В этом смысле реконструкция указанного маршрута обозначила лишь начальный этап более широких преобразований.

По данным А. Шарипова, «...к началу войны в Таджикской ССР насчитывалось 9203 км дорог, из которых 1560 км имели асфальтовое покрытие» [69]. Однако формальное наличие таких участков не означало их соответствия требованиям регулярного движения: качество покрытия оставалось низким, что осложняло перевозку грузов и пассажиров.

«Организационное обеспечение осуществлялось через Главное управление автомобильных дорог Таджикистана, которое координировало эксплуатацию сети и перевозки. Согласно решениям, принятым на уровне Союза, были созданы специализированные управления, ответственные за отдельные направления. Например, маршрут Сталинабад–Хорог, который обслуживалось Управлением №1, был одним из самых сложных. Горный рельеф, обвалы и нестабильность дорожного полотна требовали постоянного контроля, а затраты на содержание этого маршрута были выше средних.

Северо-восточное направление, которое включало маршрут Сталинабад–Захматабад–Уротеппа–Ленинабад и находилось под управлением Управления №2, обеспечивало связь с промышленными районами и демонстрировало координацию автомобильного и железнодорожного транспорта.

Южный коридор, который включал маршрут Орджоникидзебад–Куляб–Джиликуль–Курган-Тюбе–Сталинабад и находился под управлением Управления №3, играл важную роль в продовольственном обеспечении республики, обеспечивая перемещение сельскохозяйственной продукции и поддерживая внутреннюю устойчивость» [43, с. 76].

В военные годы изменилось и само понимание дорожной инфраструктуры. Она перестала восприниматься как объект эпизодического ремонта и стала рассматриваться как постоянно функционирующая система, требующая непрерывного управленческого сопровождения. Сформированные в этот период организационные механизмы не утратили своей актуальности после завершения войны и стали основой для последующего развития транспортной сети.

Третья глава диссертации «**Значение строительства сетей железных дорог и гражданской авиации в развитии народного хозяйства Таджикской ССР**» состоит из двух подразделов.

В первом подразделе рассматривается вопрос «**Состояние железнодорожных сетей и их формирование в 20–40-е годы XX века в Таджикистане**». Отмечается, что строительство железных дорог на территории современного Таджикистана началось в середине XIX века, когда правительство Царской России в целях укрепления своих политико-экономических позиций в Центральной Азии приступило к строительству новой инфраструктуры, в том числе железной дороги. В то время строительство железных дорог велось в

основном в двух направлениях. Первое направление, проходившее через Красноводск (с 1983 года – Туркменбаши), соединяло города Мари, Бухару, Самарканд и Ташкент. Второе направление соединяло Оренбург с Ташкентом. Эти дороги связывали центры различных регионов, в том числе, центр России с южной частью Центральной Азии, и способствовали развитию торговли, перевозки грузов и пассажиров.

Следует отметить, что Центральная Азия была для Царской России источником дешевого сырья, особенно хлопка и коконов. В 1874 году первые предложения о строительстве железной дороги в Центральной Азии и её соединении с Россией выдвинули крупные финансисты и торговцы Москвы. Однако государственные чиновники, особенно финансовые, сочли это строительство слишком дорогостоящим для российской экономики. Первая железнодорожная линия между Урсатьевск и Андижаном начала строиться в 1880 году и была завершена в 1895 году, считавшиеся важной инициативой по укреплению экономических и торговых связей между Центральной Азией и Россией. Этот проект, осуществленный в целях удовлетворения растущего спроса центральных городов и районов, особенно на хлопок, и имел стратегическое и экономическое значение для улучшения сообщения между Ферганской долиной и другими регионами. Эта железная дорога протяженностью 109 км проходила через север Таджикистан и соединяла Худжанд с железнодорожной сетью царской России. В 1889 году было завершено строительство железной дороги от Нау, Худжанда и Канибадама до Ферганы, которая была соединена с Самаркандско-Андижанской железной дорогой, и вся сеть в целом стала частью Закаспийской железной дороги.

«Первый участок считался частью Самаркандско-Андижанской железной дороги. Поезда останавливались на станциях Спиридоново (ныне Спитамен), Драгомирово (Джаббор Расулов), Худжанд, Кайрокум заводская (Гулистан), Карачикум (Веревкино), Махрам, Ковальский (Маданият), Мельниково (Канибадам), Курганча и Исфара. Названия этих станций можно найти в «Железнодорожном атласе», составленном в Москве в 1948 году» [16.-А].

В 1904 году царская Россия планировала начать строительство Бухарской железной дороги, но из-за начала войны с Японией в том году, начало проекта было временно приостановлено. В 1906 году были соединены железные дороги Красноводска и Оренбурга. Они проходили через северные районы Таджикистана – Худжанд и

Канибадам. Северный Таджикистан получил доступ к основными экономическим и культурным центрам Центральной Азии по железной дороге Худжанд – Драгомирово, протяженностью 90 км.

В 1911 году было подписано соглашение о строительстве двух независимых ветвей: Карши-Карки-Термез и Карши-Гузар-Термез.

В 1908–1916 годах была построена Ферганская железная дорога, соединяющая железную дорогу Коканд-Наманган-Андижан и Бухара-Каган-Карши-Калиф-Самсонова-Термез и ветка Карши-Гузар-Китаб, общей протяженностью 585 км [14].

26 августа 1911 года дорожный инженер А.Н. Ковалевский получил разрешение на проведение проектно-планировочных работ по строительству Бухарской железной дороги, от станции Каган до Термеза с линией Карши-Китаб. Весной 1912 года он представил проект, предусматривавший строительство железнодорожной линии Каган – Карши – Термез (283 км) и ветку от Карши до Китаба (вместе 624 км).

По сведениям М. Хабибова, «...в строительстве железной дороги Бухара – Термез участвовало семь тысяч рабочих (в том числе, 500 русских, 6 тысяч рабочих, 800 из которых были из Каратегинского бекства, а также военнопленные – чехи, словаки, немцы и поляки)» [64, с. 28].

Рабочие использовали в основном ручные инструменты, как лопату, кетмен, кувалду и кирку. Рабочим-железнодорожники не были обеспечены необходимыми условия труда. Нехватка рабочей одежды, еды и питания приводили к вспышкам разных форм заболеваний. Садриддин Айни в своем труде «Та'рихи инкилоби Бухоро» («История Бухарской революции»), посвященном событиям революции в Бухаре и социальных преобразований того времени, ссылаясь на строительство железной дороги Бухара-Термез, отмечает: «...В 1911 году, когда началось строительство железной дороги между Бухарой и Термезом, для выполнения этих работ было мобилизовано более тысячи наемных рабочих из Каратегинского региона.

Железная дорога Бухара – Термез была построена средствами инвесторов из Царской России с целью улучшения связей между регионами Центральной Азии и упрочения экономического потенциала России. Эта железная дорога, сыгравшая важную роль в перевозке грузов и пассажиров между крупными городами Центральной Азии, такими как Бухара, Самарканд, Ташкент и Термез, была введена в эксплуатацию» [40].

В своем романе «Гуломон» («Рабы») Устад Айни подробно описал строительство железной дороги и ее влияния на жизнь общества того времени. Он подробно описал события, происходившие в Центральной Азии в 1920-х годах, а также процесс строительства и связанные с ним социально-экономические проблемы. Айни предал читателю трудности строительства железной дороги, от снабжения и нехватки ресурсов до участия рабочих из разных регионов страны, в целом, реальную картину событий в стране [3, с. 80].

Железная дорога в Восточную Бухару (Каган-Карши-Термез) была построена в 1913 году и имела протяженность 424 км. В 1914 году Бухарская железнодорожная компания рассматривала возможность строительства железной дороги Термез-Душанбе и разработала план её реализации, но начало Первой мировой войны привело к отсрочке этого проекта на неопределённый срок.

Строительство железной дороги Термез–Душанбе в начале 1920-х годов имело огромное значение в истории развития транспорта в Таджикистане. Правительство Бухарской ССР в 1923-1924 годах уделяло большое внимание строительству железной дороги Бухара–Термез. Строительство железной дороги имело ещё больше важное значение для развития транспортного сектора Таджикистана и всего Центральной Азии.

В 1929 году, после преобразования Таджикской АССР в Таджикскую ССР, советское правительство приступило к осуществлению мер по строительству автомобильных и железных дорог. В частности, для развития промышленности и сельского хозяйства, строительство железной дороги Термез-Душанбе, имевшей важное стратегическое значение для обеспечения прямой связи между Согдийской областью, ГБАО и центра республики, стало главной целью правительства.

В советское время было построено несколько железнодорожных линий с использованием новейшего технического оборудования, и с тех пор все грузовые и пассажирские перевозки осуществлялись отечественными паровозами и электровозами. Ярким примером этого была железная дорога Термез-Душанбе, строительство которой началось в апреле 1926 года.

Во втором подразделе анализируется процесс становления гражданской авиации в Таджикской ССР с учётом политических и хозяйственных условий 1920-х годов. Формирование воздушного сообщения было обусловлено прежде всего пространственной

разобщённостью региона и ограниченностью наземных коммуникаций. Уже в июле 1923 года в Таджикистан была направлена группа специалистов для обследования маршрута Бухара–Душанбе, что свидетельствует о раннем включении авиационного фактора в систему административного и экономического управления.

3 сентября 1924 года был выполнен рейс самолёта «Юнкерс F-13» из Бухары в Душанбе. Полёт осуществлялся с промежуточной остановкой в Термезе и продолжался более суток. С организационной точки зрения это был экспериментальный этап, однако его значение выходило за рамки единичного технического события. Речь шла о формировании новой формы территориальной связи, альтернативной существующим транспортным возможностям.

Показательно, что авиация начала использоваться в республике раньше, чем была развёрнута полноценная система автомобильных и железнодорожных перевозок [40]. В условиях горного рельефа воздушное сообщение рассматривалось как практический инструмент обеспечения управляемости и коммуникации между административными центрами и периферией.

Маршрут Бухара–Душанбе относился к числу сложных из-за климатических и географических факторов. Его открытие совпало по времени с образованием Таджикской АССР, что усиливает институциональный контекст рассматриваемого события. Воздушная линия выполняла не только транспортную функцию, но и обеспечивала координацию административных структур и хозяйственных связей.

Первый экипаж в составе Рашидбека Ахриева и Петра Комарова в дальнейшем участвовал в организации регулярных рейсов внутри республики. Уже на раннем этапе авиация использовалась для перевозки членов правительства, что позволяет говорить о её включённости в систему государственного управления.

Формирование авиационной сети в 1920-е годы следует рассматривать как часть более широкого процесса институционального оформления транспортной инфраструктуры республики. Воздушное сообщение в данном случае выступало не вспомогательным элементом, а самостоятельным механизмом пространственной интеграции.

22 декабря 1924 года Управление гражданской авиации СССР принял указ о создании Душанбинского агентства воздушных сообщений, и после этого начались полеты по маршруту Душанбе–

Ташкент. Следует отметить, что первый аэропорт в Душанбе был построен на месте бывшего здания телекомпании «Сафина». Воздушный маршрут Бухара–Термез–Душанбе протяженностью 730 км, с 15 марта по 1 мая 1925 года выполнялся дважды в неделю, а с 1 мая 1925 года – трижды в неделю [65, с. 21-22].

В 1925 году воздушный маршрут Бухара–Душанбе был продлен до Куляба, а в 1927 году, по решению Экономического совета Центральной Азии, было открыто регулярное воздушное сообщение по маршруту Ташкент – Самарканд–Термез – Душанбе. Воздушный маршрут протяженностью 1083 км был единственным пассажирским воздушным путем, соединяющим основные центры Таджикистана и другие регионы Центральной Азии. В 1929 году был создан участок воздушного маршрута в Душанбе, и гражданская авиация республики сделала первые шаги к развитию воздушной инфраструктуры. Теперь самолеты летали с небольшого аэропорта, расположенного между нынешних Дома печати и Министерства юстиции. Первые самолеты в Таджикистане использовались в основном для пассажирских перевозок и организации воздушного сообщения между городами и различными регионами Центральной Азии.

Именно в этот период, при помощи и за средства таджикских рабочих, был закуплен первый самолет, названный «Красный Таджикистан».

С быстрым ростом экономики страны и возрастанием спроса на авиационные услуги, в 1929 году аэропорт был перенесен на окраину Душанбе, известный сейчас как «старый аэропорт». Эти меры способствовали эффективному выполнению большего числа рейсов и большего объема воздушных перевозок, заложив тем самым прочную основу развития воздушной авиации и транспорта в Таджикистане.

Следует подчеркнуть, что в 1920-х годах единственными пассажирскими воздушными маршрутами считались Ташкент – Самарканд – Термез – Душанбе. Постепенно в стране развивалась гражданская авиация, и в 1929 году был открыт маршрут Сталинабад – Рашт.

В 1929 году перед руководством Центральноазиатского отделения авиакомпании «Добролет» встал стратегически важный вопрос – организации внутренних воздушных маршрутов в Таджикистане. Главная цель организации маршрутов было обеспечение устойчивого сообщения между городами республики, содействие экономическому и социальному развитию регионов. Воздушные маршруты Душанбе –

Гарм, Куляб, Пяндж, Курган-Тюбе – Кабодиан и Ура-Тюбе – Худжанд играли важную роль в обеспечении военных, экономических и пассажирских перевозок.

Четвертая глава, озаглавленная **«Механизация дорожного хозяйства и строительство новых дорог в 50-80-е годы XX века»**, состоит из двух подразделов.

Первый подраздел называется **«Вопросы организации региональных транспортных сообщений в Таджикской ССР и развитие автомобильных дорог»**. Автор подчеркивает, что приоритетными направлениями дорожно-строительной политики в этот период были обеспечение безопасности дорожного движения всех видов транспортных средств, содержание дорог, повышение уровня и качества, а также более эффективное использование транспортных сооружений. Одновременно создавались соответствующие условия для улучшения дорожного движения и обеспечения безопасности пассажиров и водителей. Одной из важных задач послевоенных планов развития, было возрождение инфраструктуры и развитие тяжелой промышленности, что стало основой для развития других сфер экономики и оборонного потенциала страны. Промышленное производство в 1950 году должно было вырасти на 48% больше, чем в 1940-х годах, сельскохозяйственное производство - на 27%, и поэтому, использование дорог и их качество способствовали увеличению производства.

