

Отзыв А. В. Добровольский

ОТЗЫВ

официального оппонента на диссертацию

Конова Алексея Александровича «Модернизация железнодорожного транспорта на Урале в 1956 – 1991 гг.», представленную на соискание ученой степени доктора исторических наук по специальности

5.6.1. Отечественная история

Диссертационное исследование А.А. Конова хронологически охватывает важный этап истории советского общества, когда перед ним возникла жесткая альтернатива: дальнейший экстенсивный путь развития или же вступление в новый постиндустриальный этап развития, связанный с научно-технической революцией. Советский железнодорожный транспорт в 1956–1991 гг., как своеобразный индикатор состояния советской экономики, должен был дать свой адекватный ответ на вызов научно-технической революции. Советская транспортная система должна была не просто увеличить в количественном отношении свои производственные мощности, но измениться качественно на новой энергетической и технологической основе. Именно поэтому большой интерес для нас представляет история отечественной транспортной системы в переходные периоды реформирования и технической реконструкции, когда она приобретает новые модернизационные черты своего развития.

В настоящее время, в первой четверти XXI в., железнодорожный транспорт тоже находится на стадии нового модернизационного перехода: происходит цифровизация системы управления транспортом, внедрен электронный документооборот, государством предприняты усилия по наращиванию железнодорожной сети в северных районах Сибири и на Дальнем Востоке, подготовлены первые проекты использования искусственного интеллекта в управлении сортировочной работой станций. Успешность очередного этапа модернизации железнодорожного транспорта

будет зависеть и от накопленного многими поколениями исторического опыта развития и традиций железнодорожной отрасли.

Диссертационное исследование А.А. Конова, несомненно, открывает новую, малоизученную страницу истории отечественного железнодорожного транспорта, и конкретно, уральского региона, и восполняет существующие пробелы в истории развития транспорта СССР.

Научная новизна диссертации состоит в том, что впервые модернизационные процессы в экономике показаны применительно к железнодорожному транспорту, исследованы во всех его сферах и отраслевых службах. В диссертации впервые использованы ранее закрытые для историков и экономистов материалы ведомственной статистики, научно-техническая документация, не опубликованные до сих пор постановления партии и правительства, показывающие сложность и противоречивость происходивших на транспорте процессов. В исследовании впервые предпринята попытка проанализировать экономическую эффективность модернизационных процессов на железнодорожном транспорте, выявить причины кризиса, охватившего отрасль в 1970–1980-е гг. (С. 241-256).

Во Введении обоснована цель и сформулированы задачи исследования, определившие структуру диссертации. Цель исследования состоит в выявлении основных направлений модернизации железнодорожного транспорта Урала в 1956–1991 гг. и определении результатов совершенствования материально-технической, кадровой и социокультурной сфер региональных железных дорог (С. 11). Вполне обоснованно автор определил нижнюю границу своего исследования – принятие Советом министров СССР 3 февраля 1956 г. постановления «О Генеральном плане электрификации железных дорог», что означало качественно новый этап развития всей транспортной системы страны. Верхней границей исследования является 1991 год, когда железнодорожный транспорт вступил в рыночную экономику (С. 5-6).

Вполне обоснованной выглядит структура диссертации, состоящая из Введения, четырех глав, 14 параграфов, Заключения и 77 приложений в виде таблиц, карт, диаграмм, фотодокументов. Следует отметить, что большая часть таблиц составлена на основе статистических отчетов, впервые вводимых в научный оборот. Особый интерес представляют таблицы, раскрывающие интенсификацию перевозочной работы железных дорог в результате их электрификации и оснащения автоматикой. При этом важно то, что автор смог сопоставить в таблицах динамику перевозочной работы всех видов транспорта СССР, проследил рост протяженности всех видов коммуникации – железнодорожных, автомобильных, речных, воздушных.

