

НАЦИОНАЛЬНАЯ АКАДЕМИЯ НАУК
КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

ИНСТИТУТ ИСТОРИИ

Диссертационный совет Д 07.06.333

На правах рукописи
УДК: 947.1 (575.2):625.1 (043.3)

ДЖУМАБАЕВА АЖАР МУХТАРБЕКОВНА

**ИСТОРИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА
ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В КЫРГЫЗСТАНЕ
1917-1955 ГГ.**

Специальность 07.00.02 – история Кыргызстана

Автореферат диссертации на соискание ученой степени
кандидата исторических наук

БИШКЕК – 2007

23
20
7

Работа выполнена на кафедре отечественной истории Кыргызского государственного университета им. И.Арабаева.

Научный руководитель:

доктор исторических наук, профессор **Маанаев Э.Ж.**

Официальные оппоненты:

доктор исторических наук, профессор, **Джунушалиев Дж.Дж.**

кандидат исторических наук, доцент **Арзыматова А.А.**

Ведущая организация: Академия МВД Кыргызской Республики им.Э.Алиева

Защита состоится в 29 июне 2007 г. в 14.00 часов на заседании диссертационного совета Д 07.06.333 по защите диссертаций на соискание ученой степени (доктора) кандидата исторических наук при Институте истории Национальной академии наук Кыргызской Республики по адресу: г.Бишкек, проспект Чуй, 265-а.

С диссертацией можно ознакомиться в Центральной научной библиотеке Национальной академии наук Кыргызской Республики по адресу: г.Бишкек, проспект Чуй, 265-а.

Автореферат разослан 29 июне 2007 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета
доктор исторических наук



Батырбаева Ш.Д.

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы. Изучение исторического опыта строительства железной дороги в Кыргызстане в советское время имеет актуальное значение. В XX в. железные дороги стали неотъемлемой частью промышленных комплексов (горнодобывающего, металлургического, химического и т.д.), являющихся технологической базой современной индустриальной цивилизации, созданной в СССР в годы первых пятилеток. Их строительство было приоритетным в советской экономике, и здесь были достигнуты существенные результаты.

Успешное социально-экономическое и культурное развитие среднеазиатских союзных республик во многом зависело от степени развития железнодорожного транспорта. Горный ландшафт Кыргызстана, изоляция его северных и южных областей, бездорожье негативно воздействовали на проведение социалистических преобразований и развитие самого железнодорожного транспорта. Строительство железных дорог с целью установления связи Кыргызстана с Центром и соседними республиками приобрело политическое, экономическое и социально-культурное значение.

В 1925 г. появился проект железнодорожной линии Карасу - Ош - Гульча - Иркештам для установления торговых связей СССР с провинцией Синь-Цзян Китая. На современном этапе созрела идея строительства международной железной дороги Джалал-Абал - Казарман - Торугарт - Кашгар (560 км). Эта работа предусматривает поэтапное строительство на участках Рыбачье - Кочкор (63,1 км); Кочкор - Кара-Кече (125 км) на территории Кыргызстана. Строительство новых железнодорожных линий решит проблемы энергетической независимости и прямой железнодорожной связи севера и юга.

Для такого межгосударственного взаимодействия сложились благоприятные условия. Во-первых, развитие нефтегазовой промышленности в Кашгаре и освоение в пустыне Такла-Макан крупного месторождения нефти и газа недалеко от границ Кыргызстана. В Китае была проложена железная дорога по южной стороне Тянь-Шаня от г.Корла (вблизи г.Урумчи) до Кашгара (980 км). Во-вторых, современные проекты нацелены на создание евразийской трансконтинентальной железнодорожной магистрали для связи морских портов Китая с портами Западной Европы. Трасса проходит и через Кыргызстан. Участие республики в этом международном проекте позволит решить и другие проблемы: она окажется на транзитном железнодорожном пути, появятся новые рабочие места, возможность осваивать ныне труднодоступные регионы Кыргызстана. Как видно из всего вышеизложенного, научная и практическая актуальность изучения исторического опыта развития железных дорог в советское время не вызывает сомнения.

Степень разработанности темы. До настоящего времени история строительства железных дорог в Кыргызстане не являлась самостоятельным объектом изучения. Советские исследователи, изучая всесторонне историю железных дорог, не выделили кыргызстанских реалий. В историографии Кыргызстана с настоящей темой исследования тесно связаны публикации по

истории индустриализации и формированию рабочего класса республики¹. В них отчасти получили освещение отдельные периоды и некоторые факты строительства путей сообщения в Кыргызстане. Это и позволило выделить настоящую тему для изучения.

На наш взгляд, можно установить пять групп научной литературы по теме исследования: первая – историко-экономическая литература 20-30 гг. XX в.; вторая – работы по проблемам Туркестано-Сибирской железной дороги; третья – фундаментальные труды советских исследователей по проблемам железных дорог и железнодорожного транспорта обобщающего характера; четвертая – работы исследователей Казахстана и Узбекистана по данной тематике; пятая – работы кыргызских авторов советского периода по проблеме индустриализации и формированию рабочего класса.

Первая группа – историко-экономическая литература 20-30-х гг. XX в. В эти годы в историографии Средней Азии появились публикации по проблемам индустриализации и железнодорожного строительства. Авторам этих работ были партийные и советские работники Средней Азии, в том числе и Кыргызстана². Эта историко-экономическая литература положила начало научной разработке путей и методов индустриализации, имела место дискуссия о путях ее проведения в национальных окраинах. Была высказана мысль, что специфической особенностью процесса ликвидации технико-экономической отсталости является проведение ускоренными темпами индустриализации национальных республик по сравнению с центральными районами СССР. Главное – сложилось понимание того, что важным условием преодоления отсталости является строительство железных дорог.

Вторая группа публикаций – работы советских исследователей по проблемам Туркестано-Сибирской магистрали. Строительство Турксиба способствовало изучению и обсуждению проблем развития железнодорожного транспорта и экономики Семиречья. Некоторая часть публикаций имела агитационно-пропагандистский характер разъяснений политического и культурного значения строительства Туркестано-Сибирской железной дороги³. Отдельные публикации подводили итоги результатов научных изысканий, проведенных экспедициям и АН СССР⁴.

Опубликовано большое количество научных исследований по проблемам Турксиба. Вопросы строительства железных дорог в Кыргызстане освещены у таких авторов, как Г.Ф.Дахшлейгер⁵, Л.М.Перельман⁶ и в других публикациях⁷.

¹ Шерстобитов В.П., Орозалиев К.К., Винник Д.Ф. Очерк истории исторической науки в Советском Кыргызстане. 1918-1960. Фрунзе, 1961, с.38; Бактыгулов Дж.С. Историография истории Советского Кыргызстана. 1918-1940: Учебное пособие. Фрунзе, 1986, с.94; История Кыргызской ССР. 1917-1937. Т.3. Фрунзе, 1986, с.20-22.

² Шоруков Х.Ш. Краткий обзор советского строительства и народного хозяйства Кыргызии. Фрунзе, 1926; Фатьянов И.А. Хозяйственное и культурное строительство Кыргызии. Фрунзе, 1927; Рыскулов Т.Р. Кыргызстан. М., 1935.

³ Рыскулов Т.Р. Туркестано-Сибирская магистраль и ее значение для народного хозяйства. - М., 1924; О строительстве Турксиба. Новосибирск, 1928; Его же. Собрание сочинений. В 3-х т. Алматы. - 1997-1998. Т.3. - 443 с.; Турксиб. Л., 1930; Солькин А.Ф., Будрейко Б.Ф. Турксиб (К соединению укладов рельсового пути 1 мая 1930 г.). - Алма-Ата, 1930, с.4-20.