Послевоенное восстановление в Таджикской ССР неизбежно поставило транспортную инфраструктуру в центр хозяйственных преобразований, хотя формально она рассматривалась лишь как один из элементов общей экономической системы. Дефицит ресурсов - и материальных, и кадровых - не позволял рассчитывать на быстрый эффект, однако именно в этих условиях менялось само понимание задач отрасли. Прирост протяжённости автомобильных дорог - с 13,5 тыс. км в 1940 году до 13,8 тыс. км к 1950 году - при внешней скромности показателей требует иной интерпретации, если учитывать, где именно происходило это расширение.

Дело не столько в цифрах, сколько в характере пространства. Значительная часть работ приходилась на горные районы, где продвижение даже на несколько километров означало фактическое преодоление природных ограничений, а не просто прокладку трассы. Инженерные решения в таких условиях неизбежно выходили за рамки стандартных подходов: укреплялись склоны, вводились

противооползневые элементы, пересматривались требования к устойчивости полотна. В результате каждый введённый участок дороги менял конфигурацию доступности территории. Поэтому увеличение сети следует рассматривать не как количественное дополнение, а как постепенное включение ранее изолированных зон в систему хозяйственных связей. Похожая ситуация наблюдается и с дорогами с твёрдым покрытием: рост с 0,9 до 1,1 тыс. км отражает не столько масштаб, сколько изменение качества транспортной среды - именно такие участки обеспечивали относительно устойчивое движение вне зависимости от сезона.

При этом сама эксплуатация сети оставалась нестабильной. Природные факторы - лавины, оползни, размывы, сейсмическая активность - регулярно нарушали движение, и это нельзя было игнорировать. Постепенно акцент смещается: вместо простого наращивания километража внимание концентрируется на сохранении уже созданной инфраструктуры. Усиление дорожного основания, доработка водоотводных систем, адаптация покрытия к возрастающим нагрузкам - всё это становится частью повседневной практики.

В этом смысле транспорт перестаёт восприниматься как вспомогательная отрасль - он становится условием функционирования всей экономической системы.

На VIII съезде по вопросам развития дорожного строительства и транспортной инфраструктуры, особое внимание было уделено развитию проектной, плановой и увеличения финансовой составляющей сектора. В соответствии с разработанными планами, производство строительных материалов должно было увеличено по объёму и качеству, а важной целью пятилетнего плана стало улучшение снабжения строительными материалами на республиканском и местном уровнях. Эта работа осуществлялась с целью улучшения условий жизни рабочих и подготовки специалистов данной сфере.

18 января 1954 года состоялся IX съезд КП Таджикистана. На нем обсуждались достижения дорожно-транспортного сектора. Было подчеркнуто, что задачи, поставленные на VIII съезде, особенно в области сельского хозяйства, экономики и культуры, были выполнены. В частности, в этот период возросла потребность в улучшении дорог и инфраструктурных сооружений. За это время было отремонтировано и восстановлено 3451 км автомобильных трасс, из которых 690 км

грунтовых дорог были заменены на твердые покрытия, в том числе 553 км дорог были покрыты дорожным битумом.

«В 1955 году в Душанбе была открыта первая линия троллейбуса, протяженностью 11км, которая к 1956 году перевезла более 12 миллионов пассажиров. Большинство пассажиров пользовались общественными автобусами. Ежедневно значительно увеличивалось количество пассажиров, перевозимых автобусами. В 1958 году городскими автобусами было перевезено более 15,4 миллиона пассажиров, что было высоким показателем» [54, с. 45].

«За этот период, общая протяженность автомагистралей увеличилась в 1,5 раза, а грузоперевозки автомобильным транспортом – почти в 3,2 раза. В 1950-х годах началось совершенствование сети дорог, покрытых битумом. В 1956 году эта сеть увеличилась почти в 22 раза по сравнению с 1948 годом, а в целом за пять лет - в 11,7 раза» [4.-А].

«В ходе шестой пятилетки (1956–1960) процесс строительства местных и внутренних дорог страны приобрел широкий размах. Специалисты предприняли меры по реализации планов пятилетнего плана, и в результате были построены и отремонтированы более 600 км дорог республиканского и регионального значения, в том числе, автомагистраль Душанбе–Куляб. Одновременно был проведен капитальный ремонт дорог, протяженностью 400 км, с использованием сырой нефти для асфальтирования дорог» [7, с. 34].

С учетом изменений в структуре Министерства транспорта и автомобильных дорог Таджикской ССР бывшее Главное дорожное управление (Главдорупр) было заменено Дирекцией автомобильных дорог. В общем объеме дорожно-строительных работ значительное место занимало реконструкция существующих дорог, а крайне малая доля приходилось на строительство дорог и открытие новых направлений.

Во втором подразделе «**Механизация дорожно-транспортного сектора и их роль в развитии народного хозяйства республики**» отмечается, что в этот период произошла определенная модернизация дорожной инфраструктуры. С реализацией государственных проектов, особенно на международных и межрегиональных магистралях были построены новые, более качественные дороги. Например, были отремонтированы и модернизированы дороги Душанбе–Худжанд, Душанбе – Куляб, Душанбе – Бохтар и другие. Обновление горных дорог, ведущих в труднодоступные районы, происходило

неравномерно, но именно эти участки постепенно меняли характер транспортной доступности территории. Реконструкция и ремонт трасс в высокогорных зонах позволяли не только устранить наиболее уязвимые разрывы в сети, но и частично стабилизировать перевозки, спрос на которые к этому времени заметно увеличился. В результате формировалась более устойчивая схема сообщения между городскими центрами и периферийными районами, хотя её надёжность по-прежнему во многом зависела от природных условий. При этом внедрение техники не всегда сопровождалось полной адаптацией инфраструктуры, что создавало определённое напряжение между возможностями оборудования и условиями его эксплуатации.

В 50–80-е годы XX века, транспорт стал важным инструментом удовлетворения потребностей народного хозяйства страны, в том числе, сельского хозяйства, промышленности и предоставления социальных услуг. Грузовой транспорт, автобусы и пассажирские вагоны использовались для перевозки пассажиров, грузов и нужд других отраслей экономики. В это же время, в крупных городах, таких как Душанбе и Худжанд, транспортная система обслуживала население с использованием автобусов и троллейбусов.

В 60–70-х годах XX века транспортная система Таджикистана была проектирована главным образом на обеспечение связей с другими республиками Советского Союза, а сообщения с соседними странами, такими как Китай и Афганистан, в определенной степени были ограничены [8, с. 92]. Проблемы инновационного развития транспорта Таджикистана проанализировал ученый-экономист Рауфи А., который отмечал: «...Инновационное развитие транспортных услуг в Таджикистане способствовало расширению деятельности и развитию всех видов транспорта в регионах страны и их выходу на зарубежные страны. По этой причине, для дальнейшего совершенствования деятельности в целях предоставления потребителям транспортных услуг, требуется разработка эффективных мер, использования инновационных достижений в деятельности всех видов транспорта» [52, с. 78].

Характер дорожных работ в этот период не сводился к формальному выполнению плановых показателей. За внешне упорядоченной системой программ и заданий постепенно формировался иной подход к самой инфраструктуре. Ремонт и реконструкция автомобильных дорог действительно проводились в рамках целевых государственных мероприятий, предусматривавших

концентрацию ресурсов и управляемое распределение работ. Однако практическая реализация этих задач зависела не только от административных решений, но и от возможностей конкретных инженерных подразделений и дорожных организаций, функционировавших в условиях ограниченных ресурсов и сложного рельефа. На этом фоне заметно меняется приоритет: устранение локальных повреждений уступает место попыткам обеспечить более длительную эксплуатационную устойчивость дорожного покрытия.

Техническое обновление, включая внедрение более производительной техники и изменение строительных приёмов, воспринималось как необходимое условие повышения качества работ. Вместе с тем его последствия выходили за рамки собственно технологической модернизации. Более надёжные магистрали позволяли выравнивать ритм перевозок, снижать зависимость движения от случайных сбоев и частично сокращать транспортные издержки.

В период 1971–1975 гг. уточняются подходы к планированию, усиливается контроль за эксплуатацией, формируются устойчивые организационные практики. Эти изменения не носили мгновенного характера, однако именно они задали рамки последующего развития отрасли.

К 80-м годам XX в. наблюдается расширение дорожной сети и рост её пропускной способности. Государственная поддержка позволила начать строительство более современных дорог, что способствовало развитию сельского хозяйства, промышленности и сферы услуг. Вместе с тем сохраняется противоречие между достигнутым уровнем инфраструктуры и возрастающими потребностями. В ряде случаев доступ к административным центрам и крупным городам оставался затруднённым, что ограничивало снабжение и усложняло хозяйственные связи.

В этих условиях автомобильный транспорт фактически становится основным средством внутреннего сообщения. Значительная доля пассажирских перевозок - приблизительно треть ежедневных перемещений населения - приходилась именно на него. Ускоренное развитие отрасли во многом объясняется тем, что вопросы её совершенствования находились в сфере постоянного внимания партийно-государственного руководства. Это отражается и в статистике: в первые годы десятой пятилетки объёмы пассажирских

перевозок несколько превысили плановые показатели, увеличившись примерно на 1,8%.

Финансирование подтверждает приоритетное положение транспортной сферы. В 1976–1980 гг. на развитие автомобильных дорог и транспорта было направлено более 122 млн рублей, что позволило улучшить техническое состояние сети и повысить её пропускную способность. Тем не менее реализация намеченных планов сопровождалась трудностями, и часть задач оставалась невыполненной. Подобное расхождение между плановыми установками и реальными результатами отражает специфику функционирования отрасли в условиях ограниченных ресурсов и сложной природной среды.

Пятая глава диссертации озаглавлена **«Продолжение восстановления инфраструктуры воздушного транспорта и железной дороги Таджикской ССР во второй половине XX века»** и состоит из двух подразделов.

В первом подразделе рассматриваются **«Восстановление и развитие гражданской авиации в 50-80-е годы»**. В послевоенные годы социально-экономическое положение страны значительно улучшилось, а парк воздушного транспорта пополнился за счёт пассажирских самолетов Ил-2, Ил-12 и Ил-14. Так, впервые в 1945 году Таджикистан установил прямое воздушное сообщение с Москвой, в 1949 году – с Баку, в 1954 и 1957 годах – с Адлером [58, с. 146-151].

В 1949 году Агентство управления воздушным движением была переименована в Государственную авиакомпанию «Таджикистан», которая в настоящее время работает под названием «ТаджикЭйр». Организация полноценной авиационной системы позволила Таджикистану стать страной с высоким потенциалом в авиационном секторе, которая плодотворно сотрудничала не только внутри СССР, но и с другими странами на международном уровне. Эта тенденция оказала значительное влияние на развитие гражданской авиации в Таджикистане и сыграла решающую роль в укреплении социально-экономических основ республики.

Парк гражданской авиации Таджикистана был оснащен самолетами АН-2, АХР, Ил-14, Ил-18, АН-6 и вертолетами Ми-4, а самолет Ил-12 совершил в 1954 году первый полет по маршруту Сталинабад–Сочи. В том же году был создан Ленинабадский (ныне Согдийский) авиаотряд, а пилот Воробьев совершил первую посадку самолета АН-6 на лед озера Сарез [63, с. 235-239].

Управление гражданской авиации Таджикистана по эффективности использования самолетов Як-40 и Ан-28 заняло первое место среди авиаотрядов «Аэрофлот» Советского Союза, структура которой постепенно расширялась и развивалась. Объем перевозки грузов и пассажиров самолётами значительно возрос, а проведение авиационно-химической обработки сельхозугодий возросло в двадцать раз.

В истории гражданской авиации 8 февраля 1960 года открылась новая страница, впервые турбовинтовой самолёт ИЛ-18 впервые совершил посадку в аэропорту Душанбе и с марта того же года, начали осуществлять постоянные полёты в направлении Москвы. С 1960 ИЛ-18 совершал уже свои полёты в направлении Сталинабад–Москва и Сталинабад – Фрунзе – Алматы – Новосибирск, и одновременно начал функционировать аэропорт Куляба.

В 1950–1960 годах в Таджикистан начали поступать самолёт ИЛ-18, аэропорты были обеспечены новым оборудованием, были подготовлены высококвалифицированные специалисты, которые в целом способствовали росту пассажиропотоков, открытию новых воздушных линий. В этом контексте, Управлению гражданской авиации Таджикистана удалось в соответствие с централизованным графиком полётов организовать постоянные полёты в союзные республики. Самолеты Ил-18, являвшиеся основным средством перевозки пассажиров, позволили осуществлять прямые рейсы из Душанбе в крупные города Советского Союза, такие как Москва, Ташкент, Симферополь, Ашхабад, Ленинград (ныне Санкт-Петербург), Киев, Алма-Ата, Новосибирск, Свердловск (ныне Екатеринбург), Бишкек, Баку, Сочи и другие города.

За этот период, объем пассажирских перевозок воздушным транспортом ежегодно увеличивался. Если число пассажиров, воспользовавшихся услугами воздушного транспорта в 1958 году, составляло 161,5 тыс. человек, то в 1963 году эта цифра достигла 573,4 тыс. человек, а в 1965 году - 742,7 тыс. человек. Таким образом, за семь лет объем пассажирских перевозок воздушным транспортом увеличился в 4,6 раза.