Показателем зрелости исследователя является методологическая глава диссертации, включающая в себя характеристику историографии темы и источников. По мнению диссертанта, под модернизацией железнодорожного транспорта Урала следует понимать комплексный процесс технико-экономического обновления и совершенствования материально-технической, кадровой и социокультурной сфер железнодорожного транспорта на базе электрификации, введения тепловозной тяги и строительства новых линий. При этом двигателем модернизационных процессов диссертант считает именно электрификацию, вокруг которой и происходили прогрессивные трансформации в остальных отраслевых хозяйствах (С. 27-33). Технико-экономические эффекты использования тепловозной тяги отходят у диссертанта на второй план в силу ограниченных, по его мнению, тяговых возможностей тепловозов и более низкого КПД (С. 222).

Весьма значителен в диссертации раздел, посвященный анализу историографии, в которой автор вполне обоснованно выделил два больших периода – советский и постсоветский. Внутри советского периода выделены два этапа: накопления статистических данных и фактического материала; подведения первых итогов модернизации и поиск причин ухудшения работы отрасли. Наряду с исторической литературой диссертант привлек труды экономистов, инженеров, руководителей Министерства путей сообщения

СССР и его главных управлений. А.А. Конов справедливо связывает рост числа публикаций по истории железнодорожного транспорта в 1990-х–начале 2000-х гг. с открытием архивных фондов Министерства путей сообщения СССР для исследователей и выходом в печать первых сборников обобщающих документов, характеризующих развитие железнодорожной отрасли во второй половине XX века (С. 64-65).

Основой диссертации является солидная источниковая база. Диссертант изучил и выявил ранее не использованные документы из 26 фондов четырех федеральных, восьми региональных и двух ведомственных архивов. Особый интерес представляют документы Российского государственного архива научно-технической документации, ранее неизвестные исследователям и впервые введенные в научный оборот. На наш взгляд, особенно ценным источником в диссертации стала переписка начальников железных дорог и секретарей областных партийных комитетов с МПС СССР по вопросам снабжения и развития железных дорог Урала. Она позволила автору выявить факторы, тормозившие модернизационные процессы на железнодорожном транспорте, и, в то же время, дала возможность проследить мобилизационные механизмы решения масштабных задач по строительству электрифицированных участков и новых линий. Опираясь на документацию первичных (низовых) партийных организаций Урала, автор смог установить точное время перевода Свердловской железной дороги на электрическую и дизельную тягу – 1965 год, а также конкретизировал основные формы работы партийных организаций предприятий по повышению образовательного и профессионального уровня молодых рабочих (С. 473–476). Статистические ежегодники по народному хозяйству РСФСР позволили автору проанализировать перевозочную работу всех видов транспорта и выявить причины снижения доли железнодорожного транспорта в грузовых и пассажирских перевозках.

Во второй главе «Электрификация железнодорожного транспорта Урала» диссертант исследовал процесс реализации Генерального плана

электрификации железных дорог на Урале, а также выявил роль тепловозной тяги в модернизации железных дорог региона. Несомненной заслугой диссертанта стала характеристика региональных модернизационных процессов на транспорте Урала. Во-первых, реализация Генерального плана электрификации железных дорог впервые началась на Урале в связи с большими объемами перевозок и сложными природно-климатическими условиями региона. Во-вторых, наряду с электрификацией происходил интенсивный перевод восточных участков сети на тепловозную тягу. В-третьих, удельный вес электрифицированных линий в сети Урала заметно превышал среднесетевой показатель, а сам регион стал своеобразным научно-исследовательским центром по разработке и испытаниям новых устройств энергоснабжения железных дорог (С. 190-191).

Диссертант А.А. Конов пришел к важному выводу о том, что электрификация железных дорог интенсифицировала перевозочные процессы на железных дорогах Урала и улучшила все качественные показатели использования подвижного состава, при этом в три раза выросла производительность труда, но достигнутый реконструкцией транспорта эффект оказался кратковременным и охватил, главным образом, 1960-е гг. Начиная с 1971 г. экономические показатели железных дорог стали явно ухудшаться, как полагает А.А. Конов, из-за сокращения инвестиций в развитие отрасли, недостатка вторых путей и разгружающих главные пути линий (С. 242, 257).