⁴ Туркестано-Сибирская магистраль: Сб.статей. - М., 1929, с.103-143.

⁵ Дахшлейгер Г.Ф. Турксиб – первенец социалистической индустриализации. - Алма-Ата, 1953, с.16-36.

Третья группа – фундаментальные труды советских исследователей по проблемам железных дорог и железнодорожного транспорта обобщающего характера⁸.

Четвертая группа – работы исследователей Казахстана⁹ и Узбекистана¹⁰ советского периода внесли большой вклад в изучение проблем железных дорог и железнодорожного транспорта в Средней Азии.

Пятая группа – работы кыргызских авторов советского периода по проблемам индустриализации и формирования рабочего класса. Со второй половины 50-х гг. XX в. экономика республики успешно развивалась и наблюдался промышленный подъем. Появились новые исторические исследования, содержание которых свидетельствовало, что изучение истории Кыргызстана поднялось на новую качественную ступень. Однако они отвечали основным положениям официальной историографии и ориентировались на союзную историографию. Положительную роль в успехе исторической науки Кыргызстана сыграли такие факторы, как появление молодого поколения историков-профессионалов, расширение доступа к архивным фондам, накопление различных других источников, новый подъем интереса общественности республики к отечественной истории, возрождение национального самосознания кыргызского народа. Отдельно необходимо отметить проявление особого внимания первого секретаря ЦК КП Кыргызии И.Раззакова к научному изучению истории Кыргызстана, а также принятое по его личной инициативе решение ЦК КП Кыргызии и Совета Министров Кыргызской ССР о внедрении данного предмета в программу школьного обучения¹¹, позднее отмененного по решению ЦК КПСС.

Проблемы индустриализации, промышленного развития и транспорта рассматривались в работах Ж.С.Татыбековой, Б.Д.Чыймыловой и Дж.Уметова, С.А.Аттокурова¹², в которых отчасти отразились некоторые моменты

⁶ Перельман Л.М. Турксиб – крупнейшая стройка первой пятилетки // Транспортное строительство, 1967, № 2, с.4-8.

⁷ История рабочего класса Советского Казахстана. В 3 т. - Алма-Ата, 1987, с.133-180; 20 лет Туркестано-Сибирской железной дороге // Сб. статей. Алма-Ата, 1950, с.18-30.

⁸ Орлов Б.П. Развитие транспорта СССР. 1917-1962. - М., 1962, 402 с.; Железнодорожный транспорт в годы индустриализации СССР. 1926-1941. - М., 1970, 426 с.; Железнодорожный транспорт в восстановительный период. М., 1979, 284 с.; Маркова А.Н. Транспорт СССР и основные этапы его развития. М., 1977, 232 с.; Куманев Г.А. Война и железнодорожный транспорт СССР. 1941-1945. - М., 1988, с.14-15, 35, 58-60; Его же. На службе фронта и тыла. - М., 1976, с.455.

⁹ Беккулов А., Мизамбеков К.М. Стальные магистрали Казахстана. Алма-Ата, 1960, с.168; Амандосова Р.С. История ордена Ленина Казахской железной дороги. 1958-1977. Дис. канд. ист. наук. - Алма-Ата, 1997.

¹⁰ Суваров В.А. Историко-экономический очерк развития Туркестана (по материалам железнодорожного строительства). - Ташкент, 1962, 284 с.; Его же. Железнодорожный транспорт Туркестанского края в годы гражданской войны. 1918-1920. - Ташкент, 1965, с.231; Акмеджанова З.К. К истории строительства железных дорог в Средней Азии. 1880-1917. - Ташкент, 1965, с.31-79; Кунянина Г.С. Формирование железнодорожного транспорта в Туркестане. 1881-1914. - Ташкент, 1967, с.247.

¹¹ Раззаков И. Доклад на XI Пленуме ЦК КП(б) Кыргызии «О состоянии и мерах улучшения идеологической работы в республике». 3 июня 1952 г. // Искак Раззаков: Жизнь, отданная народу // Сб. документов и материалов. - Бишкек, 2000, с.145-146.

¹² Татыбекова Ж.С. История каменноугольного рудника Кызыл-Кия. 1917-1963 гг. - Фрунзе, 1964, с.63-66; Чыймылова Б.Д., Уметов Дж. Развитие промышленности Кыргызии в годы довоенных пятилеток. 1928-1941 гг. - Фрунзе, 1967, с.4-5, 14-18, 35-52, 88-95; Аттокуров С.А. История индустриального развития Кыргызии. 1917-1937 гг. - Фрунзе, 1965, с.63-66; Его же. Промышленность Кыргызии в годы великих битв. Фрунзе, 1975, с.18-

строительства железной дороги. С.А.Атокуров исследовал заключительный этап строительства железной дороги Фрунзе – Рыбачье, выделил этапы ее строительства, отметил широкое привлечение колхозного крестьянства к строительству железной дороги.

Вопросы создания кадров железнодорожных работников и строителей исследованы в работах Х.Мусина и др.¹³. Ряд авторов исследовал историко-экономические проблемы развития транспорта железнодорожного, автомобильного и др.) в республике в первой половине XX в.¹⁴.

60-80-е гг. XX в. – время интенсивных обобщений советской истории и появления разнообразных по тематике монографий, фундаментальных работ. Значительный вклад в историографию Кыргызстана был сделан исследователями и партийной историей¹⁵. Некоторые авторы изучали опыт Коммунистической партии по проведению экономических преобразований и созданию социалистической индустрии и строительства железных дорог¹⁶. Данные исследования отвечали основным положениям официальной историографии. Экономические, социальные, политические и культурные достижения Кыргызстана советского периода были очевидны и впечатляли. Однако общие застойные процессы 70-80-х гг. XX в. в СССР сужали возможности научного поиска. Историческая наука находилась в жестких идеологических рамках, поэтому для этих исследований характерны черты ухода от анализа негативных явлений, что способствовало формированию упрощенных представлений по исследуемой проблеме, идеологической заданности, политизации.

Вместе с тем было бы ошибочным полностью отрицать достижения и вклад историков Кыргызстана советского периода. Еще предстоит по-новому оценить многие исторические проблемы, роль коммунистической партии в развитии кыргызского народа и Кыргызстана, проанализировать союзные и республиканские партийно-правительственные постановления и результат их исполнения на примере Кыргызстана.

Такое переосмысление исторического прошлого и советской историографии, преодоление идеологических установок заметно в работах кыргызских историков постсоветского периода¹⁷.

33, 43-52, 80-86, 119-121, 63-68; *Его же*. Промышленность Киргизии в послевоенные годы. 1946-1955 гг. - Фрунзе, 1990, с.30, 62, 64-67; *Миртов В.В.* История индустриализации Киргизской ССР. - Фрунзе, 1972, с.55; *Есипов Н.С.* Промышленное строительство в ранее отсталых странах (исторический опыт Советской Киргизии). - Фрунзе, 1962, с.50-65.

¹³ *Мусин Х.* Рабочий класс Советского Кыргызстана. 1917-1963 гг. - Фрунзе, 1963, с.21, 27, 67, История советского рабочего класса Киргизии. - Фрунзе, 1966, с.40, 63, 68, 128, 228, 266.

¹⁴ *Гужин С.Г.* К истории развития транспорта Киргизской ССР /Киргизский университет. Ученые записки, вып.2. 1956, с.25-46; *Засулов Ж.* Развитие транспорта и связи в Киргизской ССР. - Фрунзе, 1964, с.8-13; Транспорт и транспортно-экономические связи Киргизской ССР. - Фрунзе, 1968, с.5-18.

