

2001-242

МЕЖВЕДОМСТВЕННЫЙ ДИССЕРТАЦИОННЫЙ СОВЕТ

Д.07.00.99

На правах рукописи

У ДК: 566(575.2)

ЖАЛИЕВА ЖАНЫЛ ХАМИДОВНА

**ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА
В КЫРГЫЗСТАНЕ (1950-1980 гг.)**

Специальность: 07.00.02 - История Кыргызстана

**Автореферат
диссертации на соискание ученой
степени кандидата исторических
наук**

БИШКЕК - 2000

Работа выполнена в отделе истории Кыргызстана XX века Института истории Национальной академии наук Кыргызской Республики.

Научный руководитель: доктор исторических наук, профессор,
заслуженный деятель науки КР
Аттокуров С.А.

Официальные оппоненты: доктор исторических наук, профессор
Бактыгулов Дж. С.

кандидат исторических наук
Ормушев А. У.

Ведущая организация: Бишкекский гуманитарный университет

Защита диссертации состоится « 19 » 01 2000 г. в 14⁰⁰ часов на заседании Диссертационного совета Д.07.00.99 по защите диссертаций на соискание ученой степени кандидата (доктора) исторических наук по специальности 07.00.02. — История Кыргызстана при Институте истории Национальной академии наук Кыргызской Республики (720071, г. Бишкек, пр. Чуй, 265-а).

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Национальной академии наук Кыргызской Республики.

Автореферат разослан «12» 12 2000г.

/Ученый секретарь Докторского
совета, доктор исторических наук,
профессор



И. Б. Молдобаев

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы. Характерной чертой исторической науки суверенного Кыргызстана является попытка рассматривать прошлое своего народа, руководствуясь принципами объективизма и историзма, отказываясь от стереотипа деления на «черное» и «белое». Именно этот подход использовал автор при исследовании проблемы истории развития транспорта в 1950-1980 годы.

Кыргызский транспорт - самая древняя и в то же время самая молодая отрасль народного хозяйства. В своей эволюции он прошел путь от гужевого, равного по временным рамкам кыргызскому этносу, до современных видов, характерных для XX века. В целом предназначение транспорта - перевозка людей и грузов - одна из приоритетных областей промышленности. По своему назначению он делится на два вида. Первый - транспорт общего пользования / автомобильный, воздушный, морской, водный и трубопроводный/; второй - специального пользования, то есть промышленный. Грузовой и пассажирский транспорт считается важной частью, точнее продолжением материального производства, хотя и не участвует в его увеличении. Потребности людей в перевозке грузов в производственных и других целях, удовлетворяются третьим видом транспорта /легковые автомашины, мотоциклы, велосипеды, пароходы, лодки, яхты/.

Транспорт является одним из основных инструментов претворения в жизнь экономической политики государства. В общественной структуре он играет важную роль и, если мы рассмотрим общество как единый организм, то транспорт будет функционировать в нем в качестве центра, обеспечивающего непрерывную информацию, необходимую для управления им и производством. Таким образом, он является связующим звеном между промышленностью и сельским хозяйством, центром и дальними районами с учетом географически рационального размещения промышленности.

Транспорт удовлетворяет все потребности в перевозках, как в области материального производства, так и в непромышленной сфере. Являясь важной составной частью промышленности, он, в то же время имеет и свои особенности. Доставляя готовую продукцию и полуфабрикаты потребителям, он

тем самым активно участвует в процессе производства, не увеличивая при этом количество продукции. В этом и заключается характер его производительности. Основным сырьем для него являются горюче-смазочные материалы /ГСМ/. Транспорт играет активную роль в экономическом развитии страны. Он способствует рациональному размещению производительных сил, специализации промышленности, ее кооперации, созданию экономических районов; без него невозможно использовать полезные ископаемые. С транспортом связаны и стабильность развития экономических районов, размещение городов и поселков. Он играет значительную роль в международных экономических и культурных связях, с изменением этих отношений во второй половине XX века возросли и его функции.

В своей доктрине о Великом Шелковом пути Президент Кыргызской Республики А. Акаев подчеркнул, что Кыргызстан как страна, не имеющая выхода к морю, должна развивать все средства коммуникации для его обеспечения. Особый акцент был сделан на развитие транспорта, без которого невозможно стать транзитной республикой. Этому способствует и ее геологическое положение, то есть она находится в центре исторических транспортных и коммуникационных связей.

Идея восстановления Великого Шелкового пути была выдвинута на 24-й сессии генеральной конференции ЮНЕСКО в 1987 г. На ней был разработан проект его комплексного исследования. В этой программе принимают активное участие страны Европы и Азии. В Кыргызстане работой в этом направлении является реконструкция автомобильной дороги Бишкек-Ош. Открылись новые воздушные трассы для обеспечения связи республики со странами Ближнего и Дальнего зарубежья. В 1997 г. была создана Государственная дирекция по строительству железнодорожной ветки Балыкчи-Кочкор-Кара-Кече.

Согласно доктрины транспорт способствует установлению внешних связей, а следовательно, создает благоприятные условия для контактов с государствами с рыночной экономикой, что, в свою очередь, благоприятным образом сказывается на экономическом развитии республики.

