

Отзыв

официального оппонента на диссертацию Конова А.А. «Модернизация железнодорожного транспорта на Урале в 1956–1991 гг.» на соискание ученой степени доктора исторических наук по специальности 07.00.02 – Отечественная история (5.6.1. Отечественная история)

Диссертация А.А. Конова написана на тему, актуальность которой не вызывает сомнений. Она обоснована высокой ролью железнодорожного транспорта в социально-экономическом развитии России, а также необходимостью решения таких первостепенных проблем отрасли, как совершенствование структуры управления, внедрение новейших технологий, установление эффективного государственно-частного партнерства, повышение производительности труда и конкурентоспособности, интеграция в международные транспортно-логистические системы. Изучение опыта модернизации железнодорожного транспорта в советский период имеет научное и практическое значение, обеспечивая информационную среду для анализа, моделирования и прогнозирования в современных условиях. Реконструкция малоисследованных событий прошлого восполняет фундаментальные представления об истории России.

Территориальные границы исследования лежат в пределах региона с высокой потребностью развития транспортной инфраструктуры. Хронологические рамки охватывают значимый с точки зрения научного осмысления период реконструкции транспорта и путей сообщения, оказавшей существенное влияние на состояние отрасли и ее взаимодействие с другими сферами экономики.

Предмет, цель и задачи диссертации свидетельствуют о постановке рассматриваемых проблем в историческом аспекте, позволяющем выявить направления, содержание и результаты модернизации железнодорожного транспорта Урала в 1956–1991 гг. Структура диссертации рассчитана на многосторонний подход к рассмотрению вопросов, включающий не только

технико-экономические, но и социальные характеристики транспортного хозяйства как части общественной системы.

А.А. Конов внимательно проработал историографию проблемы. Сформировав собственную позицию, он вступает в полемику относительно содержащихся в научной литературе спорных оценок тенденций развития железнодорожного транспорта. Прделанный соискателем критический анализ публикаций позволил выявить круг недостаточно изученных вопросов и результаты, которые могут использоваться в диссертации.

Источниковая база исследования представлена материалами 24 фондов 12 федеральных и региональных архивов; документами Министерства путей сообщения, управлений и отделений железных дорог; нормативно-правовыми актами партийно-правительственных органов, статистикой, публикациями в периодической печати и мемуарами. Диссертант детализировал научную ценность полученных материалов, отмечая их специфику, достоверность и репрезентативность. Содержательность и полнота информативной базы, значительную часть которой составили впервые вводимые в научный оборот источники, позволили решить поставленные задачи.

Следуя логике исторического исследования, соискатель указал на основные причины, которые привели к модернизации железнодорожного транспорта Урала: быстрый рост объемов и интенсивности перевозок при недостаточной пропускной способности и технической оснащенности железных дорог, неразвитость путей сообщения и альтернативных видов транспорта в районах промышленного освоения. Последовательно рассмотрен сложный комплекс мер, которые были направлены на повышение эффективности железнодорожного транспорта: разработка генерального плана, перестройка структуры управления железнодорожным транспортом, совершенствование методов оперативного руководства производственными подразделениями, внедрение достижений науки и техники, строительство новых дорог, обеспечение квалифицированными кадрами.

В качестве важнейшего звена технической реконструкции железнодорожного транспорта показана его электрификация. В диссертации исследованы основные направления и динамика электрификации на уральских железных дорогах, а также обусловленные ею изменения материально-технической базы транспортной отрасли и обслуживающих производств. Полноту картины дополняют данные о развитии обеспечивавших реконструкцию научных учреждений, введении в строй новых электростанций, строительных и промышленных предприятий. Показаны не только позитивные сдвиги в производственной и инфраструктурной сферах, но и трудности, которые приходилось преодолевать в ходе работы.

Заслуживает внимания сравнительный анализ динамики, трудозатрат, выполнения планов и эффективности внедрения электрической и тепловозной тяги. Опираясь на факты, А.А. Конов выявил качественные и количественные стороны процесса обновления локомотивного парка и создания ремонтной базы на уральских железных дорогах. Он убедительно показал целесообразность и особенность применения различных видов тяги в зависимости от конкретных условий регионального развития.

Диссертант обосновал положение о том, что железные дороги Урала были электрифицированы как составные части транзитных магистралей между восточными и западными районами СССР с самой высокой на сети грузонапряженностью, и их модернизация привела к возникновению предприятий нового технологического уровня, с высокой производственной культурой и производительностью труда.

А.А. Конов убедительно показал положительное влияние модернизации на результаты работы железнодорожного транспорта: увеличение скорости движения поездов, пропускной способности дорог, производительности локомотивов и объемов грузопотоков; расширение станционного хозяйства и пригородного сообщения. В то же время без внимания не остались проблемы развития транспорта, касающиеся

невыполнения планов, высокой себестоимости перевозок, увеличения времени оборота вагонов, снижения скорости поездов. Изучение показателей экономической эффективности работы железнодорожного транспорта позволило сделать важные обобщения относительно итогов его технической реконструкции (стр. 256-257).

