

На правах рукописи

ГАФУРОВА ГУЛЬСАРА АБДУЛАТИПОВНА

**РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА И ТРАНСПОРТА В
ТАДЖИКИСТАНЕ В ГОДЫ НЕЗАВИСИМОСТИ (1991-2016 ГГ.)**

Специальность: 07.00.02 - Отечественная история

А В Т О Р Е Ф Е Р А Т
диссертации на соискание учёной степени
кандидата исторических наук

Худжанд – 2019

Работа выполнена на кафедре отечественной истории и археологии
Государственного образовательного учреждения
«Худжандский государственный университет имени академика
Бободжона Гафурова»

Научный руководитель: кандидат исторических наук,
доцент кафедры Отечественной
истории и археологии Худжандского
государственного университет им.
академика Б. Гафурова
Гулбеков Джоруб

Официальные оппоненты: **Абдурашитов Фозил Маматович** -
доктор исторических наук, главный
научный сотрудник отдела новейшей
истории Института истории,
археологии и этнографии им. А.
Дониша АН Республики Таджикистан

Абдуллоев Икром Рабиевич –
кандидат исторических наук, доцент
кафедры гуманитарно-социальных наук
Горно-металлургического института
Таджикистана

Ведущая организация: Таджикский государственный
университет права, бизнеса и политики

Защита состоится «___» _____ 2019 г. в 13.30 часов на
заседании диссертационного совета Д. 737. 004. 02 по защите учёной
степени доктора и кандидата наук при Таджикском национальном
университете по адресу: 734025, г. Душанбе, пр. Рудаки 17.

С диссертацией можно ознакомиться в научной библиотеке
Таджикского национального университета (734025, г. Душанбе, пр. Рудаки
17).

Электронная версия диссертации и автореферата размещены на сайте
Таджикского национального университета www.tnu.tj

Автореферат разослан " ____ " _____ 2019 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета,
кандидат исторических наук

Шарифов Р.Я.

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. Одной из приоритетных задач экономической политики государства является развитие транспорта, так как полноценное функционирование всей экономической системы, успешная интеграция Республики Таджикистан в мировую экономику, стабильное социально-экономическое и политическое положение страны целиком и полностью зависят от эффективного развития транспорта, наличия и качества дорог.

Транспорт способствует прогрессивным географическим и структурным сдвигам в размещении производства и населения, росту производительности труда, повышению уровня жизни населения, также обеспечивает международное распределение труда, массовый туризм и культурный обмен.

Важнейшим атрибутом транспортной системы являются дороги. От наличия и качества дорог полностью зависит эффективность функционирования транспорта, его дальнейшее развитие, рост общественного производства в целом и особенно в условиях рыночной экономики. «Дороги, - отметил Основатель мира и национального согласия – Лидер нации, Президент Республики Таджикистан Эмомали Рахмон, - прежде всего, имеют экономическое, социальное, коммуникационное значение, однако, когда строились жизненно важные объекты, мы, помимо экономических программ, преследовали серьёзную цель, так как дороги, являясь артериями, могут превратить нашу Родину в единую страну и нашу нацию в единый народ, ибо дороги, являясь фактором, соединяющим сердца, сближают обряды и традиции различных регионов нашей страны, играют важную роль в формировании национального единства».¹ Поэтому развитие транспортной инфраструктуры стало одной из стратегических целей Правительства Республики Таджикистан и Президента страны в годы независимости. В середине 90-х годов была разработана и начата реализация Государственной программы развития сети автомобильных дорог Таджикистана на период с 1996 до 2000 год. Особое значение для формирования стабильно прогрессирующей системы транспорта имеет Национальный генеральный план развития транспорта в стране на период до 2025 года, который был принят Правительством Республики 1 апреля 2011 года.

В силу своего географического расположения, горных условий, рельефа, автомобильные дороги являются основным видом транспортного обслуживания всех сфер жизнедеятельности республики.

Кроме того, в связи с глобализацией мировой экономики, роль транспорта резко повышается, и усиливается его влияние на все отрасли общественно-политической жизни каждой страны.

¹ Рахмон Э. Речь на торжественном собрании, посвящённом 20-й годовщине XVI сессии Верховного Совета Республики Таджикистан, г. Душанбе, 16 ноября 2012 года // www.president.tj/ru/node/3767. Дата обращения 5 ноября 2016 года.

Актуальность темы исследования определяется важностью и значимостью изучения истории и опыта транспортного комплекса республики и реконструкции автомобильных и железных дорог, с другой стороны, данный вопрос в отечественной исторической науке ещё не разрабатывался полностью и всесторонне.

Количественные и качественные изменения, произошедшие в экономике и общественной политической жизни страны в период независимости и существенно повлиявшие на транспортную систему, определяют актуальность данного исследования. Грандиозное дорожное строительство, которое развернулось в Республике Таджикистан в годы независимости, считалось уникальным событием в истории таджикского народа, и оно коренным образом изменило облик страны. Сближение регионов республики, укрепление экономических, торговых и культурных связей, установление постоянного и прочного транспортного сообщения между ними, а также исчезновение регионализма, доминировавшего в политике и сознании людей в советский период, стали основными факторами укрепления мира и национального единства в стране, и в связи с этим стала остро ощущаться необходимость освещения ретроспективы процесса выхода Республики Таджикистан из транспортной изоляции.

Кроме того, работа имеет историко-экономическую направленность, т.е. наряду с анализом процесса возрождения транспортного комплекса строительства и реконструкции дорог одновременно исследовалось влияние этого процесса на экономику страны, социальную сферу и безопасность края.

Степень изученности темы исследования. Новой задачей, поставленной периодом независимости перед историками, является, без сомнения, объективное освещение исторических событий вне рамки идеологического давления. Появились методологические подходы, основанные на идее национальной независимости. В этот период правдиво освещаются вопросы, связанные с развитием транспорта и дорожного строительства.

Этот важный вопрос всесторонне и аргументированно рассматривается в трудах Лидера нации, Президента Республики Таджикистан Эмомали Рахмона.¹ В них наряду с другими актуальными проблемами истории таджикского народа с древнейших времён до наших дней, анализируется процесс выхода нашей страны из кризиса и стабилизации социально-экономической, политической и культурно-духовной жизни в период независимости.

¹ Рахмонов Э. Таджики в зеркале истории. Книга первая. От арийцев до Саманидов / Э. Рахмонов. - Душанбе: Ирфон, 2009. - 704 с.; Его же. Таджикская государственность: от Саманидов до рубежа XXI века. / Э. Рахмон. - Душанбе: Ирфон, 2002. - 512 с.; Его же. Независимость Таджикистана и возрождение нации / Э. Рахмонов. - Душанбе: Ирфон, 2002. - 512 с.; Его же. Независимость Таджикистана и возрождение нации / Э.Рахмонов. Душанбе: Ирфон, 2002.- Т. II. - 430 с.; Его же. Независимость Таджикистана и возрождение нации / Э. Рахмонов. Душанбе: Ирфон, 2016.- Т.12. - 430 с.; Его же. Выступление на торжественном собрании в честь 25-й годовщины Государственной независимости Республики Таджикистан / Э. Рахмон. 2016-08-09. г. Душанбе.