Исходя из вышеизложенного, совершенно очевидно, что проблема транспорта является весьма актуальной, особенно учитывая его роль в развитии эко-

номики переходного периода. Следует подчеркнуть, что на данном этапе ему придаётся все большее значение, о чем свидетельствует президентская доктрина.

Степень изученности проблемы. Вопросы развития транспорта нашли отражение в ряде работ так называемого общесоюзного характера, они в основном посвящены отдельным его видам, причем наиболее основательно изучен железнодорожный транспорт. Эти труды можно разделить на три большие группы. В первую входят исследования в масштабе СССР, во вторую - территориальные и в третью - в отдельных республиках. В первой группе наиболее значительными являются работы Б. Великина, В. Виргинского, И. Ковалева, Л. Гумилевского и А. Напорко. Ко второй относятся труды Г. Дахшлейгера, Г. Тевзадзе, А. Афанасьева и В. Поталева. В третью входят работы отдельных авторов, посвященных строительству и развитию железнодорожного транспорта союзного и республиканского подчинения; они очень малы по своему объему и количеству. Так как партийное и советское руководство придавало значение строительству дорог только союзного значения, в бывших республиках СССР их было недостаточно. Как правило, железнодорожные трассы местного характера и малого масштаба отодвигались на второй план до тех пор, пока они не теряли первоначальной важности. Например, правительство республики запланировало строительство железной дороги Пишпек-Рыбачье-Кара-Кече еще в 30-е годы, но в жизнь была претворена лишь малая часть проекта.

В кыргызской историографии изучению истории транспорта уделялось мало внимания. Нельзя сказать, что эта тема не интересовала исследователей. Однако, даже в таком академическом издании как «История Киргизской ССР» /в четырех томах/ этой проблеме посвящается лишь одна страница. В аналогичных изданиях большое внимание уделено строительству дорог, но их неразрывная связь с автомобильным и другим транспортом вообще не раскрыта. В брошюре Б. Чыймыловой «Трудящиеся Киргизии в борьбе за выполнение второй пятилетки в области промышленности и транспорта» история автомобильного, железнодорожного и воздушного транспорта раскрывается тезисно, на полстранице, а об автотранспорте вообще нет никаких сведений. Здесь нужно отметить, что в исследовании этого автора проблема автотранспорта полностью

заменена проблемой шоссейных дорог. В целом, строительству дорог в нем уделено полторы страницы. В другой работе этого автора «История развития социалистического соревнования в промышленности Киргизии» о транспорте также имеются лишь мимолетные сведения. Такого же рода упоминание встречается в коллективной монографии Б. Чыймыловой и Д. Уметова, в трудах С. А. Аттокурова и М. Малабаева по истории промышленности. Наконец, первая работа, которая имеет прямое отношение к теме данного исследования, это статья С.А. Аттокурова «Из истории строительства железной дороги Кант-Быстровка», опубликованная в сборнике трудов ученых КГНУ в 1972 г. В ней ход и завершение «народной стройки» показаны на основе обширного фактического материала. Этим и ограничивается вклад историков в изучение данного вопроса в уходящем веке.

Некоторые аспекты проблемы были исследованы в статьях и книгах Х. Кольбаева - видного партийного и советского деятеля, долгие годы возглавлявшего Министерство автотранспорта республики. В своей книге «Автомобильный транспорт и дороги Киргизии за 50 лет» он кратко рассказывает широким кругам читателей о сложном пути развития автомобильного транспорта, об истории перехода кочевых кыргызов от вьючных лошадей к машине, неасфальтированных дорог к шоссейным, от гужевого транспорта к ЗИСам и ЗИЛам.

В этой работе, также как в статьях и брошюрах, с пафосом, присущим для этого периода, воспеваются роль Коммунистической партии и единство народа; нет даже малейшего упоминания о недостатках и трудностях, но необоснованно восхваляется «народный почин» как пример коммунистического отношения к труду. В книгах Х. Кольбаева нет научно-практических рекомендаций, однако, несмотря на это он является первым исследователем развития автотранспорта и шоссейных дорог Кыргызстана.

В 1996 г. вышла в свет работа Ж. Сатыбалдиева «История автомобильных дорог Кыргызстана». Это краткий исторический очерк, в котором с позиции нового мышления характеризуется строительство внутренних и внешних шоссейных дорог, появление машинно-дорожных станций, дорожно-эксплуатационных управлений и т.д. Бесспорно, в какой-то мере

она восполняет пробел в изучении этого вопроса, однако, во-первых, она носит скорее популярный характер, чем научный; во-вторых, в ней слабо использован архивный материал; в-третьих, отсутствует глубокий анализ исследуемой проблемы.

Летописцем истории гражданской авиации стал И. Абдраимов, создавший первую кыргызскую авиагруппу и возглавлявший этот новый вид транспорта около 25 лет. Для его работ /»Стальные птицы над Ала-Тоо», «Развитие гражданской авиации в Киргизии», «Полеты продолжаются» и др./ и трудов П. Копылова и П. Якунина характерно влияние советской идеологии, то есть все успехи и победы, как правило, связывались с Компартией и Советским правительством.

