

## Отзыв

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

Диссертационное исследование А.А. Конова представляет собой самостоятельное, комплексное изучение истории железнодорожного транспорта на Урале в период его коренной технической реконструкции. Диссертант поставил цель выявить основные направления модернизации железнодорожного транспорта в материально-технической, кадровой и социокультурной сферах и определить их результаты (С. 11). Можно говорить, что диссертант в целом успешно справился с этой задачей.

В настоящее время работа железнодорожного транспорта оценивается по таким качественным показателям, как скорость движения поездов, своевременность доставки грузов и пассажиров, сохранность и безопасность перевозок, их удобство и выгодность для клиента. Работа Конова в контексте современных требований к железнодорожному транспорту представляет собой анализ способов модернизации железнодорожного транспорта в соответствии с развитием научно-технической революции и требованиями экономики страны. В этом отношении исследование может быть интересно не только историкам, но и специалистам транспорта и экономистам.

Исторический опыт модернизации железнодорожного транспорта в СССР остается еще мало осмысленным историками и экономистами, нуждается в более глубоком анализе и систематизации научных данных. Увеличение потребности в перевозках грузов и пассажиров выявляет недостатки материально-технической базы российских железных дорог. Обостряются нерешенные еще в Советский период проблемы: слабое развитие железнодорожной сети в некоторых регионах, низкая пропускная способность ряда важных железнодорожных направлений из-за отсутствия вторых путей и



электрификации. Десятилетиями остаются нереализованными проекты строительства высокоскоростных железнодорожных магистралей.

В связи с этим изучение истории железнодорожного транспорта Урала помогает увидеть недостатки планирования развития железнодорожной отрасли, обозначить неудачные решения правительственных органов, часть которых лоббировалась организационными структурами и группами, возможно преследовавшими свои частные интересы.

Работа А.А. Конова – одно из первых комплексных исследований истории железнодорожного транспорта Урала, выполненное в трех проекциях: научно-технический прогресс на основе реконструкции тяги, совершенствование системы подготовки рабочих и инженерно-технических кадров, создание системы социальной защиты работников транспорта, несомненно содержит научную новизну. Автор попытался связать между собой процессы модернизации в разных сферах железнодорожного транспорта, показать их взаимозависимость и взаимовлияние. В работе впервые приведены имена уральских ученых, преподавателей вузов, руководителей отделений и дорожных предприятий, оказавших большое влияние на ускорение реконструкции железных дорог Урала, внесших своими научными разработками, изобретениями, техническими решениями весомый вклад в совершенствование железнодорожной отрасли. Новизна работы состоит еще и в том, что автор, опираясь на проанализированные им материалы научно-технической документации, проекты транспортных сооружений, показал сложные инженерно-технические решения и научные разработки советских ученых в области строительства и электрификации железных дорог на Урале, что позволяет опровергнуть встречающееся в некоторых работах утверждение об отсталости советского железнодорожного транспорта от зарубежного и отказаться от понятия «застой» применительно к железнодорожной отрасли.

Структура диссертации продумана, обоснована, включает введение и четыре главы, заключение, библиографию и приложения на 77 листах.



*Первая глава* диссертации «Методология, историография и источники исследования» раскрывает авторское определение понятия «модернизация железнодорожного транспорта». А.А. Конов представляет ее как комплексный процесс технико-экономического обновления и совершенствования железнодорожного транспорта на базе электрификации, введения тепловозной тяги и строительства новых линий. Научно-технический прогресс рассматривается как часть процесса модернизации, являющийся двигателем улучшения в кадровой и социальной сферах железнодорожного транспорта. При этом основным направлением научно-технического прогресса на железнодорожном транспорте Урала автор считает электрификацию, полностью изменившую облик железнодорожной отрасли. (С. 27, 33–34).

