

Отзыв вед. орг.

«Утверждаю»

Директор ФГБУН Институт
русской истории РАН
доктор исторических наук

Ю.А. Петров

«5» апреля 2022 г.

Отзыв

ведущей организации Федерального государственного бюджетного учреждения науки Институт русской истории Российской академии наук (ИРИ РАН) на диссертацию 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 (07.00.02 – Отечественная история)

Актуальность и востребованность диссертационного исследования А.А. Конова определяется огромным значением железнодорожного транспорта для национальной экономики России. В условиях огромных пространств России, трудно проходимой для автомобильного транспорта местности и суровых континентальных климатических условий железнодорожный транспорт остается вне конкуренции и поддерживает экономическую и территориальную целостность страны. Обращение к историческому опыту модернизации железнодорожного транспорта в одном из самых индустриально развитых районов страны имеет особое значение, так как позволяет определить те направления научно-технического прогресса на транспорте, которые продолжают определять эффективность его работы на современном этапе модернизации транспортной системы.

Актуальность поднятой темы состоит еще и в том, что роль железнодорожного транспорта в становлении индустриального общества в России еще мало изучена, остаются не раскрытыми до конца еще многие стороны влияния железной дороги на миграционные процессы, занятость

населения, его возрастной и социальный состав. Тем более повышенный интерес вызывает процесс трансформации железнодорожного транспорта при вступлении отечественной экономики в этап позднеиндустриального развития на базе достижений научно-технической революции.

Историографический обзор диссертации отличается фундаментальностью и обстоятельностью. Соискатель изучил в труды министров путей сообщения, начальников и главных инженеров железных дорог, известных советских экономистов и ученых научно-исследовательских институтов железнодорожного транспорта. Можно согласиться с автором в том, что глубокое научное исследование истории железнодорожного транспорта началось с конца 1990-х гг., когда были опубликованы в специальных сборниках основные документы МПС СССР, хранившиеся ранее в центральных ведомственных архивах (С. 66).

Несомненной заслугой автора стало обращение к дискуссиям экономистов в конце 1980-х гг. о дальнейших перспективах развития железнодорожного транспорта, что позволило вскрыть через эти дискуссии причины кризиса железнодорожного транспорта СССР в период 1970-х–1980-х гг. К таким причинам автор справедливо отнес систематическое сокращение доли железнодорожного транспорта в народнохозяйственных и отраслевых инвестициях, ошибки в планировании размещения производительных сил по территории страны, порождавшие большое количество нерациональных перевозок, недостаточные темпы обновления путевого и станционного хозяйства, накопившиеся на транспорте острые социальные проблемы (С. 60-63).

Структура диссертации хорошо продумана, логически выстроена и полностью отвечает поставленным во введении цели и задачам исследования. Вся работа объемом 788 страниц состоит из введения, 4-х глав, 15-ти параграфов, заключения, списка литературы из 185 наименований и 77 приложений.

Практически вся работа построена на основе обширного массива неопубликованных источников, извлеченных автором из 26 фондов 4 федеральных и 10 региональных архивов. Автором изучены практически все доступные воспоминания руководителей транспорта и рядовых участников транспортного строительства, в том числе и неопубликованные в печати, хранящиеся в личных архивах и в Музее истории науки и техники Свердловской железной дороги. Большую ценность представляют воспоминания, собранные самим исследователем в процессе интервьюирования ветеранов железнодорожного транспорта, преподавателей и выпускников дорожных технических школ, преподавателей железнодорожных вузов, внесших вклад в модернизацию железнодорожного транспорта своими научными разработками и изобретениями (С. 112-115).

Диссертационное исследование отличает несомненная научная новизна, которая заключается в самой постановке цели исследования – выявить основные направления модернизации железнодорожного транспорта Урала и определить результаты совершенствования материально-технической, кадровой и социальной сфер региональных железных дорог (С. 11). Автор не просто представил интересную в научном плане картину модернизационных процессов на региональных железных дорогах, но выявил важную роль Урала как научного центра разработки многих технических новаций в области путевого хозяйства, вагоностроения, электрификации железных дорог, которые нашли широкое применение на сети железных дорог. Впервые железнодорожный транспорт Урала исследован в обширных территориальных и хронологических рамках как часть экономики страны.