Следует отметить, что теме транспорта основное внимание уделяли экономисты. Причина этого была в том, что возникшее при советской системе хозяйство нового типа, в отличие от натурального, с гужевым и верховым транспортом, требовало дополнительных материальных затрат. Без капиталовложений невозможно было его использование. Необходимо думать о рентабельности, то есть вести учет и контроль, а это требовало времени и опыта. Поэтому, как правило, экономические характеристики транспорта, подсчет расходов на обслуживание возникали вслед за его появлением. В 1941 г. вышел из печати сборник статей «Автомобильный транспорт и дорожное строительство в Киргизии» посвященный экономической истории транспорта. В нем основное внимание было уделено строительству дорог, но тем не менее, - это был первый труд, посвященный транспорту как отрасли народного хозяйства. С этого времени статьи и брошюры о транспорте экономического характера появлялись постоянно.

Первые исследования такого рода начали издаваться в 60-х годах. В их числе можно назвать материалы научной конференции, посвященной 50-летию СССР. Здесь наше внимание привлекает статья К. Оторбаева. Если в его трудах уточняется роль республиканского транспорта в создании объединенного комплекса народного хозяйства, то в работах академика Т. Койчуева широко и подробно раскрыта роль транспорта в развитии производственных мощностей с применением метода математического анализа. К трудам экономической направленности относятся работы А. Загулова /»Развитие транспорта и связи в

Киргизской ССР», «Закономерности развития транспорта и дороги в республике»/. Он, как и остальные авторы, делает попытку рассмотрения проблемы закономерностей развития транспорта.

Эти исследования ценны тем, что в них систематизируется экономическая история автотранспорта и связи, хотя и повторяются некоторые рекомендации вышеназванных авторов.

Таким образом, все вышеизложенное позволяет сделать вывод, что обобщающего труда по этой актуальной проблеме в национальной историографии до последнего времени не было. Это обстоятельство и стало основанием для выбора нами темы диссертационной работы.

Цели и задачи исследования. Основной целью является определение места и роли транспорта в народном хозяйстве. Исходя из этого, автором были поставлены следующие задачи:

- охарактеризовать историю транспорта в 30-40-е годы;
- исследовать развитие автомобильного транспорта и строительство шоссейных дорог в 50-80-е годы;
- выявить механизмы торможения в строительстве железнодорожного транспорта, особенно в высокогорных районах;
- раскрыть значение воздушного пассажирского и грузового транспорта в исследуемый период;
- показать специфику работы троллейбусного транспорта;
- проанализировать состояние водного транспорта и определить пути его развития;
- предложить практические рекомендации по совершенствованию основных направлений развития транспорта на современном этапе.

Хронологические рамки исследования охватывают период с 1950 по 1980 годы. Выбор его обусловлен тем обстоятельством, что это был важнейший этап в нашей отечественной истории. Следует отметить и такие факторы как малоизученность данной проблемы, а также дальнейшее развитие транспорта, появление его новых видов.

Методологической основой диссертационного исследования послужили принципы объективизма и историзма в сочетании с аналитическим, ис-

точниковым и сравнительно-сопоставительным методами.

Основной источниковой базой послужили до сих пор неисследованные архивные материалы Центрального государственного архива Кыргызской Республики. Среди них большое значение имели фонды документов Совета Министров Кыргызской ССР /ф. 20 и 350/. В них хранятся, связанные с транспортом, всевозможные справки, постановления, квартальные и годовые отчеты Управления транспорта и министерства. В фондах 99 и 1300 планового комитета /комиссии/ Кыргызской АССР и Кыргызской ССР собраны планы строительства шоссейных и железнодорожных путей на пять лет и перспективу, а также материалы об их выполнении.

Ценными источниками стали документальные материалы /ф.105/ Кыргызского республиканского национального статистического комитета. Они отличаются системностью, определенностью и научной обоснованностью. Широко был использован фонд 2577 Управления республиканской гражданской авиации. Большую роль сыграли документы ф. 1351, а также фонды Министерства автотранспорта и шоссейных дорог и Управления транспорта. В них содержатся годовые, квартальные отчеты, различные проекты. Самыми значительными являются постановления, доклады, ведомственные совещания, стенографические отчеты и решения хозяйственного актива. Именно в этих фондах находятся материалы об эксплуатации дорог, о работе автобаз и автостанций.

Значительную источниковедческую ценность представляют документы о работе городского транспорта Фрунзенского горисполкома /ф. 1142/ и Бишкекского управления коммунального хозяйства. К сожалению, они отличаются неполнотой и бессистемностью. В работе также использованы документы Управления Иссык-Кульского пароходства /ф.750/, сохранившиеся лишь во временном архиве.

При написании диссертации большую трудность составил сбор материалов о железнодорожном транспорте, в связи с тем, что они находятся за пределами республики.