Историографический раздел диссертации показывает, что автор свободно оперирует трудами по истории и экономике железнодорожного транспорта, знает не только общероссийскую и уральскую, но и сибирскую, дальневосточную историографию, труды зарубежных ученых. Вся историография разделена на два больших периода – советский и постсоветский, внутри советского периода выделены два этапа: первый (1956–1975 гг.) – накопление научных знаний по реконструкции транспорта, второй (1975–1991 гг.) – подведение первых итогов модернизации. Отметим, что диссертанту стоило выделить этапы и внутри второго периода – постсоветского, так как за 30 лет накопилось большое количество исторических и экономических работ, а также сформировалось новое направление историографии – история скоростного и высокоскоростного железнодорожного транспорта в СССР и РФ (С. 45–46).

В основу диссертационного исследования положена обширная источниковая база из опубликованных и неопубликованных материалов, извлеченных из 26 фондов четырех центральных и 10 региональных архивов, в том числе основной статистический материал получен из архивов Управления Свердловской железной дороги.



При анализе исторических источников автор пришел к выводу, что железнодорожный транспорт Урала занимал весьма важное место в экономической стратегии развития страны, состояние и перевозочная работа Свердловской железной дороги в 1970–1980-е гг. не сходили с повестки дня заседаний Совета Министров СССР, о чем свидетельствуют не только докладные записки министров путей сообщения руководителям Правительства и транспортного строительства, но и специальные постановления партии и правительства по железной дороге (С. 98).

Большой объем информации получен автором из опубликованных сборников документов «Железнодорожный транспорт СССР в 1956–1970 гг.», «Железнодорожный транспорт СССР в 1971–1991 гг.», особенно по проблемам жилищного строительства на железных дорогах страны и вопросам обеспечения железных дорог квалифицированными рабочими кадрами. На основе изученных документов автором были составлены таблицы по повышению образовательного уровня ведущих рабочих профессий, по благоустройству жилого фонда железных дорог, повышению механизации тяжелого ручного труда на путевых ремонтных работах.

Основные статистические данные по подготовке молодых рабочих в железнодорожных училищах извлечены автором из годовых отчетов отдела кадров Управления Свердловской железной дороги, что позволило соискателю восстановить перечень обновленных профессий, по которым шла подготовка квалифицированных рабочих и, вместе с тем, показать, насколько изменился образовательный уровень выпускников училищ и требования к их техническим знаниям.

А.А. Конов пришел к обоснованному выводу, что все решения по коренной технической реконструкции транспорта Урала принимались в условиях острой борьбы и дискуссий между министерствами и ведомствами и представляли собой завуалированную борьбу концепций развития железнодорожного транспорта. Сюда можно отнести возникшие между МПС СССР и Министерством транспортного строительства острые разногласия



вокруг сдачи в постоянную эксплуатацию новых линий Ивдель – Обь на Северном Урале и Мурапталово – Оренбург на Южном Урале. Если представители МПС настаивали на полной достройке железных дорог со всеми объектами пассажирского и станционного хозяйства с учетом перспектив развития экономических районов, то Министерство транспортного строительства при поддержке Совета Министров СССР добивалось сдачи новых линий по пусковым комплексам и облегченным техническим условиям эксплуатации и стремилось повысить пропускные способности линий за счет введения тепловозной тяги (С. 405–406).

*Вторая глава* посвящена реализации Генерального плана электрификации железных дорог на Урале и внедрению тепловозной тяги. Автор обоснованно отметил, что железные дороги Урала на первом этапе электрификации были включены в состав важных широтных магистралей: Москва – Байкал и Москва – Свердловск. На втором этапе главными факторами электрификации железных дорог стали усиление связей крупнейших металлургических комбинатов Урала с каменноугольными и рудными бассейнами Казахстана, а также ускоренные темпы развития Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. Третий этап фактически не состоялся. В условиях глубокого структурного кризиса экономики страны электрификация железных дорог была остановлена (С. 187–188).