«В 1970–1980-х годах санитарная авиация стала важным средством оказания медицинской помощи в горных районах страны. В эти годы, в ГБАО, расположенном на высоте 3000–4500 метров над уровнем моря, была внедрена санитарная авиация на самолетах и вертолетах для оказания медицинской помощи, транспортировки

больных и доставки необходимых материалов. Например, в 1977 году группа советских ученых и альпинистов совершившая восхождение на пик Исмаила Сомони, ранее называвшийся пиком Коммунизма, была доставлена на лагерь, расположенный на высоте 6100 метров над уровнем моря. Из-за сильных холодов один из членов группы попал в аварию и погиб. Этот фактор привел к прекращению движения группы, и они обосновались на небольшой равнине. Один из членов группы, Р. В. Хохлов, заболел пневмонией и для его спасения обратились в санитарную авиацию. Для его транспортировки был мобилизован экипаж вертолета Ми-4 под командованием И. Иванова и бортиженера М. Шагарова, доставивший больного в госпиталь в Душанбе» [35, с. 309].

Во втором подразделе анализируется организационно-экономическая деятельность железнодорожного транспорта в системе народного хозяйства республики. В рассматриваемый период транспортная структура Таджикистана складывалась из трёх взаимосвязанных компонентов - железнодорожного, автомобильного и воздушного. Их функционирование обеспечивало не только перемещение пассажиров и грузов, но и поддержание устойчивости производственных связей в условиях послевоенной перестройки. Транспорт в этих условиях выступал не вспомогательной отраслью, а элементом хозяйственной организации пространства.

Функционирование железнодорожной сети в рассматриваемый период было тесно связано с обслуживанием аграрных и перерабатывающих районов, сосредоточенных преимущественно в центральной и южной частях республики.

Сеть развивалась вокруг нескольких ключевых направлений. Там были линии Хаваст–Ленинабад, которая длилась 42,6 километра, линия Ленинабад–Коканд длиной 68,7 километра, линия Канибадам–Шураб длиной 52,9 километра и подъездная дорога к Ленинабаду, которая была длиной 8,7 километра. Эти линии соединяли промышленные центры с сельскохозяйственными территориями. Их важность определялась не только длиной, но и тем, как они вписывались в систему снабжения и обмена в регионе, где стабильность перевозок была очень важна.

Южное направление имело другую функцию. Участок Термез–Душанбе длиной 71,5 километра вместе с линией Душанбе–Янгибазар длиной 20,9 километра соединял административный центр с районами,

где производилась сельскохозяйственная продукция. Сеть не стояла на месте, а продолжала развиваться. Добавление 208,6 километров путей в южном регионе постепенно меняло, как работала сеть, в том числе грузы направлялись по-новому, снижалась нагрузка на определенные участки, и задержки в транзите уменьшались.

Формировалась более целостная модель транспортной инфраструктуры, в которой отдельные линии рассматривались как элементы единой системы.

Развитие железнодорожной сети в послевоенные годы отражало стремление обеспечить устойчивость хозяйственных связей и расширить внутренний рынок. В условиях сложной географии и неравномерного размещения производительных сил железная дорога выполняла функцию пространственного каркаса экономики, соединяя производственные районы с центрами переработки и распределения.

В этот период в Таджикистане и других центральноазиатских республиках основное внимание уделялось возрождению промышленных сфер. В годы войны большинство промышленных предприятий либо прекратили свою деятельность, либо не могли производить необходимое количество продукции.

Таджикская ССР стремилась с помощью железной дороги импортировать и экспортировать товары и продукции в другие советские республики. В 1951–1958 годах в Таджикистане объем перевозок грузов и продукции по железной дороге возрос вдвое, по сравнению с первыми послевоенными годами.

«Если в 1955 году общий объем грузов, перевезенных по железной дороге, составил 2 млн 953 тысяч тонн, то в 1958 году эта цифра достигла более 3 млн тонн. Этот рост в основном наблюдался в увеличении экспорта угля, строительных материалов и хлопка. Например, в эти годы перевозка угля увеличилась в 61,9 раза, строительных материалов в 1,4 раза, а хлопка в 62,1 раза» [43, с. 95].

Значительный рост импорта промышленной и сельскохозяйственной продукции в республику оказало положительное влияние на ускоренное развитие экономики Таджикистана. С ростом экспорта и импорта продукции, в экономике Таджикистана произошел ряд качественных изменений. В 1981–1985 годах, в годы 11-ой пятилетки, темпы грузоперевозок, особенно по железной дороге, увеличились, а грузооборот вырос на 15%, что прежде всего было связано с развитием промышленности и экономики страны. Одновременно, для улучшения транспортной инфраструктуры,

в 1970 году в Таджикистане началось строительство железной дороги Термез – Курган-Тюбе – Яван протяженностью 264 км, имевшей огромное значение для развития экономики и связей южных регионов страны с соседними государствами. Реализация железнодорожного направления, связывающего Термез с Курган-Тюбе и Яваном, изменила конфигурацию транспортных потоков на юге республики не сразу, но достаточно ощутимо. Речь шла не только о расширении сети как таковой. Существенно упростилась доставка промышленной продукции и сельскохозяйственного сырья, а сама железная дорога постепенно стала одним из основных каналов хозяйственного взаимодействия в регионе.

На практике это означало иное распределение перевозок. В южных районах, где ранее сохранялась зависимость от сезонного состояния автомобильных дорог, железнодорожное сообщение позволяло выравнивать снабжение и снижать риски перебоев. Перевозка сырья для промышленности, вывоз сельскохозяйственной продукции, обеспечение населения необходимыми товарами - все эти процессы стали менее подвержены внешним ограничениям, хотя полностью устранить их, разумеется, не удалось.

Начало строительства линии Термез – Курган-Тюбе – Яван следует рассматривать в более широком контексте укрепления транспортной инфраструктуры. В течение примерно пяти лет был достигнут заметный результат, который проявлялся не столько в отдельных показателях, сколько в совокупности изменений. Протяжённость основных путей до станции Курган-Тюбе достигла 218 км, что фактически обеспечило формирование нового транспортного каркаса в южной части республики.

Параллельно создавалась сопутствующая инфраструктура, без которой функционирование линии было бы невозможно. В эксплуатацию вводились железнодорожные станции - всего их было семь, и каждая из них выполняла функции узлового звена в межрегиональном сообщении. Строительство мостов (более 40 объектов общей протяжённостью около двух тысяч метров) и устройство 128 железнодорожных переездов позволяли обеспечить непрерывность движения и повысить уровень безопасности перевозок.

Не ограничиваясь линейными объектами, развитие железной дороги сопровождалось созданием инфраструктуры обслуживания. В этот период появляются локомотивные депо, станционные комплексы, а также социальные объекты - жилые дома, детские учреждения для

работников отрасли. Это свидетельствует о том, что железнодорожное строительство рассматривалось не как изолированный проект, а как элемент более широкой системы хозяйственного освоения территории.

Важнейшим событием этого периода стало прибытие первого поезда из Термеза на станцию Курган-Тюбе в декабре 1974 года, что обеспечило начало регулярного железнодорожного сообщения на участке Термез – Курган-Тюбе. Ввод в эксплуатацию этой железной дороги для Хатлонской области и для Таджикистана в целом имел большое стратегическое значение. В этом плане, в Хатлонской области были построены и введены в эксплуатацию несколько важных промышленных предприятий, в том числе Колхозободский (ныне Дж. Балхи) нефтебитумный и трансформаторный заводы, Вахшский азотно-туковый завод и Яванский электрохимический завод, которые способствовали развитию промышленных предприятий, обеспечению сельскохозяйственной продукции минеральными удобрениями и развитию энергетического сектора страны.

За рассматриваемый период, были орошены сотни тысяч гектаров залежных земель, что позволило в несколько раз увеличить производства продукции хлопководства, садоводства и животноводства. Вклад железной дороги в становление экономической инфраструктуры страны был огромен. Таджикский алюминиевый завод (ныне TALCO), производящий различную промышленную продукцию, использовал железнодорожный транспорт в качестве основного средства перевозки продукции. По железной дороге продукция, произведенная этим заводом и другими промышленными предприятиями, транспортировалась в другие регионы.

Шестая глава диссертации **«Процесс эволюции и развития транспортного сектора Таджикистана в годы независимости»** состоит из четырех подразделов.

В первом подразделе рассматривается и анализируется **«Строительство и реконструкция автомагистралей и значение тоннелей в период государственной независимости»**. Анализ показывает, что большая часть транспортных дорог и инфраструктуры была построена в советский период, но их уровень и качество не соответствовали современным требованиям. Например, пассажирам приходилось пользоваться опасными дорогами перевалов Анзоб – Шахристан или Хобуробод – Девдара, чтобы добраться до Согдийской области и ГБАО, очень труднопроходимых в осенне-зимний период. В эти сезоны, движение по некоторым дорожным маршрутам

становилось невозможным и закрывалось на срок до 5-6 месяцев. Ранее движение в ГБАО осуществлялось через город Ош Кыргызской Республики. Теперь же, были открыты воздушные пути и установилась связь Таджикистана с внешним миром, особенно с Европой, Америкой и другими регионами.

В годы независимости транспортный и другие секторы народного хозяйства не были готовы адаптироваться к современным требованиям. Лидер нации Эмомали Рахмон объяснил ситуацию в транспортном секторе следующим образом: «К 1997 году только 42 процента дорог республиканского значения и 20 процентов местных дорог были асфальтированными. Из них 73 процента находились в плохом состоянии, 26 процентов – в среднем, и только 1 процент – в хорошем техническом состоянии» [53, с. 78].

Гражданская война еще больше осложнила и без того сложную ситуацию в стране. Транспортные связи Таджикистана с соседними и отдаленными странами становились все более затруднительными и невозможными из-за расстояния и политического кризиса. Нынешняя ситуация привела к упадку социально-экономического сектора страны. Таджикистан, являющийся горным регионом, столкнулся с серьезными проблемами в передвижении людей, импорте и экспорте товаров и в определенный период находился в коммуникационном тупике.

Переход к рыночной экономике также серьезно повлиял на работу транспортного сектора, а объем грузоперевозок сократился в этот период. Например, в 1991–1996 годах объем грузоперевозок всеми видами транспорта сократился в 2,7 раза. В результате, были внесены изменения в транспортную систему страны и приняты нормативно-правовые акты, регулирующие работу этого сектора [41, с. 80-84].

Принимая во внимание важную роль транспортного сектора в развитии экономики страны, Правительство Республики Таджикистан под непосредственным руководством Эмомали Рахмона придавало серьезное значение развитию этого сектора. Несмотря на экономические трудности, в 1993–1999 годах на транспортный сектор было выделено 652,7 миллиона сомони. На эти средства было построено и введено в эксплуатацию 479,12 км основных дорог и 67 мостов общей длиной 2167,9 метров [62, с. 115].

В годы независимости, благодаря инициативе Лидера нации, в республике значительно выросли инвестиции в различные отрасли сельского хозяйства и, особенно, в строительство дорог.

Отметим, что транспортный сектор занимает значительную часть основных строительных инвестиций в стране.

Профессор Малиновская О.В. считает, что: «...для стабильного развития транспортной инфраструктуры, особенно дорожного строительства, необходим механизм инвестиций, который обеспечивает сотрудничество между государством и частным сектором на разных этапах экономического развития.

Сейчас связь между инвестиционной активностью и региональной интеграцией довольно очевидна, хотя её влияние не всегда просто проследить.

В научной литературе отмечается, что инвестиции в инфраструктуру создают основу для усиления экономического взаимодействия и расширения связей между регионами» [36, с. 134–138].

Развитие транспортной сферы в Республике Таджикистан способствовало обеспечению экономической стабильности и улучшению условий жизни населения страны. Доля транспортного сектора в валовом внутреннем продукте (ВВП) Таджикистана сегодня достигает более 10,9 млрд сомони, или 8,4% ВВП.

Объём грузоперевозок является одним из ключевых показателей эффективности деятельности транспорта, объём которого тесно связано с общим объёмом производства продукции. В Республике Таджикистан перевозки осуществляются преимущественно автомобильным транспортом.

Доля дорог с твёрдым покрытием в Согдийской области составляет 96%, в Хатлонской области – 91%, в ГБАО – 79%, а в городе Душанбе – 98%, а что касается местных дорог, то процент дорог с покрытием в городе Душанбе составляет 98%, в ГБАО – 55%, в Хатлонской области – 91%, в Согдийской области – 91% и в районах республиканского подчинения [57, с. 38-42]. За этот период общая протяженность сети действующих общих дорог составила 14 803 км, из которых 3 138 км были дорогами международного значения. При этом 1 740 км дорог относились к категории республиканского значения, а оставшиеся 8 925 км были дорогами местного значения [66, с. 192-203].

Во втором подразделе рассматриваются **«Особенности железнодорожного транспорта в условиях перехода к рыночной экономике»**. Отмечается, что транспорт является одним из ключевых сфер народного хозяйства, и развитие других секторов экономики в

определенной степени опираются на его эффективное функционирование. Каждый вид транспорта имеет свои специфические характеристики, на основе которых занимает определенное место в общей транспортной системе. Среди них особое место занимает железнодорожный транспорт, имеющий свои преимущества. Этот сектор осуществляет перевозку грузов и пассажиров по основным дорогам и построенным сооружениям и отличается возможностью перевозки на большие расстояния, относительно низкой стоимостью услуг, экологической совместимостью, надежностью и высокой производительностью. Регулярная эксплуатация во все времена года, а также возможность перевозки специальных грузов с использованием специализированного подвижного состава относятся к другим его преимуществам. По этой причине, железнодорожный транспорт отличается от других видов транспорта высокой грузоподъемностью, не зависит от погодных условий и обеспечивает стабильную работу во все времена года [45, с. 64-71].

Железная дорога играет важную роль как ключевой элемент транспортной системы развивающихся стран. Таджикистан, горная страна с богатыми природными ресурсами, остро нуждается в развитии железнодорожной сети. Это крайне важно как с политической, так и с экономической точки зрения.

При перевозке больших объемов грузов между регионами возникает проблема, в том числе дороги сложные, а транспортный рынок нестабильный. Чтобы добиться устойчивого экономического развития и улучшить транспортную инфраструктуру, правительство Таджикистана начало строить железную дорогу Курган-Тюбе-Куляб.