Труды, выступления и статьи Лидера нации, Президента Республики Таджикистан Эмомали Рахмона имеют актуальное значение для правильного и объективного освещения проблемы развития транспортной инфраструктуры, особенно дорожного строительства. Именно он являлся инициатором и вдохновителем процесса выхода республики из транспортной изоляции как одной из стратегических целей Правительства страны. Во всех выступлениях Президента страны постоянно красной нитью проходят проблемы дорожного строительства в республике и выхода страны из транспортной изоляции. Он особо отмечает не только коммуникационное значение этого процесса, но и его роль в обеспечении безопасности государства как важного фактора укрепления мира и национального единства в стране.

Ежегодные Послания Лидера нации, Президента Республики Таджикистан Эмомали Рахмона парламенту республики, в которых анализируются достижения страны за определённый отрезок времени и намечены главные задачи, требующие своего решения обществом в предстоящем будущем, являются очень ценным источником для исследователей истории современного Таджикистана.¹

В основу изучения данного вопроса были положены научные труды советских и российских учёных в сфере строительства дорог и развития транспорта.² Надо отметить, что до настоящего времени не издано трудов, посвящённых развитию транспорта после распада Советского Союза.

Достижения в области транспорта и дорожного строительства в Таджикистане в XX веке, особенно в период существования Советского Союза, а также в конце XIX - начала XX веков довольно широко освещаются в работах Я.Т.Бронштейна,³ Д. Джумаева,⁴ А.Н. Замонова,⁵ А.Исмаилова,⁶ С.Нарзуллоева⁷ и Ю.Шодипура⁸. В этих трудах изложены вопросы строительства дорог, становления и развития сферы транспорта в Таджикистане, и эти исследования в основном носят экономический характер, кроме работ С. Назруллоева, Ю.Шодипура. Определённое

¹ Паём ва рисолати созандаи он. (Послание и его созидательные задачи. Сборник Посланий Основателя мира и национального единства, Лидера нации, Президента Республики Таджикистан Эмомали Рахмона Маджлиси Оли Республики Таджикистан (2000-2016 гг.). - Худжанд: Нури маърифат. - 2017. - 516 с.

² Аксеонов И.Я. Единая транспортная система / И.Я.Аксеонов - М.: Высшая школа, 1991. 383 с.; Бабков В.Ф. Развитие техники дорожного строительства. / В.Ф.Бобков. - М., 1988. - 272 с.; Дорога России: исторический аспект. М., 1996. - 353 с.; Леонтьев Р.Г. Формирование единой региональной транспортной системы. / Р.Г.Леонтьев. - М.: Наука, 1987. - 152 с.; Рубец А.Д. История автомобильного транспорта России. / А.Д.Рубец. - М., 2003. - 361 с.

³ Бронштейн Я.Т. Перспективы развития транспорта Таджикской ССР. - Душанбе, 1973. - 221 с.; Его же. Опыт развития бездорожий и развития транспорта в Таджикистане.- Душанбе, 1987.- 35 с.

⁴ Джумаев Д. Проблемы комплексного развития пассажирского автомобильного транспорта Таджикской ССР. / Д.Джумаев. - Душанбе: Ирфон, 1990. - 224 с.

⁵ Замонов А.Н. Транспорт Таджикистана. - Душанбе, 1964; Его же. Вопросы эксплуатации и строительства автомобильных дорог в Таджикистане.- Душанбе, 1971.

⁶ Исмаилов А. Автodorожное строительство в Таджикистане.- Душанбе, 1970. - 22 с.

⁷ Нарзуллоев С. Дорожное строительство и развитие транспорта в Таджикистане в 1917-1941 гг. /С.Нарзуллоев. - Душанбе, 1979. - 167 с.

⁸ Шодипур Ю. История путей сообщения и транспорта Таджикистана во второй половине XIX - начале XX в; автореф. дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02. - Душанбе, 1992. - 26 с.

внимание авторы уделяют деятельности партии и правительства республики по дальнейшему развитию транспорта. Главным недостатком данных работ является то, что там отражены только положительные стороны осуществления этого процесса в республике, а некоторые отрицательные стороны, такие как несоответствие строительства автомагистрали интересам республики, отсутствие возможности в течение длительного времени сообщения регионов со столицей и центральными районами, остались не раскрытыми.

Признанным исследователем истории дорожного строительства и развития транспорта в нашей республике является С.Нарзуллоев.¹ В его трудах в результате подробного всестороннего и тщательного анализа, при широком использовании всех доступных источников объективно освещается процесс становления и развития транспорта и дорожного строительства в республике. Особенно большое внимание он уделяет состоянию транспорта в 90-е годы, показывает тот объём ущерба, который нанесла гражданская война транспорту и дорожному хозяйству, а также строительству автодороги Мургаб – Кульма (граница КНР) и железнодорожной линии Курган-Тюбе – Куляб. Но хронологические рамки исследования не дали возможности осветить полностью процесс выхода Республики Таджикистан из транспортной изоляции.

Неоценимый вклад в изучение проблемы выхода Таджикистана из транспортной изоляции внесли А.Шарифзода и З. Косими². В книге, посвящённой борьбе за претворение в жизнь основных стратегических целей Правительства и Президента страны, авторы показывают актуальность этих целей для нашей страны и главное - огромный вклад Основателя мира и национального согласия – Лидера нации, Президента страны Эмомали Рахмона в реализации этих целей.

Помощь международных организаций, в том числе Азиатского банка развития (ADB), Агентства Агахана по развитию (AKDN) и других, в решении проблемы выхода Республики Таджикистан из транспортно-коммуникационной изоляции рассматривается в диссертации К.Д.Собировой.³

Историческая ретроспектива строительства дорог, развития транспорта, в том числе железнодорожного и воздушного, отражены в шестом томе фундаментального исследования «История таджикского

¹ Нарзуллоев С. Таджикистан: выход из коммуникационной изоляции. /С.Нарзуллоев. - Душанбе: ООО «Хасан Хочи», 2011. - 166 с.; Нарзуллоев С., Нарзуллоев А. Из истории дорожного хозяйства Таджикистана (1917-2013 гг.). Краткая история /С.Нарзуллоев, А.Нарзуллоев. - Душанбе: Олами дониш, 2014. - 184 с.

² Шарифзода А., Косими З. Фархундапай (Благодетель) на тадж. и русс. яз. /А.Шарифзода, З.Косими. - Душанбе, 2014. - 336 с. на тадж. и русс. яз.; их же. Начало покорения времени. // Вестник национального университета. Серия гуманитарных наук. (Научный журнал). 3/3. (136). Душанбе: Сино, 2014. С.3-16.

³ Собирова К.Д. Вклад международных организаций в решении политических, социально-экономических и культурных проблем Горно-Бадахшанской Автономной области Республики Таджикистан в годы независимости (1991-2011 гг.): / К.Д.Собирова. Дис... д-ра ист. Наук. – Душанбе, 2015. – 329 с.

народа»¹, но в нём важнейшие моменты выхода Таджикистана из транспортной изоляции не рассматриваются.

Вопросы технического и экономического характера стали объектом исследования в работах К.М. Ахмедова,² Ю.В. Бутлицкого,³ Б.Б. Каримова,⁴ А. Шарипова.⁵ В данных работах не анализируется развитие всего транспортного комплекса и недостаточно освещена его связь с общей ситуацией в республике.

Более активно, по сравнению с историками, по этому вопросу вели исследования учёные-экономисты. Был выпущен ряд монографий, большое количество научных статей, в которых широко рассматривались вопросы дорожного строительства и развития транспорта. Анализу проблемы формирования и развития транспортного комплекса, его структуры посвящены работы О.Б. Бабаева,⁶ Р.К. Раджабова⁷ и других.