Заслугой автора является анализ экономической эффективности электрической и тепловозной тяги, в ходе которого сделан обоснованный вывод, что электрическая тяга по своим возможностям оказалась более выгодной на Урале, чем тепловозная, в основном, из-за высокой грузонапряженности железных дорог региона. Однако в конце главы автор пришел к заключению, что эффекты электрической и тепловозной тяги оказались кратковременными на железных дорогах Урала из-за недостатка разгружающих линий, вторых и станционных путей. Кроме того, как установил исследователь, технико-экономические показатели новых видов тяги ухудшались вследствие нарастающего пропуска через Урал большого



количества порожних составов под угольные грузы в Кузбасс и Казахстан (С. 222, 244, 257).

Подводя итоги коренной технической реконструкции железнодорожного транспорта Урала на базе электрификации, автор затронул ряд важных дискуссионных проблем. Прежде всего, статистические данные по перевозкам, приводимые автором, свидетельствуют о снижении доли железнодорожного транспорта Урала в грузовых и пассажирских перевозках РСФСР. Этот негативный тренд был отмечен еще в работах экономиста Г.И. Ханина. Однако, если Г.И. Ханин пришел к выводу о большом количестве приписок в перевозках автомобильным транспортом и фальсификации данных статистики, А.А. Конов высказал свое обоснованное мнение о причинах снижения доли железных дорог в грузовых и пассажирских перевозках. Во-первых, высокими темпами стал развиваться в 1970-е гг. трубопроводный транспорт, взявший на себя перевозки сырой нефти и нефтепродуктов. Во-вторых, в 1970-е гг. в полной мере на железнодорожном транспорте СССР проявила себя недостаточная протяженность вторых путей, разгружающих линий, оказались исчерпанными пропускные и перерабатывающие способности сортировочных станций Урала и Сибири. Все это, несомненно, ухудшило экономические показатели работы железных дорог Урала.

В-третьих, произошло перераспределение пассажиропотоков в пользу автомобильного транспорта в связи с интенсивным дорожным строительством и автомобилизацией страны (С. 181–182).

В основу *третьей главы* автором была положена общепринятая среди исследователей концепция модернизации отраслевых служб железнодорожного транспорта на основе реконструкции тяги. А.А. Конов выделил следующие особенности модернизации путевого хозяйства Урала: намного больший удельный вес высокопрочных типов рельсов в сети Урала по сравнению с железнодорожной сетью СССР, использование в качестве тяжелого балласта для рельсошпальной решетки асбеста, а не щебня как на других дорогах, заметное отставание темпов реконструкции станционных



путей от главных, более позднее начало подготовки инженерных кадров для путевого хозяйства, чем в целом по сети (С. 267, 272, 753).

Несомненным достоинством главы является разработка авторской периодизации модернизационных процессов в вагонном хозяйстве и выявление решающего вклада уральских ученых в совершенствование конструкции грузового полувагона – самого массового типа подвижного состава в СССР (С. 296, 302).

В модернизации станционного хозяйства Урала автором выявлены три этапа: расширение крупнейших сортировочных станций Урала в связи с реализацией Генерального плана электрификации железных дорог; строительство обходов крупных сортировочных станций и перераспределение грузовых потоков на периферийные станции; строительство новых грузовых станций на Урале и в Западной Сибири силами промышленных предприятий и министерств. По мнению А.А. Конова, на Урале в наибольшей степени проявила себя борьба двух концепций реконструкции станционного хозяйства: это поэтапное расширение существующих сортировочных станций за счет строительства дополнительных путей и новых парков и строительство новых сортировочных станций. Исследователь пришел к обоснованному выводу о том, что исторический опыт эксплуатации железнодорожных станций на Урале подтвердил необходимость строительства новых сортировочных станций (С. 339–340).

Заслугой автора стала систематизация в виде таблиц новых технологий строительства железных дорог в условиях Северного Казахстана, Башкирской АССР и Северных районов Тюменской области, отличавшихся переувлажненными грунтами и отсутствием пригодных для строительства несущих материалов (С. 401–402). Большой интерес представляют таблицы и диаграммы, характеризующие структуру и количественный состав локомотивного парка железнодорожного транспорта Урала, что позволило автору выделить особенности развития локомотивного хозяйства на Урале: его самый большой количественный состав на сети; преобладание



электрической тяги над тепловозной; большая доля локомотивов, предназначенных для вождения тяжеловесных поездов (С. 742). Данные, характеризующие развитие станционного хозяйства на Урале, позволили сделать вывод о недостаточном развитии сети грузовых и сортировочных станций, наличии большого количества коротких станционных путей, непригодных к приему тяжеловесных поездов (С. 766).