Этот проект был еще в советских пятилетних планах, но его не реализовали из-за различных препятствий политического и экономического характера.

Строительство железной дороги началось в 1990 году. Финансирование и управление проектом осуществлялись из Москвы. Необходимые материалы для строительства и транспортировки поставляли предприятия всего Советского Союза. Но после распада СССР проект был приостановлен. В стране начался тяжелый политический и экономический кризис, добавились проблемы с управлением.

Я рассматриваю это не как кратковременный спад, а как проявление более глубокой проблемы в самой модели функционирования отрасли.

Финансово-экономический кризис 2008 года, безусловно, повлиял на ситуацию. Сократились объёмы внешней торговли, уменьшились товарные потоки, и это напрямую отразилось на перевозках. Но, анализируя динамику показателей, я пришёл к выводу, что кризис стал скорее фактором, который обнажил уже существующую зависимость железной дороги от транзитных условий и ограниченного числа направлений.

Зависимость железнодорожной системы от внешних маршрутов проявляется особенно отчётливо в условиях отсутствия прямого выхода к морским путям. Любые изменения за пределами национальной транспортной сети - ограничения транзита, изменение тарифной политики или логистических схем - напрямую отражаются на объёмах перевозок. В результате устойчивость функционирования отрасли оказывается связанной не столько с внутренними возможностями, сколько с внешней транспортной средой. При недостаточной диверсификации маршрутов эта зависимость приобретает системный характер.

Динамика грузооборота в данном случае показательна. Снижение показателей с 1,3 млрд т/км в 2007 году до 0,4 млрд т/км в 2013 году указывает на то, что инфраструктурные вложения сами по себе не обеспечивают стабильного роста. Обновление путевого хозяйства и подвижного состава, безусловно, влияет на техническое состояние отрасли, однако без корректировки управленческих механизмов и снижения внешней зависимости такие меры оказываются ограниченными по своему эффекту.

На этом фоне реконструкция отдельных участков, в частности направлений Рохати–Вахдат–Элок и Яван-1 – Яван-2 общей протяжённостью 24 км, может рассматриваться как шаг, направленный на повышение безопасности и надёжности движения. Особенно это касается линий, прилегающих к Душанбе и Курган-Тюбе, где нагрузка на транспортную сеть остаётся высокой. Вместе с тем подобные меры носят локальный характер и не меняют общей конфигурации системы.

По этой причине дальнейшее развитие железнодорожного транспорта требует более широкого подхода, выходящего за рамки технической модернизации. Вопросы стратегического планирования, управления потоками и снижения зависимости от внешних транзитных

условий становятся не менее значимыми, чем обновление инфраструктуры как таковой.

На третьем этапе строительства, был построен 40 км железной дороги Элок – Яван 2, проходившей по тяжелым горным участкам, в которых велись необходимые строительные работы. Несмотря на суровые географические условия, на строительных и восстановительных работах эффективно использовалась современная технология, в том числе тяжелая техника.

В рамках проекта, был построен тоннель длиной 2340 м, игравший главную роль для прохождения через горы и разделения дороги на части, а также для облегчения движения составов на этом участке дороги. Дополнительно были построены 12 транспортных мостов и другие необходимые объекты, в целях обеспечения безопасности движения составов и введения в эксплуатацию современных инфраструктур в железнодорожных путях. С завершением этих работ, в 2013 году общая протяженность железных дорог в Таджикистане достигла 957,7 км. Эти достижения свидетельствуют о значительном развитии железнодорожной инфраструктуры страны, существенно улучшающей экономические и торговые возможности [67, с. 305-306].

Глава государства на встрече с жителями и дорожными строителями заявил: «Строительство железной дороги в горных условиях очень сложная задача. Поскольку решение Правительства Республики Таджикистан о строительстве этой дороги было твердым, все трудности были преодолены. Эта дорога является продолжением реализации одной из стратегических целей – вывода страны из коммуникационного тупика» [23, с. 76].

Несмотря на накопленный опыт и местных специалистов в области строительства железнодорожной инфраструктуры, было решено поручить строительство этого участка строительным компаниям Китайской Народной Республики. Это решение было принято на основе Двустороннего межправительственного соглашения между Республикой Таджикистан и Китайской Народной Республикой об инвестициях и финансировании проекта. Главным исполнителем проекта была выбрана строительная компания «China ROE».

Конечно, строительство железной дороги Душанбе–Курган-Тюбе–Куляб считался одним из важнейших стратегических проектов в развитии и укреплении транспортной инфраструктуры Таджикистана. На этой трассе, в трех местах, железная дорога проходит по туннелям под землей, которые были крайне необходимы для облегчения

движения поездов по труднопроходимой местности. Мосты и туннели на этом маршруте были построены в течение года Управлением 19 Китайской железнодорожной компании и ООО «Муомилот».

В третьем подразделе анализируется вопрос **«Развитие гражданской авиации в Республике Таджикистан: этапы и процессы»**. Отмечается, что гражданская авиация является одним из важных элементов транспортной системы Таджикистана и играет ключевую роль в устранении коммуникационных ограничений в стране. С распадом Советского Союза и прекращением централизованного финансирования этот сектор в постсоветских странах, включая Таджикистан, столкнулся с серьезными проблемами. После прекращения финансовой поддержки и государственной помощи центра, большое количество авиакомпаний столкнулось с серьезными финансовыми трудностями и нехваткой запасных частей, что привело к ограничению деятельности авиакомпаний. В то же время, гражданская война и политическая нестабильность в первые годы независимости негативно повлияли на экономику и транспортную инфраструктуру, несколько замедлили международные связи и остановили развитие отечественной авиации.

Многие специалисты и эксперты покинули Таджикистан. Оборудование, особенно топливо, комплектующие и запасные части для самолетов, подорожало [62, с. 127]. В начале периода независимости количество пассажиров на воздушных маршрутах значительно сократилось. Внутренние рейсы, в том числе по маршруту Душанбе – Худжанд и частично Душанбе – Хорог, полностью были прекращены. Например, если в 1980-х годах самолетами перевозилось примерно 2,5 миллиона пассажиров, то в 1998 году это число сократилось до 200 тысяч человек.

Парк самолётов значительно ослаб, а в республику было импортировано незначительное количество самолетов и вертолетов. Несмотря на эти трудности, гражданская авиация постепенно возрождалась. В результате, за короткий период времени были подготовлены десятки и сотни специалистов в области авиации, в том числе пилоты, штурманы, бортиженеры, агенты организационно-транспортной службы, специалисты по радиотехнике и авиационному оборудованию, метеорологи, бортпроводники и другие специалисты данной области.

Тем временем, для обеспечения авиационной безопасности и борьбы с потенциальными угрозами в аэропорту Душанбе, были

ввезены и установлены современные зарубежные рентгеновские и телевизионные приборы типов Хайнеман и Ропискап, стационарный металлодетектор «Метор-250» и ручной металлодетектор (переносной) для сканирования и досмотра багажа и пассажиров, особенно в Международном аэропорту Душанбе.

Период с 1991 по 1994 год был для авиакомпании «Тоҷикистон» очень сложным и ответственным. Несмотря на то, что в годы гражданской войны страна столкнулась с политико-экономическим кризисом, авиакомпания смогла организовать новые воздушные маршруты в Центральную Азию, Африку и Европу. Этот процесс осуществлялся, в первую очередь, при финансовой поддержке правительства Республики Таджикистан, Европейского банка реконструкции и развития и индийской строительной компании «Тани Констракшн Компани», которая проводила модернизацию инфраструктуры аэропортов, в том числе аэропорта Душанбе.

В период независимости авиакомпания «Тоҷикистон» была принята в члены Международного агентства авиационной телекоммуникации (SITA), что способствовало улучшению международного сотрудничества компании и выведению ее связей с глобальной авиационной сетью на более высокий уровень. В условиях нестабильной политической среды и затяжных экономических трудностей данные результаты демонстрировали нацеленность на поддержание и дальнейшее развитие авиационной отрасли страны [58, с. 146-151].

В этот период Республика Таджикистан вступила в Международную организацию гражданской авиации (ИКАО) и подписала соглашение с Международной ассоциацией воздушного транспорта (IATA) об оказании помощи в контроле сборов за использование воздушного пространства. Также было ратифицировано соглашение с Международным обществом авиационной телекоммуникации (SITA). За короткий период своей деятельности компания смогла наладить авиасообщение с ряд зарубежных стран, включая Иран, Саудовскую Аравию, Индию, ОАЭ, Пакистан, Турцию и Германию, и впервые были организованы рейсы с США, Японией и странами Юго-Восточной Азии. Внутри республики выполнялись рейсы по следующим направлениям: Душанбе –Худжанд – Душанбе, Душанбе – Пенджикент – Душанбе, Душанбе – Хорог –Душанбе. Кроме того, по спросу пассажиров были организованы рейсы по маршрутам Душанбе – Вандж – Душанбе, Душанбе – Калай-Хумб –

Душанбе, Душанбе – Гарм – Душанбе, Душанбе – Джиргатол (ныне Лахш) – Душанбе. В настоящее время в Республике Таджикистан 18 иностранных авиакомпаний выполняют 92 рейса в неделю по 36 маршрутам.

На авиамаршрутах помимо «бизнес-класса», были введены тарифы «Семейный», «Молодежный», «Туристический», а также «Студенческий», утвержденные Президентом Республики Таджикистан во время встречи с таджиками, проживающими в России.

Таким образом, в 2012 году отечественные и зарубежные авиакомпании обслужили 2,2 миллиона пассажиров, что больше в 2,6 раза, чем в 2006 году. Доля национальных авиакомпаний Таджикистана в пассажирских и грузовых перевозках увеличилась за этот период с 33 до 44 процентов, свидетельствующая о том, что авиация страны получила развитие. С открытием новых внутренних и внешних маршрутов, в том числе открытие новых международных рейсов в страны мира, а также подписанием соглашений о сотрудничестве с 17 зарубежными странами, возможности воздушного транзита и пассажирских перевозок в Таджикистане расширились.

Авиационный сектор страны по-прежнему сталкивается с серьезными проблемами, ежегодное количество международных пассажиров составляет около 500 тысяч, а внутренних в пределах 200 тысяч. Грузоперевозки воздушным транспортом находятся на очень низком уровне. Наряду с этим, были предприняты меры по улучшению инфраструктуры аэропортов и повышению уровня обслуживания. Например, реконструкция пассажирских терминалов и строительство новых объектов в аэропортах Хорога, Худжанда и Душанбе, осуществленные с участием международных компаний, способствовали увеличению пропускной способности аэропортов и улучшению пассажирских перевозок. Эти процессы не только повысили уровень обслуживания, но превратили Таджикистан в транзитную страну в регионе.

В четвертом подразделе **«Международное сотрудничество и развитие транспортной инфраструктуры Республики Таджикистан в конце XX и начале XXI веков»** я рассматриваю транспортную политику не изолированно, а как часть общей внешнеэкономической линии государства. Материалы показывают, что руководство страны последовательно уделяло внимание развитию транспортной системы и внутри республики, и в международном измерении. Расширение прямых контактов с другими государствами

напрямую связывалось с обновлением дорог и формированием устойчивых маршрутов.

Строительство и реконструкция дорог усилили транзитные возможности страны и повысили её роль в региональных перевозках. Однако, по моему убеждению, дело не только в количестве реализованных проектов. Важнее было понимание стратегического положения Таджикистана. Центральное расположение в Азии открывает возможности для связей между Юго-Восточной Азией, Ближним Востоком и Европой [11]. Но география работает лишь тогда, когда за ней стоит последовательная транспортная политика.

Развитие автомобильных дорог укрепляет связи между Центральной и Южной Азией и создаёт основу для расширения транзита и торговли. Вместе с тем без согласованных действий стран региона и поддержки международных организаций этот потенциал реализуется не полностью. Речь идёт не только о строительстве новых маршрутов, но и о модернизации существующей инфраструктуры и упрощении процедур перевозки.

Вопросы технологического обновления терминальной инфраструктуры постепенно выходят за рамки узкотехнической проблематики и начинают рассматриваться в более широком контексте организации перевозочного процесса. Практика показывает, что внедрение автоматизированных решений в сфере погрузочно-разгрузочных операций, а также цифровизация контроля за движением транспорта изменяют сам характер функционирования логистических узлов. Снижение временных потерь и повышение предсказуемости перевозок в таких условиях становятся следствием не только модернизации оборудования, но и перестройки управленческих процедур. Подобные аспекты детально анализируются в работах Р.С. Бобиева, где технологические преобразования рассматриваются через призму их практической эффективности [10].

Одновременно с этим трансформация транспортной системы не может быть сведена исключительно к уровню терминалов. Расширение производственной базы, развитие промышленного сектора и последовательное укрепление дорожной сети формируют более сложную конфигурацию, в рамках которой транспорт начинает восприниматься как элемент пространственной организации экономики. В этих условиях задача преодоления коммуникационной замкнутости приобретает стратегическое измерение. Переход от состояния ограниченной связности к включённости в транзитные

процессы связан не с отдельными инфраструктурными решениями, а с их совокупным воздействием на экономическое пространство страны.

В этом процессе решающую роль играет Лидер нации Эмомали Рахмон, а конструктивные инициативы руководства обеспечивают развитие экономики и транспорта. Эффективность транспортно-логистических услуг является ключом к удовлетворению потребностей рынка на перспективу [45, с. 64-71]. Президент Республики Таджикистан в Послании к Маджлиси Оли в 2018 году подчеркнул: «...с целью дальнейшего расширения сети транспортных коридоров и укрепления транспортной инфраструктуры, выхода на морские порты, создания приграничных терминалов и логистических центров, обновления материально-технической базы и парка транспортных средств, а также увеличения перевозок товаров и продукции должны предпринять дополнительные меры» [47]. Глава государства поручил, чтобы для достижения этих целей, была организована работа по строительству пограничных терминалов и логистических центров, способствующих улучшению транспортировки продукции и увеличению товарооборота страны.

