

**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 халки тоҷики Донишгоҳи давлатии омӯзгории Тоҷикистон омода шудааст.

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

**Муқарризони расмӣ:** **Собирова Қурбонбегим Давлатқадамовна** – доктори илмҳои таърих, профессори кафедраи таърихи халки 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 4 июни соли 2026, соати 13<sup>00</sup> 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](http://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](mailto:mirzo-juma@mail.ru)**

**Мирзоев Ш.Ҷ.**

## МУҚАДДИМА

**Мубрамии мавзуи таҳқиқот.** Раванди ташаккул ва рушди роҳсозӣ ва зерсохтори нақлиётӣ яке аз заминаҳои асосии пешрафти иқтисодӣ, иҷтимоӣ ва фарҳангии кишварҳо маҳсуб меёбад. Дар шароити Тоҷикистон, ки бо маҳдудиятҳои ҷуғрофӣ, иқлимӣ ва табиӣ фарқ мекунад, нақлиёт ва роҳсозӣ ба унвони баҳши муҳимми сиёсати давлатӣ ва рушди миллӣ нақши калидӣ дорад. Аз оғози ташаккули давлатдорӣ миллӣ дар солҳои 20-уми асри ХХ, масъалаи ташкили шабакаи бозьтимоди роҳҳо, ки минтақаҳои кишварро бо якдигар ва бо ҷумҳуриҳои иттифоқӣ пайваст намояд, ҳамчунин, робитаҳои устувор бо кишварҳои ҳамсоя таъмин намояд, чун яке аз омилҳои муҳимми сиёсати стратегӣ давлат қойгоҳи хос пайдо намуд.

Таҳаввулоти иҷтимоиву иқтисодӣ ва сиёсӣ дар давраҳои гуногуни таърихӣ – аз замони барпошавии Ҳокимияти шуравӣ дар Бухоро ва ташкилбӣи ҶМШС Тоҷикистон то чашни 30-солагии истиқлоли давлатии Ҷумҳурии Тоҷикистон дар соли 2021 ба ташаккули шабакаи роҳҳо – нақлиётӣ, роҳи оҳан, ҳавой ва зерсохтори онҳо таъсири амиқ гузоштааст. Сохтмони роҳҳои автомобилгард ва роҳи оҳан дар солҳои 20–40-уми асри гузашта бо вучуди мушкilotи молиявӣ ва техникӣ, яке аз самтҳои афзалиятноки сиёсати ҳукумати шуравӣ ба шумор мерафт. Дар солҳои Ҷанги Бузурги Ватанӣ ва баъд аз ҷанг роҳсозӣ ҳамчун василаи муҳимми дифоӣ ва иқтисодӣ аҳаммияти бештар касб намуд.

Солҳои 50–80-уми асри ХХ марҳилаи механикони роҳсозӣ, рушди алокаи нақлиётӣ дохилӣ ва бехтар шудани шароити ҳамлунақл дар дохили кишвар ва берун аз он ба ҳисоб меравад. Таъмини воридшавии техникаи вазнин, бехтарсозии роҳҳои автомобилгард ва ҳавой, ҳамчунин, пешрафти шабакаи роҳҳои оҳан ва инфрасохторҳои вобаста ба онҳо, ба рушди соҳаи нақлиёт замина гузошта, онро ба баҳши муҳиму таркибии иқтисоди миллӣ табдил дод.

Баъд аз ба даст овардани истиқлоли давлатӣ ва дар пасманзари тағйироти сиёсиву иқтисодӣ, соҳаи нақлиёт ва роҳсозӣ ба мушкilotи ҷиддӣ рӯ ба рӯ гардид. Оғози Ҷанги таҳмилии шаҳрвандӣ, фурупошии низоми умумии нақлиётӣ Шуравӣ ва вобастагии роҳҳои мавҷуда ба қаламрави кишварҳои ҳамсоя, ки акнун мустақил шудаву сарҳадҳои худро ҷудо намуда буданд, зарурати бозсозӣ ва тарҳрезии дубораи шабакаи нақлиётиро ба миён овард. Дар ин давра, нақлиёт ба унвони василаи муҳимми таҳкими истиқлолияти давлатӣ ва ҳамгироии иқтисодии дар дохили Тоҷикистон арзёбӣ мешуд.

Дар давраи истиқлол, бо таъя ба сармоягузори дохилию хориҷӣ ва ҳамкорӣ бо ниҳодҳои байналмилалӣ, чандин лоиҳаи муҳимми инфрасохторӣ амалӣ гардиданд. Ба ин лоиҳаҳо бунёди роҳҳои стратегӣ,

нақбҳо, пулҳо ва иншооти муҳандисӣ, ҳамчунин ташкили самтҳои нави парвозҳои байналмилалӣ дохил буда, нақши онҳо дар рушди иқтисодиву иҷтимоии кишвар аҳаммияти хосса дорад. Лоихаҳои муҳимми стратегӣ, аз ҷумла, ба истифода додани нақбҳои «Истиклол», «Шахристон», «Дӯстӣ», «Хатлон», «Озодӣ», «Тоҷикистон», роҳҳои автомобилгарди «Кӯрғонтеппа – Кӯлоб», «Душанбе – Хучанд – Бӯстон – Чанок», «Душанбе – Кӯлоб – Дарвоз – Мурғоб – Кулма», «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 ҳамлунақли молу маҳсулот ва рушди иқтисодии кишвар шароити мусоид фароҳам меоранд.

Дар солҳои соҳибистиклолӣ роҳи оҳани Кӯрғонтеппа – Кӯлоб (бо дарозии 132 км, дар ин роҳ панҷ пули калон ва 7 истгоҳу вокзал сохта шудааст), китъаи 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) ва дар маҷмӯъ, дар солҳои соҳибистиклолӣ 200 км роҳи оҳан сохта ба истифода дода шудааст.

Дар давраи омӯзиш, Ҳукумати Тоҷикистон ба масъалаи роҳҳои ҳавоӣ низ диққати ҷиддӣ дода, фурудгоҳҳои кишварро таъмиру тармим кардааст. Дар айни замон, дар ҷумҳури чор фурудгоҳи байналмилалӣ амал мекунад, ки ба меъёрҳои байналмилалӣ мутобиканд. Инҳо фурудгоҳҳои байналмилалӣ Душанбе, Кӯлоб, Бохтар ва Хучанд мебошанд.

Сохтмону ба истифода додани роҳҳои нав ва таъмини инфрасохтори муосир на танҳо пайвастигии 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, раҳӣ бахшидани мамлакат аз бунбасти коммуникатсионӣ ва ба кишвари транзитӣ табдил додани он 59 лоихаи 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 қорҳои зикргардида мо соли 2017 ба яке аз ҳадафҳои стратегияи худ ноил шуда, Тоҷикистони сепорчаро ба қаламрави воҳид табдил додем

ва тавассути долонҳои нақлиётӣ бо кишварҳои ҳамсоя ва дигар мамлакатҳои дуру наздики хоричӣ 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 аҳамияти илмӣ мавзӯи таҳқиқи диссертатсионӣ моро боз ҳам тақвият дода, муҳим будани онро тасдиқ мекунад.

Таҳқиқоти илмӣ пешниҳодгардида, ки дар худ ҷанбаи таърихӣ дошта, на танҳо аз нигоҳи таърихнигорӣ, балки барои таҳияи стратегияҳои муосири рушди инфрасохтори нақлиётӣ кишвар аҳамияти назариявӣ амалӣ дорад. Таҳқиқи ҳамаҷонибаи 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 таҳкими инфрасохтори нақлиётӣ бо асоснокӣ илмӣ муайян гардад.

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

- **якум**, то имрӯз дар илм масъалаи таърихӣ ташаккул ва рушди ҳоҷагии роҳу нақлиёт ва инфрасохтори нақлиётӣ дар Тоҷикистон (солҳои 1924–2021) ва аҳамияти он дар пешрафти ҳоҷагии халқи мамлакат чи дар даврони Шуравӣ ва чи то ҷашни 30-солагии истиқлолияти давлатӣ Ҷумҳурии Тоҷикистон дар як таҳқиқоти фарогир мавриди таҳқиқ қарор нагирифтааст. Ҳамин омил асоси мубрамии мавзӯи таҳқиқро муайян мекунад;

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

- **сеюм**, то ба ҳол перомунӣ масъалаи роҳу нақлиёт ва ташаккули 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 дуюмдараҷа таъя кардаанд, дар ҳоле ки истифодаи ҳуҷҷатҳои бойгонӣ ва манбаъҳои аслии барои таҳлили таърихӣ воқеӣ хеле муҳим ва шартӣ асосӣ аст;

- **панҷум**, норасоии таҳқиқоти муқоисавӣ давраи гузариш аз замони Иттиҳоди Шуравӣ ба истиқлоли давлатӣ Ҷумҳурии Тоҷикистон.

Давраи гузариши Тоҷикистон аз низоми Шуравӣ ба давлати соҳибистиклоли миллӣ дар таҳқиқотҳои мавҷуда бо таври муназзам, муқоисавӣ ва ҳамачониба 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 муназзामी инфрасохтори он ба вазъи иҷтимоӣ ва амниятии кишвар. Дар таҳқиқоти мавҷуда тавачҷуҳи бештар ба нақши роҳу нақлиёт дар соҳаи иқтисодӣ нигаронида шуда, нақши роҳу нақлиёт ҳамчун омилҳои ваҳдати миллӣ, амниятӣ иҷтимоӣ ва таҳкими суботи сиёсӣ аз назари муҳаққиқон дур мондааст. Аз ин рӯ, ин масъала низ аҳамияти мавзӯи таҳқиқро боз ҳам мукамал мекунад.

Ҳамин тавр, таҳқиқоти илмӣ дар таърихи ташаккул ва рушди хоҷагии роҳу нақлиёт ва инфрасохтори он дар Тоҷикистон дорои аҳамияти баланд, мубрам ва саривақтӣ буда, ба ҳалли чандин масъалаҳои илмӣ 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 иқтисодӣ иҷтимоӣ ва сиёсӣ кишвар ҷойгоҳи қалидӣ дорад. Ин соҳа дар таҳаввули равандҳои таърихӣ ва иқтисодӣ иҷтимоии кишвар нақши ҳалқунанда дошта, дар шароити муосир низ аҳамияти стратегӣ 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 маҷмӯӣ 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 илмӣ муҳаққиқони рус ва шуравӣ; 3) китобҳо, монографияҳо ва мақолаҳои илмӣ муҳаққиқону муаррихони ватанӣ; 4) китобҳои ҳаммуалифӣ ва ҷашнӣ, 5) диссертатсияҳо ва авторефератҳо; 6) маводди сомонӣ ва саҳифаҳои интернетӣ, аз ҷумла, сомонӣ расмӣ Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон, АМИТ «Ховар» ва саҳифаҳои электронӣ 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 солони Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон ба Маҷлиси Олӣ дар самти муайян сохтани авлавиётҳои 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 миллий ва ваҳдати ҷомеа баррасӣ мешавад [2].

Ба гурӯҳи дурум бошад, китобҳо, монографияҳо, мақолаҳои илмӣ муҳаққиқони рус ва шуравӣ батабароида, ки ҷанбаҳои мухталифи рушди инфрасохтор ва нақлиётро инъикос намудаанд, дохил мешаванд. Аз ҷумла, таҳқиқоти Бронштейн Я.Т. [17], Буглитский Ю.В., Каримов Б.Б. [18], Василев А. П., Яковлев Ю.М., Коганзон М.С. [19], Василев П.А. [20], Дустматов 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 муҳаққиқони ватанӣ, ки дар омӯзиши масъалаҳои ташаққули инфрасохтори роҳу нақлиёт ва нақши он дар рушди иқтисодию иҷтимоии кишвар ҳам дар замони шуравӣ ва ҳам дар солҳои истиқлол саҳми арзанда гузоштаанд, дохил мешаванд. Аз ҷумла, осори Абулҳаев 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 аҳаммияти 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, алаҳқусус, дар самти таърих, иқтисодиёт ва сиёсат таҳия шудаанд, масъалаҳои мухталифи сохтмону 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 ҷуғрофиё, иқтисодиёт ва техника низ пажӯҳиш намудаанд. Муҳаққиқ Саидов Х. [54] ҷанбаҳои иқтисодию ҷуғрофии рушди маҷмааи нақлиётии Ҷумҳурии Тоҷикистонро дар рисолаи илмӣ худ мавриди таҳқиқ қарор додааст.

Перомунӣ масоили рушди инфрасохтори нақлиётӣ ва логистикӣ вилояти Хатлон бошад Ашуров Н. А. [9] таҳқиқоти муқаммал анҷом додааст. Муаллиф вазъи роҳҳои автомобилгард, нақлиёти автомобилӣ ва системаҳои логистикӣ аз ҷиҳати иқтисодӣ таҳлил намуда, мушкилот ва имконияти рушди онҳоро ошкор намудааст. Муаллиф қайд мекунад, ки роҳҳои автомобилгард ва инфрасохтори логистикӣ ҳамчун омилҳои муҳими рушди иқтисоди минтақаҳои нақши ҳалқунандадоранд.

Манбаҳои саҳифаҳои интернетӣ, аз ҷумла, сомонӣ расмӣ Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон, Вазорати нақлиёти Ҷумҳурии Тоҷикистон, АМИТ «Ховар» ва дигар саҳифаҳои электронии рӯзномаву маҷаллаҳо, дар таҳқиқи баррасии мавзӯи мазкур, истифода шудаанд.

Бо вучуди таҳқиқоти мавҷуда, то ба имрӯз масъалаи ташаккул ва рушди таърихӣ ҳоҷагии роҳу нақлиёт дар Тоҷикистон дар заминаи як таҳқиқоти муқаммал ва маҷмӯӣ, ки давраҳои асосӣ 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 манбаҳои бойгонӣ, таҳлилҳои муқоисавӣ ва хулосаҳои ҷамъбасти омода шавад, зарур ва саривақтӣ ба назар мерасад.

### **Робитаи таҳқиқот бо барномаҳо (лоиҳаҳо) ва ё мавзӯҳои илмӣ**

Диссертатсия дар доираи нақшаи дурномаи корҳои илмиву таҳқиқотии кафедраи таърихӣ халқи тоҷикӣ факултети таърих ва ҳуқуқи Донишгоҳи давлатии омӯзгорӣ Тоҷикистон ба номи Садриддин Айни барои солҳои 2020–2025 дар мавзӯи «Таҷрибаи таърихӣ ташаккул ва рушди ҳоҷагии роҳу нақлиёт дар Тоҷикистон (солҳои 1924–2021)» омода шудааст.

### **ТАВСИФИ УМУМИИ ТАҲҚИҚОТ**

**Мақсади таҳқиқот.** Мақсади асосӣ таҳқиқоти мазкур таҳияи тасвири илмӣ ва муқаммалӣ равандҳои ташаккул ва рушди инфрасохтори

роҳу нақлиёт дар Тоҷикистон дар солҳои 1924–2021, бо дарназардошти омилҳои сиёсӣ, иқтисодӣ ва иҷтимоӣ ба ин раванд таъсиргуздор 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 ҳаҷми 30-солагии истиқлоли давлатии Ҷумҳурии Тоҷикистон дар диссертатсия ҳалли вазифаҳои зерин гузошта шудааст:

- 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 тиҷорати 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 шаклгирии 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 тамаркузи иқтисоди миллӣ;

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

- арзёбии рушди авиатсияи граждани 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 соҳибистиқлолӣ, аз ҷумла татбиқи лоиҳаҳои миллӣ, ки ба тавсеаи шабакаи роҳҳои мошингард равона шудаанд;

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

- баррасии вижагиҳои рушди нақлиёти роҳи оҳан ва авиатсияи граждани 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 таъя ба омӯзиши таҷрибаи таърихӣ ва таҳлили равандҳои муносири миллӣ ва байналмилалӣ.

**Объекти таҳқиқоти диссертатсионӣ** аз таҳқиқи масъалаи раванди ташаккул ва рушди низоми хочагии 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 муҳимми 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 идорӣи хочагии 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 хочагии 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 ҷашни 30-солагии Истиқлоли давлатии Ҷумҳурии Тоҷикистонро фаро гирифта, вобаста ба таҳлили адабиёти илмӣ мавҷуда, сарчашмаву маъхазҳо, маҷаллаву газетаҳо, сомонаҳои интернетӣ, ҷамъоварии мавод, нашри мақолаҳои илмӣ оид ба мавзӯи 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 ҷамъоварии 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, ҳуҷҷатҳо 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 ҷаёлонаи равандҳои таърихӣ ва ҷамъоварии маълумоти мушаххас равона гардида, давраи асосии таҳияи мундариҷаи илмӣ рисолаҳо ташкил медиҳад. Дар ин марҳила маълумоти оморӣ ва таҳлилии оид ба соҳаи роҳу нақлиёт, аз ҷумла, шумораи роҳҳои сохташуда, сатҳи таъминоти мошинии онҳо, ҳаҷми сармоягузорӣ ва рушди техникаи нақлиётӣ дар давраҳои гуногун таҳлил гардиданд. Маълумот аз сарчашмаҳои расмӣ, ба монанди Агентии омори назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон, Вазорати нақлиёт ва дигар сохторҳои дахлдор ҷамъоварӣ ва барои таҳияи бобҳои таърихӣ рисола, аз ҷумла давраҳои Шуравӣ, Ҷанги дуёми ҷаҳон, давраи пас аз ҷанг ва солҳои 50–80-уми асри ХХ истифода гардиданд. Дар баробари таҳлили манбаъҳо, таҳқиқоти саҳроӣ ва мусоҳиба бо мутахассисони собиқ ҳозирӣ 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 ниҳомии марҳилаи сеюм шароит зарурӣ фароҳам сохтанд.

Марҳилаи сеюми таҳқиқот (солҳои 2024–2025) давраи ҷамъбасти, 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 сенарияҳои эҳтимолии рушд дар солҳои оянда низ аз самтҳои муҳими марҳилаи

сеюм маҳсуб мегардад. Ҳамзамон, боби панҷуми рисола, ки таҳаввулоти давраи истиқлол ва дурнамои рушди инфрасохторро дар бар мегирад, бо истифода аз таҳлили сиёсати нақлиётӣ, барномаҳои давлатӣ ва муносибатҳои байналмилалӣ, таҳия ва такмил дода шуд. Дар охири марҳила, хулосаҳо ва тавсияҳои илмӣ муаллиф таҳия гардида, натиҷаҳои асосии таҳқиқот дар шакли мақолаҳои илмӣ дар маҷаллаҳои тақризшандаи Комиссияи олии аттестатсионии назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон, конференсияҳои ҷумҳуриявӣю байналмилалӣ ва дигар маҷаллаву рӯзномаҳои соҳавӣ chop 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 таърихӣю ташаккул ва рушди хочагии 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 равандҳо ва падидаҳоро дар иртибот ба шароити мушаххаси таърихӣ ва тағйироти марҳилавии сиёсӣю 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 муназами инфрасохтории иҷтимоӣю 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 таърихнигорӣю иқтисодӣ ба назар гирифта шуда, тибқи онҳо ба рушд ва тақомули соҳаи роҳу нақлиёт ҳамчун унсурҳои асосӣ дар низомии иқтисоди миллӣ ва омили таъсиргуздор ба равандҳои иҷтимоӣю 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, ҳамгирии иқтисодӣ ва таъмини амнияти стратегӣ дар доираи ин равиш таҳлил шудааст.

Дар асоси назарияи иқтисоди инфрасохторӣ, нақлиёт ҳамчун омили муҳими рушди иқтисодӣ, тақими робитаҳои минтақавӣ ва

байналмилалӣ, баланд бардоштани рақобатпазирии иқтисоди миллӣ мавриди баррасӣ қарор гирифтааст. Робитаи мутақобилаи рушди нақлиёт ва дигар соҳаҳои истеҳсоли, хизматрасонӣ ва мудофия дар таҳқиқ нишон дода шуда, принципи робитаи иқтисод ва инфрасохтор истифода гардидааст.

Дар доираи таҳқиқот тамоюлҳои иҷтимоӣ ба назар гирифта мешаванд, ки дар онҳо нақлиёт ҳамчун омилҳои муҳим дар беҳтарсозии сатҳи зиндагии аҳоли, тақвияти пайвастагии минтақавӣ ва тавсеаи имконоти дастрасӣ ба захираҳои иҷтимоӣ мавриди омӯзиш қарор мегирад. Дар баробари ин, истифодаи назариёти институционалӣ 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 ҳулосаҳои таҳқиқот, аз маълумоти бойгонӣ, санадҳои расмии давлатӣ, асноди оморӣ, маводди матбуоти даврӣ, асарҳои илмӣ ватанӣ ва хориҷӣ истифода шудааст. Истифодаи манбаҳои гуногун имконият фароҳам овард, то таҳқиқот дорон асоси мустаққами манбаъшиносӣ ва таърихнигорӣ бошад.

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

**Асосҳои методологияи таҳқиқот.** Диссертатсия дар асоси методҳои муқоисавӣ-таърихӣ, таҳлилий, таърихи-қиёсӣ, таҳлилий-оморӣ ва ғайра навишта шудааст. Принципи таърихият ҳамчун яке аз асосҳои меҳварии 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 нақлиётро дар марҳилаҳои гуногуни таърихӣ аниқ менамояд.

Бо дарназардошти он ки соҳаи нақлиёт ва роҳсозӣ як қисми таркибии инфрасохтори миллии кишвар махсуб меёбад, дар таҳқиқ равиши низомнокӣ истифода шудааст. Дар асоси ин равиш, соҳаи нақлиёт ҳамчун низомии 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 нақлиётӣ 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 ҷараёни таҳқиқ равишҳои таҳлилӣ–ичтимоӣ 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 шавад.

Истифодаи усулҳои таҳлили миқдорӣ (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 хулосаҳо мусоидат кардааст.

**Аҳамияти назарии таҳқиқот** дар он зоҳир мешавад, ки рисола ҳамчун як таҳлили фарогири 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 таърихӣ 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 таърихӣ иқтисодӣ дар кишвар хизмат намуда, дар таълифи асарҳои дарсӣ, маводди таълимӣ ва монографияҳои соҳавӣ нақши муҳим бозиде 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 нокомил ва қисман баррасӣ шудааст, диссертатсияи мазкур аввалин иқдоми ҷиддӣ дар таҳлили мукамал ва марҳилавии ин раванд маҳсуб 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, тархрезии 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 беҳтари 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 баҳши инфрасохтори нақлиётӣ истифода шаванд. Таҳлилҳои таърихӣ ва омӯзиши таҷрибаҳои муваффақ ва ноком, ҳамчунин арзёбии омилҳои мураккабкунанда дар рушди инфрасохтор, барои роҳбарон, таҳиягарони барномаҳо ва мутахассисони соҳа ҳамчун пойгоҳи амалӣ ва роҳнамо хизмат мекунанд. Таҳқиқоти мазкур метавонад барои тарбияи мутахассисони соҳаи нақлиёт дар муассисаҳои таҳсилоти олии касбӣ ва омӯзишгоҳҳои техникаӣ ҳамчун воситаи таълимӣ истифода гардад.