Вопросы управления транспортом, финансовой и тарифной политики в автомобильном транспорте, функционирования пассажирского и грузового транспорта в условиях рыночной экономики анализируются в работах А.Р. Рауфи,⁸ А.Х. Катаева,⁹ О.К. Сангинова¹⁰ и в диссертационных исследованиях.¹¹

Состояние и развитие воздушного транспорта страны в годы независимости отражается в трудах руководителей отрасли и журналистов, и поэтому они имеют научно-популярный характер.¹²

¹ История таджикского народа. Том VI. Новейшая история.- Душанбе: Империял-Групп, 2011.- 688 с.

² Ахмедов К.М., Каримов Б.Б. Международные автомобильные дороги.- М.: МПК, 2013. - 399 с.

³ Бутлицкий Ю.В., Каримов Б.Б. Автомобильные дороги Таджикистана. /Ю.Бутлицкий, Б.Б.Каримов – Душанбе: Ирфон, 1998. - 232 с.

⁴ Каримов Б.Б. Дорожное хозяйство Таджикистана. Пути совершенствования. /Б.Б.Каримов. - М.: Можайский полиграфический комбинат, 1993. - 327 с.; Его же; Содержание и ремонт дорог в горных условиях. Интранспорнаука, 2016. - 318 с.; Автомобильные дороги в условиях гор и жаркого климата. И.: Интранспорнаука, 2014. - 303 с.

⁵ Шарипов А. Архитектура железных дорог Республики Таджикистан (Пути совершенствования). /А.Шарипов. - Душанбе: Граф–полиграф, 2010.; Реструктуризация дорожной отрасли транспортного комплекса Республики Таджикистан. АКД. Душанбе, 2004. - 24 с.

⁶ Бабаев О.Б. Логистика рынка. /О.Б.Бобоев. – Душанбе, 1998. 129 с.; Условия формирования сети автомобильных дорог Республики Таджикистан в рамках МТК. //Дороги Содружества Независимых Государств. (Журнал Межправительственного совета дорожников). 2012. №3(27). С. 58-67.

⁷ Раджабов Р.К. Проблемы формирования и развития транспортной инфраструктуры. /Р.К.Раджабов. Душанбе: Ирфон, 1999. -187 с.

⁸ Рауфи А.Транспорт в системе рыночной экономики. /Рауфи А. - Душанбе: Ирфон, 2002.- 255с.

⁹ Катаев А.Х., Раджабов Р.К. Экономика транспортной инфраструктуры. /А.Х.Катаев, Р.К.Раджабов. - Душанбе: Ирфон, 2000. -172 с.

¹⁰ Сангинов О.К. Пассажирский автомобильный транспорт и социально-экономическое развитие горных регионов. /О.К.Сангинов. - Душанбе: Ирфон, 1999. - 70 с.

¹¹ Мирзобеков Х.Д. Развитие малых и средних форм предпринимательской деятельности в сфере транспортных услуг Республики Таджикистан: /Х.Д.Мирзобеков. Дис... канд. экон. наук. - Душанбе, 2017. - 171 с.; Саидов Х. Экономико-географические особенности развития транспортного комплекса Республики Таджикистан: Автореферат дис... канд. экон. наук. 25.00.24. Душанбе, 2010. - 23 с.; Ходжаев П.Д. Инновационное развитие рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта в Республике Таджикистан: /П.Д.Ходжаев дис... док-ра экон. наук. – Душанбе, 2016. – 172с.

¹² Ларенок А., Гладких В., Блинкевич В. «Крыльям Таджикистана – 70. Страница героизма и славы авиаторов Таджикистана. /А.Ларенок, В.Гладких, В.Блинкевич. - Душанбе, 1994; Хикмати Неймат, Гулнисои Одилбек. Болхои Тоҷикистон. (Крылья Таджикистана). - Душанбе: Орбита. 2014. - 336 с. на тадж.яз.; Махмудзода М., Шукуров Х. Лочинҳои осмони соф (Соколы чистого неба). - Худжанд, 2014. - 320 с. на тадж.яз.; Мاستонгулов М.А. Лестница в небо. / М.А.Мастонгулов. - Душанбе, 2004.

Надо отметить, что до настоящего времени проблема строительства и реконструкции дорог, развития транспорта и в целом выхода страны из транспортной изоляции не рассматривалась всесторонне и нет отдельного капитального труда по данному вопросу. За эти годы была защищена только одна кандидатская диссертация, в которой объектом исследования было развитие транспорта и дорожное строительство в Кулябском регионе.¹

Недостаточно уделено внимания вопросам развития транспортного комплекса и его влияния на социально-экономическую, политическую и культурную жизнь страны.

Цель и задачи исследования. Автор диссертации поставил своей целью исследовать историю строительства и реконструкции дорог, состояние и развитие транспорта в Республике Таджикистан в годы независимости, что способствовало выходу страны из транспортной изоляции, и тем самым, претворению в жизнь одной из стратегических целей Правительства Республики.

В соответствии с этой целью были поставлены следующие задачи:

- проанализировать состояние путей сообщения и транспорта конца 80-х и начала 90-х годов XX века;

- осветить кризисную ситуацию в дорожном комплексе и транспорте, причины и последствия транспортной изоляции страны в 90-е годы XX века;

- рассмотреть первые шаги Правительства Республики Таджикистан по выходу страны из транспортной изоляции и созданию предпосылок для строительства и реконструкции путей сообщения и дальнейшего развития транспорта;

- показать процесс строительства и реконструкции дорог, дальнейшего развития транспорта, заложившего основу прочного фундамента для выхода Республики Таджикистан из транспортного тупика;

- исследовать интенсивное развитие транспорта, строительства и реконструкции дорог, способствовавшее полному выходу страны из транспортной изоляции;

- анализировать интеграционные процессы транспортного комплекса в международную транспортную систему и формирование на территории Таджикистана международных коридоров посредством географического положения и транзитных возможностей республики;

- выявить специфические особенности дорожного строительства и развития транспорта в годы независимости;

- определить основные этапы выхода Республики Таджикистан из транспортной изоляции и особенности каждого периода;

- показать основные направления международного транспортного сотрудничества Таджикистана со странами ближнего и дальнего зарубежья, возрождение Великого Шелкового пути как

¹ Шарипов Н.А. История развития дорожного хозяйства Кулябской области Таджикской ССР (20-80-е гг. XX в.): Дис... кан- та ист. наук. - Душанбе, 2016. - 167 с.

трансконтинентальной концепции интеграции государств Европы и Азии.

Научная новизна. Научная новизна диссертации заключается в том, что она по существу является первой в таджикской историографии специальной обобщающей работой, посвящённой дорожному строительству и развитию транспорта в Таджикистане в годы независимости. Работа основывается на первоисточниках, абсолютное большинство которых вводятся в научный оборот впервые. В работе тщательному анализу подвергается вопрос о причинах и последствиях транспортной изоляции страны и её неблагоприятном влиянии на экономическую, общественно-политическую и социально-духовную жизнь республики, определяются основные периоды выхода Республики Таджикистан из транспортной изоляции, и на основе достоверных фактов определяется процесс превращения территории Республики в транзитный коридор, ставший главным фактором возрождения Великого Шёлкового пути.

В диссертации показано влияние строительства дорог и развитие транспорта на укрепление национального единства и искоренение регионализма в стране, что имеет огромное политическое значение для укрепления национальной идентичности таджиков.