Соискатель представил данные о тех изменениях, которые были сделаны в области переустройства верхнего строения пути, справедливо отметив отставание отечественной практики от мировых достижений в области автоматизации и компьютеризации производственных процессов (стр. 293). В диссертации дана оценка состояния вагонного парка, использования технологий ремонта подвижного состава. Подчеркивается экстенсивный путь наращивания мощности универсальных вагонов для освоения непрерывно увеличивавшегося грузооборота и низкие темпы промышленного производства вагонов (стр. 337).

Диссертант установил факторы, которые повлияли на развитие станционного хозяйства, средств связи, и достигнутые технико-экономические результаты. Характерными для модернизации станций признаны «концентрация основных капиталовложений на решающих для обеспечения перевозочного процесса сортировочных станциях и узлах, сжатые сроки организации и проведения строительных работ в связи с высокой интенсивностью движения, ограниченные возможности для строительства новых грузовых и сортировочных станций» (стр. 372-373).

Отдельным направлением модернизации железнодорожного транспорта рассматривается строительство новых путей с целью усиления транзитных связей Центра с промышленными районами Сибири и целинными землями, транспортного обеспечения поставок сырья на предприятия Урала и разработок месторождений полезных ископаемых. Дискутируя с исследователями по вопросу скоростных методов строительства, А.А. Конов наглядно показал, что они оказались затратными, а вновь построенные объекты за короткие сроки исчерпали свои пропускные

способности и требовали многолетней достройки (стр. 403- 406, 414). Вместе с тем новые железнодорожные линии способствовали созданию социокультурной инфраструктуры в совершенно необжитых местах, складыванию предпосылок для формирования современной городской среды (стр. 410). Диссертант уделил внимание специфике обеспечения кадрами железнодорожного строительства в советский период: использованию комсомольского призыва и воинского контингента (стр. 408-409).

А.А. Конов исследовал вызванные повышением технической оснащенности транспорта изменения в системе подготовки кадров. Отмечены преобразования в материальной базе, содержании, формах и методах производственного обучения; вклад транспортных предприятий в подготовку кадров без отрыва от производства; работа высших и средних профессиональных учебных заведений по выпуску инженерно-технических кадров. Диссертант пришел к заключению, что, благодаря исследовательской, изобретательской и рационализаторской деятельности специалистов Урала, регион стал всесоюзным научным центром по разработке и модификации передовых образцов техники и оборудования для железнодорожного транспорта (580).

Существенный вклад А.А. Конов внес в разработку малоизученной проблемы развития социальной сферы. Диссертант выявил основные этапы жилищного строительства на железных дорогах Урала, показатели расширения сети медицинских и культурно-бытовых учреждений. Анализ доходов работников железных дорог диссертант вполне обосновано проводит во взаимосвязи с данными о производительности труда и закреплении кадров на производстве.

К несомненным достоинствам работы относится наличие исторического контекста. Модернизационные процессы на железнодорожном транспорте показаны во взаимосвязи с точками экономического роста и создания благоприятных условий жизни населения, решениями и деятельностью государственных и партийных органов, подготовкой кадров,

социально-бытовыми условиями на транспорте, популяризацией идей внедрения достижений научно-технического прогресса.

Одобрения заслуживает стремление диссертанта структурировать материал, выявлять направления, особенности и этапы рассматриваемых процессов. Обоснован вывод соискателя о том, что электрификация железных дорог вызвала глубокие трансформации и преобразования в материально-технической базе железных дорог, кадровой политике, образе жизни и материальном положении железнодорожников. Электрификация привела к увеличению доли интеллектуального инженерного труда на железнодорожном транспорте, росту производительности труда, сокращению затрат на перевозки (стр. 669).

Интерес представляет положение о том, что модернизация железнодорожного транспорта Урала носила в большей степени интенсивный характер и была нацелена на увеличение пропускных способностей существующей железнодорожной сети за счет ее технического перевооружения. Новое железнодорожное строительство на Урале носило вторичный характер и было связано, в основном, с реализацией крупномасштабных проектов промышленного строительства и освоения новых природных ресурсов (стр. 673).

Наряду с общей высокой оценкой диссертационного исследования А.А. Конова, следует высказать некоторые замечания и рекомендации:

1. Имеются неясности в трактовке ряда понятий. Вторую половину 1980-х годов диссертант относит ко времени кризиса на железнодорожном транспорте (стр. 3) и в то же время к периоду модернизации на стадии затухания (стр. 683). В данном случае трудно совместить понятия «модернизация», которую соискатель называет процессом «коренного технико-экономического обновления железнодорожного транспорта» (стр. 12, 27, 669), и «кризис».