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

**Сарчашмаҳои маълумот.** Таҳқиқоти мазкур бар асоси омӯзиши санадҳои меъёрӣ-ҳуқуқӣ, таърихӣ, диссертатсияҳо, адабиётҳои илмӣ,

рӯзнамаву маҷаллаҳо, сомонаҳои интернетӣ, маълумоти оморӣ марбут ба мавзуи таҳқиқ ба анҷом расидааст. Ин манобеъ ҳамчун пойгоҳи бунёдӣ барои таҳқиқи равандҳои таърихӣ, иқтисодӣ ва иҷтимоӣ, ки рушди хочагии роҳу нақлиётро дар Ҷумҳурии Тоҷикистон муайян намудаанд, хизмат мекунад. Дар диссертатсия онҳоро вобаста ба моҳияташон ба якҷанд гурӯҳ ҷудо намудем:

- суҳанрониҳо, маърузаҳо ва паёмҳои Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон ба Маҷлиси Олӣ, ки дар онҳо масъалаи роҳу роҳсозӣ ва инфрасохтори нақлиётӣ таъкид карда шудааст;

- манбаъҳои аслии таърихӣ, маводди бойгонӣ, санадҳо ва ҳуҷҷатҳои расмӣ, ки аз фондҳои давлатӣ, бойғониҳои маҳаллӣ ва марказӣ дастрас карда шудаанд. Ин манбаъҳо асоси бевоситаи таҳқиқоти низомнокии равандҳои таърихии рушд ва ислоҳоти соҳаи роҳу нақлиётро ташкил медиҳанд ва бо далелҳои мустақим таҳқиқро фароҳам меоранд;

- маълумоти оморӣ ва таҳлилҳои расмӣ, маълумоти омории Вазорати нақлиёт ва дигар сохторҳои дахлдор, ки барои таҳлили рушди инфрасохтори нақлиёт ва арзёбии тағйироти иқтисодӣ истифода гардидаанд. Ин маълумот таҳқиқотро бо заминаи рақамӣ ва микдорӣ таъмин менамоянд;

- маводди матбуоти даврӣ, аз ҷумла рӯзнамаҳои: 1) «Ҳақиқати Кӯлоб», «Тоҷикистони Советӣ», «Коммунист Тоҷикистана», «Советский Таджикистан», «Ҳаёти кишлоқ», «Роҳи Ленинӣ», «Бадахшони советӣ»; 2) «Ҷумҳурият», «Нақлиёт», «Азия - Плюс», «Чархи гардун», «Садои мардум», «Народная газета», «Фараж», «Минбари халқ» ва ғайра;

- сомонаҳои интернетӣ ва электронӣ, порталҳои расмӣ, базаҳои маълумот ва китобхонаҳои электронии академӣ, ки барои дастрасӣ ба иттилооти иловагӣ ва таҳлилҳои амиқ истифода шудаанд. Ҳамаи манбаъҳои электронии истифодашуда тибқи талаботи илмӣ ва ҳуқуқӣ қайд ва истинод дода шудаанд, ки ин ба таъмини шаффофият ва эътибори илмӣ мусоидат мекунад.

Ҳамин тариқ, манбаъҳои истифодашуда имконият медиҳанд, ки таҳқиқот бо асоси воқеӣ ва таҳлили мукамал анҷом дода шавад ва натиҷаҳои он дар соҳаи илмӣ ва амалии рушди нақлиёт аҳамияти воқеӣ дошта бошанд.

**Навгониҳои илмӣ таҳқиқ** дар он зоҳир мегардад, ки бори нахуст равандҳои таърихии рушди инфрасохтори нақлиётии 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 таҳаввулоту 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 равобити 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 омӯри 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 Исломии 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 ҷаҳонӣ ва пайвастанӣ роҳбарияти олии сиёсӣ дар татбиқи стратегияҳо ва барномаҳои давлатӣ, хусусан дар равандҳои баромад аз маҳдудиятҳои коммуникатсионӣ, ҳамчун омилҳои калидӣ ва ҳалкунанда дар рушди устувори соҳаи нақлиётӣ эътироф мешавад.

**Нуктаҳои асосии ба ҳимоя пешниҳодшаванда.** Бо дарназардошти омӯзиши манбаъҳои бойгонӣ, маълумоти омӯри ва натиҷаҳои пажӯҳиш муҳаққиқони дохил ва хориҷ дар бораи аҳаммияти хоҷагии роҳу нақлиётӣ

Тоҷикистон, нуктаҳои зерин ҳамчун асос барои ҷимоя пешниҳод карда мешаванд:

1. *Рушди инфрасохтори нақлиётӣ ҳамчун омил муҳими 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 бехтар 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 ҳамроҳшудаи роҳсозӣ, нақши калидӣ дар муттаҳид намудани марказҳои аҳолинишин ва минтақаҳои дурдаст дошта, ҳамзамон рушди соҳаҳои стратегӣ – маориф, фарҳанг, тандурустӣ ва истехсолотро таъмин намуд.

2. *Мубориза бо монетаҳои табиӣ ва ҷуғрофӣ барои таъмин намудани пайвастагии давомдор дар ҳама фаслҳо.* Бо дарназардошти хусусиятҳои рельефи кӯҳии Тоҷикистон ва таъсири шадиди фасли сармо, мақомоти шуравӣ зарурати таҳияи барномаҳои махсусро дарк намуданд, ки ҳадафи онҳо аз байн бурдани монетаҳои табиӣ ва таҳкими пайвастагии дохилии кишвар буд. Хусусан, роҳҳои кӯҳии ағбаҳои Анзоб, Шаҳристон ва Хобуробод, ки дар фасли зимистон бинобар боришоти зиёди барф ва хатарҳои табиӣ баста мешуданд, барои ҳаракати мунтазам монета эҷод мекарданд. Бо вучуди сохтмони пулу роҳҳо дар минтақаҳои стратегӣ, иртиботи доимӣ дар ҳама фаслҳои сол ҳанӯз ба таври комил амалӣ нашуда буд. Камбудихо дар бобати рафтуо ба баъзе ноҳияҳо тавассути роҳҳои заминӣ, махсусан дар зимистон, водор месохт, ки барои таъмини иртиботи иҷтимоиву иқтисодӣ аз воситаҳои нақлиётӣ ҳавой истифода бурда шавад. Ин ҳолат аз зарурати таҳияи роҳҳои устувортар ва технологияҳои мутобиқ ба шароити иқлимӣ шаҳодат медиҳад.

3. *Маҳдудиятҳои истифодаи роҳи оҳан ва нақши калидии авиатсия дар рушди минтақавӣ.* Дар доираи рушди иқтисодиёт, махсусан баҳши кишоварзии кишвар, шабакаи роҳи оҳан имкони васеъ барои ҳамгирии минтақаҳои пахтакори ҷумҳурӣ фароҳам овард. Бо вучуди он ки роҳи оҳан воситаи арзон ва тақрибан бехатари интиқол дар масофаҳои дур ба ҳисоб мерафт, шароити кӯҳӣ ва мураккаби ҷуғрофӣи Тоҷикистон истифодаи пурраи онро маҳдуд месохт. Масоҳати ками ҳамворӣ ва мавҷудияти

релефи душворвуруди кӯҳӣ монеаҳои чиддӣ дар роҳи тавсеаи ин соҳа ба вучуд меоварданд. Дар чунин шароит нақлиёти ҳавоӣ ба унвони як имконияти ҷойгузин ба таври густарда истифода шуд. Ҳамин намуди нақлиёт ба рушди равобитаи дохилӣ, дастрасии деҳаҳои дурдаст ба марказҳои хизматрасонӣ ва густариши иртиботи байниҷумҳуриявӣ мусоидат намуд. Хусусан пас аз Ҷанги Бузурги Ватанӣ, тавачҷуҳ ба авиатсияи граждании афзоиш ёфта, ҳаҷми интиқоли бору мусофир дар як муддати кӯтоҳ чандин баробар зиёд гардид. То соли 1945, ҳаҷми интиқолҳо ба маротиба бештар аз нишондодҳои соли 1940 шуда, деҳаҳои дурдаст низ аз хизматрасониҳои тиббӣ ва иртиботи зарурӣ бархӯрдор гардиданд.

4. *Бехатарии ҳаракати нақлиёт ва тақмили инфрасохтори роҳҳо дар солҳои 1950–1980.* Дар даҳсолаҳои 50 то 80-уми асри XX, масъалаи таъмини амнияти ҳаракати нақлиёт дар қаламрави Тоҷикистон яке аз самтҳои афзалиятноки сиёсати нақлиёти давлатӣ ба ҳисоб мерафт. Дар ин давра, ҷорабиниҳои 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 бозътимоди 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 Шахристон иртиботи нақлиётӣ бо водии Зарафшон ҳалалдор мегардид. Ин ҳолат ба равандҳои иҷтимоиву иқтисодӣ ва низоми фаъолияти ҳамаҷумлаи аҳолии ин манотик таъсири манфӣ мерасонд.

5. *Табиқӣ қарорҳои нешрафтаи авиатсионӣ ва таъсири онҳо ба ташаккули низоми дохилии нақлиёт ва рушди ҳамаҷонибаи давлат.* Дар нимаи дууми асри XX авиатсияи граждании дар Тоҷикистон аз доираи як соҳаи оддӣ нақлиёт берун рафта, ба унсурҳои муҳими зерсохтори давлатӣ табдил ёфт. Дар шароите, ки қисми зиёди қаламрав дастнорас боқӣ мемонд ва сохтмони роҳҳои заминӣ харочоти аз ҳад зиёд ва муҳлати тӯлонӣ талаб мекард, маҳз иртиботи ҳавоӣ идорашавандагии воқеии фазои миллӣ ва тамомияти ҳудудиро таъмин менамуд. Релефи кӯҳӣ, муҳосирашавии мавсимии баъзе ноҳияҳо ва ноустувории иқлим

авиатсияро на ҳамчун воситаи ёрирасон, балки ҳамчун чузъи системавии шабакаи коммуникатсионӣ муаррифӣ мекард.

Ба истифода додани ҳавопаймои Ан-24, чархболҳои Ми-8 ва дигар техникаҳои мутобиқ ба шароити баландкӯҳ имкон фароҳам овард, ки байни Душанбе, Хоруғ, Кӯлоб ва маҳалҳои аҳолинишини дурдаст хатсайрҳои устувори мунтазам ба роҳ монда шаванд. Дар натиҷа, сатҳи ҷудоиҳои худудӣ коҳиш ёфта, марказ имконият пайдо намуд, ки бо минтақаҳои канорӣ робитаи пайваста ва самаранокро нигоҳ дорад.

Шабакаи авиатсионӣ, ки ба инфрасохтори умумииттифоқӣ ҳамгиро гардида буд, танҳо интиқоли мусофирон ва борро таъмин намекард. Тавассути он ҳамоҳангсозии маъмурӣ, сафарбаркунии мутахассисон ва таъминоти хоҷагидорӣ амалӣ мешуд. Дар ин замина, авиатсия вазифаи ҳамгироиро иҷро намуда, пайвастагии институтсионалии минтақаро дар доираи низоми воҳиди умумииттифоқӣ таҳким мебахшид.

6. *Модернизатсияи зерсохтори нақлиётӣ дар давраи истиқлол ва ташаккули самти транзитӣ.* Пас аз ғурупошии Иттиҳоди Шуравӣ сиёсати нақлиётӣ кишвар қабули қарорҳои мустақилонаро тақозо намуд. Зарурати бознигарии ҷойгоҳ ва аҳамияти зерсохтор дар раванди рушди иқтисодии давлат ба миён омад. Бунёди нақби «Истиклол», таҷдиди шохроҳҳои самти шимол-ҷануб ва навсозии гиреҳҳои роҳӣ на танҳо тадбирҳои дорои хусусияти техникӣ, балки иқдомҳои дорои аҳамияти фазоӣ ба ҳисоб мерафтанд. Дар натиҷа, мантиқи пайвастагии дохилӣ тағйир ёфт: минтақаҳои шимолӣ ва ҷанубӣ ба дастрасии солони таъмин гардиданд, муҳлати интиқол коҳиш ёфт ва сатҳи хароҷоти логистикӣ паст шуд.

Ин дигаргунӣ ба динамикаи иқтисодӣ таъсир расониданд. Робитаҳои байни минтақаҳо тақвият ёфта, савдои дохилӣ фаъол гардид ва сатҳи ҳаракатпазирии аҳоли афзоиш ёфт. Нақлиёт ҳар чи бештар ҳамчун шартӣ муҳими ҳамгироии иқтисодӣ арзёбӣ мешуд, на ҳамчун соҳаи ёрирасони хизматрасонӣ.

7. *Механизмҳои сармоягузорӣ ва лоиҳаҳои инфрасохторӣ ҳамчун омил рафъи бунбаст.* Нақши захираҳои сармоягузорӣ бояд алоҳида таъкид карда шавад. Амалӣ сохтани лоиҳаҳои калон – бунёди нақбҳо дар қаторкӯҳҳо, таҷдиди шохроҳҳои байналмилалӣ ва сохтмони пулҳо – бо иштироки шарикони хориҷӣ имконпазир гардид. Ин омил ба суръат бахшидани раванди модернизатсия ва бартарафсозии як қатор маҳдудиятҳои сохторӣ мусоидат кард. Афзоиши қобилияти гузаронандаи роҳҳо ва коҳиши танаффусҳои мавсимӣ симои нақлиётӣ кишварро дигаргун сохт.

Саволи мантиқӣ ба миён меояд: тафсири мавқеи ҷуғрофӣи Тоҷикистон чӣ гуна тағйир ёфт? Агар қаблан хусусияти кӯҳистонӣ

қаламрав ҳамчун монеа арзёбӣ мешуд, дар шароити модернизатсияи зерсохторӣ он ҳамчун омили дорои имконияти транзитӣ ба назар гирифта шуд. Бо мурури замон кишвар тадричан ҳамчун пайванди эҳтимолии иртиботӣ миёни самтҳои Осиёи Марказӣ ва Осиёи Ҷанубӣ мавқеъ пайдо намуд.

8. *Интегратсия ба шабакаҳои байналмилалӣ нақлиётӣ ва маҳдудиятҳои ҳуқуқӣ.* Бо вучуди ин, инфрасохтори моддӣ танҳо як чузъи масъала мебошад. Салоҳияти транзитӣ ба таври мустақим ба танзими ҳуқуқии интиқоли байналмилалӣ вобаста аст. Маҳдудиятҳои мавҷуда дар соҳаи литсензия, равандҳои андозӣ ва тақсимои квотаҳо то ҳол бар шиддати ҳаракати сарҳадӣ таъсир мерасонанд. Номувофиқии баъзе меъёрҳо бо созишномаҳои байналмилалӣ самаранокии интегратсияро коҳиш медиҳад.

Аз ин рӯ, рушди минбаъда талаб мекунад, ки ҳамзамон модернизатсияи техникаӣ ва ислоҳоти институтсионалӣ амалӣ гарданд. Ҳамоҳангсозии конунгузорӣ, содда гардонидани равандҳои маъмури ва баланд бардоштани шаффофияти танзимгарӣ метавонанд мавқеи кишварро дар системаи минтақавии коммуникатсионӣ тақвият бахшанд.

Дар ин замина, таҳаввулоти низоми нақлиёти Тоҷикистон – аз ҷуброн намудани ҷудоии табиӣ тавассути авиатсия то модернизатсияи комплекси инфрасохторӣ – ташаккули тадриҷии модели интегратсияи фазоиро таҷассум менамояд. Нақлиёт дар ин ҷо на ҳамчун заминаи ёрирасон, балки ҳамчун шартӣ сохтори устувории иқтисодӣ ва ҳамгирии берунаи давлат амал мекунад.

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

Таҳқиқот ба таҳлили микёсу суръати татбиқи лоиҳаҳои сохтмони роҳҳо, нақбҳо, хатҳои роҳи оҳан ва майдонҳои ҳавоӣ равона гардида, ин

масъалаҳо дар бобҳои 3, 4 ва 5 бо далелҳо ва маълумоти оморӣ 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 муназами 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 мавзуи диссертатсия ба шиносномаи ихтисоси илмӣ.** Мавзӯ ва мундариҷаи диссертатсия ба бандҳои зерини шиносномаи ихтисосҳои илмӣ Комиссияи олии аттестатсионии назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон аз рӯи 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 ҷомеа, хочагии қишлоқ, саноат, роҳҳои муошират ва нақлиёт, тичорат, воситаҳои алоқа, шаҳрсозӣ, ташаккул ва вазъи табақаҳо, синфҳо;

*банди 4:* Ташкилотҳои давлатӣ дар ҳудуди Тоҷикистон, сиёсати дохилӣ ва хоричии 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 довталаби дараҷаи илмӣ дар таҳқиқ** аз он иборат аст, ки дар асоси маъхазҳо, сарчашмаҳо ва истифодаи самараноки адабиёти илмӣ масъалаи мазкур таҳқиқ гардидааст. Таҳқиқоти мазкур пурра ва бо иштироки бевоситаи довталаб анҷом гирифтааст. Маълумоти бойгонӣ, санадҳои расмӣ, омори таърихӣ ва маводди назарӣ мустақиман аз ҷониби довталаб ҷамъоварӣ ва коркард гардида, таҳлилу танзими бахшҳои рисола бо иштироки бевоситаи ӯ анҷом ёфтааст. Хусусияти асосии таҳқиқоти мазкур дар таҳлили ҳамаҷонибаи раванди ташаккул ва рушди соҳаи роҳу нақлиёти Тоҷикистон дар давоми тақрибан сад сол баҳшида шудааст.

Бо дарназардошти мавҷуд будани фазои холии илм дар мавзуи мазкур ва зарурати таҳлили амиқи масъалаҳои вобаста ба роҳу инфрасохтори нақлиёти кишвар, таҳқиқоти мазкур дар доираи илми таърихшиносии

миллӣ як таҳқиқоти нав арзёбӣ мегардад. Он барои таҳкими заминаҳои назарӣ методологӣ ва густариши дониши таърихӣ дар самти омӯзиши ҷанбаҳои иқтисодӣ иҷтимоӣ таърихи Тоҷикистон дар асри XX ва ибтидои асри XXI аҳамияти хосса дорад. Ҳамзамон, таҳияи нақшаи муқаддима, таълифи таҳқиқот, масъалагӯзорӣ ва услуби диссертатсия саҳми шахсии муаллифи диссертатсияро нишон медиҳад.

Дар маҷмӯъ, бо назардошти навгониҳои илмӣ пешниҳодшуда ва арзиши баланди амалии маводди таҳқиқот, рисолаи мазкур метавонад ҳамчун як пажӯҳиши мустақил, ҷиддӣ ва арзишманди илмӣ дар илми таърихшиносии муосири тоҷик баҳо дода шавад.

**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 (Суратҷаласаи №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.

**Нашри таълифоти илмӣ дар мавзӯи диссертатсия.** Натиҷаҳои асосии таҳқиқоти диссертатсионӣ дар 32 нашрияҳои батабърасондаи муаллиф, аз ҷумла, 2 монография, 30 мақолаҳои илмӣ, ки 24 номгӯӣ аз онҳо дар маҷаллаҳои тақризшавандаи тавсиянамудаи КОА-и назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон нашр гардиданд, ҳамчунин 6 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 онд ба истифодаи амалии натиҷаҳо», «Рӯйхати адабиёт» ва «Феҳристи интишороти илмӣ довталаби дарёфти дараҷаи илмӣ» иборат мебошад. Ҳаҷми умумии диссертатсия аз 373 саҳифа ва мазмуни диссертатсия аз 334 саҳифаи чопи компютерӣ иборат буда, 13 ҷадвалро дар бар гирифтааст. Рӯйхати адабиёти истифодашуда аз 378 номгӯӣ иборат аст.

### **МУҲТАВОИ АСОСИИ ДИССЕРТАТСИЯ**

Дар муқаддимаи диссертатсия мубрам будани масъалаи таҳқиқшаванда асоснок гардида, асосҳои назариявӣ, заминаҳои меъёрӣ, методологӣ, навгониҳои илмӣ ва нуктаҳои илмӣ 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 хочагии роҳ ва нақлиёт дар Тоҷикистон» ном**

дошта, аз ду зербооб иборат мебошад. Дар зербоби якум «Таърихнигорӣ, сарчашмашиносӣ 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 корҳои илмӣ амалӣ шуда бошад ҳам, дар айни замон дар ин мавзӯ асари мукамал ва ҷамъбасти ба таъбарасидааст.

Масоили асосии соҳаи нақлиёт ва рушди ташаккули инфрасохтори он дар Тоҷикистон, дар асрҳо ва суҳанрониҳои Асосгузори сулҳу ваҳдати миллий, Пешвои миллат, Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон муҳтарам Эмомалӣ Раҳмон ба Маҷлиси Олии кишвар таҷассум ёфтаанд [47]. Ҷамҷунин, масъалаи мазкур дар китоби шашҷилдаи «История таджикского народа» дар асоси ҳуҷҷатҳои бойгонӣ, маводҳои матбуоти даврӣ, маълумоти пурсишҳои иҷтимоӣ васеъ инъикос шудааст. Аммо дар он муаллифони марҳилаҳои таърихиро ҷудо накарда, хусусиятҳои хоси ташаккули ин соҳаҳоро 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 хоҷагии роҳ ва нақлиёт дар он маълумоти мукамал вучуд надорад [46]. Вале, дар китоби муаллифони А.П. Василев, Ю.М. Яковлев, М.С. Коганзон бошад, моҳият ва зарурати таҷдиди роҳҳои автомобилӣ хеле равшан баён шудааст [19]. Дар осори Я.Т. Бронштейн бошад, масоили банақшагири ва рушди инфрасохтори нақлиёти ҶШС Тоҷикистон вазъи нақлиёти автомобилӣ, роҳи оҳан ва ҳавоии Тоҷикистон таҳлил гардида, муаллиф вазифаҳо, ҳадафҳо ва нишондиҳандаҳои асосие, ки барои панҷсолаи нуҳум пешбинӣ шуда буданд, баррасӣ ва арзёбӣ намудааст [17]. Дар ин миён С.Назруллоев оид ба таърихи роҳсозӣ ва рушди нақлиёт дар Тоҷикистон пажӯҳишҳои бештар анҷом додааст [42; 43; 44]. Осори Б.Б. Каримов гуногунҷабҳа буда, масъалаҳои техникӣ ва идоракунӣ роҳсозӣ дар шароити гуногуни ҷуғрофӣ, ҷамҷунин рушди нақлиёт ва роҳсозиро фаро мегиранд [31; 32].

Таҳлили сарчашмашиносӣ нишон дод, ки дар таҳқиқи таърихи ташаккул ва рушди хоҷагии роҳ ва нақлиёт маводҳои Бойгонии марказии давлатии Ҷумҳурии Тоҷикистон – ҳазинаҳои 1, 2, 6, 9, 10, 17, 18, 19, 20, 18, 20, 282, 894, 1595 арзиши муҳими илмӣ доранд.

Аз нигоҳи методологӣ бошад, методҳои таҳлили таърихӣ, мантиқӣ ва муносибати маҷмӯавӣ дар таҳқиқи қонуниятҳо, омилҳо, шароит ва хусусиятҳои бунёду навсозии роҳҳо дар ҷумҳури истифода қарда шудаанд.

Ҳамин тариқ таҳлили таърихнигорӣ, сарчашмашиносӣ, назария ва методологияи таҳқиқи таърихи ташаккул ва рушди инкишофи хоҷагии роҳ ва нақлиёт дар Тоҷикистони Шуравӣ ва даврони истиқлолият нишон медиҳад, ки ин масъала ҳамчун самти муҳими илмӣ аҳамияти назариявӣ ва амалии хос дошта, омӯзиши амиқу ҳамачонибаи онро тақозо менамояд.

Дар зербоби дуом «**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 аҳамияти 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.

Аввалан, 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 Панҷи Поён ва якҷанд пулҳои дигар дар ВМКБ намунаи беҳтарини тарҳҳои муосири муҳандисӣ дар солҳои соҳибистиқлолӣ мебошанд.

Дуом, 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 истиҳроҷ, 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.

Сеюм, мавқеи ҷойгиршавии геосиёсии Тоҷикистон низ дорои аҳамият аст. Кишвари мо дар маркази Осиёи Марказӣ ва Ҷанубӣ ҷойгир буда, бо Чин, Афғонистон, Узбекистон ва Қирғизистон ҳамсарҳад аст. Сохтмони роҳҳои байналмилалӣ имкони рушди тичорати хориҷиро фароҳам меорад. Тоҷикистон ҳамчунин узви лоиҳаи бузурги минтақавии «Роҳи Абрешими нав» аст, ки тавассути он кишвар метавонад ба бозорҳои ҷаҳонӣ пайваст гардад.