¹⁵ *Очерки истории Коммунистической партии Киргизии.* - Фрунзе, 1979, с.339-340, 380, 416.

¹⁶ *Малабаева М.М.* Партийная организация Киргизии с борьбе за развитие промышленности в реконструктивный период. - Фрунзе, 1967, с.34; *Его же*. Компартия Киргизии в борьбе за развитие промышленности. 1938 - июнь 1941. - Фрунзе, 1978, с.19.

¹⁷ *Джуманалиев А.* Политическое развитие Кыргызстана в 20-30 гг. - Бишкек, 1994. 182 с.; Тридцать седьмой год в Киргизии. Бишкек, 1991, с.200-201; *Джунушалиев Д.* Преобразовательные процессы 20-30-х годов (исторический анализ проблем созидания и трагедий). - Бишкек, 1993; *Жалиева Ж.Х.* Кыргызстандын

В целом, при всей несомненной ценности работ упомянутых авторов, отметим, что степень разработанности исследуемой темы диссертации остается недостаточной. Бесспорная научная и практическая актуальность проблемы, ее слабая изученность определили выбор автором данной темы в качестве объекта исследования.

Цель и задачи исследования. Целью диссертационной работы является анализ, систематизация и обобщение архивных документов и других источников, отражающих практику строительства железных дорог в Кыргызстане в 1917-1955 гг., установление исторической связи развития железных дорог в Кыргызстане с общественно-политической, экономической и культурной обстановкой в СССР. В соответствии с целью исследования были поставлены и решались следующие задачи:

- определение основных этапов строительства железных дорог в Кыргызстане;

- исследование открывшихся перспектив экономического развития Кыргызстана с началом строительства Туркестано-Сибирской железной дороги;

- изучение опыта и практики строительства железнодорожных веток промышленного значения Среднеазиатской железной дороги как составной части горнодобывающего комплекса Юга Кыргызстана;

- анализ идеи и разработки проекта строительства железной дороги Фрунзе – Рыбачье;

- освещение трудностей в практической реализации данного проекта и в ходе строительства;

- определение историко-экономических последствий и значение строительства железных дорог в республике.

Объект исследования – история строительства железных дорог в Кыргызстане. **Предмет исследования** – железные дороги и процессы формирования железнодорожного транспорта как самостоятельной отрасли экономики.

Хронологические рамки исследования включают период с 1917 по 1955 гг. Строительство промышленных железнодорожных веток на Юге и железной дороги Фрунзе – Рыбачье на Севере происходило в рамках указанных периодов. С 1917 г. железнодорожное строительство велось собственно на территории Кыргызстана. К 1955 году работы были завершены, в том числе по строительству защитных сооружений в горных районах трассы, и на железной дороге Фрунзе – Рыбачье началось регулярное грузовое и пассажирское движение.

В исторической литературе выделено три основных как по содержанию, так и по значимости качественно разных периода развития транспортной системы СССР: довоенный период, 1918-1940 гг., период Великой Отечественной войны, 1941-1945 гг., послевоенный, 1946-1955 гг. Строительство железной дороги Фрунзе – Рыбачье и промышленных веток на

Юге Кыргызстана происходило в рамках этих периодов, и новые железнодорожные предприятия и объекты становились частью единой транспортной системы железных дорог в СССР.

Территориальные рамки определяются границами современного Кыргызстана, которые сложились в результате национально-государственного размежевания Средней Азии и Казахстана в 1924 г.

Методологической основой исследования является совокупность основных методов в изучении исторических фактов и событий: хронологический, сравнительно-сопоставительный, диахронический. В работе над архивными источниками применялся историко-системный метод анализа явлений и процессов, происходивших в материальной сфере жизни общества. Для обеспечения объективности исследования соблюдались научные принципы их изучения: историзма, объективности, социального подхода.

Следя основным методам и принципам изучения исторических источников, был рассмотрен результат деятельности нескольких поколений людей советского общества и воссоздан фрагмент советской эпохи истории Кыргызстана.

Основную источниковую базу работы составили документы и материалы Центральных государственных архивов Республики Казахстан и Кыргызской Республики.

Стенографические отчеты, протоколы, резолюции и постановления партийных и советских органов, выступления на совещаниях, отчеты, законодательные акты РСФСР и Кыргызстана, переписка, докладные записки выполняли политические задачи. Плановые задания не соответствовали реальным возможностям производства и строительства, поэтому включение статистических данных в исследование требовало осторожности и критического подхода. Используемые архивные документы несут на себе отпечаток времени, их специфика в тотальной идеологии. Большинство из них впервые введено в научный оборот. Анализ материалов фондов ЦГА Кыргызской Республики дает целостную картину деятельности государственных органов управления, партийного аппарата Центра и Кыргызской ССР.

Одним из источников истории Кыргызстана советского периода являются дневники Ю.А.Абдрахманова¹⁸ (в 1927-1933 гг. – председатель СНК Киргизской АССР). Мемуары, воспоминания, дневники в качестве исторических источников передают колорит эпохи и существенно обогащают официальные документы. Несомненно, Ю.А.Абдрахманов внес большой вклад в хозяйственное развитие республики. Непосредственно участвуя в событиях, имел представление о реальной картине состояния экономики и транспорта республики. На всех уровнях бюрократической системы управления советской экономикой настойчиво отстаивал интересы Кыргызстана в вышестоящих центральных партийно-правительственных органах. Записи в дневнике – отклики на выдвинутые практикой проблемы – выявили методы и механизмы

¹⁸ Абдрахманов Ю. 1916. Дневники. Письма Сталину. - Фрунзе, 1991, с.95-120, 201.

действия командно-административной системы управления экономикой.

Следующая группа источников - материалы периодической печати 20-50-х гг. XX в. Средней Азии и Кыргызстана, которые являлись официальными изданиями, отразившими хорошо налаженную в СССР агитационно-пропагандистскую работу, морально обосновавшую антигуманные условия строительства советской экономики. В диссертации использованы материалы тематических сборников документов по истории Кыргызстана, изданные в 80-90-х гг. XX в.

Таким образом, совокупность всех вышеперечисленных источников явилась солидной базой и обеспечила проведение данного исследования. Анализ источников позволил достичь достоверных результатов, раскрывающих особенности строительства железных дорог в Кыргызстане в 1917-1955 гг.

Научная новизна работы. Диссертационная работа является первым в кыргызской историографии системным и целостным исследованием строительства железных дорог, становления железнодорожных предприятий в республике.

Впервые в научный оборот введена солидная источниковая база Центрального государственного архива Кыргызской Республики: материалы Комитета содействия постройке Туркестано-Сибирской железной дороги при СНК Киргизской АССР (Ф.900); Государственной плановой комиссии СНК Киргизской ССР (Ф.1300) и др.

Выявлены особенности в подходах к строительству железных дорог на территории Кыргызстана со стороны союзных ведомств НКПС, СТО, ВСНХ СССР.

Научная новизна диссертации состоит также в попытке переосмысления устоявшихся оценок в кыргызской историографии по проблеме индустриализации и промышленному строительству в Кыргызстане в советское время, выявления достижений и недостатков.

Практическая значимость исследования определяется возможностью извлечения исторического опыта сооружения железной дороги в советское время, применения его для успешного строительства на современном этапе.

Положения и выводы диссертационной работы могут быть полезны государственным, хозяйственным и общественным организациям при определении перспектив дальнейшего развития железнодорожного транспорта республики. Материал диссертации может быть использован для дальнейшей разработки проблем истории экономики и транспорта Кыргызстана, при создании новых обобщающих трудов истории Кыргызстана советского периода, в написании монографических исследований по вопросам развития транспорта и железных дорог. Исследование окажется, несомненно, полезным при разработке лекций, специальных курсов в вузах и средних специальных учебных заведениях, выпускающих студентов железнодорожных специальностей, в краеведческой работе.