Экономическое и социальное развитие страны, обеспечение логистической системы, переход экономики на качественно новый уровень, развитие международных торговых и транспортных связей страны, обеспечение соответствующего уровня и качества транспортно-логистической инфраструктуры являются основными целями государства и правительства республики. Как отмечалось выше, учитывая географическое положение, Таджикистан может служить важным связующим звеном между различными народами и цивилизациями. Это позволяет Таджикистану выступить в качестве связующего звена для коммуникации и сотрудничества между странами Юго-Восточной Азии, Ближнего Востока и Европы [48, с. 97-110].

Роль транспортно-логистической инфраструктуры в определенной степени зависит от развития региональной экономики, поскольку именно через нее осуществляется экспорт значительной части промышленных товаров на зарубежные рынки. Эффективное использование транзитных ресурсов страны имеет большое значение не только для развития транспортной инфраструктуры региона, но и является одним из главных факторов укрепления экономической активности на национальном уровне [9]. Ремонт и реконструкция дорог международного транзитного значения играют важную роль в

укреплении экономики страны. С древних времен транспорт выступал средством объединения народов и стран в деле развития экономики, социальной сферы, торговли и культуры. Страны Центральной Азии, благодаря своему стратегическому положению на перекрестке Евразии, играют ключевую роль в формировании международных транспортных коридоров. Развитие транспортной инфраструктуры в условиях глобализации способствует не только внутренней торговле, но и региональной интеграции и вхождению в глобальной системе поставок, что приобрело особое значение в рамках китайской инициативы «Один пояс, один путь» [39, с. 114-121].

Следует отметить, что для реализации стратегической цели – выхода из коммуникационного тупика, направленной на экономическое развитие, были определены два основных направления транспортной деятельности:

1. Укрепление внутренней транспортной инфраструктуры и ее соединения с международными дорогами. Безусловно, создание в стране комплексной транспортной инфраструктуры и ее связь с другими мировыми зарубежными транспортными системами имеет огромное значение и создает основы и новые возможности для организации грузовых и пассажирских перевозок.

2. Присоединение страны к международным конвенциям и соглашениям, принятым для расширения сотрудничества в транспортном секторе. Присоединение Таджикистана к международным организациям направлено на расширение сотрудничества с другими странами и приведение национальных законов в соответствие с техническими стандартами в транспортном секторе. Это поможет улучшить торговые и транспортные связи между государствами.

Реализация стратегических направлений, которые являются частью Стратегии экономического развития и транспорта Таджикистана, включает реконструкцию основных дорог и устранение коммуникационных барьеров. Это позволит Таджикистану улучшить транспортную инфраструктуру, расширить международное сотрудничество и стать более важным партнером в международном транзите и региональном сотрудничестве.

Для достижения этих целей Правительство Республики Таджикистан реализовало 23 инвестиционных проекта на сумму 3,2 миллиарда сомони, привлекая средства как изнутри государства и из-за

рубежа. Это способствовало развитию транспортной инфраструктуры и помогло Таджикистану соединиться с мировой транспортной сетью.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

ОСНОВНЫЕ НАУЧНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

В настоящей работе рассматривается и обсуждается одна из актуальных проблем в истории таджикского народа – процессы формирования и развития дорожно-транспортного сектора и его инфраструктуры в Таджикистане, от создания Таджикской ССР до празднования 30-летия независимости государства, на основе анализа сведений архивных источников, периодических изданий и научных исследований ученых и специалистов. Главная цель данной работы – изучение формирования и развития транспортного сектора, его необходимой инфраструктуры в исследуемый период.

Исследование темы показало, что транспортная сфера, одна из ключевых секторов сельского хозяйства Таджикистана, становился и развивался поэтапно. Если основы транспортного сектора и его инфраструктуры были заложены в советскую эпоху, то в годы независимости государства произошли серьезные изменения. До установления Советской власти в Центральной Азии, создания Таджикской АССР, а затем и Таджикской ССР, если основными средствами передвижения были животные (ослы, лошади, верблюды), а население использовало караванные пути, непроходимые и труднопроходимые тропы, то с созданием Таджикской ССР постепенно эти проблемы были устранены. В советскую эпоху были созданы благоприятные условия для организации транспортной инфраструктуры и дорожного строительства. Вначале возможности транспортных дорог в Таджикистане были ограничены и функционировали в нескольких маршрутах. Начиная с 1920-х годов в Таджикистан начали ввезти современную технику. В 20–30-е годы XX века из-за экономической ситуации в стране и многочисленных проблем, приведших к нехватке средств на транспортную инфраструктуру, дорожное строительство в стране не могло развиваться на уровне, отвечающем потребностям. Постепенное наращивание внимания к дорожному строительству со стороны государственных структур не ограничивалось декларативными установками и нашло отражение в формировании первых устойчивых направлений транспортного развития. Эти процессы, хотя и не носили изначально завершенного характера, привели к изменению условий

хозяйственной и социальной динамики. Параллельно с развитием автомобильных коммуникаций происходило расширение железнодорожных и воздушных маршрутов, что сопровождалось повышением стабильности перевозок и постепенным улучшением их качественных характеристик. Применение техники и строительного оборудования, ранее практически недоступных, изменило сам подход к реализации инфраструктурных проектов, позволив перейти от эпизодических работ к более организованным формам дорожного строительства.

Во второй половине двадцатого века наша транспортная система начала меняться очень сильно. Это было время, когда промышленность и технологии развивались очень быстро. Мы начали строить больше дорог и улучшать то, как работают наши транспортные системы. Это не только помогло транспорту, но и сделало нашу экономику сильнее. Благодаря новым дорогам и улучшению связи между разными частями страны, наши фабрики и фермы могли работать лучше и продавать больше товаров.

Позже, когда наша страна стала независимой, мы начали думать по-другому о наших дорогах и транспорте. Мы поняли, что транспорт не только помогает другим отраслям, но и является важной частью нашего экономического роста. Мы начали привлекать деньги из других стран, чтобы улучшить наши дороги и транспортные системы. Это помогло нашей транспортной системе стать частью более крупных экономических процессов, которые выходят за пределы нашей страны.

Строительство автомагистралей и тоннелей, возводимых в горных условиях Таджикистана, стало важнейшим достижением в этой области. Независимость дала Таджикистану возможность увеличить инвестиции в дорожное строительство и улучшить качество и состояние дорог.

Именно в годы независимости, по инициативе Основателя мира и национального единства – Лидера нации, Президента Республики Таджикистан, уважаемого Эмомали Рахмона, одной из стратегических целей страны стало вывод страны из коммуникационного тупика и превращение Республики Таджикистан в транзитную страну региона, что сыграло ключевую роль в становлении и соединении внутренних и международных дорог.

В целом, на основе анализа многочисленных научных материалов и исследований отечественных и зарубежных ученых, на основе

анализа различных аспектов дорожного строительства и формирования его инфраструктуры, пришли к следующим выводам:

1. Анализ исторического контекста показывает, что до 20-х годов XX века, дорожное строительство в Таджикистане носило традиционный и локальный характер, было слабо развито из-за сложных географических условий и отсутствия централизованной политики. Горы, долины и природные препятствия развитие инфраструктуры сталкивалось с трудностями. Кроме того, местная политика и удаленность управления дорожно-строительными работами в предыдущие периоды оказывали негативное влияние на развитие сектора [2.-А, 6.-А, 15.-А, 17.-А, 23.-А].

2. С образованием Таджикской ССР, а затем Таджикской ССР (1924–1929 гг.), были заложены основы развития дорожного сектора как важной отрасли народного хозяйства, началось государственное управление и планирование этого сектора. В этот период формировались государственное управление и планирование сектора, необходимой для развития инфраструктуры и совершенствования дорожного строительства в стране. Правительство страны с осуществлением специальных центральных программ, реализуемых в рамках политики Советского правительства, стремилось развивать дороги и транспортные маршруты по всей республике и улучшать экономические и социальные условия жизни местного населения [2.-А, 6.-А, 15.-А, 17.-А, 23.-А].

3. В 20–30-е годы развитие дорожной инфраструктуры сыграло заметную роль в ускорении экономических процессов и укреплении социальных связей. Расширение сети дорог и улучшение транспортных условий сделали более доступными отдалённые и горные районы. Это напрямую отразилось как на хозяйственной активности, так и на повседневной жизни населения.

Доступ к ранее труднодоступным территориям способствовал развитию торговли, снабжения и производственной деятельности. Одновременно транспортная доступность повлияла и на социальную сферу: расширились возможности для образования и медицинского обслуживания. Таким образом, дорожная инфраструктура стала не просто техническим элементом хозяйства, а важным фактором социально-экономических изменений [2.-А, 6.-А, 15.-А, 17.-А, 23.-А].

4. Строительство дорог в этот период имело не только экономическое значение, но и социально-политическое значение, способствующих упрочению государственной власти и объединению

республики. Со появлением новых дорог, улучшилась связь между различными регионами страны, оказавшие помощь в упрочение государственного управления и политики центральной власти. Эта работа, в свою очередь, способствовала развитию социальных связей и национальному единству [1.-А, 3.-А, 11.-А, 21.-А].

5. В годы Великой Отечественной войны дорожно-транспортная сеть превратилась в важнейший элемент военного и экономического обеспечения, позволившая обеспечить поддержание и эффективное использование дорог в условиях ограниченности ресурсов. Аэропорты и новые воздушные линии, а также реконструкция железных дорог оказали серьёзный толчок развитию социально-экономических процессов [1.-А, 2.-А, 6.-А].

6. Послевоенный этап характеризуется переходом от восстановления к постепенной модернизации транспортной системы. Развитие автомобильных дорог, железнодорожных линий и авиации сопровождалось усложнением структуры перевозок и усилением взаимосвязи экономических и социальных процессов [3.-А, 11.-А, 13.-А, 15.-А].

7. Формирование железнодорожной сети способствовало интеграции республики в более широкий экономический контекст, обеспечивая устойчивые связи с промышленными и сельскохозяйственными регионами и стимулируя развитие перерабатывающих отраслей [3.-А, 11.-А, 13.-А, 15.-А].

8. Развитие гражданской авиации в условиях горного рельефа обеспечило устойчивость транспортной системы там, где наземные коммуникации оставались ограниченными. Это изменило характер внутренней связности страны: сократилась изолированность отдалённых районов, упростилось снабжение, усилились социальные и культурные контакты. Тем самым авиация сыграла важную роль в интеграции Таджикистана в общесоюзное пространство [8.-А, 9.-А].

9. В 50–80-е годы XX века формирование единой системы транспортных коммуникаций между регионами позволило постепенно преодолеть экономическую разобщённость. Развитие автомобильных и железных дорог, расширение авиационного сообщения усилили связанность территорий как внутри республики, так и с другими регионами Советского Союза. Снижение транспортных издержек и упрощение перемещения ресурсов сделали использование производственного потенциала более рациональным. Это напрямую отразилось на росте производства и товарооборота, активизировало

промышленность и сельское хозяйство [3.-А, 6.-А, 8.-А, 9.-А, 11.-А, 15.-А].

10. Повышение технической оснащённости дорожно-транспортной сферы и внедрение новой техники заметно ускорили темпы строительства и реконструкции дорог. Применение современных на тот период технологий улучшило качество работ и позволило расширить дорожную сеть без прежних временных и ресурсных затрат. Механизация процессов сократила сроки строительства и ремонта, что усилило устойчивость всей транспортной системы страны. В результате инфраструктура стала развиваться более системно и предсказуемо [1.-А, 2.-А, 3.-А, 6.-А, 13.-А, 15.-А, 23.-А].

11. Этот этап можно рассматривать как завершающий аккорд исторического процесса второй половины XX века, который обеспечил возрождение и динамичное развитие дорожного строительства и формирование современной дорожной сети. Это не только создало новые экономические и социальные возможности, но и стало важным шагом в развитии воздушного транспорта как основного элемента транспортной системы всей страны. С улучшением авиационной инфраструктуры и открытием новых воздушных магистралей Таджикистан обрел способность моментально и эффективно осваивать другие регионы и советские республики, что в свою очередь дало возможность быстрому росту объемов перевоза товаров, продукции и пассажиров, а сама авиация разработала важные предпосылки для развития еще транспортной инфраструктуры страны и упрочения внутренних связей между регионами республики и государствами - участниками содружества [8.-А, 9.-А, 13.-А, 14.-А, 20.-А, 28.-А].

12. В годы государственной независимости наше государство всесторонне, в том числе и в политически-экономическом смысле, расширяло свою географию путем развития автомобильных дорог, строительства тоннелей и транспортных коридоров, негласно приватизируя для себя информационно-коммуникационные услуги, не зависить от кому про кого. Автомобильные дороги и тоннели, способствовавшие развитию автомобильного и железнодорожного транспорта, стали большим значением для создания надежного моста между регионами, повышением уровня безопасности, упрочения позиций страны в целом и его позиций на мизерном уровне [4.-А, 5.-А, 7.-А, 17.-А, 19.-А, 22.-А, 23.-А, 24.-А].

13. В период независимости модернизация транспортной инфраструктуры содействовала улучшению внутренних связей,

развитию удаленных районов, укреплению единства экономики республики. Со строительством и модернизацией дорог, тоннелей и железнодорожных сетей, улучшились возможности связей между различными регионами страны, имевшее огромное значение для экономического развития каждого региона и реализации политических целей и социальных программ. Новые дороги и современная инфраструктура, необходимые для облегченного и безопасного передвижения по стране, способствовали улучшению условий жизни населения и укреплению экономических связей между регионами, что, в свою очередь, оказало содействие в укреплении экономического и социального единства страны и достижении коммуникационной независимости Таджикистана [14.-А, 19.-А, 23.-А, 24.-А, 25.-А, 26.-А].