Бояд гуфт, ки дар гузашта низ ниёгони мо ба роҳсозӣ ва инфрасохтори он диққати зиёд медоданд: «Ҷойи шубҳа нест, ки тайи садсолаҳо ва ҳатто ҳазорсолаҳои гузашта шоҳаҳои гуногуни Шохроҳи бузурги абрешим аз ҳудуди Тоҷикистони имрӯза мегузашт. Сарзамини кӯҳистони мо, сарфи назар аз кӯҳҳои осмонбӯсу душворгузари худ, як навъ пули пайвандбахши кишварҳо буд. Номгӯӣ шаҳрҳои зиёди бостонии Тоҷикистон, ки тайи ҳазорсолаҳои гузашта бо корвонсаройҳо ва

бозорҳои бузурги минтакавӣ 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, Хулбук, Қўлоб, Мунк, Дарбанд, Рашт, Дарвоз, водии Вахон ва ғайра аз ҷумлаи мавзъҳои Тоҷикистони имрӯзаанд, ки дар гузашта аз онҳо роҳҳои минтакавӣю байналмилалӣ тичоратӣ мегузаштанд» [67, с. 305-306]. Ин шаҳрҳо марказҳои тичоратӣю 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 бархӯрддор шуда, донишҳои навро дар байни халқҳои гуногун паҳн мекарданд. Аз ин лиҳоз, сохтмон ва ташаққули роҳҳо бахши муҳимми иқтисоди миллии ҳама кишвару халқҳо махсуб меёбад. Аз ҷумла, барои Тоҷикистон, ки 93%-и қаламрави онро кӯҳҳо ташкил медиҳанд [32].

Ҳамин тавр, бо баррасии ҳамаи маҷмӯаҳои дар ин зербоб, метавон чунин хулоса баровард, ки то барпо шудани ҳукумати Шуравӣ дар ҳудуди 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, пайваст мешуданд. Дар ин давра роҳҳои асосӣ Саройкамар – Чӯбек – Анҷироб – Зиғар – Қалъаи Хумб – қалъаи Вомар бо дарозии 320 км ба ҳисоб мерафтанд. Ҳамчунин, роҳи корвонгузари Дарбанд – Бойсун – Деҳнав – Регар – Ҳисор – Кофарниҳон – Фарм, ки 648 км дарозӣ дошт, барои тичорат ва амалиёти гумрукӣ бо кишварҳои ҳамсоя аҳамияти бузург дошт.

Ташаққули ва рушди соҳаи роҳ ва таъмини инфрасохтори мусоиди роҳсозӣ аз аввалҳои барпо шудани ҳокимияти Шуравӣ ва таъсиси ҚМШС Тоҷикистон ба яке аз самтҳои муҳимми сиёсати иқтисодӣ мубаддал гардид. Ҳамчунин, рушду пешрафти соҳаи нақлиёт аҳолии маҳаллиро бо дигар минтақаҳои наздику дури Иттиҳоди Шуравӣ пайваст намуд, истифодаи сарватҳои ғании мамлакат бошад, дар заминаи бунёди роҳҳо дар баланд гардидани сатҳу сифат ва шароити иҷтимоии халқ низ

аҳаммияти калон доштанд. Дар ин давра Ҳукумати кишвар мекӯшид, то рушди роҳҳо ва инфрасохтори нақлиётро бо суръат ба роҳ монад.

Дар як давраи кӯтоҳ Тоҷикистон тавонист шабакаи муосири роҳҳо ва инфрасохтори нақлиётро бунёд намояд, ки барои таҳвили эҳтиёҷоти кишвар хеле муҳим буд. Ин пешрафт натиҷаи тадбирҳои муассири давлатӣ ва дастгирии инфрасохтори нақлиётӣ маҳсуб меёфт. Шабакаи роҳҳо на танҳо дар пайваст кардани маҳалҳо ва минтақаҳои дурдаст, балки дар рушди бахшҳои иқтисод, иҷтимоӣ ва фарҳанги мамлакат низ нақши муҳим гузошт.

**Боби дууми диссертатсия «Ташаккул ва рушди хоҷагии роҳ ва инфрасохтори роҳсозӣ дар Тоҷикистон»** ном дошта, аз ду зербоб иборат мебошад. Дар зербоби якум масъалаи **«Бунёди инфрасохтори роҳсозӣ ва нақлиёти автомобилӣ дар солҳои 20–30-юми асри XX ва таъсири он ба пешрафти бахшҳои иқтисодию иҷтимоии Тоҷикистон»** баррасӣ мешавад. Зикр мегардад, ки солҳои 20-уми қарни XX дар таърихи давлатдорӣ халқи тоҷик як давраи муҳим ва тақдирсоз ба ҳисоб меравад. Маҳз дар ҳамин давра, ҶМШС Тоҷикистон ва ҶШС Тоҷикистон таъсис ёфт, ки барои халқи тоҷик як рӯйдоди нави таърихӣ буд.

Давраи мавриди назар, ки маҳаки баррасии фасли мазкур аст, барои Тоҷикистон марҳилаи басо муҳиму мураккаб ва баҳснок буд. Дар ин солҳо ИҶШС ба як давлати кишоварзӣ саноатӣ табдил ёфта, сайё дошт, ки истиқлолияти техникӣ ва иқтисодии худро аз ҷаҳони беруна таъмин намуда, қобилияти мудофиавии худро таҳким бахшад.

Албатта, гузариши Тоҷикистон аз низоми ҷумҳурии мухтор ба ҷумҳурии иттифоқӣ, пеш аз ҳама, рушди саноат ва соҳаи кишоварзиро тақозо менамуд. Аз ин рӯ, ҷиҳати иҷрои нақшаҳои таъхирнопазир, ҳукумати кишвар бунёди хатҳои алоқаро ҳамчун омил асосӣ ва пайвасткунандаи татбиқи ин вазифаҳо донист. Ҳалли масъалаи мазкур ниёз ба равиши комплексӣ дошт: ба ҷуз таъсиси иртиботи роҳи оҳан, рушди шабакаи роҳҳои автомобилгард, аз ҷумла сохтмон ва модернизатсияи техникаи онҳо низ зарур буд.

Баъд аз дастгирии мақомоти марказии ҳукумати умумииттифоқӣ, дар ҶШС Тоҷикистон роҳҳои автомобилгарди стратегӣ сохта шуданд, ки иртиботи байни минтақаҳои кишварро таъмин карда, дастрасиро ба самтҳои берунӣ фароҳам овард. Аз ҷумла, роҳҳо аз самти Тирмиз (қадқади Омударё) ва Фарғона ба ҷониби Ғарм, ҳамчунин, аз самти Ғузор ба шаҳри Душанбе, аз Самарқанд ба Панҷакент, аз Урсатевская ба Уротеппа (ҳозира Истаравшан) – Обурдон, Тирмиз – Қабодиён – Ҷилиқул – Саройкамар – Файзобод қалъа – Сарой – Қӯлоб пешбинӣ шуда буданд.

Нуқтаи марказии пайвастшавии роҳҳо ва инфрасохтори нақлиётӣ дар ин давра аз қисмати Ҷилиқул (ҳоло Дӯстӣ) оғоз мегардид. Маҳз аз ҳамин

нукта 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 мушкilotи иловагӣ эҷод кард.

Ҳамзамон, арзиши маводди сӯхт, махсусан 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 мушкilotи 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 солони боркашониро таъмин карда наметавонист. Илова бар ин, дарсади ками роҳҳои мумфарш ва борик дар минтақаҳои кӯҳӣ мушкilotи мавҷударо боз ҳам душвортар карда буд [6].

Моҳи ноябри соли 1925 дар шаҳри Душанбе ҷаласаи васеи пленуми Бюрои ташкилӣ бо роҳбарии ХК болшевикҳои Ўзбекистон баргузор гардид. Дар ҷаласа, 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, иттифокҳои касаба ва мутахассисони соҳавӣ фаъолонро ҷалб шуданд [4, с. 42-48].

Яке аз вазифаҳои иҷроии 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 Чумхурии Тоҷикистон интиқол диҳанд [12].

Нимаи солҳои 1920-ум даврае гардид, ки сохтмони роҳ дар Тоҷикистон хусусияти системавӣ пайдо намуд. Пештар иртибот байни

пойтахт ва ноҳияҳои ҷанубӣ номустақим буд ва дар бисёр маврид ба омилҳои мавсимӣ вобаста буд. Бунёди шоҳроҳи Душанбе–Тирмиз–Саройкамар–Кӯлоб дар солҳои 1925–1927 вазъиятро тағйир дод. Ҳамзамон як меҳвари нави нақлиёти ташаккул меёфт, ки маркази маъмуриро бо самтҳои марзӣ ва тичоратӣ мепайвандонд.

Корҳо дар шароити танишҳои ҳарбӣ–сиёсӣ анҷом меёфтанд. Ҳуччатҳои охири солҳои 1920-ум нишон медиҳанд, ки қитъаҳои сохтмонӣ тақроран таҳдидҳои ташкилотҳои мусаллаҳро аз сар мегузаронданд [42, с. 12]. Ин ба лоиҳа аҳамияти иловагӣ мебахшид: масъала на танҳо масъалаи хоҷагӣ, балки густариши ҳузури воқеии маъмури дар маҳаллоро низ дар бар мегирифт. Роҳ ба унсури назорати қаламрав табдил меёфт.

Баромадани колоннаи автомобилӣ аз Термез ба Душанбе соли 1926 аксар вақт ҳамчун рӯйдоди рамзӣ ёд мешавад. Бо вучуди ин, оқибатҳои он пурра амалӣ буданд. Барои Кӯлоб, ки қаблан бо мушкilotи таъминот рӯбарӯ буд, пайдоиши иртиботи мунтазами автомобилӣ ба таъмини устувори воридоти ғизо, масолеҳи сохтмон ва борҳои маъмури овард. Муҳлати интиқол кӯҳиш ёфт ва талафот ҳангоми нақлиёт кам гардид. Дар натиҷа, мантиқи худӣ таъминоти хоҷагии ноҳияҳои ҷанубӣ тағйир ёфт.

Қаблан қайд кардан арзишманд аст, ки аллакай соли 1926 сохтмон ба тарзи банақшагирӣ амалӣ мегардид. Таҳияи барномаи корҳои роҳсозӣ барои солҳои 1926–1931 аҳамияти стратегияи коммуникатсияи нақлиётро инъикос мекард. Ассигнованиҳои тасдиқшуда аз ҷониби Кумитаи инқилобӣ ба маблағи 380 311 рубл барои он замонҳо миқдори назаррас буданд [13]. Барои ҷумҳурии ҷавон ин маънои боз тақсим кардани захираҳо ба нафъи инфрасохторро дошт қадаме, ки, ба назари ман, нишон медиҳад гузариш аз тадбирҳои тактикӣ ба банақшагирии дарозмуддат.

Наметавон гуфт, ки шабакаи роҳҳо феврал ҳамаи мушкilotи ҷудоии ҳудудиро ҳал намуд. Бо вучуди ин, маҳз дар ҳамин давра асоси сиёсати нақлиёти 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 ҶШС Тоҷикстон дар ҳудуди ҷумҳури ҳамагӣ 138 км роҳҳои мошингард, 201 км роҳҳои ҳокӣ 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 дорои аҳамияти маҳаллӣ, ки асосан барои қонё намудани ниёзҳои аҳолии маҳаллӣ ва пайвастанӣ деҳот бо марказҳо хизмат мерасонданд, ба 648 километр расид. Ҳамзамон, тури роҳҳои дорои аҳамияти ҷумҳуриявӣ, 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 минбаъдаро фароҳам месохтанд [15].

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

Соли 1941 бо оғози ҷанг ва зарурати тақвияти робитаҳо, навсозии роҳи Душанбе – Қӯлоб оғоз ёфт. Роҳи мазкур барои таъмини робитаи маркази кишвар бо ҷануб аҳаммияти калон дошт. Навсозии роҳи Душанбе – Қӯлоб танҳо як қадам дар роҳи беҳтар кардани шабакаи нақлиётӣ кишвар буд.

Тибқи маълумоти А. Шарипов, дар оғози ҚБВ дар ҚШС Тоҷикистон 9203 км роҳ мавҷуд буд. Аз ин миқдор 1560 км-ро роҳҳои сангфаршшуда ташкил меод, ки онҳо ба талаботи муосир мувофиқ набуда, ба ҳаракати мунтазами боркашонӣ ва мусофирон мушкилот эҷод мекард ва ба таҷдиду навсозӣ эҳтиёҷ доштанд. Барои бозсозии роҳҳои сангфарш ба роҳҳои асфалтпӯш ва дигар навъҳои роҳҳои муосир зарур буд, ки сатҳи роҳҳои нақлиётӣ ба талаботи ҷаҳонӣ ва маҳаллӣ мувофиқ гардонида шавад. Беҳтар кардани инфрасохтори нақлиётӣ на танҳо барои муҳити иқтисодӣ ва тиҷоратӣ, балки барои интиқоли ёрии гуманитарӣ ва ҳарбӣ низ зарурӣ буд. Дар натиҷаи ҷанг ва маҳдудияти захираҳо, бисёр аз роҳҳо ва инфрасохтори нақлиётӣ дар ҳолати сағнову вайронӣ қарор доштанд. Барои барқарор кардани онҳо, саъю кӯшиши зиёд ва захираҳои меҳнатӣ зарур буд.

Барқарорсозии онҳо ниёз ба саъю талоши ҷиддӣ ва захираҳои муҳими инсонӣ дошт. Бо вучуди шароити ҳарбӣ ва мушкилоти шадиди табиӣ, соли 1940-ум сохтмони роҳ дар минтақаҳои дастнорасини Тоҷикистон боздошта нашуд. Дар минтақаҳои кӯҳии Ванҷ, Ишкошим, Сангвора, Сарихосор ва Ховалинг қорҳои сохтмон ва мустаҳкамкунии самтҳои калидӣ ба роҳ монда мешуданд. Дар солҳои Чанги Бузурги Ватанӣ қитъаҳои Развилка–Ванҷ (18 км), Хоруғ–Ишкошим (110 км),

Мурғоб–Қизил-Работ (145 км), Чечекдй–Рангкўл (45 км) ва ҳамчунин роҳи атрофи Поршнев бо дарозии 5 км ба анҷом расиданд. Барои минтақае, ки релефи кўҳӣ афзалият дошта, ин қарорҳои инфрасохторӣ аҳамияти муҳим доштанд ва иртиботи устувор байни ноҳияҳои дурдастро таъмин мекарданд.

Корҳо дар шароити камбуди шадиди кадрҳо ва техника ба роҳ монда мешуданд. Қисми зиёди коргарон ва муҳандисони маҳорати баланд барои фронт сафарбар гардида буданд. Ба ҷои онҳо ҷавонон ва занон кор мекарданд, ки бисёре аз онҳо таҷрибаи касбӣ надоштанд. Ҳамзамон, нарасидани сӯзишворӣ, қисмҳои эҳтиётӣ ва масолеҳи сохтмонӣ ҳангоми амалӣ намудани таъмири асосӣ маҳдудият эҷод мекард. Бо вучуди ин, объектҳои асосӣ дар муҳлатҳои муқаррарӣ ба истифода супорида мешуданд, ки дараҷаи баланди интизоми мобилизатсионӣ ва афзалиятнокии масъалаи нақлиётро нишон медиҳад.

Нишондиҳандаҳои молиявӣ низ ин самтро ҳамчун яке аз калидӣ тасдиқ мекунад. Ба рушди соҳаи нақлиёт 4,83 млн рубл ҷудо гардида, ки ин 7,7 % тамоми сармоягузориҳо ба иқтисоди ҷумҳуриро ташкил медед. Барои давраи ҷарбӣ ин ҳисса назаррас ҳисоб мешуд. Захираҳои асосан ба сохтмон ва барқарорсозии роҳҳо, мустаҳкам намудани кўрпаи роҳ ва нигоҳдории автопарк равона мешуданд. Ин имконият дод, ки хатсайрҳои муҳим устувор боқӣ монда, ниёзҳои логистикӣ ҷарбӣ ва хоҷагӣ таъмин шаванд.

Ҳамзамон, нақлиёти автомобилӣ амалан ба режими ҷарбӣ гузашт. Қариб 80 % автопарк ва қисми зиёди техникаи роҳсозӣ ба ихтиёри Армияи Шуравӣ супорида мешуд. Дар соҳаи шахрвандӣ захираҳои маҳдуд боқӣ монда, аҳамияти идоракунии самаранокро афзун мекард.

Пояи ташкилӣ ба зиммаи фаъолияти Саридораи роҳҳои автомобилгарди Тоҷикистон (Главдорупр) гузошта шуда, масъулияти истифодаи шабака ва ҳамоҳангсозии интиқолҳоро низ бар дӯш дошт. Тибқи қарорҳои роҳбарияти умумииттифоқӣ идораҳои махсуси роҳсозӣ ташкил гардида, ба самтҳои муайян вафодагӣ дода мешуданд.

Хатсайри Сталинобод–Хоруғ, ки тахти назорати Идораи №1 буд, ба шумори мушкилтаринҳо дохил мешуд. Релефи кўҳӣ, лағзиши мавсимӣ ва номустаҳкамии роҳ назорати доимиро тақозо мекард. Хароҷот барои нигоҳдории ин қитъа аз миёнаи нишондиҳандаҳои ҷумҳуриявӣ болотар буд, ки аҳамияти афзалиятноки онро таъкид мекунад.

Самти шимолу-шарқӣ (Сталинобод – Заҳматабад – Уротеппа – Ленинобод), ки тахти назорати Идораи №2 қарор дошт, робитаро бо минтақаҳои саноатӣ ва қаламравҳои ҳамсоя таъмин мекард. Дар ин ҷо ҳамоҳангсозии нақлиёти автомобилӣ ва роҳи оҳан возеҳ мушоҳида мешуд,

ки нишон медиҳад ба ташкилоти интиқол равиши системавӣ бештар таъбиқ мегардад.

Коридори ҷанубӣ – Орчоникидзеобод – Кӯлоб – Чиликул – Қургонтеппа – Сталинобод таҳти назорати идораи № 3 қарор дошт ва дар таъмини ғизо нақши муҳим дошт. Тавассути он маҳсулоти кишоварзӣ интиқол меёфт, ки имкон медод устувории дохилии ҷумҳурӣ ҳамзамон бо иҷрои вазифаҳои фронтӣ таъмин шавад [43, с. 76].

Дар солҳои ҷанг роҳ дигар ҳамчун объекте барои таъмири фосилавӣ ба назар гирифта намешуд. Он ҳамчун унсурҳои инфрасохтори стратегӣ арзёбӣ мешуд, ки ниёз ба идоракунии доимӣ дошт. Системаи идоракунии ташаккулёфта ҳатто пас аз анҷоми ҷанг устувор боқӣ монд ва ҳамчун пойгоҳи ташкилӣ барои рушди минбаъдаи шабакаи нақлиёт хизмат намуд.

**Боби сеюми рисола «Аҳамияти бунёди шабакаҳои роҳи оҳан ва авиатсияи граждони 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 Қрасноводск (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 сармоягузoron 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 пурҳарочот мешумориданд. Корбарии ҳагги якуми роҳи оҳан байни Урсатевская ва Андичон соли 1880 шуруъ шуда, соли 1895 ба анҷом расид ва ин як иқдоми муҳимми 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, аҳамияти 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 – Андиҷон пайваст шуд ва ин шабака дар маҷмуъ як қисми роҳи оҳани Фароқаспий гардид.

Қитъаи якум, қисмати роҳи оҳани Самарқанд – Андиҷон ба ҳисоб мерафт. Қатороҳо дар истгоҳҳои Спиридоново (ҳоло Спитамен), Драгомирово (Ҷаббор Расулов), Хучанд, Қайроққум Заводская (Гулистон), Қароқчиқум (Веревкино), Маҳрам, Ковалский (Маданият), Мелниково (Конибодом), Қурғонча ва Исфара меистоданд. Номи 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 Қуканд – Намангон – Андиҷон 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 ҷараёни сохтмони роҳи оҳани Бухоро – Тирмиз ҳафт ҳазор нафар коргар (аз ҷумла 500 нафар русҳо, 6 ҳазор нафар мардикорон, ки 800 нафарашон аз бекигари Қаротегин буданд, ҳамчунин, асирони ҷарбӣ – 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, ҳӯроқа 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 мавзуи 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 калони Осиёи Миёна, ба монанди Бухоро, Самарқанд, Тошканд ва Тирмиз нақши муҳим дошта, ба истифода дода шуд [40].

Устод Айнӣ 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 қараёни сохтмон ва мушкилоти иҷтимоиву иқтисодии марбут ба онро ба таври мукамал тасвир намудааст. Айнӣ сохтмони роҳи оҳанро, аз таъминот ва қошқоби захираҳо то иштироки коргарон аз маҳаллаҳои гуногуни мамлакат, дар маҷмӯъ, вазъи воқеии кишварро ба хонанда расонидааст [3, с. 80].

Роҳи оҳан ба самти Бухорои Шарқӣ (Когон – 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 аҳамияти назаррас дошт. Ҳукумати ҶШС Бухоро дар солҳои 1923–1924 ба сохтмони масири роҳи оҳани Бухоро – Тирмиз тавачҷуҳи 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 тадбири ҶМШС Тоҷикистон ба ҶШС 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 пайвастагии мустақим миёни вилояти Суғд, ВМКБ ва маркази ҷумҳурӣ муҳимму стратегӣ буд, мақсади аслии ҳукумат гардид.

Дар замони шуравӣ, чандин масирҳои роҳи оҳан бо истифода аз навтарин таҷҳизоти техникӣ сохта шуданд ва минъд тамоми борқашонӣ ва мусофирқашонӣ 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 дуоҷум масъалаи раванди ташаккул ва рушди авиатсияи граждани дар ҶШС Тоҷикистон бо назардошти шароити сиёсӣ ва хоҷагидорӣ солҳои 1920-ум таҳлил карда мешаванд.** Ташаккули нақлиёти ҳавоӣ, пеш аз ҳама, аз ҷудоии фазоии 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 барвақтии омили авиатсионӣ ба системаи идоракунӣ 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 нуқтаи 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 нақлиёти 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. Қушодани он ҳамзамон бо ташкили ҶШС Тоҷикистон сурат гирифт, ки контексти институционалии рӯйдодро тақвият мебахшад. Хати ҳавоӣ на танҳо функсияи нақлиётӣ дошт, балки ҳамроҳангсозии сохторҳои маъмури ва робитаҳои хоҷагидориро низ таъмин мекард.

Аввалин экипаж, ки аз Рашидбек Аҳриев 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 ҳамгироии фазоӣ ҳисоб мешуд.

22-юми декабри соли 1924 Идораи авиатсияи граждании ИҶШС дар хусуси таъсиси истгоҳи ҳавоии Душанбе фармон ба тасвиб расонд ва баъд

аз он роҳи ҳавоии Душанбе – Тошканд ба Ҷазираи 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 хатсайри Тошканд – Самарканд – Тирмиз – Душанбе кушода гардид. Хатти ҳавоӣ бо масофаи 1083 км, ягона роҳи мусофиркашонии ҳавоӣ буд, ки марказҳои асосии Тоҷикистон ва минтақаҳои дигари Осиеи Миёнаро бо ҳам мепайваस्त. Соли 1929 дар Душанбе як қисми хатти ҳавоӣ таъсис ёфт ва авиатсияи граждании ҷумҳурӣ аввалин қадамҳояшро барои рушди инфрасохторӣ 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 маблағгузориҳои 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 шавад.

Бояд қайд намуд, ки дар солҳои 20-уми асри XX хатсайрҳои ҳавопаймоии Тошканд – Самарканд – Тирмиз – Душанбе ягона хатҳои мусофиркашонии ҳавоӣ ба ҳисоб мерафтанд. Охишта - охишта авиатсияи граждани дар кишвар рушд намуда, соли 1929 хатти ҳавоии Сталинобод – Рашт кушода шуд.

Соли 1929 дар назди роҳбарияти шӯбаи Осиеи Миёнаи ширкати авиатсионии «Добролёт», масъалаи стратегӣ ва муҳим, яъне ташкили хатҳои ҳавоии дохилии Тоҷикистон ба миён гузошта шуд. Мақсади асосии ташкили чунин хатҳо таъмини алоқаи беҳтар байни шаҳрҳои ҷумҳурӣ ва кумак ба рушди иқтисодӣ ва иҷтимоии минтақаҳо буд. Хатҳои ҳавоии Душанбе – Фарм, Кӯлоб, Панҷ, Қӯрғонтеппа – Қубодиён ва Уротеппа –

Хучанд нақши муҳим дар алоқаи ҳарбӣ, иқтисодӣ ва мусофиркашонӣ доштанд.