Объект исследования. Объектом исследования является дорожное хозяйство и транспортная система Республики Таджикистан в годы независимости, в атрибуты которых входит автомобильный, железнодорожный и воздушный транспорт. Главное внимание уделяется автомобильному транспорту, которому принадлежит решающая роль в осуществлении перевозки грузов и пассажиров внутри страны и за ее пределами.

Предметом исследования является процесс строительства, реконструкции дорог и развитие транспорта в Республике Таджикистан в годы независимости, в результате которого страна вышла из транспортной изоляции.

Хронологические рамки исследования охватывают историю дорожного строительства и развития транспорта в независимом Таджикистане за четверть века его существования.

Теоретическая и практическая значимость работы заключается в том, что изложенный в нём многообразный аналитический материал, научные выводы, обобщения могут в определённой степени оказать позитивное влияние на освещение проблем развития истории таджикского народа в целом.

Результаты исследования, материалы диссертации можно использовать при подготовке диссертаций, монографий, учебников, методических пособий для студентов–историков, курса лекций, научных статей по актуальным проблемам истории таджикского народа.

Теоретическая и методологическая основа диссертации. Теоретическую и методологическую основу диссертационного исследования прежде всего составил принцип историзма,

предусматривающий рассмотрение каждого исторического события только в контексте определённой исторической эпохи, к которой оно относится.

Кроме того, при написании диссертации в методологическом плане использовалась совокупность методов: сравнительно-исторический, метод индукции и дедукции, метод анализа и синтеза и др., с помощью которых удалось исследовать огромное количество фактологического материала по теме диссертации, кроме того, применялся системный метод для создания целой исторической картины исследования.

Источниковая база исследования. Источниковую базу изучения истории дорожного строительства и развития транспорта в годы независимости составляют различные виды исторических материалов, послуживших основой для написания диссертации.

К первой группе источников относятся архивные материалы, прежде всего документы Центрального государственного архива Республики Таджикистан. В процессе работы над архивными материалами были использованы документы следующих фондов: фонд Р-894 - Министерства автомобильного транспорта Республики Таджикистан; фонд 2056 - Министерства строительства и эксплуатации, автомобильных дорог Республики Таджикистан; фонд 2057 - Министерства по делам транспорта Республики Таджикистан; фонд 2058 - Министерства транспорта Республики Таджикистан. Диссертант выявила также достоверные материалы из текущего архива Министерства транспорта Республики Таджикистан.

Ко второй группе материалов относятся законодательные материалы, которые определили задачи отрасли, планы их деятельности, – это постановления Правительства Республики, парламента страны, дающие возможность проследить процесс формирования нормативной базы транспорта и дорожного хозяйства.

К третьей - делопроизводственная документация: прежде всего, годовые, квартальные и месячные отчёты по основным показателям развития транспорта и дорожного строительства Республики Таджикистан. Данный источник позволяет понять стратегию и механизмы государственной политики по развитию транспорта и дорожного строительства.

Четвёртую группу источников составляют статистические сборники, характеризующие сведения о перевозке грузов пассажиров, финансовых расходах строительства и реконструкции дорог, о развитии транспорта, объеме инвестиции в эту отрасль, бюджетных расходах и прочие. По этим сведениям, можно определить динамику основных изменений в характере груза и пассажирооборота, а также проследить воздействие транспорта в целом и строительства, и реконструкции дорог в частности на экономическое развитие страны.

В пятую группу входят материалы периодической печати и электронные ресурсы. Материалы периодической печати, такие как статьи, заметки, комментарии и прочие, которых диссертант

использовала в комплексе с другими материалами. Газеты - «Народная газета», «Чумхурият», «Садои мардум (Голос народа), «Азия – Плюс», «Таджикистан», «Наклиёт»(Транспорт), журнал «Дороги Содружества Независимых Государств» и другие явились теми источниками, в которых имеются ценные сведения о социальной активности работников транспорта и строителей дорог, об экономической эффективности отдельных видов транспорта, достижениях и недостатках отрасли, а также правдивая информация о ходе строительства и реконструкции автомобильных дорог, железнодорожной линии, тоннелей, мостов, аэропортов и терминалов и прочих инфраструктур. Электронные ресурсы оперативно доводят до публики все новости, в том числе освещают проблемы транспорта дорожного строительства, среди сайтов можно выделить «Polpred» UA «regnum», UA «Khovar», UA «Avesto» UA «Asia Plus», сайт Президента страны «President. tj» и многие другие.

Основные положения диссертации, выносимые на защиту:

На защиту выносятся следующие основные положения диссертации:

1. В конце 80-х годов XX века Таджикистан добился заметных успехов в развитии дорожного хозяйства и транспорта, но транспортная инфраструктура, построенная ещё в годы существования Советского Союза, совершенно не отвечала интересам независимого Таджикистана, она не учитывала его нужды и потребности. После распада Союзного государства возникли серьёзные проблемы с транзитом транспорта по территории соседних государств, и Республика Таджикистан оказалась в геоэкономической изоляции. Разрыв хозяйственно-экономических связей с союзными республиками, глубокий экономический кризис, гражданская война и, наконец, транспортная изоляция пагубно повлияли на всю транспортную систему страны;

2. Установление мира и национального согласия создали широкие возможности для возрождения и развития всей экономики страны и в том числе строительства, реконструкции дорог, транспортного комплекса, тем самым были заложены предпосылки для выхода Таджикистана из транспортной изоляции. Поэтому одной из первоочередных задач стало восстановление разрушенных гражданской войной дорог, мостов, возрождение транспортных сообщений между регионами, строительство и реконструкция дорог для создания благоприятных условий по нормальному функционированию транспортной системы;

3. Дороги являются важнейшими элементами транспортной системы, и от их наличия и качества полностью и целиком зависит развитие транспортной системы и рост общественного производства, что способствовало признанию строительства и реконструкции дорог Высшим руководством страны одной из основных целей экономической политики государства. Огромное значение для выхода из транспортной изоляции имеет строительство и реконструкция сети автомобильных дорог, строительство железнодорожных линий за 25 лет, и, самое

главное, в годы независимости был восстановлен Великий Шёлковый путь;

4. В развитии транспортной системы и путей сообщения, участвуют и оказывают финансовую и материально-техническую помощь международные финансовые институты, отдельные страны, дорожно-строительные компании, специалисты отрасли. Они принимали активное участие в инвестировании множества проектов и особенно строительства дорог, тоннелей, мостов, грузовых и пассажирских терминалов и других транспортных инфраструктур;

5. Накопленный опыт в строительстве и реконструкции дорог, развитии транспортной системы независимого Таджикистана можно широко использовать в реализации Генерального плана развития транспорта до 2025 года и в последующие годы, и этот опыт позволит таджикскому народу в будущем гордиться хайвеями и автобанами;

6. Научно-практические рекомендации, выводы и предложения, с которыми выступает автор исследования, могли бы способствовать дальнейшему изучению проблем поиска объективности и в анализе истории таджикского народа периода независимости.