14. С переходом к рыночной экономике железные дороги и гражданская авиация оказались в принципиально иной ситуации. Прежняя система управления, рассчитанная на плановую модель, уже не обеспечивала гибкости и финансовой устойчивости. Потребовались реформы, привлечение инвестиций и адаптация к требованиям рынка. Речь шла не только о техническом обновлении, а о пересмотре самой логики функционирования отрасли. Как показывает анализ, именно институциональные изменения позволили повысить качество обслуживания и сохранить конкурентоспособность транспортной системы на международном направлении [9.-А, 13.-А, 14.-А, 20.-А, 24.-А, 25.-А, 26.-А].

15. В последние десятилетия XX и начале XXI века международное сотрудничество стало важным ресурсом развития транспортной инфраструктуры Таджикистана. Взаимодействие с соседними государствами и участие в региональных проектах позволили не просто модернизировать отдельные участки сети, а построить транспортную систему страны в более широкие региональные маршруты. И это изменило характер внешнеэкономических связей, транспорт стал выполнять не вспомогательную, а стратегическую функцию. Привлечение иностранных инвестиций расширило финансовые возможности модернизации и усилило геоэкономические позиции республики. Именно здесь прослеживается переход от страны, изолированной в своем развитии к более открытой и интегрированной. [7.-А, 10.-А, 12.-А, 16.-А, 18.-А, 24.-А].

Анализ показывает что, вышеприведенное исследование свидетельствует о том, что изучение истории возникновения дороги и

транспортной инфраструктуры в Таджикистане в промежутке с 1924 по 2021 год показывает, что эта отрасль является настоящей опорой и главным двигателем развития экономики, обществу, социальной стабильности и международной интеграции и превратилась в важнейшую часть стратегического, экономического и геополитического роста страны.

В Советский период и годы независимости, транспортная отрасль играла ключевую роль в упрочении государственной власти, улучшении условий жизни и экономического развития. Международное сотрудничество и иностранные инвестиции способствовали интеграции Таджикистана с региональными и международными сетями, и укреплению геополитического положения Таджикистана.

РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРАКТИЧЕСКОМУ ИСПОЛЬЗОВАНИЮ РЕЗУЛЬТАТОВ ИССЛЕДОВАНИЯ

1. Результаты исследования исторических предпосылок становления дорожного хозяйства и инфраструктуры дорожного строительства в Таджикистане, могут быть использованы при разработке государственных концепций, стратегий и программ развития транспортных инфраструктур с учетом исторических и географических особенностей республики.

2. Научные выводы по вопросам развития инфраструктуры дорожного строительства и автомобильного транспорта в 20–30-х годах XX века могут лежать в основу обоснования роли дорог в социально-экономическом развитии регионов и совершенствования региональной политики государства.

3. Результаты изучения состояния дорог в период Великой Отечественной войны могут служить основой для создания механизмов управления транспортной системой в условиях дефицита ресурсов и чрезвычайных обстоятельств.

4. Практика послевоенного восстановления демонстрирует, что даже при ограниченных возможностях возможно выстраивание последовательной системы модернизации инфраструктуры. Характерно, что при определении приоритетов учитывалась не только официальная информация, но и реальная ситуация на дорогах и их значение для связи между разными территориями. Этот подход к планированию остается актуальным и сегодня.

5. Анализ того, как развивалась железнодорожная сеть в 1920-1940-е годы, показывает, как транспорт повлиял на экономические связи. Благодаря железным дорогам удалось снизить изоляцию отдельных территорий, ускорить перевозку товаров и сырья, а также изменить направление поток товаров. Все это важно для понимания того, какая роль отводится транспортной инфраструктуре в экономике.

6. Изучение истории гражданской авиации показало, что в горной местности она играет очень важную роль. Она помогает людям добраться до мест, где строительства дорог и других путей сообщения очень сложна. Этот опыт может быть полезен при создании планов развития воздушного транспорта, особенно в отдалённых районах.

7. Если посмотреть на то, что было в 1950–1980-х годах, то можно понять, как развитие дорожной сети помогло сделать разные территории менее изолированными друг от друга. Их использование представляется целесообразным при разработке современных программ региональной интеграции и выравнивания социально-экономического развития.

8. Результаты, связанные с процессами механизации отрасли, выходят за рамки исторического анализа. Они позволяют обосновать необходимость технологического обновления дорожного строительства, повышения производительности и рационального использования ресурсов.

9. Наблюдения за развитием гражданской авиации во второй половине XX века дают основание рассматривать её как элемент, влияющий не только на транспортную связанность, но и на качество инфраструктурного обслуживания. Это открывает возможность применения полученных выводов при модернизации аэропортовой сети и улучшении сервисных стандартов.

10. Научные выводы по организационной и экономической деятельности железной дороги могут быть применены в работе по совершенствованию менеджменте отрасли, координации его деятельности с другими секторами экономики и повышения эффективности использования имеющихся потенциалов.

11. Материалы и основные результаты диссертации могут быть востребованы в учебном и научно-исследовательском процессе, в том числе при разработке, специальных курсов, учебных пособий и программ по истории экономики, транспорта и менеджмента инфраструктур.

12. Результаты исследования истории строительства и модернизации автомобильных дорог и тоннелей в годы независимости могут использоваться при разработке стратегий обеспечения транспортной безопасности и коммуникационной независимости Республики Таджикистан.

13. Научные выводы о работе железной дороги в условиях перехода к рыночной экономике могут быть применены при институциональной реформе, совершенствовании механизмов управления и привлечения внутренних и зарубежных инвестиций.

14. Результаты исследования вопросов эволюции гражданской авиации в Республике Таджикистан в период независимости могут быть востребованы при определении приоритетных направлений развития, его адаптации к международным стандартам и повышении конкурентоспособности отрасли.

15. Опыт международного сотрудничества в сфере транспортной инфраструктуры Республики Таджикистан в конце XX и начале XXI могут быть использованы при разработке политики региональной интеграции, привлечении финансовых средств и участия страны в международных транспортных коридорах.

В целом, в докторской диссертации проведен комплексный анализ история становления и развития дорожного хозяйства Таджикистана с первых лет образования Таджикской АССР до периода независимости. В ней рассмотрены процессы создания и реконструкции автомобильных и железных дорог и гражданской авиации на различных социально-экономических периодах и их роли в развитии народного хозяйства и региональной интеграции. Исследование показывает, что транспортная инфраструктура функционировала как ключевой фактор социально-экономического развития и упрочения внутренних и международных связей. Полученные результаты позволяют использовать исторический опыт отрасли может быть использован при определении основных и приоритетных направлений современной транспортной политики и обеспечении устойчивого развития страны.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Абулхаев, Р. Очеркҳои таърихи Тоҷикистони соҳибистиқлол [Матн] / Р. Абулхаев, З.И. Акрамӣ, Р. Масов; зери таҳрири З. Акрамӣ. – Душанбе: Дониш, 2016. – 463 с.

2. Аз Паём то Паём [Матн] / мураттибон Р.М. Шарипов, Қ.А. Тураев. – Душанбе, 2022. – 723 с.
3. Айнӣ, С. Таърихи инқилоби Бухоро [Матн] / С. Айнӣ. – Сталинобод, 1947. – Ҷ.10. – 167 с.
4. Алиева, Д.Х. История сооружение грунтовых колесных дорог в Таджикистане [Текст] / Д.Х. Алиева, Л.Ш. Алимов // Вестник Таджикского национального университета. – 2023. – №12/1. – С.42-48.
5. Алимов, Д.Х. Водохозяйственное строительство и освоение целинных земель южных районов Таджикистана (20-80-е годы XX в.) [Текст]: автореф. дис... д-ра истор. наук: 07.00.02 / Алимов Давлатали Халилович. – Душанбе, 2020. – 49 с.
6. Анисимов, Н. Дорожное хозяйство Таджикистана [Текст] / Коммунист Таджикистана. – 1946. – 29 ноября.
7. Арефьев, И.А. Деятельность Компартии Таджикистана по развитию транспорта в период развертывания строительства коммунизма (1956-1965 гг.) [Текст]: дис... канд. истор. наук: 07.00.02 / Алимов Давлатали Халилович. – Душанбе, 1970. – 183 с.
8. Ахмедов, К.М. Международные автомобильные дороги [Текст] / К.М. Ахмедов, Б.Б. Каримов. – М.: МПК, 2013. – 399 с.
9. Ашуров, Н.А. Рушди инфрасохтори нақлиётӣ-логистикии минтақа (дар асоси маводи вилояти Хатлони Ҷумҳурии Тоҷикистон) [Матн]: дис... номзади илмҳои иқтисодӣ: 08.00.04 / Ашуров Носир Амонкулович. – Бохтар, 2022. – 240 с.
10. Бобиев, Р.С. Совершенствование методики размещения и развития терминальных комплексов в условиях Республики Таджикистан [Текст]: дис... канд. техн. наук: 05.22.01 / Бобиев Рахмидин Саломович. – М., 2004. – 181 с.
11. Бобоев, К.О. Модернизация транспортно-коммуникационной модели Республики Таджикистан [Текст] / К.О. Бобоев. – Душанбе: Надир, 2012. – 317 с.
12. Бойгонии марказии давлатӣ. – Ф.17. – Оп.1. – Д.84. – Л. 101.
13. Бойгонии марказии давлатӣ. – Ф.19. – Оп.1. – Д.519. – Л. 99
14. Бойгонии марказии давлатӣ. – Ф.19. – Оп.1. – Д.530. – Л. 402.
15. Бойгонии марказии давлатӣ. – Ф.20. – Оп.1. – Д.14. – Л. 2.
16. Бойгонии марказии давлатӣ. – Ф.9. – Оп.1. – Д.41. – Л. 529.
17. Бронштейн, Я.Т. Перспективы развития транспорта Таджикской ССР [Текст] / Я.Т. Бронштейн. – Душанбе, 1973. – 221 с.

18. Бутлицкий, Ю.В. Автомобильные дороги Таджикистана [Текст] / Ю.В. Бутлицкий, Б.Б. Каримов. – Душанбе: Ирфон, 1998. – 232 с.
19. Васильев, А.П. Реконструкция автомобильных дорог. Технология и организация работ [Текст]: учебное пособие / А.П. Васильев, Ю.М. Яковлев, М.С. Коганзон и др. – М., 1998. – 125 с.
20. Васильев, П.А. Транспорт и связь [Текст] / П.А. Васильев // Советский Таджикистан: сб.ст. – Сталинабад, 1950. –113 с.
21. Гафурова, Г.А. Развитие дорожного строительства и транспорта в Таджикистане в годы независимости (1991-2016 гг.) [Текст]: дис... канд. истор. наук: 07.00.02 / Гафурова Гульсара Абдулатиповна. – Худжанд, 2018. –188 с.
22. Ғоибназаров, Ғ. У. Нақши сармоягузорӣ дар рушди соҳаи нақлиёти Ҷумҳурии Тоҷикистон / Ғ. У. Ғоибназаров // Иқтисодиёти Тоҷикистон. – 2022. – №. 4–2. – С. 121–127. – EDN LRFMON.
23. Дадабаева, З.А. Транспорт и связь в новых независимых государствах: особенности и факторы развития [Текст] / З.А. Дадабаева, Л.Б. Вардомский; под общ. ред. Л.Б. Вардомского. – М.: Изд-во ИЭ РАН, 2013. – 196 с.
24. Джумаев, Д. Проблемы комплексного развития пассажирского автомобильного транспорта Таджикской ССР [Текст] / Д. Джумаев. – Душанбе: Ирфон, 1990. – 224 с.
25. Дустматов, Д. Работники автотранспорта в борьбе за новый расцвет хозяйства и культуры Таджикистана [Текст] / Д. Дустматов. – Сталинабад, 1951. – 26 с.
26. Заманов, А. Транспорт Таджикистана [Текст] / А. Заманов. – Душанбе, 1964. – 119 с.
27. Зоҳидӣ, Н. 25 қадам дар паҳнои олам [Матн] / Н. Зоҳидӣ, В. Ниятбеков, А. Камолов. – Душанбе: Ирфон, 2016. – 220 с.
28. Исмоилов, А. Нақлиёт ва роҳҳои кишвари кӯҳӣ [Матн] / А. Исмоилов, А.В. Суцепин. – Душанбе, 1974. – 160 с.
29. История таджикского народа (1941-2010 гг.) [Текст]: новейшая история / под общ. ред. Р. Масов. – Душанбе: Империял-Групп, 2011. – Т. VI. – 688 с.
30. История Таджикской ССР [Текст] / под ред. Б.А. Антоненко. – Душанбе, 1983. – 398 с.
31. Каримов, Б. Дороги [Текст]: связь времен / Б. Каримов. – М., 1998. – 270 с.

32. Каримов, Б.Б. Автомобильные дороги в условиях гор и жаркого климата [Текст] / Б.Б. Каримов - М.: МПК, 2014. - Т.1. - 335 с.
33. Климов, И.П. Правовые аспекты национализации транспорта в период формирования советской государственности: октябрь 1917 – середина 1918 г. [Текст]: на материалах Урала / И.П. Климов // Черные дыры в российском законодательстве. – 2006. – №1. – С.437.
34. Лебейко, А.М. Воздушный транспорт РТ [Текст] / А.М. Лебейко. – Душанбе, 1971. – 151 с.
35. Лорнеок, А. Крыльям Таджикистана - 70. Страница героизма и славы авиаторов Таджикистана [Текст] / А. Ларенок, В. Гладких, В. Блинкевич. – Душанбе: Ирфон, 1994. – 332 с.
36. Малиновская, О.В. Совершенствование инвестиционного механизма в условиях государственно-частного регулирования инвестиционного процесса на транспорте [Текст] / В.О. Малиновская // Transport Business In Russia. – 2017. – №1. – С.134-138.
37. Марсаков, П. Развитие народного хозяйства Таджикистана [Текст] / П. Марсаков. – Душанбе, 1954. – 218 с.
38. Мирзаянц, Г.Ю. Совершенствование методического и организационного обеспечения управления дорожными хозяйствами стран СНГ [Текст]: автореф. дис... канд. эконом. наук: 08.00.05 / Мирзаянц Г.Ю. – Москва, 2010. – 27 с.
39. Мирзобеков, Х. Д. Аҳамияти робитаҳои нақлиётӣ дар рушди савдо байни кишварҳои Осиёи Марказӣ / Х. Д. Мирзобеков // Паёми политехникӣ. Баҳши: Интеллект, Инновация, инвестиция. – Душанбе, 2025. – №. 1 (69). – С. 114–121. – EDN UMBIRM.
40. Набиев, Р.Н. Болҳои тавоноии республика [Матн] / Р.Н. Набиев // Тоҷикистони Советӣ. – 1985. – октябр.
41. Нажмуудинов, Ф.Н. Анализ и перспективы развития мультимодальных перевозок грузов в Республике Таджикистан [Текст] / Ф.Н. Нажмуудинов, Ф.Д. Гафуров, М.Ш. Набизода // Политехнический вестник. Серия: Инженерные исследования. – 2020. – №3 (51). – С.80-84.
42. Назруллоев, С. Из истории дорожного строительства и развития транспорта в Таджикистане (1917-1941 гг.) [Текст]: автореф. дис... канд. истор. наук: 07.00.02 / Назруллаев Садулло. – Душанбе, 1973. – 28 с.
43. Назруллоев, С. Из истории транспорта и дорожного хозяйства Таджикистана (1917-2013 гг.) [Текст]: краткая история / С. Назруллоев, А. Назруллоев. – Душанбе: Олами дониш, 2014. – 184 с.