**Боби чорум «Механикунонии 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 нақлиёти минтақаҳо дар ҶШС Тоҷикистон ва рушди роҳҳои мошингард»** баррасӣ мешавад. Муаллиф ибраз медорад, ки самтҳои афзалиятноки сиёсати роҳсозӣ дар ин давра, аз таъмини бехатарии ҳаракат барои ҳама гуна воситаҳои нақлиёт, нигоҳдории роҳҳо, баланд бардоштани сатҳу сифат ва истифодабарии бештари иншооти нақлиётиро дар бар мегирифт. Ҳамзамон, барои бехтар гардонидани ҳаракат дар роҳҳо ва таъмини амнияти мусофирон ва ронандагон шароити муносиб муҳайё карда мешуд. Яке аз вазифаҳои муҳими нақшаҳои рушди баъдичангӣ, эҳёи зерсохтор ва роҳандозии саноати вазнин буд, ки пояи рушди соҳаҳои дигари иқтисод ва иқтисоди муҳофизатии 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.

Дар доираи нақшаи чорумин панҷсолаи рушди иқтисодӣ (солҳои 1946–1950) рушди инфрасохтори нақлиётӣ дар ҶШС Тоҷикистон ҳамчун яке аз самтҳои барқарорсозии пас аз ҷанг баррасӣ мешуд, ки ба мантиқи умумии устувории хоҷагӣ саҳт вобаста буд. Иқтисоди ҷумҳурӣ бо камбудии ҷиддии захираҳои модӣ ва меҳнатӣ рӯбарӯ буд, ки ба таври объективӣ суръати сохтмонро маҳдуд менамуд. Бо вучуди ин, дарозии роҳҳои автомобилгарди ҷумҳурӣ аз 13,5 ҳазор км соли 1940 ба 13,8 ҳазор км то соли 1950 расид. Дар аввал, афзоиши 0,3 ҳазор км метавонад ночиз ба назар расад, вале дар шароити минтақаи кӯҳӣ чунин афзоишро на танҳо аз нуктаи назари миқдорӣ арзёбӣ кардан мумкин аст.

Хусусияти ҷуғрофӣ Тоҷикистон дар он буд, ки қисми зиёди қитъаҳо дастнорас буданд ва бунёди ҳатто чанд километр роҳ талаботи корҳои муҳандисии бузургро дошт. Километрҳои нави роҳ аксар вақт ба минтақаҳои мушкил кӯҳӣ рост меомаданд, ки лозим буд, ки рӯйпӯшо мустақкам карда шаванд, сохтмони конструксияҳои зиддилағзишӣ анҷом дода шаванд ва устувории роҳ ба тағйироти мавсимӣ таъмин гардад. Дар ин замина, густариши шабака на танҳо иловаи хатсайрҳо ба харита буд, балки воқеан, ворид намудани ноҳияҳои пештар ҷудо шуда ба гардиши хоҷагӣ ҳисоб мешуд. Ҳамин тавр, афзоиши дарозии роҳҳои бо рӯйпӯши саҳт аз 0,9 ба 1,1 ҳазор км низ бояд ҳамчун пешрафти сифатӣ арзёбӣ шаванд: барои ҷумҳуриё, ки роҳҳои дар он роҳҳо шағалпӯш ва ҳокӣ

баргарӣ доранд, ин маънои баланд шудани имкони истифодаи самтҳои асосӣ дар тамоми фаслҳои солро дошт.

Амалиёти шабака то ҳол аз омилҳои табиӣ душворӣ дошт. Тармаҳо, лағзиши кӯҳҳо, шустиаҳо ва ҳодисаҳои сейсмикӣ мунтазам қитъаҳои роҳро аз қор мебароварданд. Дар чунин шароит вазифа на танҳо ба сохтмони хатсайрҳои нав, балки ба баланд бардоштани устувории қитъаҳои мавҷудаи роҳ низ вобаста буд. Таъмири техникаи роҳ ба мустаҳкамкунии рӯйпӯши роҳ, беҳтарсозии оббарорӣ ва мутобиқшавӣ ба афзоиши борбардории нақлиёт нигаронида мешуд. Чунин чораҳо имкон медоданд, ки танаффусҳои мавсимӣ кам гардида, фаъолияти интиқол устувор таъмин шавад.

Ҳамзамон қорҳои барқарорсозӣ дар қитъаҳои роҳи оҳан ба роҳ монда мешуд ва ҳамоҳангсозии намудҳои гуногуни нақлиёт тақвият меёфт. Ин ба тадриҷӣ ташаккулёбии тасаввуроти мукаммали низоми нақлиёт ҳамчун сохтори ҳаммутааллиқ ва на маҷмуи самтҳои ҷудогона шаҳодат медиҳад.

Нишондодҳои банақшагирии марҳилаи оянда афзоиши сармоягузориҳои асосиро ба иқтисоди ҷумҳурӣ дар муқоиса бо панҷсолаи қаблӣ пешбинӣ мекарданд, бо нигоҳ доштани мақоми афзалиятноки соҳаи нақлиёт. Дар шароити пас аз ҷанг таҳкими инфрасохтор ҳамчун шартӣ зарурии рушди хоҷагӣ ба ҳисоб мерафт, зеро бе шабакаи устувори иртибот густириши минбаъдаи истеҳсолот ва робитаҳои байни минтақаҳо мушкул буд.

Ҳамчунин, 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 тарҳрезишуда, истеҳсоли масолеҳи сохтмонӣ бояд дар ҳаҷм ва сифати баланд афзоиш дода мешуд, ҳамчунин беҳтар намудани таъминоти масолеҳи сохтмонӣ дар сатҳи милли ва маҳаллӣ мақсади муҳимми нақшаи панҷсола гардида буд. Ин иқдом бо мақсади беҳтар намудани шароити зисти қоргарон ва омода намудани мутахассисони соҳа ба анҷом расонида шуданд.

Анҷумани IX-уми ҶК Тоҷикистон 18-уми январи 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 шохроҳҳо навсозӣ ва таъмир карда шуданд, ки аз ин 690 км роҳҳои ҳокӣ ба сатҳи болояш саҳт иваз шуда буданд, аз ҷумла 553 км бо нафт қоркард карда шуд.

Дар соли 1955 аввалин хатти троллейбус дар шаҳри Душанбе бо дарозии 11 км қушода 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 автобусҳои 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 шохроҳҳои 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 беҳбудӣ 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 тадбирҳои андешида, зиёда аз 600 км роҳҳои дорои аҳаммияти ҷумҳуриявӣ ва минтақавӣ, аз ҷумла шохроҳи Душанбе–Кӯлобро мавриди сохтмон ва таҷдид қарор доданд. Ҳамзамон, дар масофаи 400 км корҳои таъмири капитали гузаронида шуда, бо истифода аз маводди нафтии хом бо рӯйпӯшҳои асфалтӣ пӯшонидани 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 корҳои роҳсозӣ ҷойгоҳи асосиро таҷдиди роҳҳои мавҷуда бо ҳиссаи ниҳоят ночизи сохтмон ва бунёди роҳҳои дар самтҳои нав ишғол кард.

**Дар зербоби дувум бошад «Механикунии 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 шохроҳҳои байналмилалӣ ва байниминтақавӣ, роҳҳои наву беҳтар ва босифат сохта шуданд. Масалан, шохроҳҳои Душанбе – Хучанд, Душанбе – Кӯлоб, Душанбе – Бохтар ва дигар роҳҳои таҷдиду навсозӣ карда шуданд. Шохроҳҳои кӯҳии минтақаҳои дурдасти кишвар низ таъмиру азнавсозӣ шуданд, ки ба талаботи зиёд барои интиқоли бору мусофирон ва таъмини пайваस्ताгии байни шаҳрҳо ва ноҳияҳо ёрӣ расонид.

Дар солҳои 50–80-ум, иқтисодии техникаи нақлиёт дар Тоҷикистон бо воридоти техникаи муосир ва беҳтаршавии захираҳои техникаӣ дар соҳаи нақлиёти боркаш ва мусофирбар ба таври назаррас афзоиш ёфт. Вобаста ба ин, дар шаҳру навоҳии кишвар нақлиёти ҷамъиятӣ, монанди автобусҳои калон ва троллейбусҳо, оҳиста-оҳиста ба сатҳи мукаммали худ расиданд.

Дар соҳаи сохтмон ва механикунонӣ бошад, техникаҳои муосир, аз ҷумла тракторҳо, экскаваторҳо, мошинҳои боркаш ва дигар воситаҳои махсус барои корҳои сохтмонӣ ва роҳсозӣ ба Тоҷикистон ворид шуданд. Тракторҳо ва дигар техникаҳои кишоварзӣ барои беҳтар гардидани истеҳсоли маҳсулоти кишоварзӣ ва саноатӣ, ба роҳ мондани равандҳои механикунонӣ аҳаммияти калон доштанд.

Дар солҳои 50–80-уми асри XX нақлиёт ҳамчун воситаи муҳимми таъмини талаботи хоҷагии халқи мамлакат, аз қабилӣ кишоварзӣ, саноат ва таъминоти хидматрасонии иҷтимоӣ гардид. Нақлиёти боркаш, автобусҳо ва вагонҳои мусофиркашон барои интиқоли шахрвандон, 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 XX, 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 тadbирҳои самаранок, истифода бурдани комёбиҳои навобаронаро дар фаъолияти ҳамаи намудҳои нақлиёт талаб менамояд» [52, с. 78].

Дар давраи мавриди таҳқиқ, таъмир ва таҷдиди роҳҳои автомобилгард асосан дар доираи барномаҳои махсуси давлатӣ амалӣ мешуд, ки барои мутамарказ сохтани захираҳои молиявӣ ва моддӣ пешбинӣ гардида буданд. Вазифаи иҷроӣ корҳои мушаххас ба шӯбаҳои муҳандисӣ ва муассисаҳои роҳсозӣ воғузур карда мешуд, ки фаъолияти онҳо таҳти назорати мақомоти дахлдори давлатӣ қарор дошт. Аз марҳилаҳои қаблӣ фарқ намуда, диққат тадричан аз баргарафтози маҳдуди осеби роҳҳо ба равиши системавӣ, ки устуворӣ ва давомнокии қапшавиро таъмин мекард, равона мегардид.

Истифодаи техникаи самаранок ва усулҳои нав дар сохтмон ба баланд шудани сифати корҳои роҳсозӣ мусоидат мекард. Бо вучуди ин, аҳамияти ин пешравиҳо танҳо ба нишондиҳандаҳои техникӣ маҳдуд намешуд. Афзоиши эътимоднокии роҳҳо ба ҳамоҳангии интиқоли молу воситаҳои нақлиёт таъсир мерасонд, муддати таваққуфи нақлиётро кам

мекард ва арзиши интиқоли борхоро поён меовард. Ин раванд барои низоми иқтисодӣ таъсири амалии назаррас дошт: таъминоти корхонаҳо бо ашёи хом беҳтар мешуд ва имкониятҳои тичорати байни минтақаҳо васеъ мегардид.

Тараққиёти шабакаи роҳҳои дохилӣ, ки ноҳияҳои кӯҳӣ ва марказҳои маъмурӣ ва саноатино ба ҳам мепайвандид, аҳамияти махсус дошт. Дар шароити реллефи мураккаб, дастрасии нақлиётӣ бевосита дараҷаи ҳамгироии минтақаҳо бо равандҳои иқтисодӣ муайян мекард. Таъмири васеъ намудани шабакаи роҳҳо тадриҷан ҷудошавии фазоиро коҳиш дода, дастрасии аҳоли ба муассисаҳои таълимӣ ва тиббиро осонтар гардонид, ҳаракати қувваи кориро фаъол мегардонд.

Давраи солҳои 1971–1975-ро метавон марҳилаи мустақкамгардонии институти идораи роҳҳо арзёбӣ кард. Дар ин давра сохтмони роҳҳо дигар ҳамчун соҳаи ёрирасон қабул намегардид, балки ҳамчун ҷузъи муҳими рушди умумии иқтисодӣ ба назар гирифта мешуд. Тачрибаи банақшагириӣ ва идоракунии роҳҳо, ки дар ҳамин солҳо шакл гирифта буд, ба рушди минбаъдаи инфрасохтори нақлиётӣ ва беҳтар шудани шароити фаъолияти хоҷагии ҷумҳурӣ таъсири назаррас гузошт.

Дар солҳои 80-уми асри ХХ шабакаи роҳҳои Тоҷикистон хеле васеъ шуда, имкони ҳаракати нақлиёт ва рушди иқтисодро беҳтар кард. Бо дастгирии давлат сохтмони роҳҳои муосир ва ба талаботи замон мувофиқ оғоз гардид, ки ин ба рушди соҳаҳои кишоварзӣ, саноат ва хизматрасонӣ мусоидат намуд. Аммо ҳолати роҳҳо ва инфрасохтори нақлиёт ҳанӯз наметавонист талаботи афзояндаи аҳолиро қонеъ кунад. Ин мушкилот ба маҳдуд шудани дастрасӣ ба марказҳои маъмурӣ ва шаҳрҳои калон, ки барои таъминоти молу хизматрасонӣ муҳим буданд, оварда расонд. Новобаста аз мушкилоти ҷойдошта нақлиёти автомобилӣ дар шароити ҷумҳурӣ аҳамияти аввалиндарача дошт. Ҳамарӯза нақлиёти автомобилӣ мусофиркашонӣ қариб сеяки аҳолиро мекашонид. Сабаби тараққиёти босуръати нақлиёти автомобилӣ ва хоҷагии роҳи ҷумҳурӣ аз он иборат буд, ки масъалаҳои такмили минбаъдаи қори ин соҳаҳо ҳамеша дар маркази диққати КМ ҶК Тоҷикистон қарор дошт. Дар давоми дуҷумла соли панҷсолаи даҳум мусофиркашонӣ ва воситаҳои нақлиёти автомобилӣ назар ба нақша 1,8 дарсад афзуд.

Солҳои 1976–1980 зимни татбиқи нақшаи панҷсолаи даҳум барои рушди роҳҳо ва нақлиёти автомобилӣ зиёда аз 122 млн рубл ҷудо карда шуд, ки он ба беҳтар гардидани ҳолати техникӣ ва афзоиши қобилияти борбардорӣ роҳҳо мусоидат кард. Ба ин нигоҳ накарда, мушкилот дар амалишавии нақшаҳо ва иҷрои онҳо ҳоло ҳам мавҷуд буд.

**Боби панҷуми рисола «Идомаи барқарорсозии инфрасохтори нақлиёти ҳавой ва роҳи оҳани 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 мусофирбари 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 мукаммали 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 ҷумҳурӣ нақши халқунанда 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. Худи ҳамон сол муассисаи ҳавопаймоии Ленинобод (ҳозира Суғд) таъсис ёфта, ҳавонавард Воробев бори аввал бо ҳавопаймои АН-6 дар болои яҳои 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 тадричан 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 умумитифоқӣ тибқи чадвали хатсайрҳои марказӣ роҳандозӣ кунад. Ҳавопаймоҳои тамғаи ИЛ-18, ки василаи асосии интиқоли мусофирон буд, имкон меод, ки парвозҳои мураккаб аз Душанбе ба шаҳрҳои муҳими Иттиҳоди Шуравӣ, мисли Маскав, Тошканд, Симферопол, Ашқобод, Ленинград (ҳоло Санкт-Петербург), Киев, Алма-Ато, Новосибирск, Свердловск (ҳоло Екатеринбург), Бишкек, Боку, Сочи ва дигар шаҳрҳои 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 толи 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 таъдил 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 маводди зарурӣ авиатсияи санитарӣ бо истифодаи ҳавопаймо ва ҷарҳболҳо ҷорӣ карда шуд. Масалан, соли 1977 як гурӯҳ олимон ва кӯҳнавардони Шуравӣ ба қуллаи Исмоили Сомонӣ, ки қаблан онро қуллаи Коммунизм меномиданд, дар баландии 6100 метр аз сатҳи баҳр ҷойгир аст, бароманд. 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 гардид, онҳо дар як ҳамвории хурд маскан гирифтанд. Яке аз аъзоёни гурӯҳ Р. В. Хохлов ба илтиҳоби шуш гирифтдор шуд ва барои начоти ӯ ба авиатсияи санитарӣ муроҷиат намуданд. Барои интиқоли ӯ сарнишинони ҷарҳболи МИ-4, таҳти фармондеҳии И. Иванов ва бортмеханик М. Шагаров сафарбар гардид, ӯро ба беморхонаи Душанбе интиқол доданд [35, с. 309].

**Дар зербоби дуюм фаъолияти ташкилӣ ва иқтисодии нақлиёти роҳи оҳан дар низоми хоҷагии халқии ҷумҳурии мавриди таҳлил қарор мегирад.** Дар давраи мавриди назар сохтори нақлиётии Тоҷикистон аз се ҷузъи ҳамбасташуда – роҳи оҳан, нақлиёти автомобилӣ ва ҳавоӣ – ташаккул меёфт. Фаъолияти онҳо на танҳо ҳаракати мусофирон ва борҳоро таъмин мекард, балки устувории алоқаҳои истеҳсолиро дар замони ислоҳоти баъдичангӣ нигоҳ медошт. Дар чунин шароит нақлиёт дигар ба сифати соҳаи ёрирасон набуд, балки ҳамчун унсурҳои ташкили хоҷагии ҷамъияти нақши муҳим мебозид.

Шабакаи роҳи оҳан асосан ноҳияҳои аграрӣ ва коркарди марказӣ ва ҷанубии ҷумҳуриро фаро мегирифт. Бо вучуди ин, истифодаи он бо маҳдудиятҳои техникӣ рӯ ба рӯ буд: қисматҳои алоҳидаи шабака ба модернизатсия ниёз доштанд, борбардорӣ ба воситаҳои нақлиётӣ зиёд мешуд ва талабот ба иқтисодии интиқол афзоиш меёфт. Масирҳои Хавост–Ленинобод (42,6 км), Ленинобод–Қуқанд (68,7 км), Қонибодом–Шӯроб (52,9 км) ва роҳ ба Ленинобод (8,7 км) минтақаҳои саноатӣ ва хоҷагиҳои кишоварзиро бо ҳам пайванд менамуданд. Ҳамчунин нақши онҳо тавассути ҳамгирии онҳо дар низомии тақсими мол ва таъминоти минтақавӣ муайян мегардид.

Самти марказии Тирмиз–Душанбе (71,5 км) ва қисмати Душанбе – Янгибозор (20,9 км) пайванди маркази маъмури бо ноҳияҳои ҷанубиро таъмин мекард, ки дар онҳо истеҳсоли маҳсулоти кишоварзӣ мутамарказ буд. Илова бар ин, 208,6 км роҳи нав, ки дар минтақаи ҷанубӣ мавриди истифода қарор гирифт, сохтори интиқолро тағйир дод: чараёни борҳо ба таври ҳамвортар тақсим мешуд, таъхирҳои транзитӣ кам мегашт ва вобастагӣ ба ҳолати роҳҳои автомобилӣ дар фасли байнисезонӣ коҳиш меёфт.

Хусусиятҳои ташкилӣ ва иқтисодии нақлиёти роҳи оҳан ҳамзамон дар ҳамкорӣ бо дигар намудҳои нақлиёт равшан мегардид. Стансияҳои роҳи оҳан тадриҷан ба нуқтаҳои марказӣ табдил меёфтанд, ки дар онҳо ҷамъоварӣ ва тақсими борҳо, интиқоли автомобилӣ ва амалиёти анборҳо мутамарказ карда мешуд. Ҳамин тариқ, як модели пайвастаи инфрасохтори нақлиёт шакл мегирифт, ки дар он хатҳои ҷудоғона ҳамчун унсурҳои як низомии 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 қафаси фазоии иқтисод амал мекард, ки ноҳияҳои истеҳсолиро бо марказҳои коркарду тақсимот мепайвандонд.

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 умумиттифоқӣ 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 иқтисодиёти Тоҷикистон гузошт. Бо афзоиши содирот ва воридоти маҳсулот, дар иқтисодиёти Тоҷикистон чандин 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 Тирмиз – Қўрғонтеппа – Ёвонро бо дарозии 264 км оғоз намуд, ки барои рушди иқтисод ва равобита минтақаҳои ҷанубӣ кишвар бо дигар кишварҳои ҳамсоя, аҳаммияти бузург дошт. Иҷрои лоиҳаи мазкур, ки Тирмизро бо Қўрғонтеппа ва Ёвон пайваст мекард, на танҳо ба роҳандозии пайвастагии беҳтари нақлиёти роҳи оҳан кумак расонид, балки ба таъмини ҳамлунакли молу маҳсулоти саноатӣ ва кишоварзӣ низ мусоидат кард. Истифодаи роҳи оҳан дар минтақаи ҷанубии Тоҷикистон сабаби ривочу равнақи иқтисод, ҳамлунакли ашёи хомии саноатӣ, таъмини маҳсулоти кишоварзӣ ва таъмини саривактии маҳсулоти зарурии мардум гардид. Оғози сохтмони роҳи оҳани Тирмиз – Қўрғонтеппа – Ёвон як қадам муҳимми стратегӣ дар самти таҳкими инфрасохтори нақлиётӣ ба шумор мерафт. Дар гули панҷ соли сохтмон, чандин дастоварди назаррас ба даст омад. Таҳияи инфрасохтори зарурӣ ва сохтмони 218 км роҳҳои асосӣ то истгоҳи Қўрғонтеппа, як иқдоми бузург ба шумор мерафт. Давоми ин солҳо ҳукумати мамлакат ҳафт истгоҳи роҳи оҳанро сохта ба истифода дод, ки ҳар яке вазифаи муҳимми нақлиётӣ байни минтақаҳо ба уҳда доштанд. Илова бар ин, беш аз 40 пул бо дарозии умумии тақрибан ду ҳазор метр ва 128 маҷмуи гузаргоҳи релсӣ бунёд гардиданд, ки ин тасмим ба беҳтар шудани ҳаракат ва беҳатари нақлиёти роҳи оҳан ёрӣ расонд. Ҳамчунин, дар ин давра чандин инфрасохтори зарурӣ, аз ҷумла таваккуфгоҳҳои локомотивӣ, истгоҳҳо, боғчаҳои кўдакон ва хонаҳои истиқоматӣ барои кормандони роҳҳои оҳан сохта ба истифода дода шуданд.

Муҳимтарин рӯйдоди ин давра, ворид шудани аввалин қатора аз Тирмиз ба истгоҳи Қўрғонтеппа моҳи декабри соли 1974 буд ва ин оғози ҳаракати доимии қатораҳо дар китбаи Тирмиз – Қўрғонтеппаро таъмин намуд. Ба истифода додани роҳи оҳани мазкур барои Хатлонзамин, дар

мачмуъ, барои Тоҷикистон аҳамияти 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 энергетикаи кишвар саҳмгузор 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 хочагидорӣ истехсол мекунад, нақлиёти роҳи оҳанро воситаи асосии интиқоли маҳсулоти худ истифода менамояд. Ба воситаи хатти роҳи оҳан, маҳсулоти истехсоли ин завод ва дигар корхонаҳои саноатӣ ба дигар минтақаҳои 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 аҳамияти 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 рафтумад ба вилояти Суғд ва ВМКБ мачбур буданд, аз роҳҳои хатарноки Анзобу Шаҳристон 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, қушодани 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 хочагии 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 дорой аҳамияти 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 чихати масофа ва ҳам бо бухрони сиёсӣ, мушкил ва ғайриимкон мегардид. Вазъияти баамаломата боиси коҳиши соҳаҳои иқтисодӣ ва иҷтимоии кишвар гардид. Тоҷикистон, ки минтақаи қўҳӣ 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 муҳимми соҳаи нақлиёт дар пешрафти иқтисоди кишвар, Ҳукумати Ҷумҳурии Тоҷикистон таҳти 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 солҳои истиқлол бо ташаббуси Пешвои миллат сармоягузориҳои дохилию хориҷӣ ба соҳаҳои гуногуни хоҷагии қишлоқ, махсусан, соҳаи роҳсозӣ бештар гардид. Бояд қайд намуд, ки соҳаи нақлиёт дар сохтори сармоягузориҳои асосии сохтмони ҷумҳурӣ ҳиссаи назаррас дорад. Профессор О. В. Малиновская таъкид мекунад, ки «барои рушди устувори зерсохтори нақлиёт, хусусан, сохтмони роҳҳо, механизми сармоягузорӣ бояд муҳим бошад ва ҳамкориҳои давлату бахши хусусиро дар марҳилаҳои гуногуни рушди иқтисод таъмин намояд. Сармоягузорӣ нақши калидӣ дар беҳбуди иртиботи минтақаҳо ва таҳкими иқтисоди кишвар дорад» [36, с. 134-138].

