

«УТВЕРЖДАЮ»

Директор Федерального государственного
бюджетного учреждения науки
«Институт истории и археологии
Уральского отделения
Российской академии наук»,
д-р ист. наук
Игорь Васильевич Побережников



«29» октября 2021 г.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Федерального государственного бюджетного учреждения науки
«Институт истории и археологии Уральского отделения
Российской академии наук»

Диссертация «Модернизация железнодорожного транспорта на Урале в 1956–1991 гг.» выполнена в Центре экономической истории Федерального государственного бюджетного учреждения науки «Институт истории и археологии Уральского отделения Российской академии наук» (далее — ФГБУН «ИИиА УрО РАН»).

В 2000 г. соискатель ученой степени Алексей Александрович Конов окончил исторический факультет Уральского государственного университета им. А.М. Горького по специальности «История»; в 2003 г. в Диссертационном совете Института истории и археологии Уральского отделения РАН защитил диссертацию на соискание ученой степени канд. ист. наук «Развитие железнодорожного транспорта на Урале в середине 1950-х–середине 1960-х гг.».

В период с 2018 г. по 2021 г. А.А. Конов работал над завершением текста диссертации на соискание ученой степени д-ра ист. наук в докторантуре ФГБУН «ИИиА УрО РАН» по специальности 07.00.02 — Отечественная история (5.6.1. Отечественная история). Научный консультант – Геннадий Егорович Корнилов, заведующий Центром экономической истории ФГБУН «ИИиА УрО РАН», д-р ист. наук, проф., Заслуженный деятель науки Российской Федерации.

Так же в период подготовки диссертации соискатель А.А. Конов работал в должности доцента кафедры «Управление в социально-экономических системах, философия и история» Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Уральский государственный университет путей сообщения».

На заседании Центра экономической истории ФГБУН «ИИиА УрО РАН» 27 октября 2021 г. присутствовали:

- д-р ист. наук, проф. Г.Е. Корнилов;
- д-р ист. наук, ст. науч. сотр. Е.Т. Артемов;
- д-р ист. наук, доц. Е.Г. Неклюдов;
- д-р ист. наук М.А. Клинова;
- канд. ист. наук, доц. А.Э. Бедель;
- канд. ист. наук, доц. Е.Ю. Баранов;
- канд. ист. наук В.П. Микитюк;
- канд. ист. наук М.В. Михеев;
- канд. ист. наук С.А. Пьянков.

Всего присутствовали на заседании 9 человек, из них с правом голоса – 9.

По результатам рассмотрения диссертации «Модернизация железнодорожного транспорта на Урале в 1956–1991 гг.» принято следующее заключение Центра экономической истории:

Оценка выполненной соискателем работы. Исследование модернизационных процессов на железнодорожном транспорте представляет особый научный интерес, так как железные дороги остаются основой

национальной экономики РФ и определяют уровень благосостояния общества. Огромные пространства России, труднопроходимая для автотранспорта местность делают железные дороги безальтернативным видом транспорта и заставляют непрерывно совершенствовать их эксплуатацию и технические средства. В начале XXI века стало очевидным стремление российской экономики к интеграции в экономическое пространство Европы и стран Азиатско-Тихоокеанского региона, что предопределяет интенсификацию использования транзитного потенциала страны в организации грузовых и пассажирских перевозок по кратчайшим маршрутам между Европой и Азией. Такие тенденции экономического развития страны требуют всестороннего совершенствования национальной транспортной системы, ее ориентации на лучшие стандарты и образцы технического оснащения транспорта, создания благоприятного налогового режима для перевозчиков и грузовладельцев. В связи с этим большое значение приобретает обращение к историческому опыту совершенствования транспортной системы в СССР на базе электрификации и автоматизации перевозочного процесса, введения новых технологий перевозок.