Апробация результатов исследования. Основные положения диссертации апробированы на международных и республиканских научно-теоретических конференциях на темы: «Вывод из коммуникационной изоляции – стратегическая цель Эмомали Рахмона», «Из истории развития системы коммуникации», «К истории развития транспорта и дорожного строительства в северных районах Таджикистана во второй половине XIX - начале XX вв», «Таджико-афганское сотрудничество в области транспортной коммуникации», «Послание Президента – путеводитель по выходу страны из коммуникационной изоляции». Результаты исследования также излагались и обсуждались на ежегодных научно-теоретических конференциях профессорско-преподавательского состава Государственного образовательного учреждения «Худжандский государственный университет имени академика Бободжона Гафурова».

Диссертация обсуждена на расширенном заседании кафедры истории отечества и археологии ГОУ «Худжандский государственный университет имени академика Бободжона Гафурова», расширенном заседании кафедры истории таджикского народа Таджикского национального университета и рекомендована к защите.

Структура диссертационной работы. Диссертационная работа состоит из введения, двух глав, списка использованных источников и литературы.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

Во введении обосновывается тема исследования, раскрывается степень ее изученности, определены цель и задачи, научная новизна,

объект и предмет исследования, хронологические рамки, теоретическая и практическая значимость, характеризуются теоретические и методологические основы и источниковедческая база диссертации, определены основные положения диссертации, выносимые на защиту, а также показаны апробация и структура работы.

В первой главе «История дорожного хозяйства и транспорта Таджикистана в начальный период независимости» рассматривается общее состояние транспорта и дорожной отрасли в 90-е годы прошлого века, и она состоит из двух разделов.

В первом разделе **«Состояние дорожного хозяйства и транспорта накануне и в начальный период государственной независимости»** в общих чертах рассматриваются социально-экономические достижения республики за годы Советской власти, в основном до 1989 года, т.е. до начала экономических реформ в стране. Особое внимание уделяется вопросу развития транспортного комплекса. Отмечается, что в республике потребность народного хозяйства и населения в перевозках грузов и пассажиров реализовывали 67 крупных автотранспортных предприятий общего пользования и около 3 тысяч ведомственных АТП. В 1989 году грузооборот составил 13 217 млн. человек. Протяженность автомобильных дорог достигла 13,4 тыс. километра, увеличилось число дорог с твердым покрытием, и в начале 90-х годов составила 12,1 тысячи километров.¹

Одновременно, диссертант отмечает, что построенная за годы Советской власти транспортная инфраструктура не отвечала полностью интересам республики.

Отсутствовали постоянные и прямые сообщения между регионами, и они общались посредством дорог, продегавших по территории соседних республик. «Политика коммуникационной инфраструктуры союзных республик, - отмечает Президент Республики Таджикистан Эмомали Рахмон, - также развивалась в соответствии с интересами центра. Например, в течение шести осенних и зимних месяцев две огромные области Таджикистана – Бадахшан и Согд практически были оторваны от столицы и центра страны из-за дороги»².

После распада СССР у Таджикистана возникли серьезные проблемы с транзитом по территории соседних государств. Страна не имела выхода к морю, судоходных рек.

Существующие проблемы в начале 90-х годов стали основными причинами и факторами транспортно-коммуникационной изоляции Таджикистана.

Ощутимыми были достижения в железнодорожном и авиационном транспорте. В 1989 году железнодорожным транспортом со станции

¹ Народное хозяйство Таджикской ССР в 1989 году. Статистический сборник. Душанбе: Ирфон, 1991. - С.287- 289.

² Рахмон Э. Речь на торжественном заседании, посвящённом 15-летию Государственной независимости Республики Таджикистан и празднование Года Арийской цивилизации. 8 сентября 2006 г. //www.president.tj / ru / node / 1386.

Таджикистана было отправлено 6,629 тысячи тонн различных грузов.¹ В это время из Таджикистана самолеты Таджикского отделения «Аэрофлот» совершали полеты по 92 направлениям за пределы и по 22 направлениям внутри республики.²

В диссертации отмечается, что начало 90-х годов в новейшей истории таджикского народа занимает особое место. Республика Таджикистан стала независимым и суверенным государством, и приобретение независимости являлось величайшим завоеванием таджикского народа, который получил возможность на свободу выбора социально-экономического и политического устройства. Но независимый Таджикистан столкнулся со многими сложными проблемами, усугублёнными глубоким экономическим кризисом и гражданской войной.

Гражданская война нанесла огромный ущерб и транспортному комплексу, который составил более 9 568 300 тысяч рублей (в ценах 90-х годов). Было угнано около 5 тысяч транспортных средств. Только в бывшей Курган-Тюбинской области были разграблены и уничтожены 12 автопредприятий. Кроме того, война нанесла ощутимый урон дорожному хозяйству. Были разрушены 55 мостов и 773 километра автодороги.

Второй раздел первой главы называется «Первые шаги Таджикистана по выходу из коммуникационной изоляции». В нем подробно рассматривается начальный период выхода из коммуникационной изоляции. Этот процесс развернулся после достижения мира и национального согласия.

Диссертант обращает внимание на то, что в Таджикистане даже в годы гражданской войны при недостаточных материальных и финансовых средств, наряду с ремонтными работами, велось и строительство новых путей сообщения. Уже в 1993 году по предложению Главы государства Эмомали Рахмона Правительство республики приступило к реализации ряда проектов, которые в период существования могучего Советского Союза считались труднореализуемыми и затратными. К таким объектам относились: проекты строительства железной дороги Курган-Тюбе – Куляб, автомобильной дороги Куляб - Калъаи Хумб и тоннеля Анзоб.

В сентябре 1993 года Правительство республики приняло постановление «О мерах по ускорению строительства железнодорожной линии Курган-Тюбе – Куляб».³ Это был первый объект, который таджикистанцы строили своими силами и на собственные средства в годы независимости. 1 сентября 1999 года завершилось строительство железной дороги протяженностью 132 километра.

¹ Тоҷикистон: Аз анҷуман то анҷуман (Таджикистан: От съезда к съезду) // Тоҷикистони советӣ. 1990. - 5 июня.

² Нарзуллоев С., Нарзуллоев А. Из истории транспорта и дорожного хозяйства Таджикистана (1917-2013 гг.). – Душанбе, 2011. – С.43.

³ Назриев Д., Сатторов И. Республика Таджикистан. История независимости/ Хроника событий.1993. - Душанбе: Ирфон, 1996. - С.532

До 1994 года железнодорожная сеть республики входила в состав среднеазиатской железной дороги. Постановлением Правительства от 17 августа 1994 года была создана ГУП «Таджикская железная дорога».¹

В дальнейшем материально-техническое и финансовое улучшение положения ТЖД способствовало увеличению количества маршрутов. Открылись маршруты по направлениям Курган-Тюбе - Канибадам, Душанбе - Астрахань, Худжанд - Саратов и с ноября 2005 года возобновили сообщение по маршруту Душанбе - Москва².

Особое внимание уделяется строительству автодороги Мургаб-Кульма (граница КНР) с выходом на Каракорумское шоссе. Это был первый шаг по преодолению геоэкономической изоляции. На основе Постановления Правительства Республики Таджикистан от 12 февраля 1997 года, и протокола заседания Министерства транспорта республики 16 июля 1997 года в Хороге был подписан совместный протокол о строительстве автодороги Мургаб – Кульма»³. Строительство автодороги Мургаб-Кульма было завершено в конце 2002 года, а стала функционировать с 2004 года. Это означало наступление нового этапа в восстановлении таджикского участка Великого Шелкового пути.