Кроме архивных, в работе использованы материалы периодической печати. В основном авторами являлись руководители Управления транспорта, в них содержатся сведения о выполнении годовых и пятилетних планов, формах и

результатах соревнования, рационализаторских идеях, проблемах кадров, улучшении условий труда и т.д.

Определенную ценность представляют документальные и статистические сборники, а также соответствующие публикации по теме исследования. Следует отметить, что большинство источников, использованных в работе, критически переработаны.

Научная новизна диссертации состоит уже в самой постановке комплексного изучения данной проблемы. Это первая специальная работа, посвященная анализу истории развития транспорта в 50-80-е годы. В ней, в отличие от общеизвестных трудов экономического характера, глубоко исследуется состояние этой важной отрасли народного хозяйства; с новой точки зрения оцениваются многие процессы, происходящие в ней; вскрываются причины назревающего экономического кризиса. Многие материалы, использованные в работе, впервые вводятся в научный оборот.

Практическая значимость исследования заключается в том, что она вносит определенный вклад в национальную историографию. Выводы, конкретные предложения и рекомендации могут быть использованы в совершенствовании производственных процессов в этой отрасли, способствовать ее дальнейшему развитию в сложных условиях переходного периода.

Богатый фактологический материал диссертации может быть полезен при создании специальных и обобщающих трудов по отечественной истории, а также в научно-педагогическом процессе.

Апробация исследования. Основные выводы и содержание диссертации были изложены в 6 статьях и 2 брошюрах. Результаты работы апробированы на Республиканской конференции «Великий Шелковый путь - доктрина мира и международного согласия. По теме исследования автором опубликовано 4,7 п.л.

Структура диссертации состоит из введения, двух глав, заключения и библиографии.

Основное содержание. В первой главе «Автомобильный и троллейбусный транспорт /1950-1980 гг./ излагается история их возникновения и развития. Самым распространенным видом транспорта в республике является автомобильный. Этому способствует горно-географический рельеф нашей страны.

Он начал развиваться в советский период. Первые шаги по развитию автомобильного транспорта и дорожному строительству, а также решению проблем, связанных с ними, были сделаны на сессиях и съездах советов КАО и КАССР (I-IV), областных пленумах и конференциях партийной организации. За период с 1924 по 1937 годы не проходило ни одного пленума, на котором бы не рассматривались вопросы строительства дорог и развития транспорта. Однако, несмотря на неоднократные постановления они так и не были претворены в жизнь, или выполнены хотя бы наполовину.

В работе исследуются причины упущений в деле дорожного строительства, характеризуется метод «народной стройки», организация социалистического соревнования; подчеркивается, что крупномасштабное строительство шоссейных дорог велось еще до Великой Отечественной войны. Конные тропы и узкоколейные дороги в основном были заменены автомобильными. Их общая протяженность превышала 11 тысяч километров, соединив горные районы республики. Доля грузового и пассажирского автомобильного транспорта составила 60-65% от общих перевозок, уже в довоенный период он становится важной отраслью народного хозяйства.

В главе рассматриваются первые формы организации управления транспортом. В 1939 г. по решению второй сессии Верховного Совета Киргизской ССР «Киргизтранс» был расформирован, а вместо создан Наркомат автотранспорта. В этом же году были организованы «Северный автотрест» во Фрунзе и «Южный автотрест» в Джалал-Абаде. В 1947 г. для руководства транспортом из единого центра Указом Президиума Верховного Совета Киргизский ССР было создано Министерство автомобильных и шоссейных дорог. Его первым руководителем стал видный партийный деятель Х. Кольбаев. С 1953 по 1960 годы оно несколько раз перерасформировывается и переименовывается. В пятой пятилетке министерство создает предприятия, осуществляющие перевозки пассажиров и грузов. В работе отмечаются успехи в этом направлении в результате централизации.

Сентябрьский пленум ЦК КПСС /1965 г./ принял постановление об экономическом стимулировании предприятий. Выполняя его, киргизские транспортники стали переходить на новую систему управления. В диссертации на боль-

шем фактическом материале анализируются результаты ее введения, а также меры по удовлетворению потребности населения в автомобилях и др.

В работе рассматривается строительство дорог как предпосылка развития автомобильного транспорта и подробно характеризуется история перехода от узкоколейных дорог к шоссейным. Первые автомобильные дороги в республике появились в советский период и в основном оставались неасфальтированными, а с твердым покрытием /гравийные и асфальтированные/ - в первую послевоенную пятилетку. В семилетку и последующую за ней пятилетку в республике были проложены дороги в сельских районах. В результате к началу 70-х годов каждое село района имело автомобильное сообщение с районными и областными центрами. В эти же годы началась реконструкция дорог, позволяющая четырехразовую перекочку в год на новое пастбище.

В исследуемый период в республике началось строительство автомобильной трассы Фрунзе-Ош под названием «Великий Киргизский путь». К работам приступили еще в предвоенную пятилетку, а в 1941 г. продолжили их на трех участках: Фрунзе-Сосновка, Ош-Кара-Суу, Арал-Суу-Самтыр. Строительство велось в основном «народным способом». В 1942 г. эти участки были закончены, а работа на остальных была временно приостановлена.