Проведенный анализ модернизационных процессов на железнодорожном транспорте Урала позволил доказать, что электрификация железных дорог имела более высокий удельный вес по протяженности линий на Урале, чем в целом по стране и преобразовала всю материально-техническую базу железнодорожного транспорта региона. В работе показано, что принятый в 1956 г. Генеральный план электрификации железных дорог стал не просто комплексной программой реконструкции железнодорожного транспорта на новой энергетической основе, но был рассчитан на интенсификацию перевозочного процесса, увеличение пропускных способностей существующей железнодорожной сети. Об этом свидетельствует проведенная реконструкция путевого хозяйства и механизация всех работ по ремонту и текущему содержанию путей. Электрификация и тепловозная тяга интенсифицировали грузовые перевозки по железным дорогам региона,

пригородные пассажирские перевозки обеспечили административное и экономическое усиление крупных городских центров Урала, способствовали интеграции железнодорожного транспорта в региональные транспортные системы, повысили уровень жизни городского населения. Вместе с тем недостаточное развитие железнодорожной сети региона, отсутствие на многих направлениях вторых путей привели к перенасыщению действующих направлений грузовыми перевозками и снижению экономического эффекта модернизации.

Доказано, что в результате модернизационных процессов на транспорте произошли глубокие трансформации в кадровом составе железных дорог: появились новые рабочие и инженерно-технические специальности, связанные с электрификацией и энергоснабжением железных дорог, автоматикой, радиосвязью, путевыми ремонтными машинами, впервые началась подготовка инженеров из местного уральского населения, увеличились размеры подготовки специалистов. К началу 1970-х гг. на железнодорожном транспорте Урала полностью исчезли рабочие и инженерные профессии, связанные с обслуживанием паровой тяги, устаревших видов подвижного состава, ручных устройств управления движением на станциях и перегонах. Научно-техническая революция, произошедшая на железнодорожном транспорте Урала в 1950–1960-е гг., в три раза повысила производительность труда на железных дорогах региона, увеличила в два-три раза пропускные способности линий, но к началу 1970-х гг. из-за систематического снижения финансирования отрасли и низких темпов обновления производственных фондов перевозочная работа отрасли постепенно ухудшалась. Недостаток новой техники на железных дорогах, низкий уровень механизации сортировочной работы, недостаток производственных мощностей по ремонту подвижного состава вызвали рост численности работников пропорционально с увеличением объемов грузовых перевозок.

В исследовании обосновано, что интенсивное развитие социальной сферы железных дорог стало необходимым условием успешной модернизации транспорта. Строительство благоустроенного жилья, регулярное повышение оплаты труда, повышение доступности и качества медицинского обслуживания населения обеспечили закрепление на производстве наиболее квалифицированных рабочих и инженерно-технических кадров, создали необходимые условия для высокой производительности труда и безопасности перевозок. Поставленные автором цель и задачи были решены в ходе исследования на высоком профессиональном уровне. Структура диссертации логически выстроена, стиль изложения и оформления соответствует предъявленным к научной работе требованиям.

Личное участие автора в получении научных результатов состоит в постановке цели и задач исследования, организации и проведении сбора материалов в федеральных, региональных и местных архивах, центральных и областных библиотеках. А.А. Конов самостоятельно обрабатывал полученные данные, проводил расчеты, интерпретировал полученные сведения и обобщал результаты, представленные в основном тексте работы и приложениях к рукописи диссертационного исследования. Работа построена на уникальных по своему содержанию, никогда не публиковавшихся источниках, позволяющих создать целостную картину развития транспортной системы Урала в 1956–1991 гг.: переписка местных партийных организаций Урала по вопросам транспорта с Министерством путей сообщения, годовые доклады о работе с кадрами управлений железных дорог, техническая документация по строительству и электрификации железнодорожных линий Урала. В процессе выполнения диссертационной работы А.А. Конов продемонстрировал способность к формулировке научных задач, независимости в разработке идей и обосновании выводов. Диссертант показал себя квалифицированным специалистом, способным самостоятельно проводить научные исследования, получать и анализировать научные результаты.

В ходе проведенных исследований диссертант выявил основные направления и способы модернизации железнодорожного транспорта Урала, сформулировал понятие «модернизация» применительно к железнодорожному транспорту, проанализировал советскую, современную российскую и зарубежную историографию, вскрыв в ней слабо изученные проблемы и стороны модернизации отечественной транспортной системы.