Во второй главе своей диссертации автор пришел к выводу, что реализация Генерального плана электрификации впервые началась на железнодорожном транспорте Урала в условиях, когда научные исследования электрификации железных дорог еще не были завершены, многие инженерно-производственные решения еще не отработаны, а опыт электрификации больших по протяженности участков дорог отсутствовал. Электрификация

железных дорог на Урале в силу особенностей экономико-географического расположения края на стыке между Западом и Востоком СССР сыграла решающую роль в модернизации транспортной системы. (С. 160).

По мнению А.А. Конова, тепловозная тяга, заняв прочную нишу в маневровой работе станций и на подъездных путях промышленных предприятий, не стала альтернативным вариантом модернизации транспорта в связи с высокой грузонапряженностью железных дорог Урала и отсутствием отработанного образца дизельного двигателя для мощных тепловозов. В связи с этим электрификация практически вытеснила на Урале тепловозную тягу с грузонапряженных направлений на периферийные участки сети и новые линии в Тюменской области, где энергетические ресурсы соответствовали требованиям тепловозной тяги (С. 230-231).

В третьей главе своего исследования соискатель смог проследить трансформации, вызванные электрификацией и тепловозной тягой в путевом, вагонном, станционном хозяйствах и в области железнодорожной связи. В работе отмечается, что наиболее технически оснащенными, усиленными за счет укладки тяжелых типов рельсов оказались главные линии железных дорог, обеспечивавшие связи Урала с Сибирью, Средней Азией и центральными районами СССР. Вместе с тем путевое и станционное хозяйство периферийных участков не соответствовало выполняемому грузообороту. Автор пришел к выводу, что на Урале в полной мере проявился недостаток грузовых и сортировочных станций, что вызывало перегрузку существующих станций и замедляло темпы продвижения грузопотоков по магистральным линиям. В результате в 1970-е-1980-е гг. основным направлением модернизации станционного хозяйства на Урале стал отвод части грузопотоков с крупных сортировочных станций на соседние периферийные станции с последующей их реконструкцией и расширением (С. 351-352).

Четвертая глава исследования охватывает кадровые и социальные проблемы железнодорожного транспорта. По мнению соискателя,

модернизационные процессы в материально-технической базе железнодорожного транспорта вызвали прогрессивные трансформации в кадровой сфере: рост образовательного уровня за счет массовой подготовки и переподготовки работников, произошло увеличение численности высококвалифицированных рабочих и инженерно-технических кадров, шел интенсивный рост сети дорожных технических школ и железнодорожных училищ, повышение квалификации и изучение новой техники впервые приобрели регулярный, систематический характер.

Автором сделан аргументированный вывод о том, что система профессионально-технического образования и дорожные технические школы полностью обеспечили квалифицированными рабочими кадрами модернизационные процессы на железных дорогах Урала. Молодые рабочие приняли непосредственное участие в сложных строительно-монтажных работах по электрификации крупнейших широтных магистралей Москва – Байкал, Москва – Свердловск, эффективно обслуживали новый подвижной состав и локомотивы. Вместе с тем уровень квалификации выпускников ПТУ и их востребованность на производстве, во многом, зависели от всесторонней помощи и поддержки училищ базовыми предприятиями (С. 459).

Большие потребности железных дорог в инженерных кадрах автор объясняет повышением уровня технических знаний на транспорте, ростом протяженности железнодорожной сети в стране, но, в то же время, они были продиктованы высокой текучестью инженерно-технических кадров, прибывавших по распределению на железные дороги Урала из центральных и южных районов СССР. В работе достаточно аргументированно выделены три этапа формирования инженерных кадров на железных дорогах Урала: 1) использование инженерно-технических кадров, эвакуированных во время Великой Отечественной войны на Урал из Украины, Белоруссии, Ленинграда и Москвы (1950-е гг.); 2) направление инженерных кадров на железные дороги Урала по путевкам МПС с других железных дорог и из вузов центральных

районов СССР (1960–1965 гг.); 3) подготовка инженерно-технических кадров в учебных заведениях Урала из местного населения (1965–1991 гг.).

Однако, по мнению соискателя, железные дороги Урала постоянно испытывали острый недостаток в инженерных кадрах, в основном, из-за направления выпускников вузов и техникумов на транспортные новостройки и другие железные дороги страны, не имевшие своих вузов (С. 541-542).