Во второй главе своей работы автор вступил в дискуссию со специалистами из МИИТа по вопросу о стратегии развития железнодорожного транспорта СССР в 1970–1980-е гг., считавших, что в этот период отсутствовала явно выраженная генеральная линия его развития. А.А. Конов смог обосновать свое мнение о том, что в этот период на Урале электрификация оставалась главным направлением модернизации железнодорожного транспорта: в 1975–1985 гг., в соответствии с Генеральным планом электрификации железных дорог, был переведен на

электрическую тягу участок от Тюмени до станции Называевской Западно-Сибирской железной дороги, наметилась тенденция к электрификации железнодорожных линий, работавших на тепловозной тяге (С. 165).

В третьей главе диссертации «Техническое развитие железнодорожного транспорта Урала на основе реконструкции тяги» изучен сложный процесс реконструкции важнейших отраслевых хозяйств железных дорог: путевого, вагонного, станционного и связи. Показана динамика прироста железнодорожной сети Урала за счет строительства новых линий в Западной Сибири, Башкирии и на подходах к целинным землям Северного Казахстана.

По мнению диссертанта, наиболее ощутимыми оказались результаты модернизации в путевом хозяйстве. На первом этапе основные магистральные пути были усилены за счет укладки на щебеночный и асбестовый балласт тяжелых, износостойких рельсов, на втором этапе – механизирован капитальный, средний и подъемочный ремонт пути, на третьем – впервые осуществлен переход к машинному способу текущего содержания пути. В результате электрификации и резкого подъема грузовых перевозок были расширены и оснащены автоматикой крупные сортировочные станции Урала, но общий недостаток сети грузовых станций на Урале, короткие станционные пути привели к снижению пропускных и провозных способностей железных дорог (С. 341-342). Модернизацию вагонного хозяйства железных дорог Урала исследователь вполне оправданно сравнил с научно-технической революцией, так как реконструкция тяги полностью преобразовала конструкцию грузового и пассажирского вагона, привела к внедрению новых технологий ремонта подвижного состава (С. 296, 336).

Важной дискуссионной проблемой, поднятой автором, стал вопрос об увеличении пропускных и провозных способностей сортировочных станций Урала. Автор смог аргументированно обосновать бесперспективность поэтапного расширения парков сортировочных станций за счет

строительства дополнительных путей и обходных линий. По его мнению, наиболее эффективными направлениями модернизации станционного хозяйства на Урале оказались строительство новых сортировочных станций и парков приема-отправления поездов в их составе.

При изучении нового железнодорожного строительства на Урале и в Западной Сибири А.А. Конов логически правильно сосредоточил основное внимание на новых технологиях сооружения земляного полотна и искусственных сооружений в условиях таежно-болотистой местности, так как именно в новых технологиях и проявили себя модернизационные процессы (С. 401-402). Диссертант пришел к правильному выводу о большом экономическом значении построенных на Урале и в Западной Сибири железных дорог: с одной стороны, они создавали транспортные коммуникации в районах, где не было вообще никакого транспортного сообщения, с другой стороны, с помощью новых железных дорог получила развитие современная городская инфраструктура, возникли отрасли индустриальной экономики (С. 397, 410, 423).

Четвертая глава диссертации «Кадровая политика на железнодорожном транспорте Урала» посвящена анализу кадрового обеспечения интенсивной модернизации железнодорожного транспорта Урала и формированию системы социальной защиты железнодорожников и их семей.

Подготовку новых рабочих кадров диссертант рассматривает по трем направлениям: подготовка молодых рабочих в железнодорожных училищах, дорожных технических школах и на производстве. По мнению А.А. Конова, наиболее эффективной формой подготовки рабочих стали дорожные технические школы, обладавшие более передовой материальной базой обучения новым профессиям и имевшие высококвалифицированный преподавательский состав из инженеров и управленцев. В доказательство диссертант ссылается на то, что в железнодорожных училищах не проводилась подготовка таких сложных высококвалифицированных профессий как машинист электровоза и тепловоза, механик путевых

ремонтных машин, дефектоскопист, электромеханик СЦБ и связи. Автор отметил также высокую текучесть выпускников училищ на железных дорогах из-за призыва в армию, отсутствия возможностей повышения квалификации и недостатка жилья (С. 461–463).