Исключительно важное значение для выхода страны из коммуникационной изоляции имело строительство автодороги Куляб – Калъаи Хумб, которое началось в 2003 году и состояло из трёх участков: Шкев – Зигар, Шохон – Зигар и труднодоступный участок Девдара общей протяжённостью 77,5 километров. В ноябре 2005 года автодорога была введена в эксплуатацию, Для строительства автодороги было израсходовано 78,6 млн. долларов.⁴

Для выхода республики из транспортно-коммуникационной изоляции важное значение имело строительство автодорожного тоннеля «Анзоб» протяжённостью 5 километров для обеспечения круглогодичной связи северных районов с другими регионами страны. Для строительства данного объекта было израсходовано 39 млн. долларов, и иранская компания «Собир интернейшейлз» завершила строительство тоннеля в 2006 году с огромными недостатками.

Таким образом, в годы Советской власти были достигнуты ощутимые успехи в развитии дорожного хозяйства и транспорта, но оно не соответствовало в достаточной мере интересам республики. В первые годы независимости в результате экономического и политического кризиса и гражданской войны был нанесён огромный урон народному хозяйству, в том числе транспортному сектору.

Одной из главных задач, стоящей перед новым руководством страны, был вывод республики из транспортно-коммуникационной

¹ Поезда идут с Востока на Запад и с Запада на Восток // Народная газета. - 2008. - 16 апр.

² История таджикского народа. Том 6. Новейшая истории (1941-2010гг.). Душанбе, 2011. - С.254.

³ Собирова К. Вклад международных организаций в решении политических, социально-экономических и культурных проблем Горно-Бадахшанской Автономной области Республики Таджикистан в годы независимости (1991-2011 гг.). дис... д-ра ист. наук. – Душанбе, 2015. – С. - 203.

⁴ Текущий Архив Министерство транспорта Республики Таджикистан. Сведения об итогах производственной деятельности на 1 августа 2006 года. - Л. 73.

изоляции. Именно в этом периоде Республика Таджикистан сделала первые, но уверенные шаги по выходу из транспортной изоляции.

Во второй главе диссертации «**Борьба за выход Республики Таджикистан из транспортно-коммуникационной изоляции**», которая состоит из 4-х разделов, проанализирован процесс выхода страны из геоэкономической изоляции посредством строительства и реконструкции путей сообщения, развития транспорта и укрепление международного транспортного сотрудничества.

Первый раздел второй главы - «Дальнейшее строительство автомобильных дорог и развитие транспорта в Республике Таджикистан». В разделе определяются три этапа выхода республики из транспортно-коммуникационной изоляции: 1991-2005 гг.; 2006-2011 гг.; 2012-2016 гг., и аргументируются закономерности подобной внутренней периодизации.

Этот раздел в основном охватывает второй период выхода страны из коммуникационной изоляции. В диссертации подробно рассматриваются объективные причины дальнейшего развития транспорта, строительства и реконструкции автомобильных дорог в республике, так как в этот период в стране наступает полная экономическая и финансовая стабилизация, резко увеличивается ВВП. С 1996 по 2006 год он вырос в 58 раз, а его среднегодовой рост составил более 7 процентов.¹

В диссертации отмечается, что позитивные изменения в социально-экономической жизни способствовали дальнейшему развитию транспортного комплекса. Именно в этот период были завершены строительство и реконструкция автодороги Душанбе – Худжанд – Чанак (граница Узбекистана), протяжённостью 354,4 километра, Душанбе – Рашт – Джиргатал – Карамык (граница Кыргызстана), Курган-Тюбе – Дусти – Нижний Пяндж (граница Афганистана), протяженностью 120 километров, и началась реконструкция автодороги Душанбе – Дангара. Для интенсивной перевозки грузов, пассажиров и постоянного сообщения между регионами страны и соседними государствами особое значение имело строительство тоннелей и мостов. За это время были сданы в эксплуатацию автодорожные тоннели «Дусти» (Шар-шар), «Шахристан», «Озоди» (Майхура), «Хатлон» (Чормагзак), а также между Таджикистаном и Афганистаном построено и сдано в эксплуатацию три моста над Пянджем, в Ишкашимае, Вандже, Нижнем Пяндже и началось строительство нового моста в Шурообаде (ныне Шамсиддин Шохин).

Во втором разделе второй главы освещается последний пятилетний период двадцатипятилетней истории независимого Таджикистана, когда были достигнуты огромные успехи в экономическом развитии. В этот период в центре внимания Президента страны и Правительства республики стояли задачи реализации главных стратегических целей, одной из которых являлся выход страны из коммуникационной

¹ Рахмон Э. Выступление по случаю 20-летия Государственной независимости Республики Таджикистан. 8 сентября 2011 года. [Электронный ресурс]. Режим доступна: <https://www.president.tj/tu/node/>. Дата обращения: 18.05.17.

изоляции. С другой стороны, выполнение двух основных стратегических целей без нормального функционирования транспортного комплекса невозможно.

На территории страны шёл процесс формирования единого транспортного пространства, как обязательного условия существования единого внутреннего рынка. За четверть века существования независимого Таджикистана были созданы необходимые условия для повышения мобильности населения и транспортной доступности регионов и населённых пунктов для всех категорий граждан.

Основным показателем развития транспортного комплекса является увеличение объёма перевозки грузов и пассажиров. В 2016 всеми видами транспорта перевезено 79 269 тыс. тонн грузов и 576 млн. пассажиров, что было больше в разы по сравнению 2011 годом.¹

В диссертации анализируется процесс перехода транспортного сектора страны к рыночным отношениям. Этому способствовали акционирование и приватизация транспортных предприятий, что привело к развитию частного предпринимательства в транспортной сфере. Автотранспорт частных предпринимателей становился доминирующим и сыграл основную роль в процессе перевозки грузов и пассажиров.

Образовались более 35 частных автотранспортных компаний в разных регионах страны.² Кроме того, в этот период была укреплена законодательная база функционирования транспорта.

Для полного выхода страны из коммуникационной изоляции огромное значение имели строительство и реконструкция автодороги Душанбе – Турсунзаде (граница Узбекистана), Айни – Пенджикент (граница Узбекистана), Восе – Ховалинг, Сайрон – Карамык (граница Кыргызстана), Ш.Шохин – Шохон (участок автодороги Куляб – Калъаи Хумб), полностью завершилась реконструкция автодороги Душанбе – Дангара. Был сооружён новый мост над Пянджем в Шамсиддине Шохине на границе с Афганистаном.

В разделе подчёркивается, что в результате упорного труда таджикских и при содействии китайских, турецких и иранских рабочих и инженерно-технического персонала была реализована одна из важных стратегических целей – выход из коммуникационной изоляции. Лидер нации, Президент Республики Таджикистан Эмомали Рахмон в связи с этим отметил: «В результате, мы осуществили одну из стратегических целей, то есть вышли из коммуникационного тупика внутри страны. ...Разделённую на три части территорию Таджикистана в период независимости мы превратили в единую унитарную страну».³

¹ Народная газета. - 2017. - 8 февр.

² Ходжаев П.Д. Инновационное развитие рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта в Республике Таджикистан: Дисс. док-ра экон. наук. Душанбе, 2016. - С.155-156.

³ Чумхурият. - 2016. - 10 нояб.