В послевоенные пятилетки было принято несколько постановлений Совета Министров СССР и Киргизской ССР по возобновлению строительства дороги Фрунзе-Ош, так она была признана трассой союзного значения. Оно велось союзными и республиканскими управлениями, для ускорения работ создается Управление №16. Тяжелые условия ее прокладки вынуждали несколько раз менять первоначальный проект. Так, для этой трассы был проложен тоннель Тоо-Ашуу - самый высокий в мире над уровнем моря. В строительстве этой дороги, завершенной 3 декабря 1964 года, участвовали опытные строители метро и мостов из Москвы и Ленинграда, а также представители 60 национальностей. Она имела большое значение для экономического развития республики, однако, ее потенциала оказалось недостаточно для растущих потребностей в транспорте.

В диссертации приводятся данные, наглядно показывающие, что в централизованном планировании намеченный объем не отвечал требованиям эко-

номики. Например, в 1971-1980 гг. было запланировано строительство дорог на 960 млн. рублей, но из них было освоено только 126,2. Вторым барьером послужило то обстоятельство, что отпущенные средства за 1960-1980 гг. сократились в 5,4 раза, в то время как грузовые перевозки возросли в 84,5 раз, а пассажирские - в 3,5 раза. Протяженность дорог в 1960 г. составила 4 тыс. км., а в 1980 г. - 19,6, то есть возросла, на 5,6 тыс. км. В первую очередь уделялось внимание количественному увеличению дорог и так как качество оставалось низким, они не отвечали предъявляемым требованиям.

В эти годы значительно возросли объемы грузовых и пассажирских перевозок, появились новые марки автобусов /с большим тоннажем/ и все это привело к быстрому устареванию и разрушению дорог, построенных в спешке «народным методом». Совершенно очевидно, что развитие транспорта требовало качественных характеристик, однако, строительство дорог с твердым покрытием /асфальт, цемент, бетон/ продвигалось весьма медленно. Если по плану за 1971-1990 гг. намечался прирост таких дорог на 20%, то на деле было сооружено лишь 5,9%. В 1960 г. они составляли 4,9 тыс. км., в 1970 г. - 11, а в 1980 - 15,8 тыс. км. Учитывая, что за последние четверть века автомобильные перевозки составили 96-97% от общего количества, необходимо было увеличить строительство именно качественных трасс.

В 1975-1980 гг. автомобильный транспорт пережил первые кризисные изменения. Во-первых, - это падение коэффициента использования автопарка. Так, если в 1975 г. он составлял 64,3%, то в 1980 снизился до 62,5%, то есть на 2%. Во-вторых, общие грузовые перевозки упали с 78% до 77, то есть на 1%. Производительность труда автомашины составила в 1965 г. - 1103 тонны, а в 1980 г. - 1503, то есть возросла минимально - на 8,9%. Такие низкие показатели и положение, создавшееся в транспорте, нельзя было рассматривать как нормальное явление, тем более, что годовой прирост составлял лишь 0,84%.

Особое внимание в работе уделяется анализу жизненного уровня работников автотранспорта. Если в 1950 г. в этой сфере трудилось 9,6 тыс. человек, то в 1975 г. уже 197,8, что составляло 7,8- 8% от числа работающих в народном хозяйстве республики. Средняя заработная плата рабочих и служащих возросла за период с 1950 по 1960 годы на 63%. Если в 1970 г. она составляла 129 рублей, то

в 1980 - 177,2, то есть повысилась на 48 руб. В 1959-1980 гг. улучшились их жилищные условия. Кроме того, дорожные строители и водители по линии социального обеспечения получали льготные путевки в дома отдыха и курорты, а дети - бесплатное образование и медицинское обслуживание, гарантированное для всего населения бывшего СССР. Значительным шагом в повышении материального благосостояния и улучшении условий жизни явилось сокращение рабочего дня.

В исследуемый период в республике появился современный вид транспорта - троллейбус. Первая линия в городе Фрунзе была сдана в эксплуатацию 14 января 1951 года, протяженность ее составила 8,4 км., она обслуживалась четырьмя троллейбусами; на территории мясокомбината было построено первое троллейбусное депо. За короткий срок этот вид транспорта стал одним из основных. Если в 1951 г. он перевез 3,2 млн. пассажиров, то в 1975 уже 60,4, протяженность линий в столице увеличилась с 24,1 км. в 1958 г. до 159 в 1980.

Во второй главе «Развитие железнодорожного, воздушного и водного транспорта /1950-1980 гг./» на основе архивных данных анализируется ситуация в этих видах отрасли от возникновения до состояния в тридцатилетний период. В работе обращается внимание на то, что железнодорожный транспорт возник в Кыргызстане с присоединением Средней Азии к России. В 1880-1888 гг. здесь была построена первая железнодорожная ветка, а в 1895-1899 - проложен путь Андижан-Ташкент. Царское правительство намеревалось связать земледельческие, богатые хлопком, южные области Кыргызстана с Ташкентской железной дорогой.