Автор диссертации отмечает, что модернизация железнодорожного транспорта потребовала значительного увеличения инженерно-технического персонала, что привело к открытию первого транспортного вуза на Урале, организации заочных отделений и вечерних курсов при вузе и техникумах, где могли повышать свой образовательный уровень работники транспорта. А.А. Конов справедливо пришел к заключению, что в 1950–1960-х гг. на железнодорожном транспорте Урала была создана достаточно эффективная система подготовки квалифицированных рабочих, обеспечившая за короткие сроки модернизационные процессы на железных дорогах необходимым количеством рабочих профессий, в том числе и на строительных участках (С. 467).

Главным достижением модернизации в обеспечении железных дорог инженерно-техническими кадрами стал их общий количественный рост как на предприятиях, так и в аппарате управления железных дорог: по подсчетам диссертанта он составил в 1989 г. по инженерам – 20 %, по техникам – более 30 %. Однако автор пришел к выводу, что несмотря на открытие новых железнодорожных вузов и техникумов, кадров высшей квалификации на железных дорогах региона всегда не хватало из-за распределения специалистов по транспортным новостройкам и регионам, где транспортные вузы отсутствовали (С. 541-542).

Социальная сфера железных дорог рассматривается в диссертации как совершенно необходимый пласт модернизации, обеспечивший создание мощной кадровой базы из высококвалифицированных рабочих и инженеров. А.А. Конов пришел к обоснованному выводу, что заработная плата квалифицированных рабочих и специалистов транспорта была одной из самых высоких по сравнению с другими отраслями народного хозяйства и

периодически повышалась. Обеспеченность железнодорожников благоустроенным жильем оценивается автором как достаточно низкая в связи с регулярными передачами жилого фонда железных дорог Министерству обороны СССР, местным Советам и транспортным новостройкам, где важно было закрепить кадры. Несомненной заслугой диссертанта стало выделение этапов строительства жилья, исходя из темпов строительства и объемов вводимой жилой площади, а также уровня его благоустройства (С. 616).

В заключении представлены основные выводы работы, авторская периодизация модернизационных процессов, подведены итоги данного этапа модернизации транспорта на Урале. Выводы соответствуют поставленным во введении задачам, не противоречат содержанию работы, вполне убедительны и четко сформулированы.

Следует особо подчеркнуть, что основные положения, выносимые на защиту (с. 14-19), в диссертации раскрыты, подкреплены соответствующими доказательствами и выводами. Работа А.А. Конова выполнена обстоятельно, на высоком квалификационном уровне, однако, хотелось бы высказать некоторые замечания и пожелания:

1. Вызывает определенные сомнения предложенная диссертантом периодизация развития отечественного железнодорожного транспорта, исходя из энергетической составляющей локомотивной тяги. Автор считает, что «Второй этап продолжался с середины 1920-х гг. до середины 1950-х гг, когда на смену паровой пришла тепловозная тяга» (с. 5). Весьма вероятно, что этот процесс характерен для развития железнодорожного транспорта за рубежом (США, Европа), но в СССР паровоз оставался главной тягловой силой на железных дорогах вплоть до конца 1950-х – начала 1960-х годов. Да и сам диссертант во второй главе дважды пишет, что к 1970 г. на Южно-Уральской железной дороге практически завершена замена паровой тяги тепловозной и электрической на всех направлениях (с. 147, 150).

2. Не могу поддержать точку зрения диссертанта, что «кризис на железнодорожном транспорте во второй половине 1980-х годов представлял собой особую стадию развития железнодорожного транспорта, для которой были характерны отсутствие научно-технических разработок, падение темпов перевозочного процесса, практически полное прекращение обновления производственных фондов» (с. 3). Это же мнение диссертанта обозначено в п. 2 основных положений, выносимых на защиту (с. 15). На мой взгляд, негативные процессы в советской экономике во второй половине 1980-х годов, действительно приобретали неуправляемый, необратимый характер, но это еще не свидетельство реального кризиса железнодорожной отрасли СССР. В тексте диссертации автором приведены данные, что в 1986 г. в СССР на электрическую тягу перевели 2 601,4 км железнодорожных линий, в 1988 – 1 192 км, а вот уже в 1990, 1991 гг. – 417,2 и 426,2 км соответственно (с. 167).