В период независимости были построены и сданы в эксплуатацию более 2 тыс. км автодорог, 240 мостов и более 30 км тоннелей на общую сумму более 11,4 млрд. сомони.¹

В этом разделе автор попыталась показать некоторые недостатки и пробелы, которые препятствуют интенсивному развитию транспорта. Это, прежде всего постоянный рост цен на запасные части, автомашины, горюче-смазочные материалы, плохое качество дорог и другие. Кроме того, количество разных платежей в Таджикистане составляют 28 единиц, в странах Европы и Центральной Азии в среднем 19, а в развитых странах всего 11, или совокупные налоговые платежи составляют 81,8 процентов в странах Европы и ЦА - в среднем 34,8 процентов, в развитых странах они составляют 11,2 процента.²

По мнению диссертанта, устранение существующих изъянов в дальнейшем будет способствовать развитию транспортного сектора в стране.

В третьем разделе второй главы **«Железнодорожный транспорт и гражданская авиация в годы независимости»** анализируется состояние железнодорожного транспорта и авиации в республике, трудности и проблемы, стоящие перед этими отраслями транспорта, а также их роль в экономике и социальной сфере страны.

ГУП ТЖД в силу своего географического расположения состоял из трёх участков, которые были изолированы друг от друга. Сложности при отправке грузов и пассажиров железной дороги, даже во внутреннем сообщении, например, с Севера на Юг страны связаны с необходимостью пересечения территорий Узбекистана и Туркменистана, которая создавала большие трудности.

Однако для формирования единой транспортной системы было необходимо соединение Центральных и Южных участков. Кроме того, в ноябре 2011 года были демонтированы участок и мост на перегоне Галаба – Амузанг в Узбекистане, что сделало недееспособным маршрут Хошади – Амузанг.

Правительство республики сочло необходимым реализовать проект строительства железнодорожной линии Душанбе – Вахдат – Яван, чтобы соединить Центральную часть республики с югом страны, протяжённостью 40 километров. Китайская компания по строительству железных дорог «China ROE» была выбрана основным подрядчиком. В августе 2016 года данный объект был сдан в эксплуатацию. Он был financирован за счёт грантового кредита КНР на общую сумму 71 992 тысячи долларов США.³ Ввод в действие железнодорожной линии Душанбе – Вахдат – Яван имеет огромное социально-экономическое

¹ Рахмон Э. Выступление по случаю 25-й годовщины Государственной независимости Республики Таджикистан // Чумхурият. – 2016. – 10 сент.

² Мирзобеков Х.Д. Развитие малых и средних форм предпринимательской деятельности в сфере транспортных услуг Республики Таджикистан. Дис... канд.экон.наук. – Душанбе, 2017. - С.17.

³ Встреча на железнодорожной станции Яванского района. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.president.tj/ru/node/12785>. Дата обращения: 01.07.17.

значение для трёх регионов нашей страны: Центрального, Южного и Горного Бадахшана.

В годы независимости ГУП ТЖД стала единственным эксплантатом в этой отрасли. Общая протяжённость железнодорожных путей нашей страны составляет более одной тысячи километров, развёрнутая длина главных путей 684,8 километров. Располагает 43 железнодорожными станциями, и самые крупные в Душанбе, Худжанде, Курган-Тюбе, Кулябе и Канибадаме.¹

Объектом анализа становится вопрос состояния и развития гражданской авиации в Таджикистане в годы независимости. Воздушное сообщение соединило Таджикистан с центральными индустриальными регионами Советского Союза, а также с отдельными районами республики. Для Таджикистана, 93 процента территории которого занимают горы, воздушный транспорт имеет особое значение.²

До конца 80-х годов прошлого столетия гражданская авиация занимала особое место в транспортном комплексе республики. Из душанбинского аэропорта ежедневно отправлялись 92 рейса по городам Советского Союза и 47 рейсов внутри республики,³ Ленинабад был связан воздушными линиями с 26-ю городами СССР.⁴

Диссертант отмечает, что распад СССР, разрыв связи между хозяйствующими субъектами, а также политическая нестабильность в республике пагубно повлияли на состояние гражданской авиации. Только после наступления мира и национального согласия началось возрождение гражданской авиации. Она, прежде всего ориентировалась на обеспечение дальних пассажирских перевозок.

С мая 1992 года экипажи воздушных судов начали летать под эмблемой «Таджикистан». С 1991 по 1999 годы были совершены полёты по маршрутам: Душанбе – Урумчи(КНР), Иран, Пакистан, Индия, Афганистан, ОАЭ, Саудовская Аравия и Германия.⁵

ГУАП «Таджик Эйр» в 2008 году постановлением Правительства республики было реорганизовано в 5 самостоятельных предприятий: ГУП «Государственный аэропорт Душанбе», ГУП «Международный аэропорт Худжанда», ГУП «Международный аэропорт Курган-Тюбе», ГУП «Международный аэропорт Куляба» и ГУП «Таджикнавигация».⁶ Такая реформа вполне соответствовала новым экономическим реалиям.

Воздушные перевозки в республике осуществляли 3 авиакомпании: ГУАП «Таджик Эйр», частные авиакомпании «Сомон Эйр» и «Ист Эйр». Частная авиакомпания «Сомон Эйр» была создана в 2008 году. За короткий период компания превратилась в современную, динамично

¹ Евразия Вести: Дорога через века. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www/cav.ru/publid=2009-04f07>. Дата обращ-я: 28.12.2016 г.

² Махмудзода М, Шукуров Х., Лочинхой осмони соф (Соколы чистого неба). на тадж. и русс. яз. Худжанд: Ношир, 2014. - С.198.

³ Тоҷикистони совети. - 1990. - 5 апр.

⁴ Махмудзода М, Шукуров Х. Соколы чистого неба. - С.198

⁵ Народная газета. 2004. - 1 сент.

⁶ Чумхурият. 2001. -2 апр.

развивающуюся организацию и внесла огромный вклад в перевозку пассажиров и грузов.

По мнению диссертанта, основными факторами ощутимых успехов авиакомпании «Сомон Эйр» явились: использование современных воздушных судов западного производства, типа «Боинг» и «Аэрбас»; грамотные, компетентные кадры; гибкие тарифы и организация удобного сервиса.

В четвёртом разделе «**Международное сотрудничество Республики Таджикистан в транспортной сфере**» проанализированы цель, задачи и основные направления международного сотрудничества республики с ближними и дальними зарубежными странами.

В решении этих задач особая роль отводится возрождению Великого Шёлкового пути. «Восстановление Великого Шёлкового пути, – утверждает Президент страны Эмомали Рахмон, – не является данью традиции или моде. Оно является жизненной необходимостью, основанной с научной и коммерческой точек зрения».

Диссертант отмечает, что стратегическое географическое месторасположение Республики Таджикистан даёт возможность для её превращения в полноценный коридор для транзита между странами мира. Республика, несмотря на сложный горный рельеф, уже имеет автодорожную транспортную артерию, включающую 17 дорог международного значения и более 80 дорог государственного значения, которые связывают её со странами мира.¹

Была определена стратегия развития транспортной системы, и она имеет два основных направления: первое - создание единой транспортной сети в стране и соединение её с международными транспортными автодорогами; второе - присоединение страны к международным конвенциям и соглашениям по транспортным взаимоотношениям. Республика Таджикистан для дальнейшего развития международных перевозок ратифицировала основные конвенции Европейская экономическая комиссия ООН.