Основные положения диссертации, выносимые на защиту:

1. Существовала связь и преемственность подходов экономического освоения и строительства железных дорог в Туркестане царским, Временным

правительствами, советским государством. Проекты железных дорог, намеченные к реализации российским предпринимательством, стали условием закономерного процесса экономической модернизации Туркестанского края, проведенной партией большевиков и советскими партийными органами.

Строительство железных дорог в Кыргызстане происходило в рамках формирования железнодорожной системы СССР.

2. Железные дороги Кыргызстана – это созданная в советское время система подъездных путей Среднеазиатской железной дороги на юге республики. На севере – железнодорожная линия Фрунзе – Рыбачье Туркестано-Сибирской железной дороги. Управление подъездными путями осуществлялось из соседних союзных республик – Казахстана и Узбекистана. Кыргызские железные дороги выполняли вывозящие функции и предназначались для обслуживания общесоюзной системы экономических связей. Проекты железнодорожного строительства внутри республики для соединения севера и юга экономические органы СССР не рассматривали.

3. В ходе строительства железных дорог в Кыргызстане действовали методы командно-административной системы, получившие проявление в своеобразных формах в соответствии со спецификой региона.

4. На базе железнодорожной станции Пишпек началось формирование крупного объединения предприятий железной дороги в Кыргызстане и целевая подготовка строителей и работников железной дороги для Кыргызстана, в том числе из представителей коренной национальности.

Апробация результатов диссертации. Основные положения и результаты диссертации в форме докладов были апробированы на трех международных и одной республиканской научно-теоретических конференциях, в 7 научных статьях.

Структура и объем диссертации. Исследование состоит из введения, трех глав, заключения и библиографии из 160 наименований. Общий объем диссертации – 196 с.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Первая глава – «Основные этапы строительства железных дорог в Кыргызстане в 1917-1940 гг.». В марте 1918 г. были национализированы предприятия добывающей промышленности на юге Кыргызстана, Ферганская железная дорога и подъездные железнодорожные пути. В период с 1918 по 1925 гг. наблюдалось увеличение добычи угля на шахтах Кызыл-Кия и Сулюкта, что потребовало реконструкции действовавших железнодорожных веток.

В 1926 г. правительством Киргизской АССР был предложен проект перевода Средней Азии на использование угля, добываемого на шахтах республики. Согласно геологической разведке здесь было сосредоточено приблизительно 70-80 % всех угольных запасов региона. Проект был рассмотрен в Госплане СССР при участии представителей НКПС, ВСНХ СССР. Положительной стороной проекта было то, что угольные месторождения на территории Кыргызстана располагались близко к трассе Среднеазиатской

железной дороги, содержали достаточные запасы, могли применяться в качестве местного топлива. Отрицательной стороной – переход железнодорожного транспорта с потребления нефти на уголь мог снизить его провозную способность. С 1926 по 1929 гг. продолжались экономические и технические изыскания по проектам строительства железнодорожных веток к угольным месторождениям Кок-Янгак, Нарын (с 1933 г. Таш-Кумыр).

Кроме развития инфраструктуры угледобывающей промышленности и организации вывоза хлопка-сырца необходимо было соединить железной дорогой административные центры Киргизской АССР – города Фрунзе и Ош. В 1928 г. были закончены технические изыскания железнодорожной ветки Карасу – Ош (22,3 км). Строительство ветки Карасу – Ош имело административно-политическое значение в связи с образованием Ошского округа с центром в г.Ош. Железнодорожная ветка соединяла крупный экономический и политический центр Ферганской долины с основной трассой Среднеазиатской железной дороги, затем через Ташкент с переходом на Семиреченскую железную дорогу с центром республики г.Фрунзе.

Следующим этапом строительства железных дорог в Кыргызстане в довоенное время стало продолжение работ по вводу в действие Семиреченской железной дороги.

В 1914 г. в целях обеспечения железнодорожной связи Туркестана и России началась постройка Семиреченской железной дороги. В марте 1918 г. она была национализирована декретом СНК Туркестана, а в сентябре того же года было принято решение о возобновлении строительства на участке Арысь – Пишпек. Завершающий этап строительства с 1921 по 1924 гг. развернулся на территории Кыргызстана. Финансирование строительства было обеспечено действием мероприятий новой экономической политики (торговые и промышленные операции с привлечением частного капитала, создание торгово-промышленных предприятий, акционерного общества Семиреченской железной дороги). 8 августа 1924 г. железнодорожный путь был проложен до Пишпека, и в тот же день состоялось торжественное открытие движения. 1 сентября 1924 г. Семиреченская железная дорога была введена в эксплуатационную сеть железных дорог СССР.

Логическим продолжением Семиреченской железной дороги являлось соединение Туркестана с Сибирью. Туркестано-Сибирская железная дорога, после сдачи в эксплуатацию, начиналась от ст.Арысь Ташкентской железной дороги до ст.Новосибирск Омской железной дороги. Общая протяженность 2558 км. В период строительства с 1929 по 1931 гг. были выполнены следующие работы. На участке Арысь-Луговая (424 км), уже построенной и введенной в эксплуатацию 2 января 1925 г. Семиреченской железной дороги были произведены реконструкция и строительство на участке Машатского перевала. Строительство новой железной дороги развернулось от ст.Луговой Семиреченской железной дороги до ст.Семипалатинск Алтайской железной дороги (1481 км). Далее следовал участок от ст.Семипалатинск до ст.Новосибирск (653 км). Общая площадь тяготения к Туркестано-Сибирской железной дороге составляла 124 374 345 га. Из этой площади приходилось на

Казахстан - 77,3%, Сибирь - 13,1%, Северный Кыргызстан - 9,6%

Строительство Туркестано-Сибирской железной дороги открыло для Кыргызстана новые перспективы экономического и социально-культурного развития. Цель строительства - организация вывоза сырьевых ресурсов Средней Азии (хлопка), хозяйственная специализация и реконструкция экономики восточных районов СССР. В этой связи рассмотрены вопросы изучения экономического потенциала, природных ресурсов, участие Киргизской АССР в исследовании районов пролегания железной дороги. Приводятся материалы научных исследований и технических разработок вариантов южной трассы Турксиба, обстоятельства и события, предшествовавшие выбору окончательного варианта южного участка Турксиба, организации различных работ, содействовавших строительству.

Судьбоносным решением для экономики и развития железнодорожного транспорта Кыргызстана явилось постановление СТО и СНК РСФСР от 28 октября 1927 г. о выборе варианта трассы Туркестано-Сибирской магистрали, согласно которому было утверждено Чокпарское направление южного участка Турксиба. Станция Пишпек была исключена в качестве южного конечного пункта Туркестано-Сибирской магистрали. Основным принципом строительства Туркестано-Сибирской железной дороги стала идея возможного выпрямления магистрали с созданием сети подъездных путей и удешевление строительных работ. Участие Киргизской АССР в осуществлении крупного железнодорожного проекта советской эпохи составило содержание третьего этапа строительства железных дорог в Кыргызстане в довоенное время.

Состоявшаяся 22 июня 1933 г. III сессия ЦИК Киргизской АССР подвела итоги первой пятилетки. Протяженность железнодорожной сети в республике составила к концу 1932 г. 178 км: был проложен участок железной дороги от ст. Фрунзе до Канта (28 км), в 1926 г. построена ветка Кувасай - Кызыл-Кия (28 км), узкоколейная линия г. Фергана - Кызыл-Кия (37 км) была перестроена в ширококолейную, в 1930 - ветка Карасу - Ош (21 км), в 1932 г. - ветка Джалал-Абад - Кок-Янгак (22 км), завершилось строительство ветки Уч-Журган - Таш-Кумыр (27 км). Строительство важной для народного хозяйства Киргизской АССР ветки Фрунзе-Токмок (60 км), отдельного пункта в проекте Турксиба, было невыполнено по объективным условиям развития народного хозяйства СССР.

