

ОТЗЫВ

на автореферат диссертации Конова Алексея Александровича
«Модернизация железнодорожного транспорта на Урале в 1956–1991 гг.»,
представленной на соискание ученой степени доктора исторических наук по
специальности 5.6.1. – Отечественная история

Главная цель диссертационного исследования А.А. Конова – выявить модернизационные процессы на железнодорожном транспорте Урала и определить их результаты в материально-технической, кадровой и социальной сферах региональных железных дорог. Тема отличается несомненной актуальностью, так как именно железные дороги в XIX и XX вв. вытягивали российскую экономику на передовые рубежи, обеспечивали динамичное развитие внутреннего рынка. В XIX веке железные дороги способствовали преодолению феодальной замкнутости губерний и ускорили формирование рынка наемной рабочей силы, в 1930-е гг. железные дороги участвовали в индустриальном развитии страны, в 1960–1970-е гг. с помощью железных дорог осуществлена индустриализация Западной Сибири и Казахстана, открыты новые угольные, железорудные и нефтегазовые месторождения. В связи с этим ныне большой интерес представляют технологии и подходы к решению сложных проблем реконструкции железнодорожной отрасли, вопросов массовой переподготовки кадров специалистов и рабочих на основе информационных технологий, усиленных непростой эпидемической ситуацией в стране.

Новизна диссертационного исследования заключается в постановке научных проблем и их разрешении: это роль электрификации в модернизации железнодорожного транспорта; проблемы экстенсивного расширения железнодорожной сети для решения задач экономического развития Урала и Сибири; роль зарубежного опыта в модернизации отечественных железных дорог; необходимость существования на железных дорогах собственной социокультурной инфраструктуры и учебных заведений; кроме того, это и соответствие теоретического уровня подготовки

рабочих кадров и особенно специалистов потребностям и практическим нуждам производства.

В первой главе своего исследования автор раскрывает, подчеркнем, собственную концепцию модернизации железнодорожного транспорта Урала, доказывая, что ее фундаментальной основой стала электрификация железных дорог. По мнению исследователя, остальные направления научно-технического прогресса носили подчиненный, вспомогательный характер, зависимый от электрификации. Автор обратил внимание на такие важные черты модернизации как ее раннее начало на железных дорогах региона, создание на Урале научно-исследовательских институтов по совершенствованию железнодорожной техники и электротехнического оборудования, интенсивное внедрение тепловозной тяги наряду с электрификацией (с. 13–14).

Во второй главе исследования автор смог аргументированно доказать, что большая часть заданий Генерального плана электрификации железных дорог СССР была рассчитана специалистами именно для железных дорог Урала и Сибири, относительно которых железные дороги Поволжья и Дальнего Востока занимали более скромные позиции (с. 24–25). Автор вступает в дискуссию с историками транспорта и экономистами, отвергавшими возможность развития железнодорожного транспорта СССР в 1970–1980-е гг. в соответствии с какой-либо генеральной линией модернизации. Диссертант смог установить, что в 1970–1980-е гг. электрификация оставалась преобладающим направлением модернизации транспорта на Урале, в Западной и Восточной Сибири, а в первой половине 1980-х гг. еще продолжалась реализация заданий Генерального плана электрификации железных дорог, в частности, на Свердловской и Забайкальской железных дорогах (с. 25).

Изучая экономическую эффективность коренной технической реконструкции железных дорог Урала, автор пришел к аргументированному выводу о том, что новые виды тяги во взаимодействии со средствами

поездной и станционной автоматики интенсифицировали перевозочный процесс по меньшей мере в четыре раза, повысили производительность труда на железных дорогах региона в три раза (с. 29).

В третьей главе автор изучил результаты модернизационных процессов в путевом, вагонном и станционном хозяйствах и пришел к весьма интересным, с нашей точки зрения, выводам. В результате модернизации было полностью реконструировано верхнее строение пути за счет укладки сверхпрочных рельсов, но интенсивность движения поездов и отсутствие специализированной техники по текущему содержанию пути привели к росту протяженности аварийных участков и снижению скоростей движения поездов (с. 30–31). Автор особо отметил, что в результате модернизации на Урале возникли научные, инженерные школы в области вагоностроения, диагностики технического состояния подвижного состава, совершенствования систем энергоснабжения железных дорог на постоянном токе (с. 32). Большой интерес представляет вывод о том, что общепринятая на железнодорожном транспорте концепция концентрации основных грузовых потоков на наиболее крупных по площади сортировочных станциях на Урале оказалась неэффективной – сортировочные станции региона были до предела перегружены вагонопотоками, пришлось строить новые грузовые станции силами промышленных министерств (с. 33).

Четвертая глава посвящена анализу кадрового обеспечения железных дорог и социальной защищенности железнодорожников и их семей. Как справедливо отметил автор, проблема социального обеспечения железнодорожников в условиях модернизации стала ключевой: регулярные повышения заработной платы, обеспечение семей заслуженных работников благоустроенным жильем, качественными медицинскими услугами создали полноценную кадровую базу модернизационных процессов из высококвалифицированных рабочих и инженеров. Таким образом, социальная сфера железной дороги – это не пережиток советского строя, когда железная дорога воспринималась как «государство в государстве» и

даже не способ решения дефицита товаров и услуг, а необходимый и весьма существенный элемент самого процесса модернизации, направленный на повышение жизненного уровня работников, а значит, и высокой производительности труда (с. 39).

Вместе с тем, хотелось бы высказать автору следующее пожелание. Судя по автореферату, в диссертации весьма слабо проанализирована деятельность партийных организаций по ускорению коренной технической реконструкции железнодорожного транспорта. Конечно, можно по-разному относиться к деятельности партийных органов по совершенствованию производства, но не говорить об их деятельности совсем нельзя. Тем более на железнодорожном транспорте партийные органы всегда отличались большим влиянием на трудовые коллективы.

Основываясь на знакомстве с публикациями автора и текстом автореферата, считаю, что диссертация Конова Алексея Александровича «Модернизация железнодорожного транспорта на Урале в 1956–1991 гг.», соответствует Положению о присуждении ученых степеней, а ее автор заслуживает присуждения ученой степени доктора исторических наук по специальности 5.6.1. – Отечественная история.

10 апреля 2022 г.

Федорова Алла Владимировна, доктор исторических наук, профессор кафедры английского языка и гуманитарных дисциплин
Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Оренбургский государственный аграрный университет»
Оренбургская область, 460014, г. Оренбург, ул. Челюскинцев, 18.
Тел.: +7(3532) 77-52-30
E-mail: rector@orensau.ru

Федорова Алла Владимировна