Дар соли 2021 Ҳукумати Тоҷикистон як силсила лоиҳаҳои асосии сохтмон ва таҷдиди инфрасохтори нақлиётро бо мақсади тақвияти пайвастиҳои минтақаҳо ва рушди иқтисод оғоз кард. Ин лоиҳаҳо асосан ба шохроҳҳо ва роҳи мошингард, ки нақши муҳимми транзитӣ ва иқтисодӣ доранд, равона шудаанд.

Аз ҷумла, шохроҳҳои муҳим, ки дар доираи ин лоиҳаҳо таҷдид ва сохтмон гардиданд, иборатанд аз:

1. Шохроҳи Душанбе – Кулма (дар доираи ин лоиҳа, қитъаи роҳи Қалъаи Хумб – Ванҷ таҷдид ва навсозӣ мешавад).

2. Шоҳроҳи Данғара – Леваконт – Бохтар (ин шоҳроҳ барои пайвастигии маркази кишвар бо минтақаҳои ҷанубӣ ва ба воситаи Бохтар ба минтақаҳои дигар қумак мекунад).

3. Шоҳроҳҳои Бекобод – Бобочон Ғафуров – Конибодом (ин лоиҳа барои пайвастигии шаҳрҳои шимолии кишвар бо марказ ва сарҳадди Ҷумҳурии Қирғизистон ва Узбекистон муқаммал шудааст).

4. Шоҳроҳҳои Обигарм – Нуробод ва Ҳулбук – Темурмалик – Кангурт (ин лоиҳаҳо барои рафъи мушкилоти инфрасохторӣ дар минтақаҳои кӯҳӣ, ки ба шароити табиӣ ва хатарҳои экологӣ рӯ ба рӯ ҳастанд, муҳим мебошанд).

5. Сохтмони пули мошингузар (бунёди пулҳо аз болои дарёи Панҷ дар ноҳияи Фарҳор ва дарёи Ғунди Хоруғ як масъалаи муҳим мебошад, ки барои таъмини ҳаракати бехатар ва муътадил дар шоҳроҳҳои асосии кишвар мусоидат мекунад).

6. Таҷдиди роҳҳои мошингарди Барсем (дар минтақаи Барсеми ноҳияи Шугнон, лоиҳаҳои таҷдиди роҳҳо ва бунёди долонҳои зиддитармавӣ барои пешгирии хатарҳои табиӣ, махсусан тармаҳо, амалӣ шуда, мақсади он таъмини бехатарии роҳҳои минтақа аст).

Рушди соҳаи нақлиёт дар Ҷумҳурии Тоҷикистон ба таъмини устувории иқтисодӣ ва бехтар 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 байналмилалидошта 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 ҳадде ба фаъолияти

самаранокии он така мекунад. Ҳар як навъи нақлиёт хусусиятҳои хосси худро дорост, ки бо така 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 ҳамлунакли молу маҳсулот ва мусофиронро анҷом дода, имкони интиқол ба масофаҳои дур, арзиши нисбатан пастии хизматрасонӣ, мутобиқати экологӣ, эътимодноки 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, нақлиёти роҳи оҳан нисбат ба дигар намудҳои нақлиёт 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 унсурҳои муҳими низоми нақлиётӣ дар кишварҳои дар марҳилаи рушд қарордошта нақши муассир дорад. Тоҷикистон ҳамчун давлати кӯҳистон бо захираҳои табиӣ фаровон ба рушди роҳи оҳан эҳтиёҷи зиёде дорад, ки ин масъала аз лиҳози сиёсӣ ва иқтисодӣ аҳамияти бештар дорад.

Ҳангоми интиқоли ҳаҷми бузурги бор миёни минтақаҳо, мушкилоти роҳҳои душворгузар ва номурааттабии бозори нақлиёт эҳсос мешавад. Бо мақсади рушди устувори иқтисод ва бехтарсозии инфрасохтори нақлиёт, Ҳукумати Тоҷикистон сохтмони роҳи оҳани Кӯрғонтеппа – Кӯлобро оғоз кард. Ҳарчанд ин тарҳ қаблан дар доираи нақшаҳои панҷсолаи Шуравӣ ҷой дошт, амалӣ нагардид, зеро омилҳои сиёсӣ иқтисодӣ ба он монеа мешуданд. Сохтмон соли 1990 шуруъ шуда маблағгузорӣ ва идоракунии он аз ҷониби марказ – Маскав сурат мегирифт. Масолеҳи сохтмонӣ ва нақлиёти заруриро корхонаҳои умумиттифоқӣ таъмин менамуданд. Пас аз ғурупошии Иттиҳоди Шуравӣ, амалисозии ин лоиҳа боз дошта шуд, зеро кишвар ба давраи бӯҳрони шадиди иқтисодиву сиёсӣ ва мушкилоти идоракунии ворид гардид.

Бо вучуди нақши муҳими роҳи оҳан дар иқтисоди кишвар, дар давраи мавриди таҳлил гардиши бор ба таври назаррас коҳиш ёфт. Ман ин падидаро на ҳамчун як коҳиши 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 хориҷӣ кам шуда, чараёнҳои молҳо коҳиш ёфтанд ва ин ба таври мустақим ба интиқоли бор таъсир расонд. Аммо таҳлили динамикаи нишондиҳандаҳо гувоҳӣ медиҳад, ки бӯҳрон

бештар ҳамчун омиле амал кард, ки вобастагии роҳи оҳан ба шароити транзитӣ ва шумораи маҳдуди хатсайрҳоро ошкор намуд.

Фишори иловагӣ ба низом монеаҳои транзитӣ буданд. Бо назардошти набудани дастрасӣ ба роҳҳои баҳрӣ, шабакаи роҳи оҳан ба хатсайрҳои хоричӣ вобастагӣ дорад. Ҳар гуна маҳдудият дар берун аз марзҳои милли ҳаҷми интиқолро ба таври худкор коҳиш медиҳад. Аз назари ман, ҳамин ҷо нуқтаи заъф ҷойгир аст, вобастагии баланд ба муҳити логистикӣ хоричӣ дар ҳоле, ки хатсайрҳо диверсификатсияи кофӣ надоранд.

Ин аз он шаҳодат медиҳад, ки гардиши бор аз 1,3 миллиард тонна/км дар соли 2007 ба 0,4 миллиард тонна/км дар соли 2013 коҳиш ёфт. Ин рақамҳо нишон медиҳанд, ки танҳо сармоягузорӣ ба инфрасохтор кофӣ нест. Навсозии хатҳо ва техника муҳим аст, аммо бе таҳаввулот дар механизми идоракунии ва коҳиш додани вобастагӣ аз транзит расидан ба рушди устувор ғайриимкон аст.

Бозсозии қисматҳои Роҳатӣ – Ваҳдат – Элок ва Ёвон -1–Ёвон-2 бо дарозии 24 км қадами муҳим барои баланд бардоштани амният ва эътимоднокии ҳаракат буд, бахусус дар самтҳои, ки ба Душанбе ва Қўрғонтеппа наздиканд. Бо вучуди ин, ин қадам хусусияти маҳдуд дошт. Аз назари ман, рушди минбаъдаи нақлиёти роҳи оҳан на танҳо ба модернизатсияи техникӣ, балки ба бознигарии стратегияи фаъолияти он низ ниёз дорад.

Дар қисмати сеюми сохтмон, 40 км роҳи оҳан дар қитъаи Элок – Ёвон 2 сохта шуд. Ин қисм аз мавзӯҳои вазнини кўҳу пушта мегузашт, ки барои сохтмон ва навсозӣ дар онҳо зарур буд. Бо вучуди шароити ҷуғрофӣи душвор, корҳои сохтмонӣ ва навсозӣ 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 кўҳҳо ва тақсимоти 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 ҷорӣ намудани инфрасохтори муосир дар роҳи оҳан нақши муассир доранд. 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: «Сохтмони роҳи оҳан дар шароити кўҳистон хеле мушкил аст. Азбаски тасмими Ҳукумати Ҷумҳурии Тоҷикистон барои бунёди ин роҳ

қатъӣ буд, аз ин хотир ҳамаи душвориҳо 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 сохтмони инфрасохтори роҳи оҳан, қарор карда шуд, ки сохтмони ин қитъаи махсус ба ширкатҳои сохтмони Чумҳурии Мардумии Чин вогузор карда шавад. Ин тасмим дар асоси Созишномаи дучонибаи байниҳукумати миёни Чумҳурии Тоҷикистон ва Чумҳурии мардумии Чин дар бораи сармоягузорӣ ва маблағгузориҳои лоиҳа гирифта шуд. Ширкати сохтмони «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 нақлиётҳои Тоҷикистон ба ҳисоб меравад. Дар ин шохроҳ, дар се мавзӯ, роҳи оҳан ба воситаи нақбҳо аз зери замин мегузарад, ки барои осон кардани ҳаракати поездҳо дар мавзӯҳои 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 «Таҳавули авиатсияи граждани дар Чумҳурии Тоҷикистон: марҳалаҳо ва равандҳо» таҳлил мегардад.** Иброн 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 маблағгузориҳои марказӣ, ин бахш дар кишварҳои пасошуравӣ, аз ҷумла Тоҷикистон, ба мушкилоти чиддӣ рӯбарӯ шуд. Пас аз қатъ шудани дастгирии молиявӣ ва кумакҳои давлатӣ аз марказ, шумораи зиёди ширкатҳои ҳавопаймой бо мушкилоти чиддӣ молиявӣ ва норасоии қисмҳои эҳтиётӣ рӯбарӯ гаштанд, ки ин боиси маҳдуд гардидани фаъолияти роҳҳои ҳавой гардид. Дар баробари ин, ҷанги шаҳрвандӣ ва нооромии сиёсӣ дар солҳои аввали соҳибистиклолӣ ба иқтисод ва инфрасохтори нақлиётӣ таъсири манфӣ расонида, равоити байналмилалиро то ҷое суфт ва пешрафти авиатсияи дохилиро боздошт.

Бисёре аз мутахассисони соҳа ва коршиносони Тоҷикистонро тарк намуданд. Техника, хусусан сӯзишворӣ, таҷҳизот ва қисмҳои эҳтиётӣ ҳавопаймоҳо гарон шуд [62, с. 127]. Дар аввали давраи истиқлолият шумораи мусофирон дар парвозҳои ҳавой ба таври чиддӣ 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 ҷарҳболҳо ворид гардиданд. Ба зами ҳамаи мушкилиҳо, соҳаи авиатсияи граждани оҳиста-оҳиста аз нав эҳе 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 радиотехники 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 фурудгоҳи шаҳри Душанбе дастгоҳҳои муосири хориҷии рентген-телевизионии навӣ «Хейнеман» ва «Ропискап», детектори металии статсионари «Метор-250» ва детектори металии дастӣ (таҳвилшаванда) барои сканеркунӣ ва ташхиси бағоч ва мусофирон ворид карда шуда, дар фурудгоҳҳо, махсусан дар фурудгоҳи байналмилалии Душанбе, насб карда шуданд.

Аз соли 1991 то соли 1994 барои ширкати ҳавопаймоии «Тоҷикистон» давраи хеле мураккаб ва пурмасул маҳсуб меёфт. Новобаста аз он, ки мамлакат дар солҳои ҷанги шаҳрвандӣ ба бӯхрони сиёсиву иқтисодӣ дучор гардида буд, ин ширкат тавонист хатсайрҳои 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 Ҳиндӣ «Тани Констракшн Компани», ки навсозии инфрасохтори фурудгоҳҳо, аз ҷумла фурудгоҳи Душанбе маблағгузори намуданд, татбиқ карда мешуд.

Дар давраи соҳибистиқлолӣ ширкати ҳавопаймоии «Тоҷикистон» ба ҳайати Ҷамъияти байналмилалии алоқаи барқии авиатсионӣ (SITA) қабул гардид, ки ин барои беҳтар гардидани ҳамкориҳои байналмилалии ширкат мусоидат намуда, робитаҳо бо шабакаи ҷаҳонии 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 байналмилалии авиатсияи граждани (ИКАО) шомил шуда, бо Ассотсиатсияи байналмилалии нақлиёти ҳавой (IATA) шартнома дар бораи расонидани кумак оид ба назорати пардохт барои истифодаи фазои ҳавоиро ба имзо расонид. Ҳамчунин, Созишнома бо Ҷамъияти байналмилалии алоқаи барқии авиатсионӣ (SITA) низ ба тасвиб расонида шуд. Дар давраи кӯтоҳи фаъолият ширкат тавонист равобити ҳавоиро бо ҷандин кишварҳои хориҷӣ ба роҳ монад, аз ҷумла Эрон, Арабистони Саудӣ, Ҳиндустон, АМА, Покистон, Туркия, Олмон, ҳамчунин бори аввал

парвозҳо бо ИМА, Чопон ва кишварҳои Осиеи Чанубу Шарқӣ ташкил карда шуданд. Дар ҳудуди ҷумҳурӣ парвози ҳавопаймой 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 – Ғарм – Душанбе, Душанбе – Ҷиргатол (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 ҳавопаймой, 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, қорӣ 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 хориҷӣ кишвар, аз ҷумла роҳандозии хатсайрҳои нави байналмилалӣ ба кишварҳои ҷаҳон, ҳамчунин бо имзои созишномаҳои ҳамкорӣ бо 17 кишвари хориҷӣ, имкониятҳои транзити ҳавоӣ ва хизматрасонии мусофиронкашонӣ дар Тоҷикистон васеъ гардид.

Соҳаи авиатсия дар кишвар ҳамоно, ба мушкилиҳои ҷиддӣ рӯбарӯ буда, шумори мусофирони байналмилалӣ солона ҳудуди 500 ҳазор ва дохилӣ тақрибан 200 ҳазор нафарро ташкил медиҳад. Ҳамлунақли 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 терминалҳои мусофирбарӣ ва бунёди иншооти нав дар фурудгоҳҳои Хоруғ, Хучанд 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 хизматрасониро беҳтар намуда, балки Тоҷикистонро ҳамчун кишвари транзитӣ дар минтақа муаррифӣ мекунанд.

Дар зербоби чорум **«Ҳамкории байналмилалӣ ва рушди инфрасохтори нақлиёти 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 пайваста ба рушди низоми нақлиёт, ҳам дар дохили ҷумҳурӣ ва ҳам дар

арсаи байналмилалӣ таваччуҳ 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 стратегии Тоҷикистон буд. Қойғиршавии марказӣ дар Осиё имкониятҳоро барои ҳамоиши 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 ҳамоҳангии чорабиниҳои давлатҳои минтақа ва дастгирии созмонҳои байналмилалӣ, ин иқтидор пурра истифода намешавад. Сухан на танҳо дар соҳтмони хатсайрҳои нав, балки дар таҷдиди инфрасохтори мавҷуда ва содасозии тартиботи нақлиёт низ мебошад.

Муҳимияти алоҳида ба ворид намудани технологияҳои муосир дар терминалҳо рост меояд. Автоматикунонӣ кардани равандҳои борфарорӣ ва боркунӣ нақлиёт ва назорати рақамии ҳаракати нақлиётӣ интиқолро устувортар мекунад ва хароҷотро коҳиш медиҳад. Ин масъалаҳоро Р.С. Бобиев таҳлил карда, механизмҳои амалӣ барои модернизатсияи инфрасохтори терминалиро меомӯзад [10] натиҷаҳои ӯ нишон медиҳанд, ки таҷдиди технологӣ ҳамчун шарт зарурӣ барои баланд бардоштани самаранокии нақлиёти байналмилалӣ маҳсуб мешавад.

Рушди истеҳсолот, саноат ва инфрасохтори роҳҳо ҳамчун заминаи муҳими табилии Тоҷикистон ба давлати транзитӣ хизмат мекунад, ки баромадан аз бунбасти коммуникатсионӣ ҳамчун ҳадафи стратегӣ муайян шудааст. Дар ин раванд нақши Пешвои миллат муҳтарам Эмомалӣ Раҳмон ҳалкунанда 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 тирминалҳои 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 тирминалҳои наздисарҳаддӣ ва марказҳои логистикӣ корҳо дуруст ба роҳ монда шаванд, то ба беҳтар шудани ҳамлунақли маҳсулот ва афзоиши тичорати кишвар мусоидат намоянд.

Рушди иқтисодӣ ва иҷтимоии мамлакат, таъмини низоми логистика, гузариши иқтисодиёт ба сатҳи сифатан нав, рушди робитаҳои байналмилалӣ нақлиёти тичоратии кишвар, таъмини сатҳу сифати зарурии инфрасохтори нақлиёти 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 наояд. Ин ба Тоҷикистон имкон медиҳад, ки ҳамчун пайвандгари муошираву ҳамкориҳо миёни давлатҳои Осиёи Ҷанубу Шарқӣ, Шарқӣ Наздик ва қитъаи Аврупо баромад наояд [48, с. 97-110].

Нақши инфрасохтори нақлиётӣ ва логистик 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 миллий низ ба ҳисоб меравад [9]. Таъмиру таҷдиди роҳҳои аҳаммияти транзитии байналмилалӣ дошта дар таҳкими иқтисодиёти кишвар нақши назаррас доранд. Аз давраҳои қадим нақлиёт воситаи муттаҳидсозии халқҳо ва кишварҳо дар рушди иқтисодиёт, иҷтимоӣ, тичорат, фарҳанг ба шумор мерафт. Кишварҳои Осиёи Марказӣ бо ҷойгиршавии мавқеи стратегӣ дар чорроҳаи Аврусиё нақши қалбӣ дар ташаккули долонҳои байналмилалӣ 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 стратегияи раҳой 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 ҳамлунақли молу маҳсулот ва ҳаракати мусофирон шароити имкониятҳои навро бунёд хоҳад кард.

2. Пайвастшавии мамлакат ба конвенсияҳо ва созишномаҳои амалкунандаи байналмилалӣ, ки барои тевсеаи ҳамкориҳо дар соҳаи нақлиёт қабул гардидаанд. Ин пайвастшавӣ барои тавсеаи ҳамкориҳои байналмилалӣ ва ҳамоҳангсозии қонунгузори миллий бо меъёрҳои

техникӣ дар соҳаи нақлиёт, ки ба беҳтар гардидани муносибатҳои тичоратӣ ва нақлиётӣ байни давлатҳо мусоидат мекунад равона шудааст.

Амалӣ гардидани ин ду самти стратегӣ, ки чузъи муҳимми Стратегияи рушди иқтисодӣ ва нақлиёти Тоҷикистон махсуб мешавад, бо таҷдиди роҳҳои асосии мошингард ва татбиқи чораҳои муассир ҷиҳати бартараф кардани монеаҳои коммуникатсионӣ амалӣ мегардад. Ин раванд ба кишвар имконият медиҳад, ки инфрасохтори нақлиётӣ худро тақвир диҳад, ҳамкориҳои байналмилалиро густариш диҳад ва нақши худро дар транзити байналмилалӣ ва ҳамкориҳои минтақавӣ тақвият бахшад.

Барои расидан ба ин ҳадафҳо, Ҳукумати Ҷумҳурии Тоҷикистон бо ҷалби сармояи дохилию хориҷӣ 23 лоиҳаи сармоягузори давлатӣ бо маблағи умумии 3,2 млрд сомони роҳҳои нақлиётӣ тақвир намудааст, ки ба рушди инфрасохтори нақлиётӣ ва пайвастиҳои Тоҷикистон бо шабакаи нақлиётӣ ҷаҳонӣ мусоидат намуд.

### **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 манбаҳои 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 Осиеи Марказӣ ва таъсисёбии ҚМШС Тоҷикистон ва баъдан ҚШС Тоҷикистон, агар воситаи асосии нақлиёт ҳайвонот (хар, асп, шутур) буда ва мардум аз роҳҳои корвонӣ ва пайроҳаҳои касногузару душворгузар истифода мекарданд, бо таъсисёбии ҚШС Тоҷикистон оҳиста-оҳиста 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 якҷанд хатсайрҳо амал мекарданд. Шуруъ аз солҳои 20-уми асри ХХ техникаҳои муосир ба Тоҷикистон ворид карда мешуданд. Дар давоми солҳои 20-30-юми асри ХХ 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. Бо

вучуди ин, бо кӯшишҳои пайвастаи ҳукумат ва таваҷҷуҳ ба бунёди роҳҳо, шоҳаҳои насли аввалини роҳсозӣ пайдо гардиданд, ки ин ба рушди иқтисодӣ ва иҷтимоии мамлакат таъсир гузошт. Роҳҳои оҳан ва ҳавоӣ рушд намуда, сатҳу сифати боркашонӣ ва мусофиркашонӣ беҳтар мегардид. Барои беҳтар кардани равандҳои нақлиёт, истифодаи техникаи муосир ва таҷҳизоти сохтмонӣ, ки пештар барои сохтмони роҳҳо дастрас набуданд, оғоз шуд. Ба туфайли таҳаввулоти техникӣ, роҳсозӣ дар Тоҷикистон хеле осонтар ва самараноктар гардид.

Бо ворид намудани технологияҳои нав сохтмони роҳҳо дар Тоҷикистон хеле соддатар ва самараноктар гардид. Дар давраи солҳои 50–80-ум, бо афзоиши истеҳсоли саноатӣ ва истифодаи техникаи муосир, дар Тоҷикистон сохтмони роҳҳои нави механикӣ оғоз ёфт. Таҷҳизоти техникӣ дар соҳаи сохтмони роҳҳо таъсири муҳим ба рушди иқтисодӣ ва тақвияти инфрасохтор дошт. Густариши шабакаи роҳҳои автомобилгарди асосӣ фаъолияти иқтисодиро фаъол кард ва рушди бахши саноатии кишварро таъмин намуд. Техникаҳои мусоир на танҳо барои боркашонӣ ва ё ҳаракати мусофирон, балки дар хоҷагии халқ ва кишоварзӣ васеъ истифода мешуданд. Тибқи сиёсати нақшаи истеҳсоли ва транзитӣ дар барқарорсозии роҳи оҳан ва авиатсия барои кишвар аҳамияти бештар пайдо намуд, ки дар натиҷа авиатсия ва роҳҳои оҳан дар якҷоягӣ дар шакли шабакаҳои транзитӣ омода шуданд. Ҷанбаҳои гуногуни авиатсияи граждонӣ ташаккул ёфт ва то охири солҳои 70–80-ум, ҶШС Тоҷикистон як маркази муҳим барои нақлиёт ва ҳамкориҳо гардид. Дар ин давра мактаби роҳсозони миллӣ, ҳавонавардон (аз ҷумла занҳо), кормандони роҳи оҳан ва ронандагон ташаккул ёфт.

Пас аз расидан ба Истиклоли давлатӣ соҳаи роҳу нақлиёт ҳамчун яке аз ҳадафҳои стратегияи Ҳукумати Ҷумҳурии Тоҷикистон муаррифӣ гардид ва дар ин замина соҳаи мазкур рушду такомул ёфта, таҳаввулот ва дигаргунию пешравиҳои назаарасро касб кард. Вақте ки кишвар ҳокимияти мустақилона ва дастрасӣ ба сармоягузориҳои хориҷиро ба даст овард, инфрасохтори роҳсозӣ ва нақлиётӣ як ҷузъи муҳим дар таъмини рушди иқтисоди мамлакат гардид. Бунёди роҳҳои мошингард ва нақбҳо, ки дар шароити кӯҳистонии Тоҷикистон сохта шуданд, ба муҳимтарин муваффақиятҳо дар ин соҳа табдил ёфт. Истиклол барои Тоҷикистон имконият дод, то сармоягузори дар соҳаи роҳсозӣ афзоиш ва сифату ҳолати роҳҳо беҳтар карда шавад.