С установлением Советской власти начинается новый век в строительстве железных дорог. 4 сентября 1920 г. Народный Комиссариат издал декрет о строительстве железной дороги Аулие-Ата-Мерке-Пишпек, а 13 мая 1921 г. им принимается новая программа строительства путей сообщения: Пишпек-Верный, Пишпек-Токмак-Иссык-Куль. 9 августа 1924 г. была сдана в эксплуатацию трасса Аулие-Пишпек, переданная затем в ведомство Ташкентской железной дороги.

В 30-е годы Пишпекская линия вошла в состав Турксиба, вступают в строй трассы Фрунзе-Быстровка, Фрунзе-Кант-Токмак, в 40-е прокладывается участок Токмак-Быстровка Фрунзенско-Рыбачьей железной дороги. Первый поезд

по линии Быстровка-Рыбачье прошел 24 июля 1950 г. С эксплуатацией этой дороги увеличились объемы грузоперевозок из северных областей республики, что оказало огромное влияние на их экономическое развитие.

В работе дается характеристика материально-технической базы железнодорожного транспорта, улучшению условий жизни и труда железнодорожников, организации социалистического соревнования.

За короткий срок железные дороги, подобно кровеносным сосудам, опоясали северные и южные районы республики. По объему грузовых и пассажирских перевозок железнодорожный транспорт стоял на втором месте после автомобильного. Общая протяженность его линий составила в 1980 году 376 километров.

Исследование ведется через рассмотрение таких проблем как социалистическое соревнование, которое в исследуемый период было теоретически обосновано Коммунистической партией как ускоритель общественного развития. Повсеместно создавались бригады коммунистического труда, при этом во главу ставились моральные стимулы и игнорировались материальные. Завышенность плановых заданий вынуждала руководителей предприятий снижать планы, делать приписки, рапортовать о так называемых «досрочных выполнениях» и т.п.; одним словом, процветало очковтирательство. К тому же, низкая заработная плата, нехватка жилья, плохие условия труда способствовали текучести кадров в отрасли, особенно это касалось рабочих коренной национальности.

В рассматриваемый период железнодорожному строительству со стороны государства не уделялось значительного внимания. Эти проекты оставались, как правило, в тени общесоюзных «коммунистических строек» /пример БАМа/. Игнорирование интересов регионов и республик привело, в конечном итоге, к ухудшению состояния этого вида отрасли и появлению кризисных явлений, наложивших отпечаток на дальнейшее ее развитие.

Большое место в работе занимает история воздушного транспорта республики. Ее можно поделить на два этапа. Первый включает в себя 20-50-е годы двадцатого столетия, сюда относится и его возникновение, второй - период с 1950 по 1980 гг. - является этапом реализации достижений научно-технического

прогресса. Уже в довоенные пятилетки в республике появились первые внутренние воздушные трассы, развитие воздушного транспорта приходится на послевоенные. В 1945 г. во Фрунзе был создан первый Особый Кыргызский авиаотряд с технической базой. После войны было около десятка самолетов марки ПО-2 и ЛИ-2. С сентября 1945 г. стали осуществляться регулярные рейсы Фрунзе-Ташкент, а в 1946 г. открывается маршрут Фрунзе-Москва. По этому маршруту впервые полетел самолет ЛИ-2, командиром экипажа которого был Б.Баялинов. В августе 1952 г. Кыргызское подразделение было переоформлено в особую авиагруппу. В диссертации дается характеристика внутренних и внешних воздушных трасс, подчеркивается, что кыргызские авиаторы с помощью радионавигационных сооружений осуществляли полеты в Москву, Балхаш, Алматы и Ташкент даже в сложных метеорологических условиях. Значительно укрепилась материально-техническая база воздушного транспорта. Устаревшие самолеты У-2, ЛИ-2 сменили поршневые - ИЛ-18, АН-2, реактивные - ЯК-40, ТУ-154; в конце 50-х годов в горные районы можно было добраться на вертолетах. В столице, районных и областных центрах стали строиться аэровокзалы нового типа, соответствующие самолетам новых марок. Особое внимание в работе уделяется ветеранам авиации.

В шестой пятилетке воздушным транспортом было перевезено 1,7 тыс. тонн почты, 7,5 млн. тонн грузов, грузооборот составил 29,2 млн. тонн, а пассажирооборот - 97,2 млн. км. - часов. Сельскохозяйственной авиацией было обработано 190,0 тыс. га посевных площадей. В 1959-1965 гг. услугами авиатранспорта воспользовались 2533 тыс. человек, а пассажирооборот составил 2591,4 млн. км. - часов, а грузооборот - 286,3 млн. тонн. В последующее пятилетие эти цифры значительно увеличились. В 1977 г. протяженность воздушных трасс достигла 65 тысяч километров, в том числе авиалиний - 6 787 км. Следовательно, за короткий срок республиканский воздушный транспорт стал играть значительную роль во всех отраслях народного хозяйства.

В диссертационной работе подробно характеризуется возникновение и развитие водного транспорта.