Вторая глава «Строительство железной дороги Фрунзе - Рыбачье (1929-1955 гг.)». С 1926 г. партийно-правительственное руководство Киргизской АССР обращалось в союзные органы с вопросом о строительстве железнодорожной ветки Пишпек - Рыбачье во исполнение решения СТО СССР (3.12.1926 г.) и постановлению СНК РСФСР (2.03.1927 г.). С 1928 по 1938 гг. продолжалось всестороннее изучение экономики республики, технические изыскания и обращения кыргызского правительства в Центр обеспечить финансирование данного объекта.

В 1941-1942 гг. продолжилась техническая разработка проекта железной дороги на трудном участке Быстровка - Рыбачье, проходившем по Боомскому ущелью. Это было уникальное инженерное решение прокладки железной

дороги в сложных условиях горного ландшафта. Целью экономических исследований стало изучение природных ресурсов Иссык-Кульской и Тянь-Шанской областей и обеспечение грузопотоков, возможность промышленного освоения угольного месторождения Джергалан для удовлетворения потребностей в энергоресурсах Северного Кыргызстана, а также условия строительства железнодорожной ветки Пристань Пржевальск - месторождение Джергалан. Была построена шоссейная дорога вокруг Иссык-Куля, изучен вопрос об увеличении грузооборота Иссык-Кульского пароходства: расширения буксирного и несамоходного флота. Исследования показали сельскохозяйственное направление экономики районов тяготения к железной дороге Кант - Рыбачье.

По принятой в середине XX в. классификации железных дорог и их функциональному назначению железная дорога Фрунзе - Рыбачье имела промышленное значение, поэтому включалась в плановые задания во вторую очередь. Строительство началось в 1929 г. и к ноябрю 1932 г. было доведено до Канта (28 км), остановлено и законсервировано из-за нехватки сырья, топлива, оборудования, рабочей силы. Снабжение предприятий и объектов строительства зависело от административных структур Центра. Появилась зависимость от очередности получения ассигнований, порядок которых определялся значением предприятия или строительства. Возникла система распределения материальных ресурсов и финансирования приоритетных предприятий и объектов строительства, а затем - система очередности. Административный способ подменил планирование и стал важнейшей особенностью советской экономики. В течение 1932-1939 гг. строительство на объекте не производилось. Партийно-правительственное руководство республики неоднократно обращалось к центральным органам СССР о необходимости возобновления строительства, включения железной дороги Фрунзе - Рыбачье в число приоритетных строек, т.е. в «титульный список» объектов. Планы I и II пятилеток по развитию транспорта и строительству железных дорог в Киргизской ССР фактически не были выполнены. Однако в деле строительства железных дорог в СССР были сделаны определенные успехи благодаря сосредоточению основных средств производства в руках государства и действию командно-административной системы. В условиях подготовки к войне 22 июня 1939 г. приказом НКПС СССР было возобновлено строительство железнодорожной линии Кант - Токмок (39,2 км). Перед народным хозяйством Кыргызстана были поставлены задачи увеличения вывоза сельскохозяйственной продукции (шерсти, кожи, зерна) из Иссык-Кульской и Тянь-Шанской областей, освоение ряда ценнейших месторождений полезных ископаемых (свинца, молибдена, вольфрама, цемента, огнеупоров, кварцевых песчаников), расширения и увеличения объема внешней торговли с Китаем. 29 апреля 1941 г. строительство на данном участке завершилось.

В январе 1941 г. начались ускоренными темпами строительные работы второй очереди на участке Токмок - Быстровка (71 км). С 12 по 24 января 1941 г. скоростным методом было сооружено земляное полотно. Массовые работы

колхозного крестьянства с привлечением гужевого транспорта колхозов были организованы по инициативе партийной организации Киргизии и получили название «народная стройка». Была создана схема управления строительством, обеспечившая тщательный контроль и оперативную техническую помощь колхозам. В строительстве участвовало 18 тыс. колхозников Чуйской области. Было выполнено 480 тыс. м³ земляных работ, отсыпано земляное полотно протяженностью в 31,8 км с площадками для двух станций Чимкургон и Быстровка. Труд колхозников оплачивался по государственным нормам и расценкам. Для повышения производительности труда и поощрения были введены дополнительные мотивации – награды, звания, грамоты, социалистическое соревнование. Ход строительства, выполнение норм и плановых заданий широко освещались в республиканской печати.

В конце 1941 г. этот участок был завершен началась его временная эксплуатация. Прямое железнодорожное сообщение открылось в 1942 г., позволившее обеспечить вывоз сырья из рудника Ак-Тюз и его доставку на Чимкентский свинцовый завод.

Строительство линии Быстровка – Рыбачье в годы Великой Отечественной войны - драматичный период строительства. В 1942-1945 гг. на данном участке строительство линии велось по упрощенному варианту, предложенному Ленгранспроект. Работы производились Управлением Туркестано-Сибирской железной дороги на самых сложных отрезках линии Быстровка – Красный мост (1942 г.), Красная скала и Мертвая петля (1943-1944 гг.). Объективные трудности военного времени поставили правительство республики перед необходимостью изыскать внутренние источники для продолжения строительства железной дороги с привлечением материальных средств и людских ресурсов республиканских ведомств (Гушосдор, НКВД, Наркомат торговли, Госплан, Фрунзенский облисполком). На строительстве трудились заключенные ОИТК.

Командно-административный метод руководства определил активное участие партийной организации республики в строительстве. Показаны методы организаторской работы ЦК КП Киргизии по мобилизации колхозного крестьянства. В феврале 1942 г. за 12 дней колхозное крестьянство Чуйского, Кангского, Калининского, Ворошиловского районов и пригородных колхозов г.Токмок выполнили земляную насыпь на участке Быстровка – Дзель-Арык (20 км). В июне-июле 1942 г. в течение 30 дней трудящиеся Иссyk-Кульской и Тянь-Шаньской областей построили 24 км земляного полотна. Несмотря на большой объем проделанной работы, по докладу Госплана Киргизской ССР на 16 декабря 1942 г. показатели выполнения были ниже плановых. Строительство остро испытывало необходимость в рельсах, шпалах, технике, в оказании помощи в разработке технического проекта. В 1943 г. состоялась личная встреча председателя СНК Киргизской ССР Т.Кулатова с И.В.Сталиным, во время которой решился вопрос о продолжении строительства железной дороги.

3 сентября 1943 г. ПКО СССР принял постановление о продолжении строительства железной дороги Канг – Рыбачье с окончанием строительства и сдачей в эксплуатацию в четвертом квартале 1944 г. для хозяйственного

освоения природных ресурсов Иссyk-Кульской и Тянь-Шаньской областей и промышленной разработки Джергаланского каменноугольного месторождения в целях обеспечения энергоресурсам Северного Кыргызстана.

С ноября 1943 г. строительство развернулось на полную мощность. По распоряжению ГКО было мобилизовано 5 тыс. человек, не годных к строевой службе, но подходящих к выполнению тяжелой физической работы на строительстве железной дороги, были получены экскаваторы, взрывчатые вещества, инструменты, строительные материалы. К концу 1944 г. были выполнены работы на самых сложных участках Боомского ущелья.