Маҳз, дар солҳои истиклоли давлатӣ бо ташаббуси Асосгузори сулҳу ваҳдати миллӣ – Пешвои миллат, Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон муҳтарам Эмомалӣ Раҳмон, раҳой аз бунбасти коммуникатсионӣ ва ба кишвари транзитӣ дар минтақа табдил додани Ҷумҳурии Тоҷикистон ба

яке аз ҳадафҳои стратегии кишвар қарор дода шуд, ки дар ташаққул ва пайвасти роҳҳои дохиливу байналмиллалӣ нақши калидӣ гузошт.

Дар маҷмӯъ, дар асоси таҳлили маводҳои зиёди илмӣ ва таҳқиқоти муҳаққиқони ватаниву хориҷӣ, масъалаи роҳи роҳсозӣ ва ташаққули инфрасохтор онро таҳлилу баррасӣ намуда, ба хулосаҳои 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, водихо 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, 6, 15, 17, 23].

2. Бо таъсиси Ҷумҳурии Мухтори Тоҷикистон ва баъдан ҶШС Тоҷикистон (1924–1929) заминаҳои ташаққули баҳши роҳ ҳамчун баҳши муҳими 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 бехбудии роҳсозӣ дар кишвар зарурӣ буданд. Ҳукумати кишвар бо барномаҳои махсуси марказӣ, ки таҳти сиёсати Ҳукумати Шӯравӣ роҳандозӣ мешуданд, кӯшиш мекард, то роҳҳо ва хатҳои нақлиётро дар тамоми ҷумҳурӣ ташаққул ва имконияҳои иқтисодиву иҷтимоии мардуми маҳаллиро бехтар созад [2, 6, 15, 17, 23].

3. Дар солҳои 20–30-уми асри XX рушди инфрасохтори роҳҳо нақши назаррас дар тезонидани равандҳои иқтисодӣ ва тақвияти робитаҳои иҷтимоӣ бозид. Густариши шабакаи роҳҳо ва бехтар шудани шароити нақлиёт дастрасии минтақаҳои дурдаст ва кӯҳӣ ро осонтар сохт. Ин мустақиман ба фаъолиятҳои хоҷагӣ ва рӯзгории аҳоли таъсир гузошт. Дастрасӣ ба ҳудудҳои, ки қаблан душворгузар буданд, рушди тиҷорат, таъминот ва фаъолиятҳои истеҳсолиро суръат бахшид. Ҳамзамон, дастрасии нақлиётӣ 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 иҷтимоӣ иқтисодӣ ба шумор меравад [2, 6, 15, 17, 23].

4. Сохтмони роҳҳо дар ин давра на танҳо аҳамияти иқтисодӣ дошт, балки аҳамияти иҷтимоӣ сиёсӣ дошт, ки ба тақвияти ҳокимияти давлат ва муттаҳид сохтани ҷумҳурӣ мусоидат мекард. Бо пайдоиши роҳҳои нави автомобилгарди муносибат байни минтақаҳои гуногуни кишвар бехтар шуд, ки ин ба тақвияти идоракунии давлатӣ ва сиёсати ҳокимияти марказӣ кӯмак расонд. Ин раванд, ба навбати худ, ба рушди

робитаҳои иҷтимоӣ ва муттаҳидии миллӣ низ замина фароҳам овард [1, 3, 11, 21].

5. Дар солҳои Ҷанги Бузурги Ватанӣ шабакаи роҳу нақлиёт ба унсури муҳимми таъмини низомӣ ва иқтисодӣ табдил ёфт, ки имконият фароҳам овард роҳҳоро дар шароити маҳдудияти захираҳо нигоҳ доштан ва самаранок истифода бурдан. Фурудгоҳҳо ва хатҳои нави ҳавоӣ, ҳамчунин тачдиди роҳи оҳан, зарбаи ҷиддӣ ба рушди равандҳои иҷтимоӣ иқтисодӣ заданд. Сохтмони роҳҳо ва ташкили нақлиёт на танҳо ба фронт кӯмак мерасонд, балки ба иқтисодиёт ва тақвияти ҳокимияти давлатӣ низ таъсири муҳим дошт, ки дар шароити ҷанг, барқарорсозии робитаҳо ва интиқоли молу борҳо аҳамияти зиёд дошт [1, 2, 6].

6. Давраи баъдичангӣ бо барқарорсозии роҳҳо ва инфрасохтори фарсудаи иқтисодӣ хос буд, ки заминаҳои устувор барои рушди минбаъдаи соҳаи хоҷагии роҳ ва нақлиётро фароҳам овард. Барқарорсозии инфрасохтор талаб мекард, ки тамоми захираҳои мавҷуд ба сохтмон ва таъмири роҳҳо ва ташкили хатсайрҳои нави нақлиёт равона карда шаванд. Ин барқарорсозӣ, ки бо ташаббус ва сиёсати мақсадноки давлат амалӣ гардид, замина барои рушди минбаъдаи иқтисод, ҳаёти иҷтимоӣ ва нақлиётро фароҳам овард. Пояи роҳи оҳан, рушди авиатсия ва беҳтар шудани сифати роҳҳои автомобилгарди асосӣ ба рушди иқтисодиёт дар солҳои баъдичангӣ мусоидат намуд ва имкониятҳои нави таъмин намудани робитаҳо байни минтақаҳои гуногуни кишварро фароҳам овард [3, 11, 13, 15].

7. Ташаккул ва густариши шабакаи роҳҳои оҳан дар солҳои 20–40-уми асри XX ба ҳамгирии иқтисодии Тоҷикистон бо дигар минтақаҳо ва қаламравҳо мусоидат намуда, ба рушди иқтисоди миллӣ ва афзоиши гардиши мол таъсири назаррас расонд. Бо мавриди истифода қарор гирифтани хатсайрҳои нави роҳи оҳан, ҷумҳури имконият пайдо кард, ки ҳам дар фазои дохилӣ ва ҳам бо кишварҳои дигар робитаҳои мустақим барқарор намояд. Ин раванд барои пешрафти соҳаҳои саноатӣ тақони ҷиддӣ бахшид, махсусан дар самти истихроҷ ва коркарди саноатии канданиҳои ғоиданок. Афзоиши ҳаҷми ҳамлу нақли бор, тақвияти ҳамгирии иқтисодӣ бо минтақаҳои дигар ва фароҳам омадани имкониятҳои нави рушд дар маҷмӯъ ба баланд гардидани сатҳи неқӯаҳволии аҳоли мусоидат намуд [3, 11, 13, 15].

8. Рушди авиатсияи граждани дар ҶШС Тоҷикистон пеш аз ҳама бо хусусияти кӯхистонии релеф ва дурии як қатор ноҳияҳо асос меёфт. Дар чунин шароит нақлиёти ҳавоӣ на танҳо воситаи иловагӣ, балки амалан ягона имкони таъмини робитаи мунтазами нақлиётӣ ба шумор мерафт. Бо назардошти маҳдуд будани имкониятҳои сохтмони роҳҳои заминӣ, маҳз парвозҳои ҳавоӣ пайваستاгии устувори байни минтақаҳои

чумхурӣ ва дигар каламравҳои Иттиҳоди Шуравиро таъмин мекарданд. Ин раванд ба табиати робитаҳои дохилии кишвар таъсири чиддӣ расонд: сатҳи ҷудои ноҳияҳои дурдаст коҳиш ёфт, таъминоти моддӣ осонтар гардид ва муносибатҳои иҷтимоиву фарҳангӣ густариш пайдо карданд. Ба ин тартиб, авиатсия дар ҳамгирии Тоҷикистон ба фазои умумии Иттиҳоди Шуравӣ нақши муҳим бозид [8, 9].

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

10. Баланд 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 зиёди вақт ва захираҳо фароҳам сохт. Механиконидаи равандҳои истехсоли муҳлати сохтмон ва таъмиро кӯтоҳ намуда, устувории низоми нақлиётӣ кишварро тақвият бахшид. Дар натиҷа, рушди инфрасохтор хусусияти муназзамтар ва дурнамодортар касб кард [1, 2, 3, 6, 13, 15, 23].

11. Барқарорсозӣ ва рушди авиатсияи граждани дар нимаи дуюми асри XX имкониятҳои нави иқтисодӣ ва иҷтимоиро фароҳам оварда, нақлиёти ҳавоиро ба баҳши ҷудонашавандаи инфрасохтори ҷумхурӣ табдил дод. Бо беҳтар гардидани инфрасохтори авиатсионӣ ва ба кор даромадани хатсайрҳои нави парвоз, Тоҷикистон тавонист, ки иртиботи зуд ва самарабахшро бо дигар минтақаҳо ва ҷумхуриҳои шуравӣ таъмин намояд. Дар натиҷа гардиши молу маҳсулот ва интиқоли мусофирон афзоиш намуда, соҳаи авиатсия заминаи муҳимро барои рушди инфрасохтори нақлиётӣ ва таҳкими иртиботи минтақаҳои ҷумхурӣ ва кишварҳои аъзои иттиҳод гардид [8, 9, 13, 14, 20, 28].

12. Дар солҳои истиқлоли давлатӣ рушди роҳҳои мошингард, сохтмони нақбҳо ва долонҳои нақлиётӣ ба яке аз самтҳои стратегии сиёсати давлатӣ табдил ёфта, ба таъмини истиқлолияти коммуникатсионии кишвар мусоидат намуд. Раванди мазкур ба таъмини истиқлолияти коммуникатсионии кишвар мусоидат намуда, имкон дод, ки Тоҷикистон на танҳо аз ҷиҳати ҷуғрофӣ, балки аз лиҳози иқтисодӣ ва

сиёсии ба даст овардани иртиботи мустақил бо дигар кишварҳо ва минтақаҳо тавсеа ёбад. Сохтмони роҳҳои мошингард ва нақбҳо, ки ба рушди нақлиёти автомобилӣ ва роҳи оҳан кумак намудаанд, барои барқарор кардани иртиботи мустақам байни минтақаҳо ва баланд бардоштани сатҳи амният ва устувории кишвар аҳммияти калон пайдо намуд. Ин тадбирҳо боиси баҳамомадани рушди иқтисодӣ ва беҳбудии шароити зиндагии мардум гардиданд [4; 5, 7, 17, 19, 22, 23, 24].

13. Навсозии инфрасохтори нақлиёти дар давраи истиқлол ба беҳтар гардидани алоқаи дохилӣ, рушди минтақаҳои дурдаст ва таҳкими ваҳдати иқтисодии ҷумҳурӣ замина гузошт. Бо бунёд ва таҷдиди роҳҳо, нақбҳо ва шабакаи роҳи оҳан, имкониятҳои алоқаи байни минтақаҳои гуногуни кишвар беҳтар гардид, ки ин барои рушди иқтисодии 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, 19, 23, 24, 25, 26].

14. Бо гузариш ба иқтисоди бозаргонӣ, соҳаҳои роҳи оҳан ва авиатсияи граждани 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 кафолат 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 навосозии техникии инфрасохтор маҳдуд набуда, бознигариҳои принципҳои асосии фаъолияти низомро низ дар бар мегирифт. Таҳлилҳо нишон медиҳанд, ки маҳз тағйироти институтсионалӣ ба беҳтар гардидани сатҳи хизматрасонӣ ва ҳифзи қобилияти рақобатпазирии низоми нақлиёти дар самти байналмилалӣ мусоидат намуданд [9, 13, 14, 20, 24, 25, 26, 27].

15. Дар даҳсолаҳои охири асри XX ва ибтидои асри XXI ҳамкориҳои байналмилалӣ ба яке аз омилҳои муҳими рушди инфрасохтори нақлиёти Тоҷикистон табдил ёфт. Иштирок дар тарҳҳои минтақавӣ ва ҳамкорӣ бо кишварҳои ҳамсоя имкон фароҳам овард, ки на танҳо қитъаҳои алоҳидаи шабака таҷдид гарданд, балки низоми нақлиёти кишвар ба масирҳои фарохтари минтақавӣ ҳамгиро карда шавад. Ин раванд хусусияти робитаҳои иқтисодии хориҷиро тағйир дод: нақлиёт аз воситаи ёрирасон ба унсури стратегии рушд мубаддал гардид. Ҷалби сармояи хориҷӣ имкониятҳои молиявии навосзиро тавсеа бахшида,

мавқеи геоиқтисодии ҷумҳуриро тақвият дод. Дар ҳамин замина гузариш аз модели нисбатан маҳдуди рушд ба низоми бозтар ва ҳамгиротар равшан мушоҳида мешавад [7, 10, 12, 16, 18, 24].

Дар маҷмӯъ, таҳқиқоти мазкур нишон медиҳад, ки таҳлили таърихӣ ташаккули хоҷагии роҳу инфрасохтори нақлиёт дар Тоҷикистон дар давоми солҳои 1924–2021 собит месозад, ки ин соҳа яке аз пояҳои муҳим ва омили бунёдии рушди иқтисодӣ, устувории иҷтимоӣ ва ҳамгирии байналмилалӣ кишвар ба шумор рафта, ба унсури калидии рушди стратегӣ, иқтисодӣ ва геополитикии кишвар табдил ёфтааст. 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 хориҷӣ ба ҳамгирии Тоҷикистон бо шабакаҳои минтақавию байналмилалӣ мусоидат карданд, ки ин боиси тақвияти мавқеи геополитикии Тоҷикистон гардид.

### **ТАВСИЯҲО ОИД БА ИСТИФОДАИ АМАЛИИ НАТИҶАҲОИ ТАҲҚИҚОТ**

1. Натиҷаҳои таҳқиқи заминаҳои таърихӣ ташаккули хоҷагии роҳ ва инфрасохтори роҳсозӣ дар Тоҷикистон, мумкин аст, ҳангоми таҳияи концепсияҳо, стратегияҳо ва барномаҳои давлатии рушди инфрасохтори нақлиётӣ бо дарназардошти хусусиятҳои таърихӣ ҷуғрофӣ ҷумҳурӣ 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 минтақавии 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 ғавқулода ва маҳдудияти захираҳо истифода шаванд.

4. Таҷрибаи барқарорсозии роҳҳо дар давраи баъдичангӣ собит менамояд, ки ҳатто дар шароити маҳдудияти захираҳо низ имкон дорад низоми марҳилавӣ ва аз ҷиҳати мантиқӣ асосноки таҷдид ба роҳ монда шавад. Дар он солҳо авлавиятҳо на ба таври расмӣ, балки бо таъя ба эҳтиёҷоти воқеии иқтисод ва сатҳи пайвастигии ҳудудҳо муайян мегардиданд. Ба назари мо, чунин равиш имрӯз низ аҳаммияти худро аз даст наодоааст, зеро гузариш ба иқтисоди устувор татбиқи қарорҳои парокандаро не, балки банақшагирии пайгириона ва муайянсозии дақиқи самтҳои афзалиятноки рушди низоми нақлиётиро тақозо мекунад.

5. Таҳлили марҳилаҳои ташаккул ва рушди роҳҳои оҳан дар солҳои 20–40-уми асри XX имкон медиҳад дарк намоем, ки чӣ гуна заминаи нақлиётӣ ҳамгирии иқтисодӣ ба вучуд омад. Дар он давра роҳи

оҳан сохтори робитаҳои хочагиро тағйир дода, сатҳи ҷудои минтақаҳо ро қоҳиш баҳшид ва интиқоли ашъи хом ва маҳсулоти тайёро осон гардонд. Ин раванд ба рушди саноат ва густариши бозори дохилӣ таъсири бевосита расонд. Маҳз дар ҳамин замина робитаи зич миёни пешрафти инфрасохтор ва болоравии рақобатпазирии низоми нақлиёти кишвар мушоҳида мегардад.

6. Омӯзиши рушди авиатсияи граждани дар ҚШС Тоҷикистон нишон медиҳад, ки дар шароити релефи кӯҳистон нақлиёти ҳавоӣ аз нақши ёррасон берун рафта, ба унсури калидии таъмини пайвастагии нақлиёти табдил ёфт. Он дастрасӣ ба ҳудудҳои таъмин мекард, ки сохтмони роҳҳои заминӣ дар онҳо душвор ё аз ҷиҳати иқтисодӣ ғайримасъаднок буд. Тавре таҳлилҳо собит месозанд, ин таҷрибаи таърихи метавонад ҳангоми тақмили барномаҳои давлатии рушди нақлиёти ҳавоӣ мавриди истифода қарор гирад. Хусусан барои ноҳияҳои кӯҳистон, ки дар онҳо авиатсия ҳамон боэтимодтарин василаи нигоҳдории робитаҳои мунтазам ба шумор меравад, чунин натиҷагирӣ аҳамияти амалӣ дорад.

7. Натиҷаҳои таҳқиқи масоили ташкили алоқаи нақлиёти минтақаҳо ва рушди роҳҳои мошингард дар солҳои 50–80-уми асри ХХ мумкин аст ҳангоми таҳияи барномаҳои муосири ҳамгироии минтақавӣ ва қоҳиши нобаробарии иҷтимоӣ-иқтисодӣ истифода шаванд.

8. Хулосаҳои марбут ба равандҳои механикунонии соҳаи роҳу нақлиёт мумкин аст дар асосноккунии зарурати навсозии техникаи технологияи соҳа, баланд бардоштани самаранокии меҳнат ва оптимизатсияи хароҷоти сохтмонӣ ба кор бурда шаванд.

9. Натиҷаҳои таҳқиқи барқарорсозӣ ва рушди авиатсияи граждани дар нимаи дуюми асри ХХ мумкин аст ҳангоми таҳияи барномаҳои рушди инфрасохтори фурудгоҳӣ ва тақмили сифати хизматрасониҳои нақлиёти ҳавоӣ истифода гарданд.

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

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

12. Натиҷаҳои таҳқиқи сохтмон 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 институционалӣ, тақмили 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, мутобиқсозии он ба стандартҳои байналмилалӣ ва баланд бардоштани рақобатпазирии истифода кард.

15. Таҷрибаи ҳамкориҳои байналмилалӣ дар рушди инфрасохтори нақлиётии 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 хочагии роҳу нақлиёти Тоҷикистонро аз солҳои аввали ташкили ҶМШС Тоҷикистон то давраи истиқлол ба таври ҳамаҷониба таҳлил менамояд. Дар он равандҳои бунёд ва тақмили роҳҳои мошингард, роҳи оҳан ва авиатсияи граждани дар марҳалаҳои гуногуни сиёсату иқтисодӣ, инчунин нақши онҳо дар рушди хочагии 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 сиёсату муосири нақлиётӣ ва рушди устувори кишвар истифода гардад.

## **ФЕҲРИСТИ ИНТИШОРОТИ ИЛМИИ ДОВТАЛАБИ ДАРЁФТИ ДАРАҶАИ 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). – Р.246-248. – EDN SHMQCA.

[9-М]. Айнулозода, Н. Аз таърихи сохтмони нақбҳо дар Тоҷикистон [Матн] / Н. Айнулозода // Вестник Педагогического университета. – 2020. – №1 (84). – Р.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). – Р.208-211. – EDN VXPEGZ.

[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 ташаккул ва рушди авиатсияи граждони дар ҶШС Тоҷикистон [Матн] / Н.А. Айнулозода // Вестник Педагогического университета. – 2023. – №5 (106). – Р.227-232. – EDN KPBPK.

[14-М]. Айнулозода, Н.А. Рушди авиатсияи граждони дар шароити гузарии ба иқтисоди бозорӣ [Матн] / Н.А. Айнулозода // Вестник

Педагогического университета. – 2023. – №5 (106). – P.245-254. – EDN TQEVNY

[15-M]. 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-M]. 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-M]. 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-M]. 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-M]. 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-M]. 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-M]. 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 KCYZYA.

[22-M]. 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-M]. 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-M]. 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-M]. 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 MDTSLA.

[26-M]. Айнулозода, Н.А. Аҳамияти таърихӣ-иқтисодии соҳтмони роҳи оҳани Қӯрғонтеппа – Қӯлоб 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 НАШРИЯҶО БА ТАБЪРАСИДА**

[27-M]. 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 ҚТ). Маводи конференсияи илмӣ-назариявӣ ҷумҳуриявӣ (шаҳри Душанбе, 4 сентябри соли 2021. – Душанбе, 2021. – С.388-396.

[28-M]. Айнулозода, Н.А. Вазъи роҳу нақлиёти Тоҷикистон дар солҳои аввали ҳокимияти шуравӣ [Матн] / А.Н. Айнулозода // Международный научно-практический журнал Endless Light in Science. – Алматы, 2023. – 30 декабрь. – С.129-135.

[29-M]. Айнулозода, А.Н. Ташаккул ва рушди инфрасохтори нақлиёти дохилу байналмилалӣ Тоҷикистон дар солҳои истиқлолият [Матн] / А.Н. Айнулозода // Конференсияи байналмилалӣ: «Рушди забони ишора ва таҳсилоти фарогир, мушкilot ва роҳҳои ҳалли он дар ҷаҳони муосир» 13 июни соли 2024. – Душанбе, 2024. – С.254-259.

[30-M]. 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 бахшида ба «Рӯзи дониш» таҳти унвони «Нақш ва масъулияти омӯзгор дар замони истиқлол» 12 декабри соли 2024. – Душанбе, 2024. – Ҷ.2. – С.80-86.

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

[32-М]. Айнулозода, А.Н. Саҳми пешвои миллат мухтарам Эмомалӣ Раҳмон дар бунёди роҳи оҳани Қӯрғонтеппа – Қӯлоб [Матн] / А.Н. Айнулозода // Маводи конференсияи илмӣ-назариявии ҷумҳуриявӣ дар мавзуи «Нақши Асосгузори сулҳу ваҳдати миллӣ – Пешвои миллат, Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон, мухтарам Эмомалӣ Раҳмон дар таҳқиқи таърихи халқи тоҷик» (ДДОТ ба номи С. Айнӣ, 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 4 июня 2026 года в 13<sup>00</sup> часов на заседании диссертационного совета 6D.KOA – 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](http://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 является одной из главных перпосылок экономического, социального и культурного развития стран. В условиях Таджикистана, отличающегося географическими, климатическими и природными особенностями, транспорт и дорожное строительство играют ключевую роль как важная сфера государственной политики и национального развития. С начала становления национальной государственности в 1920-х годах, вопрос создания надежной сети дорог, соединявшая различные регионы страны друг с другом и с союзными республиками, а также обеспечивавшая устойчивые связи с соседними государствами, стал одним из ключевых факторов политической стратегии государства.

Социально-экономические и политические преобразования в разных исторических периодах – от установления Советской власти в Бухаре и образования Таджикской АССР до празднования 30-летия независимости Республики Таджикистан в 2021 году – оказали глубокое влияние на процесс формирования дорожных сетей – автомобильных, железнодорожных, воздушных и их инфраструктур. Строительство автомобильных и железных дорог в 20–40-х годах прошлого века, несмотря на финансовые и технические трудности, было одним из приоритетных направлений политики советского правительства. В годы Великой Отечественной войны и после неё строительство дорог приобрело ещё большее значение как важный аспект обороны и экономического развития.

50–80-е годы XX века стали этапом механизации дорожного строительства, развития внутренних транспортных коммуникаций и улучшения условий перевозки внутри и за пределами страны. Осуществление внедрения тяжёлой техники, улучшение автомобильных дорог и воздушных сетей, а также развитие железнодорожной сети и связанных с ними инфраструктур заложили основу для развития транспортной сферы, превратив его в важный сектор и неотъемлемую сферу национальной экономики.

После достижения государственной независимости, на фоне происходивших политических и экономических перемен, транспортный и дорожно-строительный секторы столкнулись с серьёзными проблемами. Начало навязанной гражданской войны, крах советской транспортной инфраструктуры и зависимость существующих дорог от территорий соседних стран, обретавших независимость и определивших свои границы, создали необходимость реконструкции и проектирования новых транспортных сетей. В этот период транспорт рассматривался как важное

средство укрепления государственной независимости и экономической интеграции внутри Таджикистана.

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 создают 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), и в целом, за годы независимости было построено и введено в эксплуатацию 200 км железных дорог.

В исследуемый 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. Это международные аэропорты Душанбе, Куляба, Бохтара и Худжанда.

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, имеющее исторический аспект, имеет теоретическое и практическое значение не только с точки зрения историографии, но и для разработки современных стратегий развития транспортной инфраструктуры страны. 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 внимание 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. Суцепина [28], И.П. Климова [33], А.М. Лебеико [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. Акрама, 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 [9]. 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.

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.

**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 группу 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. Суцепина [28], И.П. Климова [33], А.М. Лебеико [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. Алимova [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 [9]. 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.