Достоверность выводов соискателя обеспечена следованием основным принципам исторической науки, применением для решения исследовательских задач общенаучных и специально-исторических методов, а также методов смежных гуманитарных дисциплин (социологии, экономики). Основательность при анализе источников и широта источниковой базы позволили автору обосновать положения, выносимые на защиту, данными различных видов опубликованных (34 документальных публикаций и 7 периодических изданий) и неопубликованных (документы, выявленные в 27 фондах 4 федеральных и 8 региональных архивах) источников, характеризующих исторические аспекты развития железнодорожного транспорта Урала в 1956–1991 гг. Привлеченный круг источников, подавляющее большинство которых ранее не публиковалось и не использовалось в научной литературе, репрезентативен, отличается необходимым разнообразием информации и обеспечивает получение достоверных сведений по изучаемой проблеме. Работа опирается на широкое использование научной литературы (155 наименований).

Практическая значимость диссертационного исследования состоит в том, что оно позволяет понять проблемы и увидеть «узкие» участки развития железнодорожной отрасли современной экономики РФ и определить наиболее эффективные способы их преодоления. Большое практическое значение имеет изучение наиболее эффективных форм подготовки транспортных кадров рабочих и специалистов в условиях научно-технической революции, организации крупных строительных работ. Материалы исследования могут быть использованы в научной и образовательной деятельности: при

подготовке обобщающих трудов по истории развития отечественного транспорта, учебных пособий и спецкурсов для студентов транспортных специальностей. Подготовлена глава учебника «История транспорта России» (2019).

Научная новизна исследования и ценность научных работ соискателя состоит в том, что это первое комплексное исследование истории железнодорожного транспорта Урала, выполненное в хронологических рамках 1956–1991 гг. Впервые модернизационные процессы были изучены применительно к железнодорожной отрасли крупнейшего в стране индустриального региона. В работе определены основные направления научных исследований на железнодорожном транспорте Урала, раскрыт вклад уральских ученых-транспортников в области электрификации и энергоснабжения железных дорог, вагоностроения и диагностики подвижного состава. Исследование выполнено на основе большого количества ранее неиспользованных источников, хранящихся в ведомственных архивах управлений железных дорог и отраслевых транспортных библиотеках. Новизна проведенного исследования определяется анализом динамики развития важнейших элементов социальной сферы железнодорожного транспорта: жилищного строительства, повышения оплаты труда рабочих и специалистов, организации медицинского обслуживания железнодорожников. В диссертации впервые удалось проследить динамику модернизационных процессов на основе анализа экономических показателей интенсификации работы железных дорог, а также выявить факторы, тормозившие модернизационные процессы на транспорте. Представлена и обоснована авторская периодизация модернизационных процессов на железнодорожном транспорте Урала.

Представленная А.А. Коновым диссертация «Модернизация железнодорожного транспорта на Урале в 1956–1991 гг.» соответствует специальности 07.00.02 — Отечественная история (5.6.1. Отечественная история).

Диссертационная работа соответствует требованиям п. 14 Положения о присуждении ученых степеней. Текст диссертации представляет собой самостоятельную научно-квалификационную работу, не содержит заимствованного материала без ссылки на автора и (или) источник заимствования.

Полнота изложения материалов диссертации в работах, опубликованных соискателем. А.А. Конов подготовил 37 научных работ по теме диссертации, в том числе: 3 монографии (авторский вклад – 47,96 п.л.), 15 статей в научных журналах, включенных в перечень Высшей аттестационной комиссии (общий объем – 7,46 п.л.), 19 работ, опубликованных в сборниках научных статей и трудов научных конференций (общий объем 10,7 п.л.). Общий объем публикаций диссертанта составляет 66,12 п.л. Опубликованные соискателем материалы раскрывают основные результаты научного исследования.

Монографии и разделы в коллективных монографиях:

1. Развитие железнодорожного транспорта на Урале 1956–1970 гг. Екатеринбург: УрГУПС, 2007. 298 с. (18,5 п. л.).
2. Исторический путь Свердловской железной дороги / под ред. М.Т. Крючкова. Екатеринбург: УрГУПС, 2011. 512 с. (в соавторстве; 29,76 / 9 п. л.).
3. Модернизация железнодорожного транспорта на Урале в 1956–1991 гг. Екатеринбург: УрГУПС, 2018. 351 с. (20,46 п. л.).

Публикации в рецензируемых научных изданиях,

включенных в перечень ВАК:

1. Новое железнодорожное строительство на Урале и в Западной Сибири в 1956–1991 гг. // Вестник Тюменского государственного университета. История. 2012. № 2. С. 171-176 (в соавторстве; 0,34 / 0,17 п.л.).