В военные годы для выполнения особенно тяжелых работ на участках «Красная скала» и «Мертвая петля» использовался дешевый труд заключенных ОИТК. Данные об общем количестве заключенных, объемы выполненных ими работ в материалах ЦГА Кыргызской Республики неполные, выявляются отдельные фрагменты. Необходимо исследование источников из других архивов, которые в более полной мере прояснят экономическую роль ГУЛАГа в строительстве железной дороги Фрунзе – Рыбачье и других объектов экономики Кыргызстана.

Строительство велось в сложных условиях. По поручению председателя СНК Киргизской ССР Т.Кулатова с 21 по 24 августа 1944 г. на строительство выехала специальная комиссия, изучавшая жилищные условия, общественное питание и торговлю, снабжение, медико-санитарное и культурное обслуживание строителей. Комиссия выявила факты нарушений трудового законодательства, социальных прав рабочих, норм снабжения продуктами, спецодеждой, обувью. Жилищно-бытовые условия не отвечали санитарно-гигиеническим требованиям. Правительство республики приняло меры для улучшения положения строителей дороги.

Заключительный период строительства продолжался с 1946 по 1949 гг. Строительство линии Быстровка – Рыбачье производилось по основному варианту, разработанному Ленгранспроект. ЦК и правительство Киргизской ССР обратились к руководству СССР о необходимости начать освоение Джергаланского каменноугольного месторождения в связи с завершением строительства железной дороги Быстровка – Рыбачье. Освоение каменноугольного рудника было отложено союзным правительством на неопределенное время.

Для своевременного ввода в эксплуатацию железной дороги в 1946-1947 гг. были организованы массовые работы по сооружению земляного полотна. С 20 февраля по 5 апреля 1947 г. 6 тыс. крестьян из колхозов Фрунзенской, Иссyk-Кульской и Нарынской областей уложили 35,5 км пути. В течение этого же года было организовано пять воскресников с участием 2 тыс. человек, в августе и в сентябре 1947 г. были организованы месячники комсомольцами г.Фрунзе, в течение которых были выполнены земляные работы на 33-километровом участке и уложено 18,5 км пути. Правительство республики установило постоянный контроль над ходом работ по завершению строительства. Б.И.Демин и парторг ЦК КП Киргизии на строительстве А.А.Бусс провели ряд организационных мер для вывода строительства из

тяжелого положения, улучшилось снабжение материалами, налажено питание, организована торговля, культурные мероприятия и т.д. 17 мая 1948 г. началось временное движение на железнодорожной линии Быстровка – Рыбачье.

В 1949 г. проводились строительные работы по подготовке сдачи ее в постоянную эксплуатацию. В 1950 г. были построены вокзал, путевое развитие, система водоснабжения, депо на станции Рыбачье. 7 марта 1950 г. правительственной приемочной комиссией и решением Совета Министров СССР и МПС СССР железнодорожная линия Быстровка – Рыбачье была принята в постоянную эксплуатацию.

С июня 1950 по июнь 1952 гг. движение пассажирских и товарных поездов было приостановлено из-за обвалов на горном участке дороги и строительства защитных сооружений. Работы по устранению недоделок и достройке линии продолжались до конца 1953 г.

Третья глава – «Историко-экономические последствия строительства железнодорожных линий в Кыргызстане». На шахтах Кызыл-Кия и Сулюкта в 20-х гг. XX в. было занято некоторое количество рабочих в железнодорожном отделе, обслуживавших подъездные железнодорожные ветки. В возведении Семиреченской железной дороги активное участие принимало местное население (дехкане, крестьяне), а также советские организации и профсоюзы. Весной-летом 1924 г., когда строительство развернулось полным ходом, на различных работах было занято 1348 чел. Значительную часть из них составляли казахи и кыргызы, получившие на строительстве различные рабочие профессии. Они же впоследствии участвовали в строительстве Туркестано-Сибирской железной дороги. Из-за отсутствия квалифицированных рабочих кадров и железнодорожников, недостаточной профессиональной подготовки местного коренного населения партийно-хозяйственные органы СССР и РСФСР ввели практику организованного набора профессионалов-строителей. На Турксиб вербовали рабочих из Киргизской АССР, Сибири, РСФСР (Урал, Татарская Республика, Смоленская, Тамбовская, Пензенская, Саратовская области), Украинской и Белорусской ССР. Строительство Турксиба, индустриализация, ухудшение положения в российской деревне – причины, вызвавшие движение миграционных потоков русского и русскоязычного населения в Кыргызстан. Это способствовало размыванию этнических границ и сложению полиэтничного общества в СССР.

В годы строительства Турксиба началась подготовка строителей и работников железной дороги в Казахстане и Туркмении. Правительством Кыргызстана были разработаны мероприятия по ликвидации безработицы и организованному набору строителей железной дороги из числа коренного населения и дальнейшей их профессиональной подготовки. Снабжение южного участка Турксиба рабочими с кыргызского рынка труда в перспективе гарантировало обеспечение строительства Токмокской ветки собственными кадрами и строителями.

16 ноября 1942 г. постановлением ЦК КП(б) Киргизии и СНК Киргизской ССР на станции Пишпек было открыто железнодорожное училище №1 Главного Управления трудовых резервов при СНК СССР. Это было первое

специальное учебное заведение в Кыргызстане по подготовке квалифицированных кадров для предприятий системы НКПС СССР. Среди учащихся железнодорожного училища были представители коренного населения. Данное учебное заведение с момента своего создания внесло большой вклад в развитие железнодорожного транспорта.

С 1924 г. на территории Северного Кыргызстана действовали станции Беловодск, Каинда, Кара-Балта, но особое значение приобрела станция Пишпек, на базе которой сложилось крупнейшее объединение предприятий железной дороги. Строительство станции Пишпек началось в 1923 г. В диссертации приведены материалы о развитии станции, организации пассажирского и грузового движения, строительстве железнодорожного вокзала в г. Фрунзе (1935-1936 гг.).

Важное значение для улучшения работы станции Пишпек имело строительство промышленной ветки и подъездных путей к промышленным предприятиям г. Фрунзе. Проект был разработан в 1936 г. Строительство подъездных путей железной дороги к промышленным предприятиям г. Фрунзе оказывало влияние на ландшафт и планировку города. В 30-х гг. XX в. началась работа по составлению генеральной схемы планирования г. Фрунзе с учетом уже существовавшего железнодорожного хозяйства и обеспечением городской промышленности подъездным и железнодорожными путями.

В эти же годы началась прокладка подъездных путей к новым предприятиям перерабатывающей промышленности Чуйской долины, Ново-Троицкому сахарному заводу.

В 1936 г. была проведена реорганизация управления Туркестано-Сибирской железной дороги, было выделено самостоятельное Пишпекское отделение Туркестано-Сибирской железной дороги Луговое – Кант, позднее Рыбачье и установлена персональная ответственность руководителей предприятий за выполнение плана. В диссертации приведены некоторые материалы о работе станции Пишпек в годы Великой Отечественной войны и в послевоенный период, о строительстве объектов на железнодорожной станции Рыбачье.

После введения в эксплуатацию Семиреченской железной дороги (1924 г.) были проведены мероприятия по оживлению сельского хозяйства, строительству новых промышленных предприятий, налаживанию движения колесного транспорта и ремонтно-восстановительные работы в различных направлениях: Курдай, Токмок – Рыбачье, Аулие-Ата – с. Дмитриевское, Николайполе, Александровское. Увеличилась протяженность Ташкентской железной дороги, и появились новые городские железнодорожные станции на территории Кыргызстана – Каинда, Беловодск, Пишпек.