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 междисциплинарного диссертационного исследования, с использованием архивных источников, методов сравнительного анализа и обобщения 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:

- 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 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 составлены 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-транспортного 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 повышению 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.

**Источники исследования.** Настоящее исследование подготовлено на основе изучения нормативно-правовых актов, исторических источников, диссертационных исследований, научной литературы, газет и журналов, интернет-ресурсов, статистических данных, относящихся к исследуемой теме. Эти источники служат фундаментальной базой для изучения исторических, экономических и социальных процессов, определивших развитие дорожно-транспортного сектора в Республике Таджикистан. В диссертации источники условно разделены нами на несколько групп в зависимости от их содержания:

- речи, доклады и послания Президента Республики Таджикистан к Маджлиси Оли, в которых акцентируется внимание на вопросы дорог, дорожного строительства и транспортной инфраструктуры;
- достоверные исторические источники, архивные материалы, официальные документы и акты, полученные из государственных фондов,

местных и центральных архивов. Эти источники составляют непосредственную базу для систематического изучения исторических процессов развития и реконструкции дорожно-транспортного сектора и обеспечивают исследование достоверным аргументом;

- официальные статистические данные и анализы, статистические материалы Министерства транспорта и других соответствующих структур, использованные для анализа процесса развития транспортной инфраструктуры и оценки экономических преобразований. Эти сведения обеспечивали исследование фактическим материалом;

- материалы периодической печати, в том числе газет: 1) «Хакикати Кулоб», «Тоҷикистони Совети», «Коммунист Таджикистана», «Советский Таджикистан», «Хаёти кишлок», «Рохи Ленини», «Бадахшони Совети»; 2) «Джумхурият», «Наклиёт», «Азия-плюс», «Чархи Гардун», «Садои мардум», «Народная газета», «Фарадж», «Минбари халк» и др.;

- интернет и электронные ресурсы, официальные порталы, базы данных и электронные базы академических библиотек, использованные для доступа к дополнительной информации и углубленного анализа. Все использованные электронные источники цитированы и оформлены в соответствии с научными требованиями и существующими стандартами, обеспечивающих прозрачность и научную достоверность исследования.

Таким образом, использованные источники позволили проводить исследование на основе фактов и тщательного анализа, а его результаты имеют научно-практическое значение для развития сферы транспорта.

**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 сплочении населенных пунктов и отдаленных регионов, одновременно обеспечивала развитие стратегических отраслей – образования, культуры, здравоохранения и производства.

*2. Борьба за преодоление природных и географических препятствий в целях обеспечения устойчивых отношений во все времена года.* Принимая во внимание горный рельеф Таджикистана и суровый холодный сезон, советская власть осознала необходимость разработки специальных программ, с целью устранения природных барьеров и укрепления внутренней транспортной инфраструктуры страны. В частности, дороги через горные перевалы Анзоб, Шахристон и Хобуробод, из-за обильных снегопадов и стихийных бедствий закрывались в зимний период, создавали препятствие для регулярного передвижения. Несмотря на строительство мостов и дорог в стратегически важных регионах, обеспечение постоянной и устойчивой связи во все времена года не была достигнута. Отсутствие доступа котдельным регионам по наземным дорогам, особенно зимой, использование воздушного транспорта для обеспечения социально-экономических связей стало необходимостью. Такая ситуация обусловила необходимость строительства устойчивых дорог и технологий, адаптированных к климатическим условиям.

*3. Ограниченное использование железных дорог и ключевая роль авиации в региональном развитии.* В условиях развития экономики, особенно сельскохозяйственного сектора страны, железнодорожная сеть создавала широкие возможности для интеграции хлопководческих регионов республики. Несмотря на то, что железная дорога являлась дешевым и относительно безопасным средством передвижения на большие расстояния, горный ландшафт и сложные географические условия Таджикистана ограничивали ее широкое использование. Небольшие площади равнины и труднопроходимый горный рельеф

создавали серьезные препятствия для развития этого сектора. В таких условиях воздушный транспорт широко использовался в качестве альтернативы. Этот вид транспорта способствовал развитию внутренних связей, обеспечению доступа отдаленных деревень к центрам обслуживания и расширению межреспубликанских коммуникаций. Особенно после Великой Отечественной войны возрос интерес к гражданской авиации, объем пассажирских и грузовых перевозок возрос многократно за короткий период. К 1945 году объем перевозок значительно вырос по сравнению с 1940 годом, и даже отдаленные деревни получили доступ к медицинским услугам и необходимым средствам связи.

*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. Внедрение передовых авиационных решений и их воздействие на формирование внутренней транспортной системы и общее развитие государства.* Во второй половине XX века гражданская авиация в Таджикистане перестала быть лишь одной из отраслей транспорта. В условиях, когда значительная часть территории оставалась труднодоступной, а дорожное строительство требовало чрезмерных затрат и времени, именно воздушное сообщение обеспечивало реальную управляемость пространства. Горный рельеф, сезонная изоляция отдельных районов, климатическая нестабильность - всё это делало

авиацию не вспомогательным, а системным элементом коммуникаций. Появление Ан-24, вертолётов Ми-8 и других машин, рассчитанных на работу в высокогорье, позволило наладить устойчивые маршруты между Душанбе, Хорогом, Кулябом и удалёнными населёнными пунктами. Тем самым снижалась территориальная разобщённость, а центр получал возможность поддерживать регулярный контакт с периферией.

Авиационная сеть, интегрированная в союзную инфраструктуру, обеспечивала не только перевозки пассажиров и грузов. Через неё осуществлялась административная координация, перемещение специалистов, хозяйственные поставки. В этом контексте авиация выполняла интеграционную функцию, поддерживая институциональную связность региона в рамках общесоюзной системы.

6. *Модернизация транспортной инфраструктуры в период независимости и формирование транзитной ориентации.* После распада СССР транспортная политика потребовала самостоятельных решений. Возникла необходимость пересмотра роли инфраструктуры в экономическом развитии страны. Строительство тоннеля «Истиклол», реконструкция магистралей север–юг, обновление дорожных узлов-это были шаги не только технического, но и пространственного характера. Менялась логика внутренней связности: северные и южные регионы получили круглогодичный доступ, сократилось время перевозок, снизились логистические издержки.

Эти изменения повлияли на экономическую динамику. Усилились межрегиональные контакты, оживилась внутренняя торговля, возросла мобильность населения. Транспорт всё чаще рассматривался как условие экономической консолидации, а не как вспомогательная сфера обслуживания.

7. *Инвестиционные механизмы и инфраструктурные проекты как фактор преодоления изолированности.* Отдельно следует отметить роль инвестиционных ресурсов. Реализация крупных проектов - тоннелей в горных массивах, реконструкция международных трасс, строительство мостов - стала возможной при участии зарубежных партнёров. Это позволило ускорить модернизацию и устранить ряд структурных ограничений. Повышение пропускной способности дорог и сокращение сезонных перерывов изменили транспортную карту страны.

Возникает закономерный вопрос: как изменилась интерпретация географического положения Таджикистана? Если ранее горный характер территории воспринимался как барьер, то в условиях инфраструктурной модернизации он стал рассматриваться как фактор транзитной перспективы. Постепенно страна начала позиционироваться как

возможное связующее звено между направлениями Центральной и Южной Азии.

8. *Интеграция в международные транспортные сети и правовые ограничения.* Тем не менее материальная инфраструктура - лишь часть задачи. Транзитный потенциал напрямую зависит от правового регулирования международных перевозок. Существующие ограничения в сфере лицензирования, налоговых процедур и распределения квот продолжают влиять на интенсивность трансграничного движения. Несогласованность отдельных норм с международными соглашениями снижает эффективность интеграции.

Следовательно, дальнейшее развитие предполагает сочетание технической модернизации и институциональной корректировки. Гармонизация законодательства, упрощение административных процедур и повышение прозрачности регулирования способны усилить позиции страны в региональной системе коммуникаций.

Таким образом, эволюция транспортной системы Таджикистана - от авиационной компенсации природной разобщённости до комплексной инфраструктурной модернизации - 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 исследование 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 исследование** заключается в том, что данная тема исследована на основе источников, материалов и эффективного использования научной литературы. Исследование проводилось в полном объеме и при непосредственном участии соискателя. Архивные материалы, официальные акты, исторические данные и теоретические материалы собирались и обрабатывались непосредственно соискателем, а анализ и разработка глав диссертации осуществлялись при его непосредственном и личном участии. Главная особенность настоящего исследования заключается в

проведении комплексного анализа процесса становления и развития дорожно-транспортного сектора Таджикистана в течение почти сто лет.

Учитывая существующий научный пробел в исследовании данной темы и необходимость проведения глубокого анализа вопросов, связанных с дорожной и транспортной инфраструктурой страны, настоящее исследование рассматривается как новое исследование в современной национальной историографии. Исследование имеет важное значение для укрепления теоретико-методологических основ и расширения исторических знаний в изучении экономических и социальных аспектов истории Таджикистана в XX и начале XXI веков. Одновременно с этим, разработка плана работы и введения, подготовка исследования, формулировка проблемы и стиль изложения диссертации показывают личный вклад автора. В целом, учитывая предложенные научные нововведения и высокую практическую ценность материала исследования, настоящая диссертация может быть оценена как самостоятельное, фундаментальное и ценное научное исследование в современной таджикской историографии.

**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 32 публикациях автора, включая 2 монографии, 30 научных статей, 24 из которых опубликованы в рецензируемых журналах, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Президенте Республики Таджикистан, а также 6 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 373 страницы, из них основной текст 334 страницы 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].

Проведённый источниковедческий анализ показал, что при исследовании истории формирования и развития дорожного хозяйства и транспортной системы особую научную ценность представляют материалы фондов № 1, 2, 6, 9, 10, 17, 18, 19, 20, 282, 894 и 1595 Центральный государственный архив Республики Таджикистан. Указанные архивные документы позволяют существенно расширить источниковую базу исследования и обеспечить его достоверность.

В методологическом плане в работе применены методы исторического и логического анализа, а также комплексный подход, что позволило выявить закономерности, факторы, условия и специфические особенности строительства и модернизации автомобильных дорог в республике.

Таким образом, историографический и источниковедческий анализ, а также рассмотрение теоретико-методологических основ изучения истории становления и развития дорожного хозяйства и транспортной системы в Таджикистане в советский период и в годы государственной независимости свидетельствуют о том, что данная проблематика представляет собой важное научное направление, обладающее значительной теоретической и практической значимостью и требующее глубокого и всестороннего исследования.

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», «Точкистон», «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, геополитическое положение Таджикистана имеет важное значение. Наша страна расположена в Центральной и Южной Азии, и граничит с Китаем, Афганистаном, Узбекистаном и Кыргызстаном. Строительство международных магистралей повышают потенциал развития внешней торговли. Таджикистан является участником крупного регионального проекта «Новый Шелковый путь», по которому страна может выйти на мировые рынки.

Следует отметить, что в прошлом наши предки уделяли большое значение строительству дорог и их инфраструктуре: «Бесспорно, что на протяжении прошлых веков и даже тысячелетий различные ветви Великого Шелкового пути проходили через территорию современного Таджикистана. Наш горный край, несмотря на свои высокие и труднопроходимые горы, была своего рода соединяющим мостом между стран. 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. Одновременно, развитие и прогресс транспортной сферы обеспечивали доступ местного населения к другим регионам Советского Союза, а использование богатых ресурсов страны для строительства дорог, имело большое значение для повышения уровня и качества социальной состояния населения. В этот период правительство страны стремилось обеспечить быстрое развитие дорог и транспортной инфраструктуры.

В короткие сроки Таджикистану удалось создать современную сеть дорог и транспортной инфраструктуры, имевшего огромное значение для удовлетворения потребностей страны. Этот прогресс был достигнут в результате принятия эффективных государственных мер и поддержки транспортной инфраструктуры. Дорожная сеть сыграла важную роль не только в обеспечении постоянной связи с отдаленными районами и регионами, но и в развитии экономической, социальной и культурной сфер страны.

**Вторая глава диссертации озаглавлена «Становление и развитие дорожного хозяйства и дорожной инфраструктуры в Таджикистане в 20–40-е годы XX века» и состоит из двух подразделов.**

В первом подразделе рассматривается вопрос **«Становление дорожного хозяйства и автомобильного транспорта в 20–30-е годы XX века и их влияния на развитие социально-экономических секторов Таджикистана»**. Отмечается, что 20-е годы XX века были важным и судьбоносным периодом в истории государственности таджикского народа. В этот период были образованы Таджикская АССР и Таджикская ССР, что стало большим историческим событием для таджикского народа.

Исследуемый период, являющийся основой темой настоящего раздела, был очень важным, сложным и противоречивым периодом в истории Таджикистана. В эти годы СССР превратился в аграрно-промышленное государство, стремящееся положить конец своему техническому и экономическому зависимости от внешнего мира и укрепить свою обороноспособность.

Конечно, превращение Таджикистана из автономной республики в союзную республику потребовало, прежде всего, развития промышленности и сельского хозяйства. Поэтому в целях выполнения неотложных планов, правительство страны рассматривало строительство линий связи как главный и связующий фактор выполнения этих задач. Решение обозначенной задачи предполагало комплексный подход: помимо создания железнодорожного сообщения, было необходимо развивать сеть автомобильных дорог, включая их строительство и техническую модернизацию.

Благодаря поддержке центральных органов союзного правительства в Таджикской АССР были проложены стратегически значимые автомобильные дороги, обеспечившие сообщение между регионами страны и выход к внешним направлениям. В частности, было планировано строительство дорог от Термеза (вдоль Амударьи) и Ферганы до Гарма, а также от Гузара до Душанбе, от Самарканда до Пенджикента, от станции Урсатьевск до Уротеппы (ныне Истаравшан) – Обурдон, Термез – Кабодиен – Джиликул – Саройкамар – Файзобод кала – Сарой – Куляб.

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, возрастала 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].

Середина 1920-х годов стала периодом, когда дорожное строительство в Таджикистане приобрело системный характер. До этого связь между столицей и южными районами оставалась нестабильной и во многом зависела от сезонных факторов. Прокладка магистрали Душанбе–Термез–Саройкамар–Куляб в 1925–1927 годах изменила эту ситуацию. Формировалась новая транспортная ось, которая связывала административный центр с пограничными и торговыми направлениями.

Работы велись в условиях военно-политической напряжённости. Документы конца 1920-х годов фиксируют, что строительные участки неоднократно подвергались угрозам со стороны вооружённых формирований [42, с. 12]. Это придавало проекту дополнительное значение: речь шла не только о хозяйственной задаче, но и о расширении реального административного присутствия на местах. Дорога становилась инструментом контроля территории.

Выход автоколонны из Термеза в Душанбе в 1926 году часто упоминается как символическое событие. Однако его последствия носили вполне практический характер. Для Куляба, который до этого испытывал перебои в снабжении, появление регулярного автомобильного сообщения означало более устойчивую доставку продовольствия, строительных материалов и административных грузов. Сокращались сроки перевозки, уменьшались потери при транспортировке. В результате менялась сама логика хозяйственного обеспечения южных районов.

Примечательно, что уже в 1926 году строительство получило плановое оформление. Разработка программы дорожных работ на 1926–1931 годы отражала понимание стратегической роли транспортных коммуникаций. Утверждённые Революционным комитетом ассигнования в размере 380 311 рублей по тем временам были значительными [13]. Для молодой республики это означало перераспределение ресурсов в пользу инфраструктуры – шаг, который, на мой взгляд, свидетельствовал о переходе от тактических мер к более долгосрочному планированию.

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.

В 1941 году, с началом войны и необходимостью укрепления коммуникаций, началась реконструкция дороги Душанбе–Куляб. Эта дорога имела большое значение в обеспечении связи центра с югом страны. Реконструкция дороги Душанбе–Куляб была лишь первым шагом улучшения транспортной сети страны.

Согласно сведениям А. Шарипова, в начале Великой Отечественной войны в Таджикской ССР насчитывалось 9203 км дорог. Из этого числа 1560 км составляли асфальтированные дороги, которые не соответствовали современным требованиям, создавали проблемы для регулярного движения грузов и пассажиров и нуждались в реконструкции и модернизации. Для реконструкции мощённых в асфальтовые дороги и другие виды современных дорог, существовала необходимость перевода дорожного покрытия в соответствие с мировыми и местными требованиями. Улучшение транспортной инфраструктуры было необходимо не только для экономической и торговой сферы, но и для доставки хозяйственного и военного назначения. Вследствие войны и нехватки ресурсов, большая часть дорожной и транспортной инфраструктуры находилась в плачевном состоянии. Их восстановление потребовало серьёзных усилий и существенных человеческих ресурсов.

Несмотря на военное время и сложнейшие природные условия, в 1940-е годы дорожное строительство в труднодоступных районах Таджикистана не было остановлено. В горных зонах Ванджа, Ишкошима, Сангвора, Сари-Хосора и Ховалинга велись работы по прокладке и укреплению ключевых направлений. В годы Великой Отечественной

войны были завершены участки Развилка–Вандж (18 км), Хорог – Ишкошим (110 км), Мургаб – Кызыл-Работ (145 км), Чечекди – Ранкуль (45 км), а также объездная дорога вокруг Поршнева протяжённостью 5 км. Для региона с преобладанием горного рельефа это были значимые инфраструктурные решения, обеспечившие устойчивую связь между удалёнными районами.

Работы осуществлялись в условиях острого дефицита кадров и техники. Значительная часть квалифицированных рабочих и инженеров была мобилизована на фронт. Их заменяли молодёжь, женщины, нередко не имевшие профессиональной подготовки. Одновременно ощущалась нехватка топлива, запасных частей и строительных материалов, что ограничивало объёмы капитального ремонта. Тем не менее основные объекты вводились в эксплуатацию в установленные сроки, что свидетельствует о высокой мобилизационной дисциплине и приоритетности транспортной задачи.

Финансовые показатели подтверждают это направление как одно из ключевых. На развитие транспортного сектора было направлено 4,83 млн рублей, что составило 7,7 % всех инвестиций в экономику республики. Для военного времени доля выглядела существенной. Средства шли преимущественно на строительство и восстановление дорог, укрепление дорожного полотна и поддержание автопарка. Это позволило сохранить функционирование важнейших маршрутов и обеспечить потребности военной и хозяйственной логистики.

Одновременно автомобильный транспорт фактически перешёл на военный режим. Около 80% автопарка и значительная часть дорожно-строительной техники были переданы в распоряжение Советской армии. В гражданском секторе оставались ограниченные ресурсы, что усиливало значение эффективного управления.

Организационной основой стала деятельность Главного управления автомобильных дорог Таджикистана (Главдорупр), отвечавшего за эксплуатацию сети и координацию перевозок. В соответствии с решениями союзного руководства были сформированы специализированные дорожные управления, закреплённые за конкретными направлениями.

Маршрут Сталинабад – Хорог, обслуживаемый Управлением № 1, относился к числу наиболее сложных. Горный рельеф, сезонные обвалы и нестабильность полотна требовали постоянного контроля. Расходы на содержание этого участка превышали среднереспубликанские показатели, что подчёркивает его приоритетный статус.

Северо-восточное направление (Сталинабад–Захматабад–Уротеппа-Ленинабад), закреплённое за Управлением № 2, обеспечивало связь с

промышленными районами и соседними территориями. Здесь особенно заметно проявлялась координация автомобильного и железнодорожного транспорта, что свидетельствует о формировании более системного подхода к организации перевозок.

Южный коридор – Орджоникидзебад – Куляб – Джиликкуль – Курган-Тюбе – Сталинабад - находился под управлением № 3 и играл важную роль в продовольственном обеспечении. Через него перемещалась сельскохозяйственная продукция, что позволяло поддерживать внутреннюю устойчивость республики наряду с выполнением фронтовых задач [43, с. 76].

В военные годы дорога перестала восприниматься как объект эпизодического ремонта. Она стала рассматриваться как элемент стратегической инфраструктуры, требующий постоянного управленческого сопровождения. Сформированная система управления оказалась устойчивой и после окончания войны, став организационной базой для дальнейшего 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 авиакомпания «Добролёт» 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.

В рамках четвертого пятилетнего плана (1946–1950 гг.) развитие транспортной инфраструктуры в Таджикской ССР рассматривалось как одно из направлений послевоенного восстановления, тесно связанное с общей логикой хозяйственной стабилизации. Экономика республики испытывала серьезный дефицит материальных и трудовых ресурсов, что объективно ограничивало темпы строительства. Тем не менее протяжённость автомобильных дорог увеличилась с 13,5 тыс. км в 1940 году до 13,8 тыс. км к 1950 году. На первый взгляд прирост в 0,3 тыс. км может показаться незначительным, однако в условиях горного региона

подобное увеличение нельзя оценивать исключительно в количественном измерении.

Специфика территории Таджикистана заключалась в высокой доле труднодоступных участков, где прокладка даже нескольких километров трассы требовала значительных инженерных усилий. Новые километры дороги зачастую приходились на сложные горные зоны, где необходимо было укреплять откосы, устраивать противооползневые конструкции и обеспечивать устойчивость полотна к сезонным колебаниям. В этом контексте расширение сети означало не просто добавление линий на карте, а фактическое включение ранее изолированных районов в хозяйственный оборот. Аналогичным образом увеличение протяжённости дорог с твёрдым покрытием с 0,9 до 1,1 тыс. км следует рассматривать как качественный сдвиг: для республики с преобладанием гравийных и грунтовых дорог это означало повышение круглогодичной проходимости ключевых направлений.

Эксплуатация сети по-прежнему осложнялась природными факторами. Лавины, оползни, размывы и сейсмическая активность регулярно выводили из строя отдельные участки. В этих условиях задача заключалась не только в строительстве новых трасс, но и в повышении устойчивости уже существующих. Техническая реконструкция ориентировалась на укрепление дорожного полотна, улучшение водоотвода и адаптацию к возраставшей нагрузке автотранспорта. Подобные меры позволяли снизить сезонные перемены движения и обеспечить более стабильное функционирование перевозок.

Параллельно проводились восстановительные работы на железнодорожных участках, а также усиливалась координация различных видов транспорта. Это свидетельствует о постепенном формировании более целостного представления о транспортной системе как взаимосвязанной структуре, а не совокупности отдельных направлений.

Плановые ориентиры следующего этапа развития предусматривали увеличение капитальных вложений в экономику республики по сравнению с предыдущей пятилеткой, при сохранении приоритетного положения транспортной отрасли. В послевоенных условиях инфраструктурное укрепление рассматривалось как необходимое условие хозяйственного роста, поскольку без устойчивой сети сообщений дальнейшее расширение производства и межрегиональных связей оставалось затруднительным.

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 объему 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 11 км, 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. Были также отремонтированы и реконструированы горные дороги, ведущие в отдаленные районы страны, что способствовало удовлетворению высокого спроса на пассажирские и грузовые перевозки и обеспечить устойчивое сообщение между городами и районами.

В 50–80-х годах значительно возрос технический потенциал транспорта Таджикистана, благодаря импорту современной техники и совершенствованию технических ресурсов в сфере грузовых и пассажирских перевозок. В этой связи, в городах и регионах страны общественный транспорт, в том числе движение автобусов и троллейбусов постепенно достигло значительного совершенствования.

В сфере строительства и механизации, современная техника, в том числе тракторы, экскаваторы, грузовики и другая специализированная техника для строительства и дорожного строительства стали поступать в Таджикистан. Тракторы и другая сельскохозяйственная техника имели большое значение для повышения производительности сельскохозяйственной, промышленной продукции и осуществления процессов механизации.

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].

В рассматриваемый период ремонт и реконструкция автомобильных дорог осуществлялись в рамках целевых государственных программ, предусматривавших концентрацию финансовых и материальных ресурсов. Реализация намеченных мероприятий возлагалась на профильные инженерные подразделения и дорожные организации, действовавшие под контролем соответствующих государственных органов. В отличие от предыдущих этапов, акцент постепенно смещался от локального устранения повреждений к более системному подходу, ориентированному на долговечность и эксплуатационную устойчивость покрытия.