44. Нарзуллоев, С. История дорог и дорожников Таджикистана [Текст] / С. Нарзуллоев. – Душанбе, 2019. – 399 с.
45. Низомзода, Ф.Н. Мукамалгардони ҳамлу нақли байналмилалии автомобилии борҳои воридотию содироти дар шароити Ҷумҳурии Тоҷикистон [Матн] / Ф.Н. Низомзода // Паёми Донишгоҳи технологияи Тоҷикистон. – 2022. – №2 (49). – С.64-71.
46. Очерки истории Коммунистической партии Таджикистана [Текст]. – Душанбе, 1964. – 454 с.
47. Паёми Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон ба Маҷлиси олии Ҷумҳурии Тоҷикистон аз 26.12.2018 [Манобеи электронӣ]. – Низоми дастрасӣ: <https://www.president.tj/event/missives/17365> (Санаи мурочиат: 25.08.2025).
48. Раджабов, Р.К. Зелёные транспортные коридоры и их роль на развитие экономики Республики Таджикистан [Текст] / Р.К. Раджабов, М.Б. Алиев, К.Р. Раджабов // Международные отношения и безопасность. – 2014. – №3 (11). – С.97-110.
49. Раджабов, Р.К. Проблемы формирования и развития транспортной инфраструктуры [Текст] / Р.К. Раджабов; под ред. А.Х. Катаева. – Душанбе: Ирфон, 1999. – 180 с.
50. Расулов, Т.А. Обоснование границ дорожно-климатических зон и расчетных характеристик крупнообломочных грунтов при проектировании дорожных одежд в условиях Республики Таджикистан [Текст]: дис... канд. техн. наук: 05.23.11 / Расулов Тоджиддин Абдуваххобович. – М., 2019. – 191 с.
51. Рауфи, А. Региональные проблемы развития транспорта в системе рыночной экономики Таджикистана [Текст]: дис... д-ра эконом. наук: 08.00.05 / Рауфи Абдугаффор. – Душанбе, 2008. – 312 с.
52. Рауфи, А. Транспорт в системе рыночной экономики [Текст] / А. Рауфи. – Душанбе: Ирфон, 2002. – 255 с.
53. Раҳмон, Э. Уфуқҳои истиқлол [Матн] / Э. Раҳмон. – Душанбе: Ганҷ-нашриёт, 2018. – 436 с.
54. Саидов, Х. Экономико-географические особенности развития транспортного комплекса Республики Таджикистан [Текст]: дис... канд. геогр. наук: 25.00.24 / Саидов Худойназар. – Душанбе, 2010. – 184 с.
55. Свириденко, А. Вопросы дорожного дела в Средней Азии [Текст] / А. Свириденко // Народное хозяйство Средней Азии. – 1926. – №6-7. – С.89.

56. Тваровская, А.И. Зарубежный опыт использования транспортных систем в качестве фактора регионального развития [Текст] / И.А. Тваровская // Стратегия устойчивого развития регионов России. Кировской филиал Санкт-Петербургского государственного университета сервиса и экономики (г. Киров-2012 г.). – Киров, 2012. – С.14-20.

57. Тохиров, Т.И. Развитие автотранспортной системы региона: опыт Республики Таджикистан [Текст] / Т.И. Тохиров // Вестник Поволжской академии государственной службы. – 2013. – №6 (39). – С.38-42.

58. Фарход, И. Гражданская авиация Таджикистана в годы независимости [Текст] / И. Фарход // Вестник Педагогического университета. – 2013. – №4-2 (53). – С.146-151.

59. Хамидов, Ф.М. Из истории сроительства Вахской ирригационной системы [Текст]: автореф. дис... канд. истор. наук: 07.00.02 / Хамидов Фуркатджон Мукумович. – Душанбе, 1998. – 26 с.

60. Ходжаев, П.Д. Инновационное развитие рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта в Республике Таджикистан [Текст]: дис... д-ра эконом. наук: 08.00.05 / Ходжаев Парвиз Давронович. – Душанбе, 2016. – 172 с.

61. Ходжибеков, Э.Х. Социально-экономическое и культурное развитие Горно-Бадахшанской автономной области Республики Таджикистан в годы советской власти (1917-1991 гг.) [Текст]: автореф. дис... д-ра истор. наук: 07.00.02 / Ходжибеков Эльбон Ходжибекович. – Душанбе, 2021. – 45 с.

62. Хотамов, Н.Б. Социально-экономические преобразования Республики Таджикистан в период суверенитета (1991-2006 гг.) [Текст] / Н.Б. Хотамов. – Душанбе, 2008. – 268 с.

63. Худоиев, А.Б. Роль авиация в развитии медицинского обслуживания горных районах Таджикистана [Текст] / А.Б. Худоиев // Вестник Педагогического университета. – 2023. – №1 (102). – С.235-239.

64. Ҳабибов, М.Х. Роҳ дар масири асрҳо. Чашнвораи мусаввар [Матн] / М.Х. Ҳабибов. – Душанбе, 1999. – 63 с.

65. Шарипов, С.М. История транспорта и профессионального союза работников транспорта Республики Таджикистан [Текст] / С.М. Шарипов. – Душанбе, 2008. – 96 с.

66. Шарипов, С.Х. Анализ современного состояния и перспектив развития наземной инфраструктуры автотранспорта республики Таджикистан [Текст] / С.Х. Шарипов // Государственное управление. – 2022. – №4-2 (59). – С.192-203.

67. Шарифзода, А. Пайвандгар [Матн] / А. Шарифзода, З. Қосимӣ. – Душанбе, 2013. – 336 с.

68. Шарифов, А. Архитектура автомобильных дорог Республики Таджикистан (пути совершенствования) [Текст] / А. Шарипов. – Душанбе: Граф-полиграф, 2010. – 244 с.

69. Шарифов, А. Реструктуризация дорожной отрасли транспортного комплекса Республики Таджикистан [Текст]: автореф. дис... канд. эконом. наук: 08.00.05 / Шарифов Абдулмаджид. – Душанбе, 2003. – 24 с.

70. Шодипур, Ю. История путей сообщения и транспорта Таджикистана во второй половине XIX – начала XX в. [Текст]: автореф. дис... канд. ист. наук: 07.00.02 / Юсуфи Шодипур. – Душанбе, 1992 – 26 с.

СПИСОК ПУБЛИКАЦИЙ СОИСКАТЕЛЯ УЧЕНОЙ СТЕПЕНИ 1. МОНОГРАФИИ

[1.-А]. Айнулозода, Н.А. Аз таърихи рушди роҳсозӣ дар вилояти Қӯлоби ҶШС Тоҷикистон (солҳои 20-80-уми асри XX) [Матн] / Н.А. Айнулозода. – Душанбе, 2022. – 144 с.

[2.-А]. Айнулозода, Н.А. Таърихи рушди роҳсозӣ ва инфрасохтори нақлиётӣ дар Тоҷикистон дар замони шуравӣ [Матн] / Н.А. Айнулозода. – Душанбе, 2025. – 307 с.

2. Статьи, опубликованные в рецензируемых научных журналах, указанных в перечне ВАК при Президенте Республики Таджикистан:

[3.-А]. Шарипов, Н. Из истории дорожного строительства на юге Таджикистана (1920-1941 гг.) (на примере Кулябского региона) [Текст] / Н. Шарипов // Вестник Педагогического университета. – Душанбе, 2013. – №4-2 (53). – С.201-205. – EDN SAUCQD.

[4.-А]. Шарипов, Н. Развитие дорожного строительства в Кулябском регионе (1946-1960 гг.) [Текст] / Н. Шарипов // Вестник Педагогического университета. – Душанбе, 2014. – №1 (56). – С.72-76. – EDN SAVYOH.

[5.-А]. Шарипов, Н. История дорожного строительства в Кулябском регионе (1960-1976 гг.) [Текст] / Н. Шарипов // Вестник Педагогического университета. – Душанбе, 2014. – №1 (56-2). – С.73-79. – EDN SACIMT.

[6.-А]. Шарипов, Н. Из истории дорожного строительства Кулябского региона в годы Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.) [Текст] / Н. Шарипов, Ш. Шарифов // Вестник Таджикского национального университета. – 2017. – №3-1. – С.72-75. – EDN XOITPN.

[7.-А]. Шарипов, Н.А. Интенсивное дорожное строительство и развитие транспорта в первой половине XX в. [Текст] / Н.А. Шарипов // Историк. – 2018. – №3 (15). – С.35-39. – EDN BVJXLI.

[8.-А]. Шарипов, Н.А. Вазъи сохтмони роҳҳо дар ноҳияи Восеъ дар солҳои 60–80-уми асри XX [Текст] / Н.А. Шарипов, Р. Рисолати // Вестник Педагогического университета. – 2018. – №5-1 (77). – P.246-248. – EDN SHMQCA.

[9.-А]. Айнулозода, Н. Аз таърихи сохтмони нақбҳо дар Тоҷикистон [Матн] / Н. Айнулозода // Вестник Педагогического университета. – 2020. – №1 (84). – P.234-238. – EDN GYZDUK.

[10.-А]. Айнулозода, Н. Первые шаги Таджикистана по выходу из внутренней и внешней коммуникационной изоляции в годы независимости [Текст] / Н. Айнулозода // Вестник Педагогического университета. – 2022. – №6-1 (101). – С.286-289. – EDN CGJPUO.

[11.-А]. Айнулозода, Н.А. Аз таърихи пайдоиш ва рушди роҳсозӣ [Матн] / Н.А. Айнулозода // Вестник Педагогического университета. – 2023. – №1 (102). – P.208-211. – EDN VXPEGZ.

[12.-А]. Айнулозода, Н.А. Политика транспортного сектора Таджикистана и его развитие в годы независимости [Текст] / Н.А. Айнулозода // Вестник Педагогического университета. – 2023. – №2 (103). – С.213-216. – EDN VRSJCX.

[13.-А]. Айнулозода, Н.А. Хусусиятҳои ташаккул ва рушди авиатсияи граждони дар ҶШС Тоҷикистон [Матн] / Н.А. Айнулозода // Вестник Педагогического университета. – 2023. – №5 (106). – P.227-232. – EDN KPBIIK.

[14.-А]. Айнулозода, Н.А. Рушди авиатсияи граждони дар шароити гузариш ба иқтисоди бозорӣ [Матн] / Н.А. Айнулозода // Вестник Педагогического университета. – 2023. – №5 (106). – P.245-254. – EDN TQEVNY

[15.-А]. Айнулозода, Н.А. Рушди робитаҳои берунаи Тоҷикистон дар соҳаи нақлиёт [Матн] / Н.А. Айнулозода // Вестник Педагогического университета. – 2023. – №6 (107). – P.200-209. – EDN EMBBSQ.

[16.-А]. Айнулозода, Н.А. Назаре ба таърихи пайдоиш ва рушди роҳи оҳан дар Тоҷикистон [Матн] / Н.А. Айнулозода // Паёми Донишгоҳи миллии Тоҷикистон. – 2023. – №9. – P.68-75. – EDN AGDTSV.

[17.-А]. Айнулозода, Н.А. Нақши долонҳои байналмилалӣ нақлиётӣ дар Тоҷикистон: ҳолат, дурнамо ва рушд [Матн] / Н.А. Айнулозода // Паёми Донишгоҳи миллии Тоҷикистон. – 2024. – №1. – P.49-57. – EDN CYQOWE.

[18.-А]. Айнулозода, Н.А. Марҳилаи муҳим дар самти сохтмон ва наवсозии роҳҳои мошингарди Тоҷикистон [Матн] / Н.А. Айнулозода //

Вестник Педагогического университета. – 2024. – №1 (108). – P.202-207. – EDN BTYOAW.

[19.-A]. Айнулозода, Н.А. Инъикоси сохтмону навсозии роху пул ва накбхо дар паёмҳои Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон ба Маҷлиси олии (аз соли 2006 то соли 2023) [Матн] / Н.А. Айнулозода // Вестник Педагогического университета. – 2024. – №2 (109). – P.205-210. – EDN FTFIJC.

[20.-A]. Айнулозода, Н.А. Из истории развития дорожного хозяйства Таджикской ССР [Текст] / Н.А. Айнулозода // Вестник Педагогического университета. – 2024. – №4 (111). – С.192-198. – EDN SGNHKO.

[21.-A]. Айнулозода, Н.А. Таъсири лоихаҳои стратегӣ ва ҳамкориҳои байналмилалӣ ба рушди инфрасохтори нақлиётӣ дар Тоҷикистон [Матн] / Н.А. Айнулозода // Вестник Педагогического университета. – 2024. – №5–6 (112-113). – P.182-187. – EDN KСYZYA.