Таким образом, транспорт оказывает прямое воздействие на социально-экономическое развитие республики. Подавляющее большинство его видов

появилось в советский период. Отставание кыргызской экономики в этой области было ликвидировано. Анализируя вышеизложенное, можно сказать, что в перевозке грузов автомобильный транспорт занимает основное место. В целях его развития в республике уделяется большое внимание строительству и реконструкции шоссейных дорог. В 1998 г. начался капитальный ремонт автотрассы Бишкек-Ош. Для этой цели выделили кредиты Европейский и Всемирный банки развития. При таких благоприятных обстоятельствах можно вполне ожидать осуществления данного проекта.

В 1950-1970 гг. дороги Кыргызстана стали покрываться гравием и асфальтом, в республиканском масштабе этот процесс пока еще не завершен. Реконструкция трасс Бишкек-Ош, Бишкек-Кара-Кол, бетонирование и асфальтирование малых дорог должны достичь мирового стандарта. Этот процесс, очевидно, завершится в первой половине XXI века. Основные ветви автотранспорта в ближайшие 10 лет должны быть оснащены первоклассными автобусами и многотонными грузовыми автомобилями, приспособленными работать в условиях горного края.

К сожалению, большие проблемы стоят перед Управлением Кыргызской железной дороги. Оно оказалось в тяжелых условиях выживания, его долги резко возросли, устарел также и железнодорожный парк: в 1999 г. у него было 58 тепловозов, из них 25 - в аварийном состоянии, а эксплуатация 109 вагонов из 500 превысила 30 лет. Приведенные факты свидетельствуют о кризисной ситуации в этом виде отрасли. При этом необходимо напомнить, что этот фактор влияет и на экономические связи Кыргызстана и России. Необходимо разрабатывать совместные проекты стран Содружества, так как реконструкцию железных дорог и замену устаревшего оборудования возможно осуществить только совместными усилиями. К тому же, следует учитывать, что доведение железных дорог до Китая становится насущной проблемой экономического развития региона.

В тяжелом состоянии находится и водный транспорт республики. Иссык-Кульское пароходство не может реализовать себя в новых экономических условиях. Совершенно очевидно, что необходимо укрепить его материальную базу.

В заключении подводятся итоги анализа развития транспорта в исследуе-

мый период, формулируются конкретные выводы и предлагаются практические рекомендации по совершенствованию этой важнейшей отрасли народного хозяйства в условиях рыночных отношений. По мнению автора необходимо:

- реконструировать автомобильные дороги местного и республиканского значения;
- закончить строительство автомобильной дороги Чолпон-Ата-Алма-Ата;
- обновить автомобильный парк, ввести в действие авторемонтные и автосборочные заводы;
- взять под контроль автозаправочные пункты;
- сконцентрировать внимание на экологически чистом виде транспорта - троллейбусе, постепенно заменяя им другие;
- удлинить троллейбусные линии в городах Бишкек, Ош, Нарын, а также в Жалал-Абаде, Караколе, Балыкчи и провести их в районах республиканского значения, близлежащих к центру;
- увеличить число пассажирских арендных автобусов с целью улучшения работы государственного автотранспорта;
- модернизировать железнодорожный парк, реконструировать линии железных дорог;
- закончить строительство транзитной трассы Балыкчи-Кочкор-Кара-Кече-Кашгар - с одной стороны, и Бишкек-Кара-Суу-Ош-Эркечтам-Кашгар - с другой;
- довести железнодорожные линии в Бишкеке до аэропорта «Манас»;
- улучшить работу водного транспорта, целесообразно практиковать арендные методы, развивать его в соответствии с требованиями современного туризма.

Таким образом, для дальнейшего развития транспорта Кыргызстана предстоит сделать значительные усилия, тем более в условиях переходного периода. И все-таки, наметившиеся в последнее время перспективы возрождения полноценных экономических связей стран Содружества, позитивные процессы, происходящие в экономике республики, позволяют надеяться на благополучное решение данной проблемы.

По теме диссертации опубликованы следующие работы:

Журнальные статьи

1. Кыргызстандагы аба транспортунун пайда болушу жана өнүгүшү (1950-1980) //Вестник КГНУ, 1999. - Сер.общ.наук - Вып. 3 - Ч. 2 - объем 0,3 п.л.
2. Кыргызстандын аба транспорту 1950-1980 жылдарда //Вестник КГНУ, 1999. - Сер.общ.наук.- Вып.3 - 4.2 - объем 0,3 п.л.
3. Кыргызстандын темир жол транспорту XX к. II жарымында //Эл агартуу, 1999. - №11-12 - объем 0,5 п.л.
4. Кыргызстандагы суу транспортунун пайда болуу тарыхынан (XIX к. II жары - XX к. башы //Эл агартуу, 1999,- №9-10 - объем 0,3 п.л.
5. Кыргызстандын троллейбус транспортунун өнүгүшү (1950-1980) //Социальные и гуманитарные науки /Приложение к журналу «Наука и новые технологии»/. - Б., 2000. - №1-2 - объем 0,3 п.л.
6. Фрунзе-Ош автомобиль жолунун курулушунун тарыхынан (1940-1965) //Социальные и гуманитарные науки /Приложение к журналу «Наука и новые технологии»/. - Б., 2000. - №1-2 - объем 0,3 п.л.