До конца 2016 года международная деятельность осуществлялась совместно с 37 государствами мира.²

Таджикистан в рамках двустороннего и многостороннего сотрудничества имеет межправительственные соглашения о транспортной деятельности с Афганистаном, Арменией, Азербайджаном, Беларусью, Грузией, Ираном, Китаем, Казахстаном, Кыргызстаном, Кипром, Молдовой, Пакистаном, Россией, Таиландом, Польшей, Турцией, Туркменистаном, Украиной, Чехией и другими государствами Европы и Азии.³

Стратегическое географическое месторасположение Республики Таджикистан даёт возможность превращения его в экономический

¹ Шарифзода А., Косими З. Фархундапай (Благодетель). - Душанбе, 2014. – С. 8.

² Там же. – С.254.

³ Текущий Архив Министерство транспорта Республики Таджикистан. Сведения об итогах хозяйственно-производственной деятельности на 1 сентября 2013 года. - С. 69-70.

коридор для транзита товаров и услуг между крупнейшими странами мира.

До конца 2016 года в республике действовали 10 пунктов пограничного перехода для международного автомобильного транспорта, а в начале 2018 года, с улучшением отношений, между Узбекистаном и Таджикистаном открылись 18 пунктов пограничного перехода, что полностью отвечает интересам народов двух стран.

В этом разделе также особое внимание уделяется таджико-афганскому сотрудничеству в области транспорта. За годы независимости наша страна установила тесные торгово-экономические связи с Афганистаном, несмотря на политическую нестабильность в нём. Были сооружены 6 мостов над Пянджем между Таджикистаном и Афганистаном. Всё это создало условия для транзита грузов, расширения приграничной торговли, создания совместных предприятий, и Афганистан сможет превратиться в транспортный узел между странами Центральной и Южной Азии.

В целях обеспечения возможностей расширения и углубления сотрудничества с Афганистаном Республика Таджикистан продолжила курс на строительство мостов через реку Пяндж. В реализации этих проектов активное участие принимают Международные неправительственные организации, прежде всего Агентство Ага-хана по развитию (AKDN). С 2002 года AKDN предоставило 1,7 млн. долларов США на восстановление двух и строительство ещё двух мостов в Лангаре, Ишкошуме, Теме(Хорог) и Рузвай (Дарвазский район). Около одного миллиона долларов США AKDN выделило для строительства мостов в Вандж.

Таким образом, после установления мира и национального согласия в Таджикистане началась борьба за выход страны из транспортно-коммуникационной изоляции. Выход из этой ситуации стал важным звеном Стратегической цели Правительства Республики Таджикистан. За короткий период были достигнуты огромные успехи в сфере дорожного строительства и транспорта. В результате, Республика Таджикистан вышла из транспортно-коммуникационной изоляции.

В заключении представлен итог научного анализа истории развития транспорта и дорожного строительства в Таджикистане в годы независимости. Научно обоснована необходимость и важность реализации одной из стратегических целей правительства республики - выхода страны из коммуникационной изоляции и специфические особенности осуществления этой цели. показано социально-экономическое, политическое, культурное и оборонное значение выхода нашей страны из коммуникационной изоляции.

В конце заключения даны практические рекомендации, направленные на дальнейшее совершенствование и улучшение состояния транспорта и путей сообщения в стране, на повышение качества строящихся новых дорог и широкое применение толлинговой системы.

Основные положения диссертации изложены в следующих публикациях диссертанта:

**Статьи в рецензируемых научных журналах,
рекомендованных ВАК Российской Федерации:**

1. Гафурова Г.А. Таджики-афганское сотрудничество в области транспортной коммуникации в годы независимости // Учёные записки Худжандского государственного университета имени академика Бободжона Гафурова. - 2013. - №4(37). - С. 149-162.
2. Гафурова Г.А. Первые шаги республики на пути к выходу из коммуникационного тупика // Вестник Таджикского национального университета. - Душанбе, 2016. - №3/5(208). - С.80-86.
3. Гафурова Г.А. Первые шаги республики на пути к выходу из коммуникационной изоляции // Учёные записки Худжандского государственного университета имени академика Бободжона Гафурова. 2016. 1(46). С. 72-75.
4. Гафурова Г.А. Строительство автодороги Куляб – Калъаи Хумб и её значение // Вестник Таджикского национального университета. -- Душанбе, 2017. - №3/4. - С.108-114.

В других изданиях:

5. Гафурова Г.А. Раҳой аз бунбасти комуникатсионӣ – ҳадафи стратегии Президент Эмомалӣ Раҳмон (Вывод из коммуникационной изоляции – стратегическая цель Эмомали Рахмона) // Маводи конференсияи ҷумҳуриявӣ илмӣ-назариявӣ “Тоҷикистон дар масири Истиқлолият” бахшида ба 20-солагии Истиқлолияти давлатии Ҷумҳурии Тоҷикистон. - Хучанд: Ношир, 2011.- С.86-92.
6. Гафурова Г.А. Аз таърихи ба вучуд омадани системаи замонавӣ алоқа (Из истории возникновения современной системы коммуникации) // Маводи Конференсияи ҷумҳуриявӣ илмӣ-назариявӣ бахшида ба 20-солагии Истиқлолияти миллии Ҷумҳурии Тоҷикистон.- Душанбе, 2011. - С.82-84.
7. Гафурова Г.А. Из истории дорожного строительства в Таджикистане в годы Советской власти (20-е-70-е годы XX в.) // Усмонҷон Гаффоров – устод, олим, адиб ва ходими ҷамъиятӣ. - Хучанд, 2015. - С.415-424.
8. Гафурова Г.А. К истории развития транспорта и дорожного строительства в Северных районах Таджикистана во второй половине XIX - начало XX века // Таджикистан и Россия: Единство исторических судеб: Материалы международной конференции, посвященной к 150-летию присоединения Худжанда к России.- Худжанд: Нури маърифат, 2016.- С.387-394.
9. Гафурова Г.А. Ибтидои мубориза барои баромадан аз бунбасти комуникатсионӣ(Борьба за выход из коммуникационной

- изоляция в Республике Таджикистан) // Соҳибхирад. Маҷмӯаи мақолаҳо бахшида ба 70-солагии Арбоби илм ва техникаи Тоҷикистон, доктори илмҳои таърих, профессор Сайдулло Абдуллоев. - Худжанд: Меъроҷ, 2015. - С.286-291.
10. Гафурова Г. Сарвари раҳкушо (Лидер – проводник и путеводитель) // Пешвои сулҳофарини миллат. Хуҷанд: Нури маърифат, 2016. С.72-76.
11. Гафурова Г. Послание Президента – путеводитель выхода страны из коммуникационной изоляции // Паём – ҳидоятномаи миллат. – Хуҷанд: Нури маърифат, 2017. – С.184-188.
12. Гафурова Г.А. Таджикско-афганское сотрудничество в области транспортной коммуникации в годы независимости в свете Послания Лидера нации // Маводи Конференсияи илмӣ-амалии ҷумҳуриявӣ бахшида ба Паёми Асосгузори сулҳу ваҳдати миллӣ-Пешвои миллат, Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон, мӯҳтарам Эмомалӣ Раҳмон ба Маҷлиси Олӣ “Паём-барномаи рушди босуботи иқтисодиву иҷтимоии кишвар”. - Хуҷанд: Меҳвари дониш, 2017. - С.147-152.
13. Гафурова Г. А. Послание Президента – путеводитель выхода страны из коммуникационной изоляции // Паёми раҳнамо. Маводҳои конфронси илмӣ-амалии ҷумҳуриявӣ. - Бӯстон: Донишгоҳи кӯҳи металлургии Тоҷикистон, 2017. - С.64-67.