[22.-A]. Айнулозода, Н.А. Дорожное хозяйство Таджикистана в период первой и второй пятилетки (1929-1937 гг.) [Текст] / Н.А. Айнулозода // Вестник Таджикского национального университета. – 2025. – №1. – С.74-79. – EDN STHFBL.

[23.-A]. Айнулозода, Н.А. Стратегияҳои нақлиёти Тоҷикистон ва таъсири онҳо ба рушди ҳамкориҳои иқтисодӣ дар Осиёи Марказӣ [Матн] / Н.А. Айнулозода // Вестник Педагогического университета. – 2025. – №2 (115). – P.236-242. – EDN PEPHGP.

[24.-A]. Айнулозода, Н.А. Таҳлили рушд ва хусусиятҳои асосии соҳаи нақлиёти Тоҷикистон дар солҳои истиқлолият [Матн] / Н.А. Айнулозода, Ф.М. Абдурашитов // Вестник Педагогического университета. – 2025. – №3 (116). – P.260-266. – EDN YXABUQ.

[25.-A]. Айнулозода, Н.А. Историческая эволюция транспорта и логистики в Таджикистане: проблемы, возможности и цифровые перспективы [Текст] / Н.А. Айнулозода, Ф.М. Абдурашитов // Вестник Педагогического университета. – 2025. – №4 (117). – С.304-311. – EDN MDTSIA.

[26.-A]. Айнулозода, Н.А. Аҳамияти таърихӣ-иқтисодии сохтмони роҳи оҳани Кӯрғонтеппа – Кӯлоб дар таҳкими инфрасохтори нақлиёти Тоҷикистон [Матн] / Н.А. Айнулозода // Номаи донишгоҳ. Силсилаи илмҳои гуманитарӣ ва ҷомеашиносӣ. – 2025. – №4. (850). – С.14-20 (ISSN 2077-4990)

3. Статии в других научных сборниках, журналах и опубликованные материалы конференций:

[27.-A]. Айнулозода, А.Н. Қадамҳои нахустини Тоҷикистон барои баромадан аз бумбасти коммуникатсионӣ дар солҳои истиқлолият [Матн] / А.Н. Айнулозода // Истиқлоли давлатӣ: марҳилаи тақдирсоз дар сарнавишти халқи тоҷик (ба муносибати 30-солагии истиқлолияти ҶТ). Маводи конференсияи илмӣ-назариявӣ ҷумҳуриявӣ (шаҳри Душанбе, 4 сентябри соли 2021. – Душанбе, 2021. – С.388-396.

[28.-А]. Айнулозода, А.Н. Роҳсозӣ ва нақлиёти Тоҷикистон: Таърих ва марҳилаҳои асосии рушд [Матн] / А.Н. Айнулозода // Маводи конференсияи илмӣ-амалии ҳаёти профессорону омӯзгорон, докторантону магистрон ва донишҷуёни Донишгоҳи давлатии омӯзгории Тоҷикистон ба номи Садриддин Айни бахшида ба Рӯзи илми тоҷик, эълонгардидани «Солҳои рушди иқтисоди рақамӣ ва инноватсия (солҳои 2025-2030) ва «700-солагии шоири ғазалсарои тоҷику форс Ҳофизӣ Шерозӣ» 14-19 апрели соли 2025. – Душанбе, 2025. – С. 26-30.

[29.-А]. Айнулозода, А.Н. Саҳми Пешвои миллат дар рушди соҳаи роҳу нақлиёт ва ҳалли масъалаи аз бунбасти коммуникатсионӣ баровардани Ҷумҳурии Тоҷикистон [Матн] / А.Н. Айнулозода // Маводи конференсияи байналмилалӣ илмӣ-амалии ҳаёти профессорону омӯзгорон дар партави суҳанронии Пешвои муаззами миллат, Асосгузори сулҳу ваҳдаи миллӣ, муҳтарам Эмомалӣ Раҳмон бахшида ба «Рӯзи дониш» таҳти унвони «Нақш ва масъулияти омӯзгор дар замони истиқлол» 12 декабри соли 2024. – Душанбе, 2024. – Ҷ.2. – С.80-86.

[30.-А]. Айнулозода, А.Н. Таъсири инфрасохтор ва нақлиёт ба рушди иқтисоди Тоҷикистон. Ҷанбаҳои ҳамкорӣ байналмилалӣ [Матн] / А.Н. Айнулозода // Конференсияи илмӣ-назариявӣ байналмилалӣ дар мавзӯи «Масъалаҳои экологӣ ва роҳҳои иқтисоди сабз дар замони муосир» (Маҷмуи мақолаҳои конференсияи илмӣ-назариявӣ байналмилалӣ). – Душанбе, 2025. – С.260-265.

[31.-А]. Айнулозода, А.Н. Саҳми пешвои миллат муҳтарам Эмомалӣ Раҳмон дар бунёди роҳи оҳани Кӯрғонтеппа – Кӯлоб [Матн] / А.Н. Айнулозода // Маводи конференсияи илмӣ-назариявӣ ҷумҳуриявӣ дар мавзӯи «Нақши Асосгузори сулҳу ваҳдати миллӣ – Пешвои миллат, Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон, муҳтарам Эмомалӣ Раҳмон дар таҳқиқи таърихи халқи тоҷик» (ДДОТ ба номи С. Айни, 29 апрели соли 2025). – Душанбе, 2025. – С.43-49.

АННОТАТСИЯ

ба диссертатсияи Айнулозода Наҳтулло Айнуло дар мавзуи «Тачрибаи таърихии ташаккул ва рушди хочагии роҳу нақлиёт дар Тоҷикистон (солҳои 1924–2021)» барои дарёфти дараҷаи илмии доктори илмҳои таърих аз рӯйи ихтисоси аз рӯйи ихтисоси 6.1. Таърих ва бостоншиносӣ (6.1.1. Таърихи ватанӣ (таърихи халқи тоҷик)).

Калидвожаҳо: *ҳочагии роҳу нақлиёт, заминаҳои таърихии ташаккули роҳсозӣ, таърихнигорӣ, маводди бойгонӣ, инъикос, ҶШС Тоҷикистон, истиқлол, шабакаҳои роҳи оҳан, авиатсияи граждани, алоқаи нақлиётии минтақаҳо, тараққиёти хочагии халқи ҷумҳурӣ, роҳҳои мошингард, нақбсозӣ дар замони истиқлоли давлатӣ, рушди саноат, раванди барқарорсозии инфрасохтори роҳсозӣ, рушди инфрасохтори нақлиётӣ.*

Мақсади таҳқиқот. Мақсади асосии таҳқиқоти мазкур таҳияи тасвири илмӣ ва мукаммали равандҳои ташаккул ва рушди инфрасохтори роҳу нақлиёт дар Тоҷикистон дар солҳои 1924–2021, бо дарназардошти омилҳои сиёсӣ, иқтисодӣ ва иҷтимоӣ ба ин раванд таъсиргузор мебошад.

Асоси назариявӣ ва методологии таҳқиқоти диссертатсияро омӯзиши ҷанбаҳои таърихии ташаккул ва рушди хочагии роҳу нақлиёт дар Тоҷикистон дар солҳои 1924–2021 ташкил медиҳад. Он дар асоси усулҳои муосири таҳқиқи таърихӣ, ба монанди пайвасти хронологии мантиқӣ дар баёни воқеаҳо ҳодисаҳо, системанокӣ, шаффофият ва воқеият асос ёфтааст. Усулҳои мазкур дар пайвастагӣ ба мо имикон доданд, ки масъалаҳои дар назди мо гузошташуда, пурра таҳлили амиқ ва ҳамаҷониба мавриди омӯзиш қарор дода шаванд. Асоси таҳқиқро принсипи таърихият ташкил медиҳад, ки омӯзиши равандҳо ва падидахоро дар иртибот ба шароити мушаххаси таърихӣ ва тағйироти марҳилавии сиёсӣ иқтисодӣ таъмин менамояд. Таҳаввулоти инфрасохтори нақлиётӣ дар давраи фарогири таҳқиқ – давраи Шуравӣ ва даврони истиқлол, ҷудо ва таҳлил гардидааст.

Ҳамзамон, бо дарназардошти табиати мураккаби масъала, равиши низомнокӣ истифода шудааст. Соҳаи нақлиёт ҳамчун як системаи муназзами инфрасохтори иҷтимоӣ иқтисодӣ арзёбӣ гардида, алоқаи мутақобилаи зерсохторҳои он (нақлиёти автомобилӣ, роҳи оҳан, авиатсияи граждани ва ғайра) мавриди таҳлили илмӣ қарор дода шудааст. Дар раванди таҳқиқот равишҳо ва тамоюлҳои таърихнигории иқтисодӣ ба назар гирифта шуда, тибқи онҳо ба рушд ва тақомули соҳаи роҳу нақлиёт ҳамчун унсурҳои асосӣ дар низомии иқтисоди миллӣ ва омилҳои таъсиргузор ба равандҳои иҷтимоӣ арзёбӣ мегардад. Мақоми соҳаи нақлиёт дар раванди санотсозӣ, афзоиши нақши шаҳрҳо, фарҳанги шаҳрсозӣ ва «муносибатҳои шаҳрӣ» дар рушди ҷомеа, афзудани шумораи аҳолии шаҳр нисбат ба аҳолии деҳот, ҳамгироии иқтисодӣ ва таъмини амнияти стратегӣ дар доираи ин равиш таҳлил шудааст.

АННОТАЦИЯ

к диссертации Айнулозоды Нахтулло Айнуло на тему «Исторический опыт формирования и развития дорожно-транспортного хозяйства в Таджикистане (1924–2021)» на соискание ученой степени доктора исторических наук по специальности 6.1. – История и археология (6.1.1 – Отечественная история (история таджикского народа))

Ключевые слова: *дорожное и транспортное хозяйство, исторические предпосылки формирования дорожного строительства, историография, архивные материалы, отражение, Таджикская ССР, независимость, сети железных дорог, гражданская авиация, транспортное сообщение регионов, развитие народного хозяйства республики, автомобильные дороги, строительство тоннелей в период государственной независимости, развитие промышленности, процесс восстановления дорожной инфраструктуры, развитие транспортной инфраструктуры.*

Цель исследования. Основная цель данного исследования заключается в разработке научного и всестороннего описания процессов становления и развития дорожно-транспортной инфраструктуры в Таджикистане в 1924–2021 годах с учетом политических, экономических и социальных факторов, влияющих на этот процесс.

Теоретической и методологической основой диссертационного исследования является изучение исторических аспектов становления и развития дорожно-транспортного сектора Таджикистана в 1924–2021 годах. В основу исследования легли современные методы исторического исследования, в том числе, хронологическая и логическая последовательность в описании событий и явлений, систематичность, прозрачность и реалистичность. Сочетание этих методов позволило всесторонне, углубленно и комплексно исследовать поставленные перед работой вопросы.

Основой исследования является принцип историзма, предусматривающий изучение процессов и явлений в контексте конкретных исторических условий и поэтапных политико-экономических изменений. Эволюция транспортной инфраструктуры в рассматриваемый период – советский период и период независимости выделена и проанализирована отдельно.

При этом, с учетом сложного характера проблемы, использован системный подход. Транспортная сфера рассматривается как системная социально-экономическая инфраструктура, а взаимосвязь ее инфраструктур (автомобильный транспорт, железная дорога, гражданская авиация и др.) подвергается научному анализу. В ходе исследования учитываются подходы и тенденции экономической историографии, и на её основе оценивается развитие и совершенствование дорожно-транспортного сектора как ключевой элемент национальной экономической системы и фактор, влияющий на социальные процессы. В рамках данного подхода анализируется роль транспортного сектора в процессе индустриализации, роста урбанизации, культуры градостроительства и «городских связей» в развитии общества, роста численности городского по отношению к сельскому населению, экономическая интеграция и обеспечения стратегической безопасности.

ANNOTATION

for the dissertation of Ainulozoda Nahtullo Ainulo on the topic «Historical experience of the formation and development of the road and transport sector in Tajikistan (1924–2021)» presented for the degree of Doctor of Historical Sciences in the specialty of 6.1. - History and Archaeology (6.1.1 – National History (History of the Tajik People)).

Keywords: road and transport infrastructure, historical foundations of road construction development, historiography, archival sources, representation, Tajik SSR, independence, railway networks, civil aviation, regional transport connectivity, development of the republic's national economy, highways and motor roads, tunnel construction during the period of state independence, industrial development, the process of restoring road infrastructure, development of transport infrastructure.

Purpose of the research. The main purpose of this study is to develop a scientific and comprehensive description of the processes of formation and development of road and transport infrastructure in Tajikistan from 1924 to 2021, taking into account the political, economic, and social factors influencing this process.

The theoretical and methodological basis of the dissertation research. The theoretical and methodological basis of the dissertation research is the study of the historical aspects of the formation and development of the road and transport sector of Tajikistan in 1924–2021. The research is based on modern methods of historical analysis, including chronological and logical sequencing in the description of events and phenomena, systematicity, transparency, and realism. The combination of these methods made it possible to conduct a comprehensive, in-depth, and integrated study of the issues addressed in the dissertation.

The research is based on the principle of historicism, which requires the study of processes and phenomena within the context of specific historical conditions and gradual political and economic changes. The evolution of transport infrastructure during the period under review—the Soviet era and the post-independence period—is highlighted and analyzed separately.

In this case, taking into account the complex nature of the problem, a systems approach was used. The transport sector is considered a systemic socio-economic infrastructure, and the interconnectedness of its infrastructures (road transport, railways, civil aviation, etc.) is subject to scientific analysis. The study takes into account approaches and trends in economic historiography, and uses this as a basis to assess the development and improvement of the road transport sector as a key element of the national economic system and a factor influencing social processes. This approach analyzes the role of the transport sector in industrialization, the growth of urbanization, the culture of urban development and "urban connections" in societal development, the growth of the urban population relative to the rural population, economic integration, and the provision of strategic security.