Значение Семиреченской железной дороги для экономики Кыргызстана состояло в том, что в 1923-1924 гг. были проведены мероприятия по возрождению земледелия в окрестностях Пишпека. В 1924-1925 гг. были проведены работы по улучшению состояния животноводства в республике. Далее было намечено строительство промышленных предприятий в первом пятилетии. Для увеличения грузооборота Семиреченской железной дороги

были проведены ремонтно-восстановительные дорожные работы на тракте Пишпек-Курдай (72 версты), тракта краевого значения Пишпек-Токмок-Рыбачье (100 верст), восстановлен мост через р.Чу, налажено движение колесного транспорта на дороге Аулие-Ата – Талас (110 верст).

С завершением строительства Туркестано-Сибирской железной дороги север Кыргызстана оказался в примагистральной зоне Турксиба. Юг республики, где были построены подъездные железнодорожные ветки к трассе Среднеазиатской железной дороги, в ее примагистральной зоне. Функции примагистральной зоны разнообразны и способствовали развитию экономики республики. В Кыргызстане производственная функция проявилась в развитии производства строительных материалов, оборудования, энергии, продуктов питания, перевалке и хранении, ремонте техники, переработке ресурсов и т.д. Непроизводственная функция состояла в том, что здесь была налажена подготовка кадров, научно-исследовательская работа, обеспечение отдыха и лечение, управление. Для Кыргызстана открылись новые возможности транспортного обслуживания и оживлению производственных процессов в республике.

В заключении диссертации можно сделать следующие выводы:

1. Предпосылками к строительству железных дорог в Кыргызстане в 1917-1955 гг. и дальнейшего развития железнодорожного транспорта в 1955-1991 гг. явились заинтересованность и вложение российского частного и государственного капитала в железнодорожное строительство в Туркестане в конце XIX – начале XX вв. Развитие предпринимательства, разработка минерально-энергетических ресурсов, колонизация в аграрном секторе являлись целью строительства железных дорог в Туркестане. В результате появилась идея строительства Семиреченской железной дороги Арысь – Пишпек, а затем Туркестано-Сибирской железной дороги Луговое (Пишпек) – Семипалатинск.

2. Энергетический кризис и индустриализация в республиках Средней Азии в 20-30-х гг. XX в. стали причинами развития угледобывающей промышленности Кыргызстана, на базе которой сложилась развитая система железнодорожных подъездных путей от угольных месторождений к основной магистрали Среднеазиатской железной дороги: Багиш – Кок-Янтак, Ош – Карасу, Уч-Курган – Таш-Кумыр, обеспечивавших общесоюзные потребности в вывозе энергоресурсов, в то время как север республики испытывал недостаток в угле и стал получать его из Казахстана. Строительство подъездных промышленных железнодорожных веток на юге Кыргызстана способствовало сложению и укреплению экономических связей между среднеазиатскими республиками (Кыргызстаном, Узбекистаном, Казахстаном, Российской Федерацией).

3. Семиреченская железная дорога Арысь – Пишпек (1914-1924 гг.) установила железнодорожное сообщение Кыргызстана в северо-западном направлении с центральными районами России. Туркестано-Сибирская железная дорога (1927-1931 гг.) Луговое – Семипалатинск установила железнодорожную связь республики в северо-восточном направлении – с

областями Сибири. Железнодорожная связь Кыргызстана и России проходила через Казахстан, таким образом, установилась транспортная зависимость и республика стала конечным тупиковым пунктом железнодорожной сети СССР.

4. Идея и проект строительства железной дороги Фрунзе – Рыбачье возникли и разрабатывались с целью хозяйственного освоения природных ресурсов Иссык-Кульской и Нарынской областей Кыргызстана. С 1926 по 1945 гг. производились всесторонние исследования экономики внутренних областей республики, технологические изыскания на трассе железной дороги, геологоразведка. В результате группой инженеров Ленгтранспроекта под руководством П.И.Яковлева с участием республиканских специалистов был разработан уникальный инженерный проект железной дороги Фрунзе – Рыбачье, преодолевавшей сложный горный рельеф Боомского ущелья и расположенного на высоте 1,5 тыс. м над уровнем моря.

5. Кыргызстан оказался в зоне обслуживания Среднеазиатской и Туркестано-Сибирской железных дорог. Выполняя функции примагистральной зоны, здесь получили развитие предприятия железнодорожного транспорта, создана учебная база подготовки железнодорожных работников, развернулось широкомасштабное научное изучение и геологоразведка природных ресурсов Кыргызстана. Таким образом, с 1917 по 1955 гг. была создана основа для развития железных дорог в суверенном Кыргызстане и создания самостоятельного Управления железных дорог.

Исследование истории строительства железных дорог в Кыргызстане с 1917 по 1955 гг. позволило сделать следующие практические рекомендации:

- С целью дальнейшего развития железнодорожного строительства в Кыргызстане привлекать зарубежных и отечественных специалистов к разработке экономического и технического обоснования проекта железнодорожной линии Север – Юг внутри республики и поиска взаимовыгодного варианта его объединения с проектами создания евразийской трансконтинентальной железнодорожной магистрали.

- Используя опыт мировой практики, организовать поиск зарубежных инвестиций, привлекать отечественных предпринимателей и всех заинтересованных лиц к вложению капитала и финансированию строительства новых железных дорог.

- Необходимо разработать законодательную основу для строительства новой железной дороги с определением таких параметров, как государственный контроль, доля государственной собственности и частных предпринимателей, распределение прибыли, ответственность государственных структур и чиновников.

- Для повышения качества строительных работ применять экономические методы и средства для привлечения профессиональных строителей-железнодорожников и отказаться от практики «ашара», народной стройки, не гарантирующей полной или частичной занятости местного населения и решения проблемы безработицы. Повысить уровень профессиональной подготовки выпускников КГУСТА по специальности «Железнодорожное строительство» и привлекать их к строительству, прохождению

производственной практики на предприятиях Кыргызской железной дороги.

- Необходимо учитывать воздействие железной дороги на экологию и социальную ситуацию, проводить консультации с экспертами и заинтересованными сторонами (общественность, пользователи дорог, местные сообщества, органы государственного управления в зоне железной дороги, НПО и т.д.). В целях формирования общественного мнения о необходимости строительства железной дороги организовать работу пресс-службы, обеспечивающей прозрачность и доступность информации.

Опубликованность результатов диссертации. Основные положения диссертации изложены в следующих публикациях:

1. Участие Кыргызстана в строительстве Туркестано-Сибирской магистрали //Вестник КГНУ. – Сер. Общественные науки. - Вып.3. - Ч.II.- Бишкек, 1997. - С.126-132.
2. Строительство транспортных сетей юга Кыргызстана //Вестник КГНУ. – Сер. Общественные науки. - Вып.3. - Бишкек, 1998. - С.76-81.
3. Мобилизация крестьянства на железнодорожное строительство в Кыргызстане //Вестник КГНУ. – Сер. Общественные науки. - Вып.3. - Бишкек, 1998. - С.95-103.
4. Проблемы подготовки работников железной дороги для Кыргызстана //Вестник КГНУ. Сер. Общественные науки. - Вып.3. - Бишкек, 1998. - С.118-124.
5. Из истории промышленности и транспорта Иссык-Куля //Качественное образование – путь к личному и профессиональному успеху: Сборник научных трудов, посвященный 10-летию Кыргызской Республики. - Бишкек, 2001. - С.50-59.
6. Техно-экономические исследования трассы железной дороги Фрунзе – Рыбачье //Развитие общественных отношений в Кыргызстане в условиях глобализации: Сборник научных трудов. - Бишкек, 2003. – С.79-86.
7. Сотрудничество Казахстана и Кыргызстана в железнодорожном строительстве //Вестник университета «Туран»: Научный журнал, Алматы, 2006, № 1-2 (30). - С.147-151.