2. Развитие социокультурной инфраструктуры железнодорожного транспорта на Урале в 1956–1991 гг. // Фундаментальные исследования. Научный журнал. 2013. № 8. Ч. 4. С. 991–997 (в соавторстве; 0,4 / 0,2 п.л.).

3. Строительство новых железнодорожных линий на Севере Урала и в Западной Сибири в 1956–1991 гг. // Фундаментальные исследования. Научный журнал. 2014. № 11. Ч. 4. С. 939-946 (в соавторстве; 0,46 / 0,23 п.л.).

4. Модернизация локомотивного хозяйства железнодорожного транспорта Урала в 1956–1980-е гг. // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2016. № 8 (70). С. 102-107 (0,34 п. л.).

5. Модернизация Тюменского отделения Свердловской железной дороги в 1956–1980-е гг. // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2016. № 7 (69). Ч. 2. С. 74-80 (0,4 п. л.).

6. Место сортировочных станций в системе модернизации железнодорожного транспорта Урала (1956–1980-е гг.) // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2016. № 10 (72). С. 114-120 (0,4 п. л.).

7. Исторический опыт модернизации станционного хозяйства железнодорожного транспорта на Урале в 1956–1980-е гг. // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2016. № 6 (68). Ч. 2. С. 101-106 (0,34 п. л.).

8. Подготовка технических кадров на железных дорогах Урала в 1956–1991 гг. // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2017. № 3 (77). Ч. 2. С. 86-91 (0,34 п. л.).

9. Модернизация Челябинского отделения Южно-Уральской железной дороги в 1956–1991 гг. // Исторические, философские, политические и

юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2017. № 9 (83). С. 106-111 (0,34 п. л.).

10. Электрификация железнодорожного транспорта в Поволжье и на Урале в 1956–1991 гг. // Вестник Самарского университета. История, педагогика, филология. 2018. Т. 24. № 4. С. 26-34 (0,8 п. л.).

11. Строительство железнодорожных линий на Урале и в Западной Сибири в 1956–1991 гг. // Гуманитарные науки в Сибири. 2019. Т. 26. № 2. С. 99-104 (0,7 п. л.).

12. Железнодорожный транспорт Урала и Западной Сибири в 1956–1991 гг.: модернизация тепловозной тяги // Genesis: исторические исследования. – 2019. № 7. С. 14-29 (1,0 п. л.).

13. Социальная сфера железнодорожного транспорта Урала в 1956–1991 гг.: жилищная проблема // Вестник Оренбургского государственного педагогического университета. Электронный научный журнал (Online). – 2019. № 3. С. 95-110 (1,0 п. л.).

14. Молодые рабочие на железнодорожном транспорте Урала в 1956–1991 гг.: проблема трудовой и профессиональной адаптации // Известия высших учебных заведений. Поволжский регион. Гуманитарные науки. 2019. № 4. С. 103-112 (0,6 п. л.).

15. Башкирское отделение Куйбышевской железной дороги в 1959–1991 гг.: процесс модернизации // Вестник Академии Наук республики Башкортостан. 2020. Т. 34. № 1 (97). С. 77-85 (0,6 п. л.).

Диссертация Алексея Александровича Конова «Модернизация железнодорожного транспорта на Урале в 1956–1991 гг.» рекомендуется к защите на соискание ученой степени д-ра ист. наук по специальности 07.00.02 – Отечественная история (5.6.1. Отечественная история).

Заключение принято на заседании Центра экономической истории Федерального государственного бюджетного учреждения науки «Институт истории и археологии Уральского отделения Российской академии наук». В

заседании участвовали 9 человек, в том числе 4 д-ра наук по профилю диссертации. Результаты голосования: «за» – 9 чел., «против» – «нет», «воздержались» – нет; протокол № 6 от 27 октября 2021 г.

Заведующий центром
экономической истории,
д-р ист., проф.,
Заслуженный деятель науки РФ

Г.Е. Корнилов

Подпись Г.Е. Корнилова заверяю:



Специалист отдела кадров

Г.С. Обвинцева

Федеральное государственное бюджетное учреждение науки «Институт истории и археологии Уральского отделения Российской академии наук».

620108, г. Екатеринбург, ул. С. Ковалевской, д. 16

www.ihist.uran.ru

e-mail: ia-history@mail.ru

тел.: (343) 374-53-40