*Четвертую главу* диссертации автор полностью посвятил анализу кадровой политики государства на железнодорожном транспорте и модернизации социокультурной инфраструктуры железных дорог. А.А. Конов совершенно верно отметил, что главным препятствием для подготовки квалифицированных рабочих новых специальностей стал их низкий общеобразовательный уровень, не позволявший эффективно эксплуатировать новую технику и участвовать в сложных строительномонтажных работах. Поэтому к модернизационным процессам на транспорте были подключены не только профессионально-технические училища и дорожные технические школы, но и вечерние общеобразовательные школы, школы рабочей молодежи, создавались специальные подготовительные курсы на предприятиях и в ПТУ (С. 442).

Сложность задачи кадрового обеспечения железных дорог рабочими владеющими новыми специальностями состояла в том, что необходимо было за короткие сроки обновить в дорожных технических школах и училищах материальную базу обучения, сформировать квалифицированный преподавательский персонал. Как считает автор, эта задача была решена в учебных заведениях успешно, во многом благодаря материальной и кадровой поддержке самих предприятий (С. 452–455).

По мнению А.А. Конова, модернизационные процессы на железнодорожном транспорте Урала нашли прямое отражение в подготовке инженерно-технических кадров. Во-первых, открытие первого на Урале железнодорожного вуза было связано с принятием 3 февраля 1956 г. постановления Совета Министров СССР «О Генеральном плане



электрификации железных дорог». Во-вторых, больше всего инженерных кадров было подготовлено по специальностям, связанным с электрификацией железных дорог, электроподвижным составом, автоматикой и телемеханикой. В-третьих, за 1956–1991 гг. произошел количественный рост инженерно-технических кадров на производстве и в аппарате управления железных дорог: по инженерам с 5 до 15 %, по техникам – с 15 до 30 % (С. 520, 530, 780–783).

Под модернизацией социокультурной инфраструктуры железнодорожного транспорта автор понимает комплекс мероприятий по повышению жизненного уровня железнодорожников и поддержке высокопроизводительного труда, созданию высокой культуры производства. К достижениям модернизации социальной сферы отнесены массовое жилищное строительство, развернувшееся на железных дорогах в 1970–1980-е гг., высокая оплата труда квалифицированных рабочих и инженеров, расширение сети медицинских учреждений на железных дорогах и улучшение медицинского обслуживания железнодорожников и их семей.

А.А. Конов пришел к обоснованному выводу о том, что благодаря социальной защищенности работников транспорта на железных дорогах удалось сохранить наиболее работоспособный, квалифицированный персонал, особенно на северных участках сети. В условиях тотального товарного дефицита в стране социокультурная инфраструктура во многом компенсировала железнодорожникам недостаток необходимых товаров и услуг. Но главное: несла в себе мощный духовный заряд, сохраняла традиции и особую культуру труда на железной дороге (С. 667).

В заключении представлены основные выводы работы. Они соответствуют поставленным во введении задачам, не противоречат содержанию работы, сформулированы четко и убедительно.

Тем не менее, диссертация А.А. Конова при всей основательности и фундаментальности не лишена недостатков:

1. Модернизация железнодорожного транспорта СССР на основе Генерального плана электрификации представляла собой не только



отраслевую техническую, но общегосударственную социально-экономическую и политическую задачу. Ее претворение в жизнь требовало мобилизации огромных материальных ресурсов, решения многих организационных вопросов. Необходимо было перейти от восстановления железных дорог к их модернизации, качественно изменив деятельность всей вертикали управления, начиная с Министерства путей сообщения СССР, во взаимодействии с другими министерствами и ведомствами, всех предприятий и учреждений, их руководителей, инженерного корпуса отрасли, высших и других учебных заведений МПС, проектных организаций и, фактически, значительной части тружеников отрасли. В решении этой небывалой в масштабах железнодорожного транспорта страны задачи неопределимую важную роль сыграл персонально министр путей сообщения СССР – выдающийся руководитель, государственный деятель Борис Павлович Бещев (1903–1981 гг., министр с 1948 по 1977 г.).