РЕЗЮМЕ

на диссертацию Джумабаевой Ажар Мухтарбековны
«История строительства железных дорог в Кыргызстане (1917-1955)»,
 представляющую на соискание ученой степени кандидата исторических наук по специальности 07.00.02 – история Кыргызстана

Ключевые слова: Кыргызстан, история, строительство, железные дороги, железнодорожный транспорт, промышленность, предприятия, экономика.

Объектом исследования являются история строительства железных дорог в Кыргызстане, а также процессы формирования железнодорожного транспорта как самостоятельной и важной отрасли экономики. Предмет исследования – железные дороги и железнодорожный транспорт.

Целью диссертационной работы является анализ, систематизация и обобщение архивных документов и других источников, отражающих практику строительства железных дорог, установление исторической связи их развития в Кыргызстане с общественно-политической, экономической и культурной обстановкой в СССР.

Основой методологии стало применение историко-системного метода анализа явлений и процессов. Соблюдались научные принципы историзма, объективности, социального подхода.

Диссертационная работа является первым в кыргызской историографии системным и целостным исследованием по указанной теме. Впервые в научный оборот введена солидная база архивных документов. Выявлены особенности строительства железных дорог и позиция высших экономических ведомств СССР (НКПС, СТО, ВСНХ) к строительству крупных промышленных объектов в Кыргызстане, раскрыты негативные стороны командно-административной системы. В диссертации раскрыты историко-экономические последствия строительства: отсутствие внутреспубликанской железнодорожной связи Севера и Юга и сквозного железнодорожного движения. На фактическом материале освещаются положительные стороны. Строительство железных дорог предприятий отрасли – результат взаимодействия и сотрудничества региональных железных дорог (Среднеазиатской и Туркестано-Сибирской), союзных республик (России, Казахстана, Узбекистана, Кыргызстана).

Обоснованные в диссертации выводы и результаты могут быть использованы для продолжения научных исследований в области истории экономики, транспорта, торговли, туризма. Государственными, хозяйственными, общественными организациями, предпринимательства железных дорог, сотрудничества в этой области, при уточнении стратегических приоритетов экономической и транспортной политики Кыргызской Республики будут полезны и найдут практическое применение результаты данного исследования.

07.00.02 — Кыргызстандын тарыхы адистиги боюнча тарых илимдеринин кандидаты илимий даражаалуу үчүн көрсөтүлгөн и
Джумабаева Ажар Мухтарбековнанын
«Кыргызстандагы темир жолдун курулушунун тарыхы (1917-1955-жж.)»
диссертациясына

РЕЗЮМЕ

Негизги сөздөр: Кыргызстан, тарых, курулуш, темир жол, темир жол транспорту, өндүрүш, ишкана, экономика.

Кыргызстандагы темир жолдор, экономиканын баалуу жана өз алдынча тармагы болгон темир жол ишканаларынын калыптануу процесстери изилдөөнүн объектиси болуп саналат. Ал эми изилдөөнүн предмети — Кыргызстандагы 1917-1955-жылдардагы темир жолдордун курулушу жана алардын СССР деген темир жол системалары менен байланыштары.

Диссертациялык иштин максаты — темир жолдорду куруу тажрыйбасын чагылтуучу архивдик документтерди жана башка булактарды системалаштырып, жыйынтыктап анализдөө; Кыргызстанда темир жол куруунун өнүгүшүнүн СССР деген экономикалык, маданий жана коомдук саясий кырдаалдар менен тарыхый байланыштарын тарых аныктоо.

Изилдөөнүн методологиялык негизи катары социалдык курулуштарды жана процесстерди тарыхый-системалык методду колдонуу аркылуу анализдөө алынды. Илимий иште тарыхыйлуулук, объективдүүлүк жана конкреттүү социалдык ыкма принциптери сакталып, колдонулду.

Диссертациялык иш аталган темага арналган кыргыз историографиясындагы биринчи системалуу жана бирбүтүндүктөгү изилдөө болуп эсептелинет. Ушуга байланыштуу архивдик документтердин олуттуу базасы илимий айлантмага алгач киргизилди. Изилдөөдө темир жолдорду куруунун өзгөчүлүгү жана СССРдин (НКПС, СТО, ВСНХ ж.б.) жогорку экономикалык ведомстволордун Кыргызстанда чоң өндүрүштүк объектилерди курууга карата позициясы аныкталды; командалык-административдик системадагы негативдик көрүнүштөр ачылып берилди. Диссертацияда темир жол курулушунун тарыхый-экономикалык натыйжалары (Түндүк менен Түштүктү бириктирүүчү ички республикалык темир жол байланышынын жана аралашма темир жол кыймылынын өнөктүчү) көрсөтүлдү. Союздук республикалардын (Россия, Казахстан, Узбекистан, Кыргызстан), регионалдык (Борбордуказиялык, Туркестан-Сибирдик) темир жолдордун өзара аракеттенишүүлөрүнүн жана кызматташуусунун натыйжасында Кыргызстандагы темир жолдун, ишканалардын тармактарынын жигердуу жактары конкреттүү материалдар аркылуу берилген.

Диссертациядагы ырасталган жыйынтыктар жана корутундулар экономиканын, транспорттун, сооданын, туризмдин тарыхын изилдөөнүн улантауда колдонулушу мүмкүн. Бул илимий изилдөөнүн натыйжаларын мамлекеттик, чарбалык, коомдук уюмдар, ишкерлер тарабынан темир жол курулушун өнүктүрүүнүн перспективаларын аныктоодо; ушул сферадагы кызматташтакты өнүктүрүүдө; Кыргыз Республикасынын экономикалык жана транспорттук саясатынын стратегиялык приоритеттерин тандоодо пайдалуу жана практикалык жактан колдонууга болот.

ANNOTATION

On “History of Railroad Building in Kyrgyzstan (1917-1955)”
Dissertation thesis of Djumabaeva Ajar Muhtarbekovna submitted for competition of academic degree of candidate of historical sciences on speciality 07.00.02 – history of Kyrgyzstan

Key words: Kyrgyzstan, history, building, railroad, transportation, road, undertakings, enterprise, economics.

The objects of the research are railroads of Kyrgyzstan and process of formation of railroad enterprises as independent and important trade. The subject of the research is railroad building in 1917-1955 and its connection with general railroad system of USSR.

The goals of the dissertation are analysis, systematization and summarizing of the archival documents and other sources of railroad building practice and of historical connection of railroad building in Kyrgyzstan with social and political, economic, and cultural situation in USSR.

The main methodology of the research is the historical and systematic method of analysis of phenomenon and processes. The scientific principles of historical method, objectivity, and social approach were kept.

This dissertation is the first systematic and complete research specialized in this theme. This is the first time when such a considerable database of archival documents was used in scientific research. The characters of the railroads building, position of USSR's higher economic institutions regarding building large-scale industry objects in Kyrgyzstan, and negative sides of the command-administrative system were clarified. The dissertation exposes historical and economical consequences of railroad building: lack of intro-republic railway communication between North and South and through traffic. Positive sides are based on the facts. Railroad building and its enterprises development in Kyrgyzstan is the result of interaction and cooperation of regional (Central Asian and Turkestan-Siberian railroads) and union republics' railroads.

Valid conclusions and results of the dissertation can be used for further scientific researches in history of economics, transportation, trade, and tourism. This research clarifies perspectives of the further railroads building and cooperation of Kyrgyz Republic in this field and helps in determining the priorities in economic and transportation politics. Governmental, economic, and public organizations can use the results of this research in practice.