Излагая концептуальные основы исследования, диссертант определяет советскую экономику как «мобилизационную», «которая, в отличие от

классической, опиралась не на рыночные механизмы» (стр. 25). Если исходить из того, что мобилизация предполагает чрезвычайные цели и средства, то подобный подход не соответствует выводам соискателя. Согласно его версии происходил планомерный комплексный процесс реконструкции и технического перевооружения транспорта и путей сообщения, стержнем которого была электрификация. Диссертант оставляет без внимания тот факт, что наличие мобилизационных признаков, уровень и характер их воздействия неодинаковы на разных этапах развития. Кроме того, как показывает исторический опыт, относить мобилизационные признаки только к социалистической экономике неправомерно. В рыночных экономиках также используется мобилизационный потенциал, жесткая централизация управления, «подчинение экономических задач политическим целям», «идеологизированность» действий и т.д.

2. Имея ввиду сложившуюся конъюнктуру и государственную стратегию второй половины 60-х – первой половины 70-х годов, нельзя в полной мере согласиться с диссертантом относительно того, что «с 1965 г. темпы электрификации приобретают затухающий характер» в связи с «ухудшением экономического положения в стране и исчерпанием материально-технического задела электрификации» (стр. 179).

Темпы развития экономики СССР начиная с 60-х годов снижались. Но в период 8-ой (1966-1970 гг.) и 9-ой (1971-1975 гг.) пятилеток она еще реализовывала свой потенциал. В 8 пятилетке рост национального дохода составил 41,5 %, промышленного производства – 50,5 %, основные производственные фонды увеличились на 48 %. В обеих пятилетках были сделаны значительные капитальные вложения в транспорт, и производительность труда в отрасли повышалась. Экономике в значительной степени поддерживал экспорт нефти и газа.

Оценка позитивных показателей развития экономики позволила перейти к новой стратегии транспортного развития, учитывающей запросы регионов. Если на Урале в центре совершенствования транспортной системы

стояла техническая реконструкция, то в восточных районах наряду с перевооружением ощущалась острейшая потребность расширения путей сообщения с целью дальнейшего освоения территорий. Новая стратегия предусматривала структурную перестройку транспортной отрасли, выразившуюся в развитии трубопроводного и автомобильного транспорта, а также в реализации таких крупномасштабных и дорогостоящих проектов, как сооружение Байкало-Амурской магистрали и создание территориально-производственных комплексов в Сибири и на Дальнем Востоке.

3. Присутствует неточность оценок содержания таблиц. Из данных таблицы № 2, которая показывает этапы и цели электрификации, не вытекает сделанный диссертантом вывод о том, что электрификация была «главным направлением модернизации Уфимской железной дороги» (стр. 144), так как в таблице не содержится сведений о других направлениях модернизации. Содержание таблицы № 4 не дает повода констатировать отставание по срокам проведения электрификации Свердловской железной дороги, так как в ней нет указаний на плановые показатели работ (157).

4. К сожалению, диссертант не уделил внимания сравнению модернизационных преобразований в транспортной системе Урала с подобными процессами в других регионах страны.

5. В качестве рекомендации можно предложить диссертанту в разработанной им периодизации модернизации железнодорожного транспорта Урала выделить еще один этап – 1966–1970 гг. Судя по материалам исследования, это было бы вполне обосновано, так как именно в этой пятилетке наблюдались самые высокие темпы электрификации на Урале за весь рассматриваемый период и доля электрифицированных уральских дорог в СССР в сравнении с другими этапами была относительно высокой (табл. 6, стр. 179). Также, как отмечает соискатель, в 1965–1970-е годы был выполнен основной объем нового железнодорожного строительства на Свердловской дороге (стр. 394).

В целом сделанные замечания не умаляют того обстоятельства, что выводы и обобщения диссертационного исследования А.А. Конова обоснованы, имеют научное значение и отличаются новизной. Его основные положения нашли отражение в автореферате, а также в трех монографиях, в том числе двух авторских, и в 15 научных публикациях соискателя, которые входят в перечень, утвержденный ВАК Министерства науки и высшего образования РФ, для публикации основных результатов диссертаций на соискание ученой степени доктора наук.


Диссертационное исследование А.А. Конова «Модернизация железнодорожного транспорта на Урале в 1956–1991 гг.» соответствует требованиям, предъявляемым ВАК к диссертациям на соискание ученой степени доктора наук, пунктам 9-14 «Положения о присуждении ученых степеней», утвержденного Постановлением Правительства РФ от 24.09.2013 г. (в ред. от 20.03.2021 г.), а Алексей Александрович Конов заслуживает присуждения ему ученой степени доктора исторических наук по специальности 07.00.02 – Отечественная история (5.6.1. Отечественная история).

25.03.2022 г.

Оппонент,

д-р ист. наук,

проф., зав. кафедрой истории,

археологии и этнологии ИИАЭ ДВО РАН  Л.М. Медведева

ФГБУН «Институт истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН»

г. Владивосток, ул. Пушкинская, д. 89

Сайт: <http://ihaefe.org/>

Эл. почта: director@ihaefe.ru

Тел.: +7 (423) 222-05-07

*Подпись Медведевой Л.М. завершено
Заведующей отделом кадров Руденко И.И.*