Применение более производительной техники и совершенствование строительных методов позволяли повысить качество дорожных работ. Однако значение этих изменений не сводилось исключительно к техническим показателям. Повышение надёжности магистралей влияло на ритмичность перевозок, сокращало вынужденные простои транспорта и снижало себестоимость доставки грузов. Для хозяйственной системы республики это имело практический эффект: улучшалось снабжение предприятий сырьём, расширялись возможности межрегионального товарообмена.

Особое значение имело развитие внутренних дорог, соединявших горные районы с административными и промышленными центрами. В условиях сложного рельефа транспортная доступность напрямую определяла степень включённости территории в экономические процессы. Расширение и укрепление сети постепенно уменьшало пространственную разобщённость, облегчало доступ населения к образовательным и медицинским учреждениям, способствовало более интенсивному перемещению рабочей силы.

Период 1971–1975 гг. можно рассматривать как этап институционального укрепления дорожного хозяйства. В этот момент дорожное строительство уже не воспринималось как вспомогательная отрасль, а рассматривалось в контексте общего экономического развития. Практика планирования и эксплуатации, сложившаяся в эти годы, оказала влияние на последующую динамику транспортной инфраструктуры и на условия хозяйственного роста в республике.

В 80-е годы XX века дорожная сеть Таджикистана значительно расширилась, улучшился потенциал для движения транспорта и развития

экономики. При поддержке государства началось строительство современных дорог, отвечающих требованиям времени, что способствовало развитию сельского хозяйства, промышленности и сфер услуг. Однако состояние дорог и транспортной инфраструктуры, по-прежнему, не удовлетворяло растущие потребности населения. Эти трудности привели к ограничению доступа к административным центрам и крупным городам, играющих важную роль в обеспечении товарами и услугами. Несмотря на существующие трудности, автомобильный транспорт в условиях республики играл первостепенную роль. Ежедневно автомобильный пассажирский транспорт перевозил почти треть населения. Причина ускоренного развития автомобильного транспорта и дорожной экономики республики заключалась в том, что вопросы дальнейшего совершенствования деятельности этих отраслей постоянно находились в центре внимания ЦК КП Таджикистана. За два с половиной года десятой пятилетки перевозка пассажиров автомобильным транспортом по сравнению с планом увеличился на 1,8 процента.

В 1976–1980 годах, в ходе реализации десятого пятилетнего плана, на развитие дорог и автомобильного транспорта было выделено более 122 млн рублей, что способствовало улучшению технического состояния и увеличению пропускной способности дорог. Несмотря на это, в реализацию планов и их выполнении все еще существовали трудности.

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 соответствии 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 бортинженера 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.

Железнодорожная сеть обслуживала прежде всего аграрные и перерабатывающие районы центральной и южной частей республики. Вместе с тем её эксплуатация сопровождалась техническими ограничениями: отдельные участки требовали модернизации, усиливалась нагрузка на подвижной состав, возрастали требования к пропускной способности. Линии Хаваст–Ленинабад (42,6 км), Ленинабад–Коканд (68,7 км), Канибадам–Шураб (52,9 км), а также подъезд к Ленинабаду (8,7 км) связывали промышленные зоны и сельскохозяйственные территории. Их роль определялась включённостью в систему регионального обмена и снабжения.

Центральное направление Термез–Душанбе (71,5 км) и участок Душанбе–Янгибазар (20,9 км) обеспечивали связь административного центра с южными районами, где концентрировалась сельскохозяйственная продукция. Дополнительные 208,6 км путей, введённые в южном регионе, изменили структуру перевозок: грузопотоки перераспределялись более

равномерно, сокращались транзитные задержки, снижалась зависимость от состояния автомобильных дорог в межсезонье.

Организационно-экономическая специфика железнодорожного транспорта проявлялась и в его взаимодействии с другими видами сообщений. Железнодорожные станции постепенно становились узловыми пунктами концентрации автомобильных перевозок, складских операций и перераспределения продукции. 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 грузооборот, 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. Претворение настоящего проекта, связывающей Термез с Курган-Тюбе и Яваном, оказало влияние на улучшение железнодорожного транспорта, но и обеспечению транспортировки промышленных товаров и сельскохозяйственной продукции. Использование железной дороги в южных районах Таджикистана способствовало развитию экономики, перевозке сырья для промышленности, обеспечению сельскохозяйственной продукции и обеспечению необходимой продукции для населения. Начало строительства железной дороги Термез – Курган-Тюбе – Яван стало важным шагом в деле укрепления транспортной инфраструктуры. За пять лет строительства был достигнут ряд значительных успехов. К крупным инициативам относятся развитие необходимой инфраструктуры и строительство 218 км основных дорог до станции Курган-Тюбе. В эти годы правительство страны выделило средства на строительство и введению в эксплуатацию семь железнодорожных станций, каждая из которых выполняла важную межрегиональную транспортную функцию. Кроме того, было построено более 40 мостов общей протяженностью около двух тысяч метров и 128 железнодорожных переездов, что способствовало улучшению движения и безопасности железнодорожного транспорта. В этот период также был построен и введен в эксплуатацию ряд необходимых объектов инфраструктуры, включая локомотивные депо, станции, детские сады и жилые дома для железнодорожников.

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 серьёзное 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 по инициативе Лидера нации увеличились объемы внутренних и внешних инвестиций в различные сектора сельского хозяйства, особенно в дорожное строительство. Следует отметить, что транспортный сектор занимает значительную долю в структуре основных строительных инвестиций в республике. Профессор Малиновская О.В. подчеркивает: «Для устойчивого развития транспортной инфраструктуры, в частности, дорожного строительства, важен инвестиционный механизм, обеспечивающий сотрудничество между государством и частным сектором на разных этапах экономического развития. Инвестирование играет ключевую роль в улучшении региональной интеграции и укреплении экономики страны» [36, с. 134-138].

В 2021 году Правительство Таджикистана начало осуществление ряд крупных проектов строительства и модернизации транспортной инфраструктуры в целях укрепления региональной интеграции и экономического развития. Эти проекты, в основном, были направлены на строительство автомагистралей и шоссе, имеющих важную транзитную и экономическую роль.

В частности, важные автомагистрали, реконструированные и построенные в рамках этих проектов, были:

1. Дорога Душанбе–Кульма (в рамках проекта будет реконструирована участок дороги Калаи-Хумб–Ванч).

2. Дорога Дангара–Леваканд–Бохтар (дорога будет способствовать более тесному взаимодействию с южными районами страны и через Бохтар с другими регионами).

3. Дорога Бекабад–Бабаджан Гафуров–Канибадам (проект предназначен для соединения северных городов страны с центром и границей Узбекистана и Кыргызстана).

4. Дороги Обигарм–Нурабад и Хулбук–Темурмалик–Кангурт (эти проекты играют важную роль в преодолении инфраструктурных

препятствий в горных регионах, сталкивающихся с трудными природными условиями и экологической угрозой).

5. Строительство автомобильных мостов (строительство мостов на реке Пяндж в Фархорском районе и на реке Гунд в Хороге является одной из важнейших задач для обеспечения безопасности движения в основных магистралях страны).

6. Реконструкция автомобильной дороги в Барсем (в Барсемском регионе Шугнанского района реализуются проекты реконструкции дорог и строительства противолавинных коридоров для предотвращения стихийных бедствий, особенно лавин, в целях обеспечения безопасности дорог региона).

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, как горная страна с богатыми природными ресурсами, остро нуждается в развитии железнодорожной сети, имеющей большое политическое и экономическое значение.

При перевозке больших объемов грузов между регионами, существует проблема сложных дорог и нестабильность транспортного рынка. Для достижения устойчивого экономического развития и улучшения транспортной инфраструктуры правительство Таджикистана начало строительство железной дороги Курган-Тюбе-Куляб. Хотя этот проект ранее был включен в советские пятилетние планы, он не был реализован из-за политических и экономических препятствий. Строительство началось в 1990 году и финансировалось и управлялось центром – Москвой. Необходимые строительные и транспортные материалы поставлялись общесоюзными предприятиями. После распада Советского Союза реализация проекта была приостановлена, поскольку страна вступила в период тяжелого политического и экономического кризиса и проблем в управлении.

Несмотря на важную роль железнодорожного транспорта в экономике страны, в рассматриваемый период грузооборот существенно сократился. 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 объемы 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.

Дополнительное давление оказали транзитные барьеры. Учитывая отсутствие выхода к морским путям, железнодорожная система страны во

многим зависит от внешних маршрутов. Любые ограничения за пределами национальной территории автоматически снижают объём перевозок. Именно здесь, на мой взгляд, находится уязвимое звено - высокая зависимость от внешней логистической среды при недостаточной диверсификации маршрутов.

Показательно, что грузооборот сократился с 1,3 млрд т/км в 2007 году до 0,4 млрд т/км в 2013 году. Эти цифры убеждают меня в том, что одних вложений в инфраструктуру недостаточно. Обновление путей и техники важно, но без изменений в системе управления и без снижения транзитной зависимости устойчивого роста добиться сложно.

Реконструкция участков Рохати-Вахдат-Элок и Яван-1 - Яван-2 протяжённостью 24 км стала важным шагом для повышения безопасности и надёжности движения, особенно на направлениях, прилегающих к Душанбе и Курган-Тюбе. Однако этот шаг носил локальный характер. В моём понимании, дальнейшее развитие железнодорожного транспорта требует не только технической модернизации, но и пересмотра стратегических ориентиров его функционирования.

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 миллионов 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, бортинженеры, 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 «Точикистон» 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 «Точикистон» 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.

Отдельное значение имеет внедрение современных технологий в терминалах. Автоматизация погрузочно-разгрузочных процессов и цифровой контроль движения транспорта делают перевозки более стабильными и снижают издержки. Эти вопросы подробно рассматривает Р.С. Бобиев, анализируя практические механизмы модернизации терминальной инфраструктуры [10]. Его выводы показывают, что технологическое обновление становится необходимым условием повышения эффективности международных перевозок.

Развитие производства, промышленности и дорожной инфраструктуры служат важной основой для превращения Таджикистана в транзитное государство, где выход из коммуникационного тупика определена как стратегическая цель. 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. Такое присоединение направлено на расширение международного сотрудничества и гармонизацию национального законодательства с техническими стандартами в транспортном секторе, что будет способствовать улучшению торговых и транспортных связей между государствами.

Реализация этих стратегических направлений, являющихся важной частью Стратегия экономического развития и транспорта Таджикистана, осуществлялся путем реконструкции основных автомагистралей и внедрения эффективных мер по устранению коммуникационных барьеров. Этот процесс позволит стране улучшить свою транспортную инфраструктуру, расширить международное сотрудничество и укрепить свою роль в международном транзите и региональном сотрудничестве.

Для достижения этих целей Правительством Республики Таджикистан реализовано 23 государственных инвестиционных проекта на общую сумму 3,2 миллиарда сомони с привлечением внутреннего и иностранного капитала, что способствовало развитию транспортной инфраструктуры и соединению Таджикистана 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 везти 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. Однако благодаря постоянным усилиям правительства и вниманию к дорожному строительству появились первоначальные ветки дорожного строительства, оказавших влияние на экономическое и социальное развитие страны. Получило развитие железные дороги и воздушные пути, повышался уровень и качество грузовых и пассажирских перевозок. Для улучшения транспортных процессов начали использовать современную техники и строительное оборудование, ранее недоступных для дорожного строительства. Благодаря внедрению новых технологий строительство дорог в Таджикистане стало значительно более простым и продуктивным.

В период 50–80-х годов, с ростом промышленного производства и внедрением современной техники, в Таджикистане началось строительство новых механизированных дорог. Техническая оснащённость дорожно-строительной отрасли оказала существенное влияние на экономическое развитие и укрепление инфраструктуры. Расширение сети автомагистралей способствовало активизации экономической деятельности и развитию промышленного сектора страны.

Современная техника широко использовалась не только в грузовых и пассажирских перевозках, но в народном и сельском хозяйствах. В соответствии с производственно-транзитным планом, восстановление железнодорожного и авиационного транспорта приобрело все большее значение, и в результате чего авиация и железные дороги совместно были созданы в форме самостоятельных транзитных сетей. Получали развитие различные сферы гражданской авиации, и к концу 70–80-м годах Таджикская ССР стала важным транспортным и коммуникационным центром. В этот период были созданы национальные школы дорожных строителей, пилотов (в том числе женщин), железнодорожников и водителей.

После достижения независимости дорожно-транспортный сектор входил в перечень стратегических целей Правительства Республики Таджикистан, и на этой основе он развивался и совершенствовался, происходили значительные изменения и прогресс. С обретением независимости и привлечения иностранных инвестиций дорожно-транспортная инфраструктура стала важной составляющей обеспечения развития экономики 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, 6, 15, 17, 23].

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, 6, 15, 17, 23].

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, 6, 15, 17, 23].

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, 3, 11, 21].

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. Строительство дорог и организация транспорта не только оказывали помощь фронту, но экономике страны и упрочению государственной власти, что имела важное значение в условиях войны, восстановлении связей и перевозке товаров и грузов [1, 2, 6].

6. Послевоенный период характеризовался восстановлением дорог и пришедший в упадок инфраструктуры, заложившие прочные предпосылки для дальнейшего развития сферы дорожного хозяйства и транспорта. Восстановление инфраструктур требовало направить все имеющиеся резервы на строительство и ремонт дорог и создании новых транспортных маршрутов. Такое восстановление, проведенный по инициативе и целенаправленной политике государства, создало предпосылки для дальнейшего развития сфер экономики, социальной жизни и транспорта. Появление железной дороги, авиации и улучшение качества автомобильных дорог, способствовали в целом развитию

экономики страны в послевоенные годы и создало новые возможности для обеспечения связей между различными регионами страны [3, 11, 13, 15].

7. Становление и развитие сети железных дорог в 20–40-е гг. XX века способствовало экономической интеграции Таджикистана с другими зонами и регионами, развитию экономики и росту оборота товаров. С открытием новых железнодорожных направлений, Таджикистан получил возможность установить прямые связи и во внутренней среде, и с другими странами. Этот процесс оказал серьёзный толчок развитию промышленности, особенно в сфере разработки полезных ископаемых и их промышленного освоения. Рост оборота грузов и экономическая интеграция с другими регионами, а также, новые возможности экономического развития в конечном итоге повышению благосостояния народа [3, 11, 13, 15].

8. Развитие гражданской авиации в Таджикской ССР было продиктовано прежде всего горным рельефом и удалённостью отдельных районов. В этих условиях авиация стала не альтернативой, а фактически единственным средством устойчивой транспортной связи. При ограниченных возможностях строительства дорог именно воздушное сообщение обеспечивало регулярные контакты между регионами республики и другими союзными территориями. 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, 9].

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, 6, 8, 9, 11, 15].

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, 2, 3, 6, 13, 15, 23].

11. Вторая половина XX века ознаменовалась восстановлением и развитием гражданской авиации, что создало дополнительные экономические и социальные перспективы и закрепило роль воздушного транспорта как ключевого элемента транспортной системы страны. С улучшением авиационной инфраструктуры и открытие новых воздушных маршрутов, Таджикистан установил быструю и эффективную связь с другими регионами и советскими республиками. В результате произошел рост объемов перевозки товаров, продукции и пассажиров, а авиационная отрасль создала важные предпосылки для развития транспортной инфраструктуры и упрочения связей между регионами республики и государствами-участниками содружества [8, 9, 13, 14, 20, 28].

12. В годы государственной независимости развитие автомобильных дорог, строительство тоннелей и транспортных коридоров стало одним из стратегических направлений государственной политики, способствуя обеспечению коммуникационной независимости страны. Этот процесс способствовал обеспечению коммуникационной независимости страны и позволил Таджикистану не только в географическом плане, но и в экономическом и политическом отношении, расширяться и достичь прямых связей с другими странами и мегарегионами. Строительство автомобильных дорог и тоннелей, способствовавшее развитию автомобильного и железнодорожного транспорта, приобрело огромное значение для установления прочных связей между регионами и укрепления уровня безопасности и упрочения позиций страны. Эти меры привели к координации экономического развития с улучшением условий жизни населения [4, 5, 7, 17, 19, 22, 23, 24].

13. Модернизация транспортной инфраструктуры в период независимости, способствовало улучшению внутренних связей, развитию отдаленных районов и 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, 19, 23, 24, 25, 26].

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, 13, 14, 20, 24, 25, 26, 27].

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

В целом, настоящее исследование показывает, что анализ истории становления дорожного хозяйства и транспортной инфраструктуры в Таджикистане в 1924–2021 гг. доказывает, что эта отрасль является важной опорой и главным фактором экономического развития, социальной стабильности и международной интеграции, и превратилась в ключевой элемент стратегического, экономического и геополитического развития 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 ИССЛЕДОВАНИЙ**

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. Опыт восстановления дорог в послевоенный период показывает, что даже в условиях ограниченных ресурсов возможно выстроить поэтапную и логичную систему реконструкции. Тогда приоритеты определялись не формально, а исходя из реальных потребностей экономики и территориальной связанности. На мой взгляд, этот подход остаётся актуальным и сегодня: переход к устойчивой экономике требует не разрозненных решений, а последовательного планирования и чёткой расстановки приоритетов в развитии транспортной системы.

5. Анализ становления и развития железных дорог в 20–40-е годы XX века позволяет увидеть, как формировалась транспортная основа экономической интеграции. Железная дорога в тот период изменила структуру хозяйственных связей, сократила изолированность регионов и упростила перемещение сырья и готовой продукции. Это напрямую влияло на промышленный рост и расширение внутреннего рынка. Именно здесь прослеживается связь между развитием инфраструктуры и повышением конкурентоспособности транспортной системы страны.

6. Исследование развития гражданской авиации Таджикской ССР показывает, что в условиях горного рельефа авиация стала не вспомогательным, а ключевым инструментом транспортной связности. Она обеспечивала доступ к территориям, где строительство дорог было затруднено или экономически неоправданно. Этот исторический опыт, как показывает анализ, может быть использован при корректировке государственной программы развития воздушного транспорта. Особенно это важно для горных районов, где авиация остаётся наиболее устойчивым способом поддержания регулярных связей.

7. Результаты исследования проблем организации транспортных связей с регионами и развитие автомобильных дорог в 50–80-годы XX века могут быть применены при разработке современных программ

региональной интеграции и снижения неравномерного социально-экономического уровня.

8. Выводы о процессах механизации дорожно-транспортной отрасли могут быть использованы при обосновании необходимости технико-технологической модернизации отрасли, повышении эффективности труда и оптимизации строительных расходов.

9. Результаты восстановления и развития гражданской авиации во второй половине XX века могут быть применены при разработке программ развития аэропортовых инфраструктур и совершенствовании качества обслуживания в воздушном транспорте.

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 т 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.

### РУЙХАТИ АДАБИЁТ

1. Абулхаев, Р. Очеркҳои таърихи Тоҷикистони соҳибистиклор [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. Айни, С. Таърихи инқилоби Бухоро [Матн] / С. Айни. – Сталинобод, 1947. – Ҷ.10. – 167 с.
4. Алиева, Д.Х. История сооружения 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-логистикӣ минтақа (дар асоси маводи вилояти Хатлони Ҷумҳурии Тоҷикистон) [Матн]: дис... номзоди илмҳои иқтисодӣ: 08.00.04 / Ашуров Носир Амонқулович. – 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: Надр, 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 сармоязузорӣ 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 паҳноӣ 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: Империл-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. Нажмудинов, Ф.Н. Анализ и перспективы развития мультимодальных перевозок грузов в Республике Таджикистан [Текст] / Ф.Н. Нажмудинов, 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. Нарзуллоев, С. Из истории транспорта и дорожного хозяйства Таджикистана (1917-2013 гг.) [Текст]: краткая история / С. Нарзуллоев, А. Нарзуллоев. – 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 накли байналмилалии автомобилии борҳои воридотию содироти дар шароити Ҷумҳурии Тоҷикистон [Матн] / Ф.Н. Низомзода // Паёми Донишгоҳи технологии 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.prezident.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 Абдувахобович. – 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. Уфукҳои 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. Худоиёв, А.Б. Роль авиация в развитии медицинского обслуживания горных районах Таджикистана [Текст] / А.Б. Худоиёв // 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. истор. 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-A]. 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-A]. Айнулозода, Н. Аз таърихи сохтмони нақбҳо дар Тоҷикистон [Матн] / Н. Айнулозода // Вестник Педагогического университета. – 2020. – №1 (84). – P.234-238. – EDN GYZDUK.

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

[14-A]. 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-A]. 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-A]. 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-A]. 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-A]. Айнулозода, Н.А. Мархилаи муҳим дар самти сохтмон ва навсозии роҳҳои мошингарди Тоҷикистон [Матн] / Н.А. Айнулозода // Вестник Педагогического университета. – 2024. – №1 (108). – P.202-207. – EDN BTYQAW.

[19-A]. 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-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 лоиҳаҳои 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 KCYZYA.

[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 Қӯрғонтеппа – Қӯлоб дар таҳкими инфрасохтори

нақлиёти Тоҷикистон [Матн] / Н.А. Айнуллозода // 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-А]. Айнуллозода, А.Н. Қадамҳои нахустини Тоҷикистон барои баромадан аз бумбасти коммуникатсионӣ дар соҳаи истиқлолият [Матн] / А.Н. Айнуллозода // Истиқлоли давлатӣ: марҳилаи тақдирсоз дар сарнавишти халқи тоҷик (ба муносибати 30-солагии истиқлолияти ҚТ). Маводи конференсияи илмӣ-назариявӣ ҷумҳуриявӣ (шаҳри Душанбе, 4 сентябри соли 2021. – Душанбе, 2021. – С.388-396.

[28-А]. Айнуллозода, Н.А. Вазъи роҳу нақлиёти Тоҷикистон дар соҳаи аввали ҳокимияти шуравӣ [Матн] / А.Н. Айнуллозода // Международный научно-практический журнал Endless Light in Science. – Алматы, 2023. – 30 декабрь. – С.129-135.

[29-А]. Айнуллозода, А.Н. Ташаккул ва рушди инфрасохтори нақлиётии дохилу байналмилалӣ Тоҷикистон дар соҳаи истиқлолият [Матн] / А.Н. Айнуллозода // Конференсияи байналмилалӣ: «Рушди забони ишора ва таҳсилоти фарогир, мушкilot ва роҳҳои ҳалли он дар ҷаҳони муосир» 13 июни соли 2024. – Душанбе, 2024. – С.254-259.

[30-А]. Айнуллозода, А.Н. Саҳми Пешвои миллат дар рушди соҳаи роҳу нақлиёт ва ҳалли масъалаи аз бунбасти коммуникатсионӣ баровардани Ҷумҳурии Тоҷикистон [Матн] / А.Н. Айнуллозода // 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. – Қ.2. – С.80-86.

[31-А]. Айнуллозода, А.Н. Таъсири инфрасохтор ва нақлиёт ба рушди иқтисоди Тоҷикистон. Ҷанбаҳои ҳамкорӣ байналмилалӣ [Матн] / А.Н. Айнуллозода // 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.

[32-А]. Айнуллозода, А.Н. Саҳми пешвои миллат муҳтарам Эмомалӣ Раҳмон дар бунёди роҳи охани Қӯрғонтеппа – Кӯлоб [Матн] / А.Н. Айнуллозода // 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. Айнӣ, 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: масъалаҳои мубрам, хочагии роҳу нақлиёт, заминаҳои таърихии ташаккули роҳсозӣ, таърихнигорӣ, маводди бойгонӣ, инъикос, ҶШС Тоҷикистон, истиқлол, шабакаҳои роҳи оҳан, авиатсияи граждани, алоқаи нақлиётҳои минтақаҳо, тараққиёти хочагии халқи ҷумҳурӣ, роҳҳои мошингард, нақбсозӣ дар замони истиқлоли давлатӣ, 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 падидаҳоро 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 муназами инфрасохтории 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:** *актуальные проблемы, дорожно-транспортное хозяйство, исторические основы формирования дорожного строительства, историография, архивные материалы, отражение, Таджикская ССР, независимость, железнодорожные сети, гражданская авиация, региональные транспортные связи, развитие национальной экономики республики, автомобильные магистрали, строительство тоннелей в период государственной независимости, 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:** topical issues, road and transport sector, historical foundations of road construction development, historiography, archival materials, reflection, Tajik SSR, independence, railway networks, civil aviation, regional transport links, development of the national economy of the republic, highways, tunnel construction during the period of state independence, 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.