3. Полагаю, что диссертант несправедливо принизил роль тепловозной тяги в модернизации железнодорожного транспорта Урала и Западной Сибири, отведя ей роль второстепенного, сугубо утилитарного направления модернизации. На с. 670 написано, что «... она тормозила полный переход железных дорог Урала на электрическую тягу, более производительную и выгодную на линиях с высокой грузонапряженностью. Тепловозная тяга неоправданно долгое время сохранялась на Тюменском, Оренбургском, Казанском направлениях Урала, так и не была заменена на северных линиях Тюменской области... (с. 671). А вот зарубежный опыт показывает, что даже в таких экономически развитых странах как США, Канада, Китай на железных дорогах до сих пор широко используется (и даже в отдельных регионах преобладает) тепловозная тяга и тепловозы возят самые тяжелые грузовые поезда.

4. На наш взгляд, диссертационная работа оказалась перенасыщенной подробным описанием технических достижений модернизации.

5. Железнодорожный транспорт Урала порой показан в отрыве от экономических процессов, происходивших в стране и, в частности, в уральском регионе. Диссертант порой обращается к вопросам экономической политики только в связи с масштабным промышленным строительством в стране или освоением новых сельскохозяйственных районов, требовавших сооружения новых железных линий. Между тем железнодорожный транспорт является составной частью экономической политики государства и выступает организующим звеном промышленного производства. Это касается не только строительства новых предприятий, но и увеличения производства нужной государству продукции. Для примера: автор обходит стороной тот факт, что реконструкция Чусовского отделения Свердловской железной дороги в 1980-е гг. была вызвана увеличением производства удобрений на Березниковско-Соликамском комбинате.

Несмотря на высказанные замечания, квалификационные требования к докторской диссертации выполнены А.А. Коновым в полном объеме. Поставленные задачи решены, положения, вынесенные на защиту, обоснованы. Диссертация А.А. Конова представляет собой законченное, самостоятельное исследование, которое отличает достоверность основных результатов анализа и выводов.

Основные положения диссертации нашли отражение в 40 научных работах: в трех монографиях (двух авторских), 15 статьях, опубликованных в изданиях из перечня ВАК, материалах 14 международных и всероссийских конференций, 10 статьях в рецензируемых научных изданиях.

Автореферат диссертационной работы полностью соответствует ее содержанию.

Диссертационное исследование Алексея Александровича Конова полностью соответствует требованиям «Положения о присуждении учёных степеней», утв. Постановлением Правительства РФ № 842 от 24.09.2013 г. (в редакции Постановлений правительства РФ № 723 от 30.07.2014, № 335 от 21.04.2016, № 748 от 02.08.2016, № 650 от 29.05.2017, № 1024 от 28.08.2017,

№ 1168 от 01.10.2018, № 426 от 20.03.2021 г.), и её автор несомненно заслуживает присуждения степени доктора исторических наук по специальности 5.6.1. Отечественная история.

5 апреля 2022 г.

Официальный оппонент:

Добровольский Анатолий Владимирович,
доктор исторических наук, доцент,
профессор кафедры «История и
политология», заведующий кафедрой
истории и политологии ФГБОУ ВО
«Сибирский государственный университет
путей сообщения»

А.В. Добровольский

Федеральное государственное бюджетное
образовательное учреждение высшего
образования «Сибирский государственный
университет путей сообщения» (СГУПС).

630049, Новосибирская обл., г. Новосибирск,
ул. Дуси Ковальчук, д. 191.

Тел.: +7(383) 328-04-00.

Факс: +7(383)226-79-78

e-mail: public@stu.ru.

Личную подпись Добровольского Анатолия Владимировича, доктора исторических наук, доцента, профессора кафедры «История и политология», заведующего кафедрой истории и политологии СГУПС «ЗАВЕРЯЮ»:

Удостоверение подписи службой делопроизводства

(печать)



(подпись)