Брошюры

7. Кыргызстанда темир жол транспортунун өнүгүшү (1950-1980). - Б., 2000-объем 1,5 п.л.
8. Кыргызстанда суу транспортунун өнүгүшү (1950-1980). - Б., 2000 - объем 1,2 п.л.

РЕЗЮМЕ

Жалиева Жаңыл Хамидовна

КЫРГЫЗСТАНДЫН ТРАНСПОРТУНУН ӨНҮГҮШҮНҮН ТАРЫХЫ / 1950-1980 /

Диссертациянын актуалдуулугу проблеманын коюлушунда гана болбостон, эл чарбасынын маанилүү тармагы — транспорттун өнүгүшүнүн Ата Мекен тарыхында маанилүү окуяларга бай отуз жылдык тарых комплекстүү изилдеенун өзүндө турат. Эмгекте биринчилерден болуп анын өнүгүшүнүн тажрыйбасы анализденген.

Диссертацияда автомобилц транспортунун республика үчүн мааниси көрсөтүлөт, анын өсүшү, башкаруу формасынын уюштурулушу изилденет, борборлоштурулган пландоонун негативдүү жактарын далилдеген маалыматтар келтирилген. Автор материалдык кызыкчылыктардын унутта калуусу жана моралдык стимулдарды биринчи орунга коюу, эмгек өндүрүмдүүлүгүнүн начарланышына алып келсин. Бул болсо транспорт тармагында кризистин башталышына шарт түздү деген жыйынтыкка келет.

Диссертацияда транспорттун жаны түрү болгон тролейбус жана темир жол транспортунун проблемалары изилденет. Темир жол транспортунун өнүгүшүнө мамлекет тарабынан көңүл бурулган эмес. Республикалык кызыкчылыктарды эске албоо, тармактын бул түрүнүн абалынын начарлашына алып келди, бул болсо анын андан ары өнүгүшүнө өзүнүн кедергисин тийгизди.

Бай фактылык материалдардын негизинде аба транспортунун ийгиликтери чагылдырылат, суу транспортунун тарыхы кеңири изилденет.

Изилдөөдө транспорттун республиканын социалдык-экономикалык, маданий өнүгүшүнө тийгизген таасири белгиленет, өткөөл мезгилдеги бул тармактын кризистик абалынын себептери анализденет жана андан чыгуунун практикалык рекомендациялары сунуш кылынат

РЕЗЮМЕ

Жалиева Жаныл Хамидовна

ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА В КЫРГЫЗСТАНЕ

/1950-1980гг./

Актуальность данного исследования не только в самой постановке проблемы, но и в комплексном изучении процессов в одной из важнейших отраслей на протяжении тридцатилетнего периода отечественной истории. Впервые проанализирован и обобщен опыт ее развития столь необходимой для решения проблем современности.

В диссертации рассматривается значение автомобильного транспорта для республики, прослеживается его эволюция, исследуются организационные формы управления; приводятся данные, наглядно показывающие негативные стороны централизованной плановой экономики. В работе подчеркивается, что забвение материальной заинтересованности и ставка на моральные стимулы привели в конечном итоге к закономерному кризису, включив механизмы торможения производительности труда.

В работе характеризуется новый вид транспорта - троллейбус, прогнозируется приоритетность его развития. Исследуются проблемы железнодорожного транспорта, отмечается, что со стороны государства ему не уделялось должного внимания. Игнорирование республиканских интересов привели к ухудшению состояния этого вида отрасли и наложили отпечаток на ее дальнейшее развитие.

На большом фактическом материале освещаются безусловные достижения воздушного транспорта, подробно характеризуется история водного.

В исследовании констатируется прямое воздействие транспорта на социально-экономическое и культурное развитие республики, анализируются причины кризисного состояния отрасли в условиях переходного периода и предлагаются практические рекомендации по выходу из него.

RESUME

Janyl Khamidovna Jalieva

HISTORY OF TRANSPORT DEVELOPMENT IN KYRGYZSTAN

/1950-1980/

The actuality of this research lies not only in the statement of the problem itself but rather in comprehensive study of the processes of one of the most essential branches of industry during the 30-year period of the national history. It was for the first time when the experience of its development so needed to solve the current problems was analyzed and summarized.

The thesis investigates a significance of motorcar transport for the republic, its evolution is traced, and organizational forms for development are examined; the data that visually show negative sides of the centralized planned economics are given. The paper underlines that oblivion of material interest and stake for moral stimuli that switched on the mechanisms for stagnation of productivity finally led to the natural crisis of economy.

The paper characterizes a new kind of transport, i.e., trolley-bus, and priority for its development is forecasted. The problems of the railway transport are investigated; it is noted that the government did not paid proper attention to it. The ignorance of the republican interests resulted in worsening the state of this kind of the branch and negatively effected on its further development.

The undoubted achievements of the aircraft are elucidated by a lot of facts and the history of the water transport is described in detail.

The paper states a direct effect of transport on social and economic and cultural development of the republic, analyzes the reasons of the depression in the branch under conditions of the transit period, and offers practical recommendations for ways out of it.