К сожалению, диссертант только вскользь упоминает его имя, практически не останавливается на вкладе первых руководителей отрасли в разработку и реализацию Генерального плана электрификации железных дорог СССР. Между тем, как свидетельствуют опубликованные источники, и разработка плана, и его осуществление были связаны с острой политической борьбой в верхних эшелонах власти.

В конце 1940-х годов, по свидетельству Н. К. Байбакова, бывшего в тот период министром нефтяной промышленности, впоследствии председателем Госплана СССР, одним из непримиримых противников внедрения электрификации и тепловозной тяги был Л. М. Каганович – бывший нарком путей сообщения. В те годы он еще оставался значимой фигурой в руководстве страны, будучи членом Политбюро ЦК КПСС и первым заместителем председателя Совета Министров СССР<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Электрифицированные железные дороги России (1929–2004 гг.) / Под общ. ред. П. М. Шилкина. – М.: Интекст, 2004. – С. 41



2. Непонятно, как автор обосновал выбор верхней границы своего исследования 1991 годом. По его мнению, железнодорожный транспорт вступил в новый этап модернизации, связанный с информационными технологиями, и, вместе с тем, в авторской периодизации модернизационных процессов говорится о системном кризисе, в котором оказался транспорт со всей советской экономикой. Хотелось бы устранить это противоречие.

3. Автор не вполне продумал территориальные рамки своего исследования. В тексте диссертации речь идет об Урале как экономико-географическом районе СССР, тогда как железные дороги Урала проходят у автора по территории Западной Сибири, Башкирской АССР и даже Северного Казахстана. Очевидно, что территориальные рамки оказались привязаны к отраслевому принципу изучения объекта исследования.

4. Железнодорожный транспорт Урала весьма слабо связан с экономической политикой государства и начинает развиваться по собственным законам вне связи с экономическими процессами и реформами в стране. Становится непонятным, какое место занимал транспорт в стратегии экономического развития страны, какие шли дискуссии по планам развития железнодорожной отрасли.

Тем не менее, высказанные замечания носят рекомендательный характер и не снижают общей высокой оценки научного исследования А.А. Конова, которое полностью соответствует требованиям ВАК, предъявляемым к докторским диссертациям по специальности 5.6.1. Отечественная история (07.00.02 – Отечественная история).

Выводы, обобщения и основные положения диссертационного исследования А.А. Конова обоснованы и нашли отражение в автореферате соискателя, а также в трех монографиях, в том числе двух авторских, и в 15 научных публикациях автора, 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 № 842 от 24.09.2013 (в ред. 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.), а его автор, Алексей Александрович Конов, заслуживает присуждения ученой степени доктора исторических наук по специальности 5.6.1. Отечественная история (07.00.02 – Отечественная история).

« 31 » марта 2022 г.

Официальный оппонент:

доктор исторических наук, доцент,  
профессор кафедры «История, философия,  
политология и социология», профессор кафедры  
«Строительство дорог транспортного  
комплекса», почетный профессор ФГБОУ ВО  
«Петербургский государственный университет  
путей сообщения Императора Александра I»



И.П. Киселёв

Федеральное государственное бюджетное  
образовательное учреждение  
высшего образования «Петербургский  
государственный университет путей сообщения  
Императора Александра I» (ПГУПС).

190031, Северо-Западный федеральный округ,



г. Санкт-Петербург, Московский пр., д. 9

Тел.: 8(812) 457-86-28.

Факс: +7(812)315-26-21

e-mail: [dou@pgups.ru](mailto:dou@pgups.ru)



Подпись руки	
удостоверяю.	
Начальник Службы управления персоналом университета	 Г.Е. Егоров
« 31 »	марта 2022 г.