Социальная сфера железнодорожного транспорта рассматривается в работе как важный компонент советского железнодорожного транспорта и тесно связывается с социальной политикой, под которой автор понимает комплекс мероприятий по повышению жизненного уровня железнодорожников и поддержанию высокой производительности труда. По мнению автора, вся она была направлена на поддержку и социальную защиту высококвалифицированного труда рабочих и специалистов.

В Заключении автором сделаны обоснованные выводы, полностью отвечающие поставленным в диссертации задачам, впервые представлена авторская периодизация модернизационных процессов на железнодорожном транспорте.

Первый этап (1956–1965 гг.) связан с реализацией Генерального плана электрификации железных дорог, когда темпы модернизационных процессов были исключительно высокими: полностью реконструированы путевое, вагонное хозяйства, расширены за счет строительства новых путей крупнейшие сортировочные станции.

Второй этап (1966–1985 гг.) автор характеризует как замедление модернизационных процессов: сокращены объемы строительства новых линий и электрификации железнодорожной сети; вместе с тем, полностью механизирован капитальный ремонт путей, железные дороги интенсивно оснащаются автоматикой и радиосвязью.

Третий этап (1985–1991 гг.) – движение по инерции: практически полностью прекращены электрификация и строительство новых железнодорожных линий, стремительно старел подвижной состав и

локомотивный парк. Практически все прогрессивные начинания блокированы тяжелым экономическим кризисом в стране (С. 682-683).

При всех достоинствах работы соискателя следует отметить ряд замечаний и недостатков:

1. У автора присутствует определенное противоречие в этапах модернизации советского общества. Согласно логике автора, стержнем модернизации советского общества являлась индустриализация, проводившаяся в СССР в 1930-е гг., что не соответствует хронологическим рамкам исследования – 1956–1991 гг.

2. В диссертации недостаточно отражена роль ЦК КПСС и местных партийных организаций в модернизации железнодорожного транспорта. Между тем партийные комитеты дороги решали важнейшие производственные и кадровые вопросы, во многом определяли темпы проводимых преобразований, сосредотачивали трудовые ресурсы на решении важнейших задач строительства.

3. В авторской периодизации модернизационных процессов на железнодорожном транспорте Урала не нашли отражение социально-экономические процессы, происходившие в стране в 1950–1980-е гг. В основном, показано техническое развитие транспорта и отчасти развитие социальной сферы железных дорог. Между тем автор утверждает, что в основу периодизации им положены именно экономические критерии.

Высказанные замечания ни в коей мере не влияют на общую оценку данного диссертационного исследования, а являются лишь пожеланием автору в дальнейшей разработке темы.

Представленная к защите диссертация А.А. Конова «Модернизация железнодорожного транспорта на Урале в 1956–1991 гг.» представляет собой квалификационное, самостоятельное исследование, в котором решаются актуальные задачи, имеющие важное научное и практическое значение. Диссертация соответствует паспорту специальности 5.6.1. – Отечественная история (07.00.02. – Отечественная история). Автореферат и опубликованные

работы автора полностью отражают содержание диссертации. Основные положения отражены в 40 научных публикациях, включая 3 монографии, 15 статей, опубликованных в ведущих научных периодических изданиях, рекомендованных ВАК РФ. Диссертация полностью отвечает требованиям, изложенным в пунктах 9-14 «Положения о порядке присуждения ученых степеней», а ее автор А.А. Конов достоин присуждения искомой степени доктора исторических наук по специальности 5.6.1. – Отечественная история.

Отзыв подготовлен руководителем Центра экономической истории доктором исторических наук, профессором Виктором Викторовичем Кондрашиным, ведущим научным сотрудником, доктором экономических наук Александром Алексеевичем Бессолицыным.

Отзыв обсужден и утвержден на заседании Центра экономической истории Института российской истории РАН (протокол № 3 от 5 апреля 2022 г.).

Доктор исторических наук, профессор,
главный научный сотрудник, руководитель
Цentra экономической истории
ФГБУН Институт российской истории РАН


В.В. Кондрашин
Начальник отдела кадров Федерального государственного бюджетного учреждения науки Института российской истории Российской академии наук
2022 г.

Институт российской истории РАН

Почтовый адрес: Российская Федерация, 117292, г. Москва,

Ул. Дмитрия Ульянова, д. 19

Тел.: 8 (499) 126-94-49

E-mail: iriran@mail.ru

Сайт: www.iriran.ru